



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 051 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 14 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 lundi 14 mai 2007

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): La séance est ouverte. Merci et bonjour à tous. Bienvenue à cette 51^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du mardi 7 novembre 2006, nous poursuivons notre étude du projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence.

C'est la dernière heure au cours de laquelle nous allons recevoir des témoins. Nous accueillons aujourd'hui M. Paul Carson, inspecteur des techniques de vol, Normes opérationnelles et de certification; et M. Hugh Danford, ancien inspecteur en aviation civile.

Je crois que l'on vous a informés de nos modes de fonctionnement. Vous avez sept minutes pour vos remarques préliminaires, après quoi nous vous poserons des questions.

Si vous êtes prêt, monsieur Carson, je vous prie de débiter.

M. Paul Carson (inspecteur des techniques de vol, Normes opérationnelles et de certification, Transports Canada, à titre personnel): Merci beaucoup.

Je vais d'abord vous faire lecture de mon mémoire écrit. Cela donne un peu plus de sept minutes, mais je vais en sauter certains passages.

Je veux remercier le sous-comité directeur qui m'a permis de comparaître devant vous aujourd'hui pour exprimer mon point de vue. Je tiens à préciser que je comparais de mon propre chef en qualité de citoyen et non d'inspecteur, de capitaine, de détenteur d'un doctorat ou de tout autre titre que nous présentons parfois pour faciliter les relations.

J'aimerais aussi faire savoir que selon moi, la sécurité doit primer sur tout le reste, incluant le profit. Je peux affirmer sans équivoque que je suis en faveur de concepts comme celui des SGS.

Mon bagage est le suivant: plus de 40 ans d'expérience de travail, dont 30 dans l'aviation; quatre diplômes universitaires, dont un en génie aéronautique et un doctorat en mathématiques appliquées; quelque 10 000 heures de vol, toutes effectuées à des fins civiles; y compris le transport de deux premiers ministres et de nombreux premiers dirigeants de quelques-unes des plus grandes sociétés canadiennes. Au cours de ma carrière dans l'aviation, j'ai exercé des fonctions très diverses dont notamment celles d'officier de la sécurité des vols et d'agent de santé et de sécurité au travail pour différentes compagnies. J'ai suivi, il y a plusieurs années, une formation sur la sécurité des systèmes à l'Université Southern California à San Diego et, tout récemment, celle sur les SGS donnée par ACTC.

Le concept de SGS n'est pas nouveau; il a évolué sous diverses formes au fil des années. Le programme de à bien des égards. Il est assurément préférable au sein d'une organisation de voir à ce que la

sécurité soit l'affaire de tous, plutôt que d'en confier la responsabilité à une seule personne comme moi, par exemple, dotée d'un personnel minimum, comme l'ont fait bon nombre d'exploitants aériens par le passé.

Il vaut certes mieux d'obliger une organisation à adopter une culture fondée sur la sécurité de préférence à tout autre mode de fonctionnement. Le concept de sécurité peut toutefois avoir des significations différentes, comme une croyance religieuse à laquelle on peut adhérer ou non. J'entends pas là qu'on peut juger possible d'exploiter une entreprise en toute sécurité en suivant les règles et en faisant le travail de façon efficiente, ou penser que les règles prescrites sont de simples recommandations et que la seule chose qui importe est le bénéfice. Bien sûr, la sécurité coûte cher, mais beaucoup trop de compagnies d'aviation croient que les règles sont de simples lignes directrices et qu'il n'y a rien de mal à les contourner au maximum et même à les enfreindre, en autant qu'aucun problème ne survienne ou qu'on ne se fasse pas prendre.

J'en viens à l'objet de mon exposé d'aujourd'hui qui vise à faire ressortir les lacunes qu'il convient de corriger, à mon sens, pour que les SGS donnent de bons résultats. Et j'aimerais vraiment que ces systèmes fonctionnent.

Les pilotes ont besoin d'une association professionnelle nationale, autonome et autoréglémentée à laquelle tous les pilotes professionnels — c'est-à-dire ceux qui volent contre paiement ou rémunération — devront adhérer. En raison des changements que connaît actuellement le secteur de l'aviation, à la suite de l'implantation des SGS, une forme d'autonomie administrative et d'autoréglementation pour les exploitants aériens est nécessaire afin de permettre aux pilotes de faire contrepois aux dirigeants des compagnies, aux organismes gouvernementaux de réglementation et aux clients dans le processus de négociation dynamique qui détermine l'environnement de l'industrie. Ils en ont besoin pour véritablement assurer la protection des dénonciateurs puisqu'ils seront les seuls usagers des systèmes à être au courant des évolutions à venir. Ils en ont besoin pour établir les normes en matière de formation technique pour les divers types d'emplois dans l'aviation, depuis pilote professionnel de premier échelon jusqu'à commandant de bord d'aéronefs à haute performance destinés au transport de passagers. Ils en ont besoin pour s'assurer de recevoir une formation continue adéquate et travailler en toute confiance, avec les compétences requises, tout au long de leur cheminement de carrière. Ils recevront une formation en éthique qui comportera un examen.

Lorsque j'ai rédigé la première version de ce document, je n'ai traité que de la situation des pilotes, mais j'aimerais aborder celle des ingénieurs d'entretien qualifiés et des répartiteurs brevetés. Pour mémoire, je signale que j'ai envoyé à deux reprises au système de signalement des questions de l'ACTC un document exposant mes vues, et transmis par la suite un document de discussion à mon directeur actuel ainsi qu'à l'association dont je fais partie. J'ai donc essayé d'établir la communication avec différentes instances.

Ce qui manque aux SGS, c'est un système de freins et de contrepois. On peut accorder l'autonomie et le droit d'autoréglementation à un exploitant aérien ainsi qu'à la direction et aux propriétaires d'une société, mais c'est une erreur de ne pas les accorder également aux pilotes brevetés, aux ingénieurs d'entretien et aux répartiteurs qui font le travail. Ainsi, une compagnie ne peut pas mener ses activités sans employer des pilotes brevetés. Ces pilotes ont besoin d'une association professionnelle autonome et auto-réglementée qui les protégera d'un employeur peu scrupuleux dans les occasions où, à leur avis, il convient de dénoncer les violations à la sécurité commises par l'entreprise. Nous avons connu des cas semblables dans le passé, dont un récemment à Toronto. Cette association doit être celle qui leur délivre les licences et non celle qui régit les activités.

• (1535)

D'autres professions ont des associations d'autoréglementation qui influencent l'environnement de travail de leurs membres, établissent les normes régissant l'admission des nouveaux venus dans la profession et continuent par la suite de juger de leurs compétences professionnelles. Ces associations professionnelles interviennent également dans l'intérêt de leurs membres, ou du grand public, en cas de problèmes relatifs à la sécurité ou à la protection. Les ingénieurs, les médecins et les avocats ont de telles associations d'autoréglementation, tout comme certaines autres professions.

Quiconque souhaite pratiquer l'une de ces professions doit satisfaire aux normes fixées par l'association et être membre en règle. Ces associations prennent également des mesures disciplinaires à l'égard des membres qui n'ont pas respecté les obligations et responsabilités rattachées à leur profession. Personne ne jouit de traitements de faveur.

Pour ce qui est des intérêts communs, la plupart des pilotes professionnels, c'est-à-dire ceux qui utilisent leur licence de vol contre paiement ou rémunération, ne peuvent faire partie d'aucune association. Je ne connais que trois grandes associations de pilotes au Canada: l'Association des pilotes fédéraux du Canada qui compte dans ses rangs les pilotes employés par le ministère fédéral des Transports, dont je fais partie; l'Association des pilotes de ligne, Canada (ALPA, Canada) dont font partie les pilotes des diverses compagnies aériennes régionales; et l'Association des pilotes d'Air Canada (APAC) pour un grand total d'environ 4 000 pilotes.

Selon les derniers chiffres dont j'ai pris connaissance, plus de 19 000 licences d'aviation, pour pilotes de l'aviation commerciale et pilotes de ligne, sont en vigueur au Canada, ce qui permet à leurs détenteurs d'offrir leurs services à titre de pilotes professionnels. La grande majorité des pilotes professionnels canadiens qui travaillent comme instructeurs de vol, pilotes de brousse, pilotes de vols nolisés, pilotes de société, pilotes d'avions agricoles, pilotes d'ambulances aériennes ou tout autre type d'emploi relié à l'aviation, ne font partie d'aucune association professionnelle.

Je pourrais vous en parler pendant encore longtemps; je dispose toutefois de très peu de temps.

Pour les pilotes qui sont membres d'une association professionnelle, en ce qui concerne la loi... Si vous lisez cette section qui porte sur la formation, vous comprendrez beaucoup mieux les bases de mon intervention étant donné qu'il s'agit là d'un élément clé. Je vais passer directement à la section intitulée « Autres fonctions », quelques pages plus loin. En prenant connaissance de cette section, vous saisissez mieux le sens de mon prochain commentaire.

Je me suis attardé longuement à l'importance de confier la responsabilité des connaissances et de l'octroi des licences à

l'Association des pilotes professionnels proposée, car je crois que ces éléments forment la base sur laquelle doit se fonder toute prétention au professionnalisme. C'est absolument essentiel. Outre les exigences en matière de compétences et de licences, l'Association des pilotes professionnels serait aussi responsable de représenter les pilotes et de leur fournir l'aide d'un spécialiste — lors des enquêtes sur les accidents, par exemple. Elle devrait encourager, voire parrainer les recherches sur la conception des cellules, des moteurs et des systèmes, et sur les aspects de la gestion des ressources humaines et des relations interpersonnelles, ce que nous appelons aujourd'hui les facteurs humains, qui se rapportent à l'aviation.

De plus, elle aura l'importante fonction de présenter le point de vue collectif des pilotes sur les modifications législatives proposées dans le cadre du processus de consultation auprès des propriétaires et des exploitants de l'industrie. La gestion d'une entreprise est évaluée en fonction des profits réalisés au cours de l'année. Bien que les pilotes ne soient aucunement indifférents aux questions d'argent, ils sont quand même conscients qu'un salaire élevé n'a plus aucune importance lorsqu'on est le premier à arriver sur la scène d'un accident.

L'adhésion à l'Association des pilotes professionnels doit être obligatoire pour tous les pilotes qui volent contre paiement ou rémunération, tout comme les ingénieurs professionnels doivent appartenir à leur association professionnelle provinciale s'ils sont payés pour les services qu'ils rendent à titre d'ingénieur. Une telle adhésion professionnelle doit être une exigence réglementaire légale sans exemptions ni exceptions possibles. L'adhésion à une association professionnelle sur une base volontaire ne serait pas suffisante.

En conclusion, pour réaliser les changements que j'ai proposés, il faudra de l'organisation, de l'expérience auprès du gouvernement et une connaissance approfondie de l'industrie de l'aviation. Les associations de pilotes existantes pourraient servir de noyau autour duquel une association professionnelle telle que je viens de la décrire pourrait se former.

Une association professionnelle doit également jouir d'un statut juridique. Il convient d'adopter une loi fédérale pour les pilotes professionnels, ou de prendre toute mesure équivalente permettant de donner une existence légale à l'association et de lui conférer tous les pouvoirs nécessaires.

En outre, une telle habilitation par le gouvernement fédéral permettrait de satisfaire à nos obligations découlant de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Il nous faudra travailler sans relâche et faire preuve d'une volonté indéfectible pour satisfaire aux autres exigences à remplir.

Je vous remercie de m'avoir écouté.

Je suis maintenant prêt à répondre à toutes vos questions.

• (1540)

Le président: Merci, monsieur Carson.

Monsieur Danford.

M. Hugh Danford (ancien inspecteur en aviation civile, Transports Canada, à titre personnel): Je tiens à remercier le comité de m'avoir fourni cette occasion de pouvoir enfin parler d'un sujet que je connais bien.

Permettez-moi d'abord de vous faire part de mon expérience de l'aviation. J'ai fait carrière pendant 30 ans dans le domaine de la navigation aérienne. Je compte 9 000 heures de vol, la plupart à bord d'appareils Twin Otter équipés soit de roues, de flotteurs ou de skis. J'ai volé pour des petites compagnies aériennes et des sociétés dans l'Arctique, dans l'Antarctique, en Afrique du Nord et au Moyen-Orient. J'étais basé aux Maldives lorsque la Division de l'application des règlements de Transports Canada (TC), à Ottawa, m'a embauché en mai 1998.

Les premiers temps que j'étais à TC, je présentais l'introduction du cours élémentaire d'application de la loi en aviation que tous les inspecteurs sont tenus de suivre avant de se voir déléguer des pouvoirs par le ministre. J'abordais alors, entre autres sujets, le rapport de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne, le rapport Dubin; le rapport de la Commission d'enquête sur l'écrasement aérien survenu à Dryden, en Ontario, le rapport Moshansky; et l'affaire Swanson c. Canada, Arctic Wings and Rotors. Les gestionnaires n'étaient pas obligés de suivre cette formation, même s'ils détenaient des pouvoirs délégués.

J'ai vite constaté que l'information que je communiquais aux participants ne correspondait pas à la réalité ou aux attentes des inspecteurs dans l'exercice de leurs pouvoirs délégués. J'avais l'impression que la direction voulait surtout se décharger des tâches d'exécution des règlements et des obligations associées à cette responsabilité. Nous ne mettions pas nos paroles en pratique.

Je me suis fait muter à la Division de la sécurité des systèmes, où une de mes tâches consistait à vendre le système de gestion de la sécurité (SGS) aux régions, qui s'y sont opposées. Je devais aussi faire une étude et présenter un rapport sur les écrasements d'avion. Je me suis joint à un groupe de travail appelé TRINAT. Il s'agissait d'un projet de la Direction de l'aviation internationale de TC. Le groupe était composé de représentants du Canada, des États-Unis et du Mexique. On nous a chargés d'analyser 276 écrasements pour en établir les causes profondes.

Tous ces écrasements mettaient en cause des appareils de 10 à 200 places. Les écrasements se répartissaient comme suit: 20 pour le Canada, sept pour le Mexique et le reste pour les États-Unis.

Le manque de surveillance réglementaire aurait été à l'origine de 25 p. 100 des 20 écrasements canadiens. Cette information ne venait toutefois pas de nous; elle était tirée des rapports du Bureau de la sécurité des transports (BST). Je ne sais pas ce qu'il est advenu de l'étude du TRINAT après mon départ de TC.

L'écrasement survenu à Davis Inlet le 19 mars 1999 (dossier n° A99A0036 du BST) était au nombre des accidents examinés par le groupe. L'écrasement en soi, l'insuffisance de l'enquête et le camouflage auquel elle a donné lieu sont révélateurs du malaise qui s'était répandu à Transports Canada.

En creusant un peu plus ce dossier, je me suis aperçu que le pilote comptait déjà quatre écrasements à son actif et qu'il avait fait l'objet de nombreuses amendes, suspensions et mises en garde. Voici quelques observations apparaissant dans son dossier disciplinaire:

Mars 1991:

Le pilote a suffisamment de manquements aux règlements en attente d'une décision. Aucune autre mesure nécessaire. Il n'est pas dans l'intérêt public de consacrer plus de temps à ce manquement présumé.

Mai 1991:

Monsieur XX a la mauvaise habitude de faire fi des procédures de vol aux instruments et je m'attends à ce que les amendes qui lui ont été imposées lui fassent entendre raison.

On parlait ici d'une amende de 250 \$, soit dit en passant.

Juin 1991:

Monsieur XX va probablement récidiver.

Août 1991:

Un mépris flagrant des règles et procédures établis a causé un accident qui aurait pu faire des morts.

Avril 1993:

Les sanctions qui lui ont été imposées dans le passé n'ont pas changé la façon de fonctionner de cette personne, et je ne crois pas qu'elles le fassent un jour. Nous allons réentendre parler de ce monsieur.

Après le dernier écrasement impliquant ce pilote, le 19 mars 1999, l'écrasement au cours duquel son copilote a perdu la vie, il n'y a pas eu d'enquête concernant l'application des règlements, tel que l'exigent TC et l'OACI. Le rapport préliminaire confidentiel du BST faisait mention du dossier de vol du pilote, mais pas le rapport final. Le pilote ne s'est fait suspendre son permis que trois ans plus tard.

À la suite de cet écrasement, le BST a émis la recommandation A-01-01 voulant que:

Le ministère des Transports entreprenne une révision de sa méthodologie, de ses ressources et de ses pratiques relatives à la surveillance de la sécurité, surtout quand il s'agit de petites compagnies aériennes ou de compagnies aériennes qui exploitent des appareils dans des régions éloignées afin de s'assurer que les exploitants et les membres d'équipage respectent en tout temps les règlements de sécurité.

Il s'agissait de la recommandation la plus importante depuis la Commission Moshansky.

Le 13 juillet 2001, le ministre des Transports de l'époque, David Collenette, déclarait, dans un communiqué de presse:

Avant la recommandation du BST, Transports Canada avait entrepris une étude devant se dérouler en plusieurs étapes et portant sur les méthodes, les ressources et les pratiques de supervision de la sécurité, dans le but de s'assurer que les exploitants aériens et leurs équipages respectent en tout temps les règlements de sécurité.

Il poursuivait comme suit:

Par souci d'amélioration constante de la sécurité dans le secteur des avions-taxis, Transports Canada réagira aux conclusions de cette étude.

Cette étude est connue sous le nom de « rapport DMR ». La version originale du rapport était parfaitement incompréhensible; il a fallu la retravailler et publier une autre version (DMR 2). Le coût total de l'exercice s'est élevé à 750 000 \$. La version finale du rapport, datée du 10 septembre 2001, devait être présentée le lendemain à Victoria — soit le 11 septembre. Pour des raisons évidentes, elle s'est retrouvée sur les tablettes.

• (1545)

Quand j'ai voulu obtenir une copie du rapport qui avait déjà été livré au Conseil privé pour satisfaire aux exigences, je me suis heurté à toutes sortes d'obstacles. Un gestionnaire de l'administration centrale m'a écrit pour me dire que le document ne valait rien et qu'on ne voulait pas qu'on s'y reporte.

Après avoir finalement mis la main sur une partie du rapport, je n'y ai trouvé aucune mention des régions éloignées. Plus je pouvais mes recherches pour trouver la partie manquante du rapport, plus je me sentais isolé, au point où on a commencé à douter de ma santé mentale. On m'a envoyé passé une évaluation psychiatrique à Santé Canada. Après neuf mois de congé non rémunéré, j'ai remis ma démission à Transports Canada.

L'étude sur l'accident survenu à Davis Inlet démontre bien ce qui afflige le programme de réglementation. Comme je l'ai déjà indiqué, l'écrasement en soi, l'insuffisance de l'enquête et le camouflage auquel elle a donné lieu sont révélateurs du malaise qui s'était répandu à Transports Canada. On ne laisse pas les inspecteurs faire leur travail. TC savait que le pilote allait récidiver. On a rien fait et quelqu'un a perdu la vie.

À mon avis, et je cite ici la décision Swanson:

Les fonctionnaires de Transports Canada ont agi avec négligence dans l'exercice de leurs tâches; ils n'ont pas respecté les normes raisonnables d'inspection de la sécurité et d'application des règles en la matière que des personnes dans leur situation sont tenues de respecter.

Voir Swanson c. Canada.

Je pense que le SGS peut être utile, mais pour fonctionner il a besoin de moyens d'exécution solides. Les rapports obligatoires que l'on tient confidentiels me mettent hors de moi.

Je peux appuyer à l'aide de documents tout ce que j'avance ici.

Le président: Merci, monsieur Danford.

Monsieur Volpe.

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

Monsieur Danford et Monsieur Carson, je vous remercie d'avoir accepté de comparaître devant nous, même si nous en sommes à la fin de nos audiences sur le sujet.

J'ai trouvé vos exposés intéressants à différents égards. Comme j'en avais fait la lecture avant la réunion, vous avez peut-être eu la fausse impression que je ne portais pas vraiment attention à vos déclarations. Ne craignez pas de rectifier le tir si j'ai mal compris ou mal interprété vos propos.

Je crois que vous avez traité tous les deux de la question du niveau supérieur de sécurité établi par le ministre, ou du niveau acceptable de sécurité pour le ministre. Je me demande si vous pourriez prendre un moment pour établir la distinction entre les deux.

Selon ce que j'ai pu comprendre de vos deux mémoires, vous parliez en fait d'une question de responsabilité. Par le truchement du SGS proposé, sans modification, le ministre ou Transports Canada transférerait à l'industrie la tâche d'établir les niveaux de sécurité requis et d'assumer les responsabilités inhérentes. Dans l'un des cas, on indique que le ministre demeure responsable de tous les niveaux de sécurité, avec l'obligation — il s'agit d'une obligation présumée — d'apporter des améliorations constantes.

Ce qui est acceptable aujourd'hui correspondrait donc à la norme la plus élevée actuellement applicable, mais pas nécessairement pour l'avenir. Il faut absolument que les normes acceptables pour le futur soient supérieures.

Auriez-vous l'obligeance d'établir cette distinction à mon intention?

• (1550)

Le président: Monsieur Danford:

M. Hugh Danford: Je dois avouer que je ne vous suis pas vraiment.

J'ai soulevé la question du manque de surveillance réglementaire, un problème qui existe toujours. Une compagnie aérienne est venue de la Californie pour transporter des équipes de hockey au moyen de 50 vols intérieurs et aucune mesure n'a été prise pour assurer l'application des règles. Nous sommes sans cesse informés de tels cas où les gestionnaires ne permettent pas aux inspecteurs de faire leur travail. Nous avons toutefois un rôle fondamental à jouer en créant

un environnement de travail sécuritaire dans le cockpit comme au sein de la compagnie aérienne.

Dans les cas comme celui du pilote dont je vous ai parlé, il n'existe au Canada aucune disposition permettant le retrait de la licence. Un pilote peut perdre sa licence uniquement lorsqu'il échoue l'examen médical. Sinon, la question relève de l'intérêt public en vertu de la Loi sur l'aéronautique. Nous n'avons donc pas de mécanisme, comme l'association de pilote proposée par Paul — ce qui pourrait aider — et il n'y a pas non plus de dispositions à cet effet.

Je vais vous donner un bon exemple. Un pilote de Sudbury faisait des vols en direction de la Floride. Comme il habitait en Floride la plupart du temps, il a obtenu une licence américaine en faisant valoir celle qu'il détenait au Canada. Les États-Unis ont une disposition de réexamen en vertu de laquelle un aviateur qui a eu des agissements non conformes aux règles de sécurité reçoit une lettre l'invitant à rencontrer quelqu'un, à fournir une explication écrite ou à subir un test en vol.

Le pilote en question a fait un essai en vol en compagnie d'un inspecteur de la FAA et s'est vu retirer sa licence américaine. Il peut continuer à voler avec sa licence canadienne parce que nous ne pouvons pas compter sur une telle disposition. Lorsque nous constatons qu'un pilote est dangereux, nous ne pouvons rien y faire.

M. Paul Carson: Pour compléter la réponse donnée par Hugh, je vous dirais que moi aussi je suis ingénieur professionnel, comme c'est peut être le cas pour certains d'entre vous. Chaque mois, je reçois un magazine dont les pages bleues font état des agissements répréhensibles de certains ingénieurs qui ont été sanctionnés, que ce soit financièrement ou par le retrait de leur licence — qui constitue un privilège, mesdames et messieurs. La licence peut être enlevée de façon temporaire, et parfois permanente, comme cela se fait, je pense, dans bon nombre d'associations professionnelles. J'ai parlé à quelques médecins et je puis vous assurer qu'ils ont eux aussi un mécanisme interne semblable. Lorsque des professionnels commettent des actes inappropriés, il y a un système qui permet de faire le nécessaire. C'est exactement ce que je propose.

Dans l'avenir, si nous adoptons un système de gestion de la sécurité, et je répète que je suis personnellement favorable à ce concept... la licence est un privilège; ce n'est pas un droit. Ce sont les détenteurs de licences qui accomplissent le travail et qui savent vraiment comment les choses se passent. Ils ont besoin de mesures de protection des dénonciateurs pour pouvoir signaler les manquements sans crainte, de telle sorte que soit normal de le faire.

Sans exagération, dans quelques-unes des compagnies pour lesquelles j'ai travaillé, j'ai risqué mon emploi à au moins deux reprises. Je n'acceptais tout simplement pas de faire certaines choses auxquelles se livraient d'autres pilotes de la compagnie, comme voler sous les limites permises. J'étais capable de le faire, mais je pensais que ce n'était pas une bonne idée. Je ne me considérais pas suffisamment compétent pour pouvoir voler de la sorte ou piloter du point A au point B un aéronef qui contrevenait aux limites applicables. Je me souviens très bien d'une situation où cela s'est produit. J'ai refusé de le faire, en risquant ainsi de perdre mon emploi. Peut-être suis-je privilégié, mais je pensais avoir les compétences requises pour pouvoir faire autre chose. Comme ils ne croyaient pas cela possible dans leur cas, d'autres pilotes avaient l'impression de devoir faire certaines choses qu'ils ne souhaitaient pas nécessairement.

Je ne sais pas si cela répond à votre question. Vous parliez de la distinction entre un niveau absolu de sécurité, un niveau supérieur de sécurité, et un niveau qui serait acceptable. Je crois que vous conviendrez avec moi qu'il est très difficile de répondre à cette question.

L'hon. Joseph Volpe: Le gouvernement a déjà fait valoir dans le passé qu'un système permanent de surveillance — et j'espère ne pas mal interpréter les faits — pourrait être un peu trop coûteux. Il faudrait toute une armée d'inspecteurs pour vérifier tous les aéronefs qui décollent du sol canadien. Pourriez-vous nous dire si vous estimez que c'est un point de vue acceptable ou si vous souhaiteriez plutôt que nous envisagions la mise en place d'un système assez similaire à l'Agence canadienne d'inspection des aliments. Celle-ci dépêche des inspecteurs hygiénistes pour tous les produits alimentaires qui sont introduits sur le marché.

• (1555)

M. Paul Carson: Je peux vous assurer que le jour où les inspecteurs cesseront de faire leur travail, je vais cesser de voler; le jour où les inspecteurs des viandes ne travailleront plus, je vais arrêter de manger de la viande; le jour où les inspecteurs des médicaments cesseront leurs inspections, je renoncerai aux médicaments. Il va de soi que c'est onéreux — cela ne fait aucun doute.

Si j'ai fait une telle proposition, c'est parce que ce sont les gens qui effectuent le travail qui savent vraiment où se situent les problèmes. S'ils pouvaient signaler les manquements sans craindre chaque fois de mettre leur carrière en jeu, je pense que ce serait préférable pour tout le monde. En ingénierie, c'est ce que nous appelons des dénonciateurs. La sécurité entraîne effectivement des coûts considérables, comme je l'ai indiqué, mais je m'en tiens tout de même à mes commentaires.

M. Hugh Danford: Quand je travaillais dans l'Arctique, nous avions toujours peur de voir un inspecteur apparaître derrière un baril de 45 gallons. Lorsque je me suis joint à Transports Canada, je me suis rendu compte que nous n'avions rien à craindre. On ne fait pas ce genre d'inspections. On ne veut pas réglementer les activités.

L'exemple d'Air Transat illustre on ne peut mieux la manière dont un SGS aurait fonctionné, ou aurait pu fonctionner, et on aurait dû l'examiner avec le plus grand intérêt. Ce fut entièrement une affaire de chance. Si l'aéronef avait volé 10 minutes de plus avant la fuite de carburant, tout le monde serait mort. Personne ne serait ici pour nous en parler; tout le monde aurait été remplacé. On n'a pas mené d'étude à ce sujet. Il n'y a pas eu d'enquête comme l'exige l'OACI. On a établi le montant au téléphone avant de procéder à une enquête. On s'est contenté de formalités sur papier pour régler un incident qui aurait pu être l'une des pires catastrophes de notre histoire. C'était de la pure chance.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

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

Un des grands dilemmes que nous pose le projet de loi C-6 consiste à trouver l'équilibre entre la surveillance réglementaire, c'est-à-dire le maintien d'un système d'inspection adéquat, et le système de gestion de la sécurité, qui est censé être un complément apte à améliorer la sécurité. Pour ce qui est du SGS, nous voulons maintenir un système d'inspection adéquat, et c'est ce qui cause un problème.

Monsieur Danford, vous avez été inspecteur. J'aimerais que vous me disiez en quoi consiste ce travail et ce qui risque d'être changé si

on fait des vérifications du système de gestion plutôt que des inspections directes auprès des pilotes ou des appareils. J'aimerais que vous me donniez votre position face à cela.

[Traduction]

M. Hugh Danford: Je ne crois pas que vous puissiez vous débarrasser de la procédure de vérification. Il faut que des vérifications soient effectuées. De la même manière que la vérificatrice générale doit s'intéresser au cas de Transports Canada, ces vérifications-là sont essentielles. On les a toutefois un peu diluées. Tout le programme a été dilué en fait. Dryden a été à l'origine du système de vérification.

Lorsque j'ai suivi le cours sur la vérification en 2000, on ne faisait aucunement état du cas de Dryden. On avait enlevé tout le chapitre, tout le module sur la responsabilité, la responsabilité de la Couronne, Dubin et Dryden. Nous étions environ 30 participants à ce cours, et nous devons tous nous présenter. J'ai dit que j'étais enquêteur pour l'application des règlements et c'en était fait; j'étais ciblé pour le reste du cours.

L'homme qui donnait le cours n'avait jamais, pendant les années où il effectuait des vérifications, référé un dossier aux autorités responsables de l'application des règles. On ne voulait surtout pas que la vérification soit perdue. Je n'ai jamais vraiment bien compris ce que cela voulait dire, mais le travail consistait simplement à remplir de la paperasse et à soumettre le tout au gestionnaire. Comme je travaillais à l'administration centrale, je n'étais pas sur le terrain. Nous employions surtout notre temps à élaborer des politiques et des procédures et à offrir des cours sur les responsabilités de la Couronne.

• (1600)

[Français]

M. Mario Laframboise: Je vais poser la même question à M. Carson.

Comment voyez-vous le système d'inspection réglementaire? Pensez-vous qu'on doit maintenir un système parallèle d'inspection réglementaire efficace, de façon à faire des inspections sur le terrain tout en faisant la promotion du système de gestion de la sécurité?

[Traduction]

M. Paul Carson: D'accord. Je ne voulais pas vraiment m'aventurer sur ce terrain, mais comme la question est posée, je vais essayer d'y répondre de mon mieux.

Voici donc mon opinion personnelle. J'estime que le concept de SGS est vraiment excellent. Je crois que les entreprises qui ont fait montre de leur maturité et qui peuvent faire valoir qu'elles ont mis en place un système qui est non seulement valide, mais aussi efficace, un système de SGS, devrait peut-être pouvoir bénéficier d'un genre de sauf-conduit qui ferait qu'on les soumettrait à des vérifications moins soutenues ou moins fréquentes. D'autre part, les compagnies qui n'ont pas démontré qu'elles pouvaient compter sur un SGS valide et efficace devraient faire l'objet de davantage de mesures réglementaires, de vérifications et d'inspections sur place.

Alors qu'on semble vouloir donner un caractère obligatoire aux SGS, j'aurais probablement opté pour une formule volontaire. On aurait ainsi permis une certaine marge de manoeuvre quant aux inspections, une forme de sceau que l'on aurait octroyé aux systèmes, aux compagnies aériennes et aux exploitants qui auraient mis en oeuvre le SGS de leur propre initiative et qui seraient en mesure de démontrer son efficacité. Il existe différents moyens pour établir la validité d'un système. Il faudrait aussi démontrer que le système est efficace, et il y a aussi des façons de le faire. On peut notamment recueillir des données. Comme c'est un système fondé sur les données, on peut probablement adopter une approche principalement statistique de manière à s'appuyer sur les données, plutôt que sur l'opinion des gens. On peut alors aller de l'avant et utiliser ses ressources restreintes—et elles sont effectivement limitées—pour s'intéresser à des compagnies qui, on le sait, exigent une surveillance additionnelle. Je pense qu'une approche combinée de ce genre aurait été beaucoup plus efficace, mais c'est seulement mon opinion personnelle.

J'espère avoir répondu à votre question.

[Français]

M. Mario Laframboise: Oui, je vous remercie.

Nous devons défendre les intérêts de gens qui, comme nous d'ailleurs, ne connaissent pas tous le domaine de l'aéronautique. Le problème est que les compagnies aériennes se créent à toute vitesse et disparaissent tout aussi vite, souvent en l'espace d'une année. Dans ces conditions, j'ai de sérieuses réserves à l'idée de confier uniquement à l'entreprise le soin de vérifier sa sécurité.

Monsieur Danford, compte tenu de votre expérience, vous pourriez peut-être m'éclairer à ce sujet.

[Traduction]

M. Hugh Danford: C'est comme un système de surveillance du voisinage sans l'appui de la police. C'est impossible. Il faut qu'une certaine supervision s'exerce. Il ne faut pas, comme je crois l'avoir entendu l'autre jour, que M. Reinhardt utilise une compagnie aérienne pour aller en inspecter une autre. Je crois que c'est ce que j'ai cru comprendre. Si tel est effectivement le cas, cela ne fonctionne pas du tout. Il faut que les gens puissent intervenir au chapitre du SGS sans crainte de représailles. Cela devient très difficile lorsque des sommes d'argent sont en cause et lorsque la sécurité est en jeu...

Je pense que si on veut vraiment modifier le processus réglementaire, il faut intégrer au personnel de Transport Canada un plus grand nombre de gens qui ont déjà travaillé dans l'industrie. La plupart des gestionnaires n'ont aucune expérience concrète de l'aviation. Merlin Preuss n'a jamais travaillé en aviation; il pilotait des plateformes d'armes. Alors tous ces gestionnaires... Nous avons un directeur qui était conducteur de blindés. Il n'a pas eu à suivre de cours pour se voir conférer des pouvoirs délégués. Ils refusent de suivre ces cours.

Il faudrait donc d'abord que les gens de Transports Canada sachent vraiment ce qu'ils font avant qu'ils ne puissent donner des directives à l'industrie... C'est un changement important. Je suis rassuré quand je vois une voiture de police au coin de la rue.

•(1605)

Le président: Monsieur Julian.

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

Merci à nos témoins pour leur comparution d'aujourd'hui.

Monsieur Danford, vous avez indiqué avoir en votre possession une partie du rapport DMR. Serait-il possible que vous mettiez ce document à la disposition du comité?

M. Hugh Danford: La vérificatrice générale a ce document. Le Bureau de l'intégrité de la fonction publique également. Tout le monde l'a, sauf Virgil Moshansky, je crois. Mais je peux vous le remettre.

Lorsque j'ai rédigé ce document, je ne connaissais pas le nom de l'homme qui a perdu la vie. J'étais ostracisé à ce point que j'avais peur de poser la question. J'ai fait beaucoup de recherches dans ce dossier. Je sais que le pilote qui était aux commandes de cet avion qui s'est écrasé et celui qui était à ses côtés avaient suivi le cours de gestion des ressources en équipe conçu par Transports Canada. Selon le BST, il n'y a eu aucune référence aux enseignements tirés de ce cours. Il n'y avait aucun changement. Le plus jeune s'assoit sur ses mains en ne disant pas un mot pendant que son collègue plus âgé essaie de ne pas le tuer. Voilà donc pour le document.

À mon humble avis, Transports Canada a menti au Conseil privé. Le ministère a aussi menti au Bureau de la sécurité des transports. Le rapport DMR est un document sans valeur. Je crois qu'on est prêt à faire n'importe quoi, plutôt que d'appliquer la réglementation.

M. Peter Julian: Je vous remercie pour votre franchise.

Je vous suis reconnaissant à tous les deux pour vos témoignages. C'est une façon très concrète de récapituler tout ce que nous avons entendu, c'est-à-dire que le SGS pourrait fonctionner en théorie. Mais d'un point de vue pratique, il y a tout lieu de s'inquiéter du résultat final si Transports Canada persiste, dans un contexte de mesures d'exécution et de soutien insuffisantes, à faire des coupures au niveau de la réglementation et à mettre fin aux vérifications tout en faisant la promotion du SGS.

Je veux vous lire une citation du juge Moshansky. Vous y avez tous deux fait référence. Voici ce qu'il a dit lorsqu'il a comparu devant nous le 28 février dernier:

Aujourd'hui, 18 ans après Dryden, l'histoire se répète, mais de façon pire. La compression des coûts est de nouveau en vogue à Transports Canada, et ce, depuis quelque temps déjà. La direction de Transports Canada l'a publiquement reconnu. La surveillance réglementaire n'est pas simplement réduite. Exception faite de vérifications ciblées limitées, le contrôle a été systématiquement démantelé...

— il disait bien que la surveillance réglementaire était systématiquement démantelée —

... en vertu du projet de loi C-6. Et tout ceci se déroule alors qu'il est prévu que la taille de l'industrie aérienne doublera d'ici 2015, d'après les estimations de Transports Canada lui-même.

J'aimerais connaître vos réactions à tous les deux concernant ces commentaires du juge Moshansky relativement aux coupures de Transports Canada en matière de surveillance réglementaire.

M. Paul Carson: À ce que je sache, le programme de vérification auquel j'ai participé moi-même à quelques reprises — j'ai contribué à deux vérifications nationales — a été démantelé ou annulé. Je pense que dans un sens il faut donner raison au juge Moshansky.

Je crois que le SGS a été présenté en tant que mesure de remplacement à ce chapitre. Certains ont soutenu qu'il s'agissait d'un palier de réglementation qui venait se superposer à tous les autres. Comment pouvez-vous annuler un programme de vérification et y aller de telles allégations? C'est tout à fait illogique. Je n'ai pas suivi le cours 51 ou le cours 52, mais j'ai lu tout ce qui est passé par mon bureau. Nous avons un système électronique de dossiers à Transports Canada. Il n'est pas toujours très efficace, mais si vous y mettez suffisamment d'efforts, cela peut donner de bons résultats. J'ai lu tout ce qui m'est passé sous la main, parce que j'étais curieux.

Je crois que l'objectif était au départ de remplacer les mesures législatives en place, d'une certaine manière, pour des raisons valables, du point de vue du coût. Peut-être que les choses ont changé, mais je ne sais pas comment vous pouvez décider de supprimer le programme de vérification. Je suppose que l'on vous a déjà soumis beaucoup de documents à cet effet. Cela n'a tout simplement aucun sens. J'espère que cela répond à votre question.

M. Peter Julian: Merci.

Monsieur Danford.

M. Hugh Danford: Lorsque je suis arrivé à Transports Canada, j'ai commencé à entendre dire — et si je ne l'ai pas entendu 100 fois, je ne l'ai pas entendu une seule fois — que nous avions besoin d'un autre Dryden. C'est de cette façon que l'on peut obtenir de l'argent. C'est comme ça que nous avons eu Dubin...

Le président: Monsieur Danford, nous n'avons pas bien entendu. Les gens disaient que nous avions besoin d'un autre...?

• (1610)

M. Hugh Danford: D'un autre Dryden — d'un écrasement. C'est ainsi que l'on obtient des fonds. Les fonds découlant du rapport Moshansky ont été utilisés pour presque contourner les règles. On a donné suite aux recommandations formulées, mais sans nécessairement en respecter l'esprit. Lorsque j'ai soumis le dossier à mon gestionnaire, il m'a dit qu'on ne pouvait pas changer le monde en me conseillant de conserver mes notes comme il le faisait de manière à n'avoir rien à craindre lorsqu'un nouvel écrasement surviendrait. C'était mon supérieur immédiat qui n'avait jamais travaillé dans l'industrie. C'est dans cet état d'esprit que les inspecteurs devaient faire leur travail.

M. Peter Julian: Je veux également vous parler brièvement du point de vue de l'Association des pilotes fédéraux du Canada. Vous y avez fait allusion dans votre exposé. Un sondage a été mené auprès des membres de cette association. Quatre-vingts pour cent d'entre eux étaient d'avis que le plan de Transports Canada pour la mise en oeuvre du SGS allait les empêcher d'apporter les correctifs nécessaires avant qu'un problème de sécurité ne survienne; 67 p. 100 croyaient que le SGS de Transports Canada allait résulter en un niveau de risque plus élevé au sein du système d'aviation canadien; et 80 p. 100 pensaient que le SGS est simplement une solution préconisée par Transports Canada en raison d'une diminution de ses ressources. Croyez-vous que si nous allons simplement de l'avant avec le projet de loi C-6, sans le modifier et le remodeler, cela reviendrait essentiellement à mettre la vie des Canadiens en danger?

M. Paul Carson: Oui.

M. Hugh Danford: La situation serait absolument chaotique.

M. Peter Julian: Monsieur Danford, merci pour cette réponse.

Je veux revenir à votre commentaire concernant Air Transat et le vol en question. Pourriez-vous nous expliquer de façon un peu plus détaillée qu'est-ce qui vous amène à croire qu'un manque de

surveillance réglementaire a pu contribuer à cette tragédie évitée de justesse?

M. Hugh Danford: Je ne pourrais pas vous parler du manque de surveillance réglementaire avant l'incident, mais je peux vous dire qu'après coup, il n'y a pas eu d'enquête en vue de l'application du règlement. L'enquête s'est faite tout simplement sur papier. On a demandé à quelqu'un qui avait pris congé pour cause de stress avant l'écrasement d'apposer sa signature en guise d'approbation. C'est ainsi que certaines choses se font, ou peut-être qu'elles doivent se faire. Et le cas d'Air Transat est un exemple parfait pour ce qui est du SGS. Les carnets de vol étaient gardés sous clé dans le bureau. Les ingénieurs ont décidé de faire une réparation d'urgence, mais ont laissé les choses aller pour quatre vols et la moitié d'un autre. Si on étudiait ce cas en même temps que celui de Davis Inlet, on aurait suffisamment d'information pour savoir ce qui ne fonctionne pas actuellement et même pour connaître les orientations à prendre pour l'avenir. Il y a un autre cas semblable à celui de Davis Inlet qui nous plane au-dessus de la tête, et c'est celui de l'île Pelée. Je suis certain que c'est l'un des dossiers qui ont été fermés et qui vous ont été transmis. Les cinq écrasements analysés dans le cadre du TRINAT étaient tous semblables. Il y avait un manque de surveillance réglementaire et les pilotes volaient sous les limites permises. Tout le monde le sait, sauf Transports Canada.

Le président: Monsieur Fast.

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

Monsieur Carson, êtes-vous toujours à l'emploi de Transports Canada?

M. Paul Carson: Oui.

M. Ed Fast: Avez-vous reçu des menaces quelconques relativement à votre témoignage devant notre comité?

M. Paul Carson: Difficile à croire, mais non. J'ai reçu un appel d'encouragement de la part d'un gestionnaire. Non, je ne pense tout simplement pas que Transports Canada fonctionne de cette façon. Tout au moins, on ne m'a pas approché en ce sens. J'ai beaucoup de loyauté envers le ministère. Peut-être que certains gestionnaires ne sont pas du même avis.

J'ai déjà été pilote chargé du transport du personnel de direction. J'ai transporté deux premiers ministres et lorsque nous avions certaines préoccupations quant au traitement de notre travail, j'estime que Transports Canada a incroyablement bien traité mes collègues. C'est suffisant pour lui valoir ma loyauté pour la vie. Je ne considère pas du tout que mon témoignage d'aujourd'hui soit un geste déloyal. Je veux simplement faire valoir que si nous empruntons cette avenue, si nous adoptons un SGS pour des raisons valables, qu'il s'agisse de coûts ou de quoi que ce soit d'autre, il faut en faire davantage pour les gens du milieu. Il faut examiner les freins et les contrepoids, l'envers de la médaille. Je vous prie d'en tenir bien compte, car nous en aurons besoin dans l'avenir.

Il faut donner à ces gens, que Dieu les protège, la volonté, la protection dont ils ont besoin pour pouvoir signaler un problème, ce qui leur permettra d'aller de l'avant et d'assumer leurs responsabilités.

M. Ed Fast: Merci pour ce commentaire. Selon certaines allégations, Transports Canada aurait déconseillé à ses employés de comparaître devant le comité. Vous ne le saviez pas. Des hauts fonctionnaires de Transports Canada sont ici présents aujourd'hui. Vous n'avez pas peur d'eux?

M. Paul Carson: Absolument pas. J'espère qu'ils n'ont pas peur de moi. Si je constitue pour eux une menace, eh bien, dans quel monde vivons-nous — sérieusement.

Nous sommes une démocratie. J'ai dit à mes collègues, alors que je quittais le bureau, « Voilà un bel exemple de démocratie. Je vis dans un pays merveilleux. » Cela peut paraître — ma meilleure amie, à Transports Canada, dit que je suis naïf. Elle a sans doute raison, mais je crois en ce système. À preuve: je pourrais prendre ma retraite. Je compte 35 années de service ouvrant droit à pension, mais je continue de travailler, car j'estime être encore utile.

M. Ed Fast: Le gouvernement compte apporter des changements qui vont peut-être répondre à certaines de vos préoccupations.

M. Paul Carson: Tant mieux.

• (1615)

M. Ed Fast: Pour revenir à votre discussion avec M. Julian, ce qu'il essayait de vous amener à dire, c'est que le système, en quelque sorte, est en train de s'effondrer. Le régime de réglementation est en train d'être démantelé et remplacé par le SGS. Or, ce n'est pas ce que vise, d'après moi, le projet de loi C-6.

Nous avons rencontré un représentant de l'OACI qui a dit, très clairement, que le Canada est non seulement un leader en matière de sécurité de l'aviation civile, mais qu'il est également un chef de file au chapitre de la sécurité du système d'aviation civile.

J'ai l'impression que vos commentaires s'adressent au segment de l'industrie qui n'est pas régi par des associations professionnelles. Est-ce exact?

M. Paul Carson: Oui et non, et je suis du même avis. Je n'ai pas lu le témoignage du représentants de l'OACI. Je ne sais pas vraiment ce qui a été dit, mais j'ai piloté des avions partout dans le monde et chaque fois que je réintérais l'espace aérien canadien, je poussais un soupir de soulagement. On laisse entendre que d'ici l'an 2012 ou 2015, un accident par semaine va se produire. Or, il est question ici de pays qui n'ont pas de système comme le nôtre, qui n'ont pas de service de contrôle de la circulation aérienne comme celui qui existe au Canada. Sans exagération, quand il me restait cinq ou six heures de vol avant l'atterrissage, je disais que j'étais heureux de retrouver cet espace contrôlé. La situation dans les autres pays n'est pas la même qu'en Amérique du Nord. L'Europe et l'Amérique du Nord ont de très bons systèmes. Les gens, quand ils vantent l'excellence de notre système, s'appuient sur notre bilan pour porter un tel jugement. J'ai déjà piloté en Afrique. On lit les tableaux de bord et on effectue des transmissions sans accusé de réception. On ne parle à personne pendant des heures. La situation est la même dans les Antilles et en Amérique du Sud. Le système n'est pas le même.

Cela dit, le système en vigueur au Canada est peut-être merveilleux, mais il n'est pas parfait. Loin de là.

M. Ed Fast: Le représentant de l'OACI a dit que, non seulement notre système était sécuritaire, mais que le Canada faisait oeuvre de pionnier. Il a ajouté que le SGS constituait un grand pas en avant, tout en précisant que le système devait être mis en oeuvre à l'intérieur d'un cadre réglementaire bien défini. Vous dites la même chose.

M. Paul Carson: Absolument.

M. Ed Fast: Vous laissez également entendre qu'il y a des organismes au sein de l'industrie qui jouent un rôle utile, sauf que de nombreux pilotes, inspecteurs et ingénieurs ne sont pas régis par une association identique à ...

M. Paul Carson: C'est exact.

M. Ed Fast: ... celle qui chapeaute certains pilotes de ligne. Vous recommandez une sorte... d'adhésion obligatoire, c'est bien cela?

M. Paul Carson: Oui.

Comme je l'ai mentionné, quand j'en ai eu assez de piloter de par le monde et de voir des endroits que je ne tenais plus à revoir, je suis allé travailler pour une compagnie qui n'effectuait des vols qu'au Canada.

Je suis tout à fait d'accord avec le représentant de l'OACI. Nous devons apporter des améliorations au système. Nous ne pouvons pas baisser la garde. Si c'est l'approche que nous choisissons d'adopter, alors je suis contre. Nous devons maintenir un certain niveau d'inspection.

J'ai un ami avec qui je pilotais, chez Bell. Il est devenu directeur des opérations aériennes pour une autre entreprise, à Toronto. Il m'a dit, un jour, en riant, que... eh bien, quand nous pilotions, nous avions l'habitude de travailler d'une certaine façon. Il a dit, « Eh bien, les choses que nous faisons à l'époque, Paul, nous n'aurons plus à les faire. » J'ai répondu, « Je l'espère bien. J'ose croire que ce que tu proposes ne passera pas. » C'était une personne que je respectais beaucoup.

Nous ne pouvons pas nous permettre de baisser la garde, car notre espace aérien est sécuritaire. Il l'est. Nous devons travailler fort pour qu'il le reste, et le SGS va nous aider à atteindre cet objectif. Toutefois, il faut prendre garde à la façon dont il va être mis en oeuvre.

J'espère avoir répondu à votre question sans...

• (1620)

M. Ed Fast: Vous avez très bien répondu. C'est plus clair dans mon esprit.

Merci.

Le président: Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.): Messieurs, je voudrais revenir à ce que M. Danford a dit au sujet du TRINAT. J'aimerais en savoir un peu plus là-dessus. Combien de personnes faisaient partie du groupe? Quelle était sa mission? Combien de temps a-t-il existé? Vous ne dites pas ce qui est arrivé au groupe TRINAT après votre départ. Nous pouvons vous poser ces questions, mais il me faut des précisions. Vous dites que le quart des 20 écrasements canadiens — je ne sais pas quelle était la cause dans tous les cas — était attribuable à un manque de surveillance réglementaire, d'après les rapports du Bureau de la sécurité des transports.

Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet?

M. Hugh Danford: Quand on m'a demandé de faire partie du groupe de travail, celui-ci comptait un autre membre, un pilote, Jim King. Le chef du groupe s'appelait Susan. Elle était bibliothécaire. C'est elle qui dirigeait les travaux.

Nous avons rencontré nos homologues américains au Mexique, à deux reprises, et une fois ici. Nous avons passé en revue toutes les enquêtes qui ont été menées. Après avoir envoyé une lettre à la Direction de l'aviation internationale de Transports Canada, lettre dans laquelle je disais que, compte tenu de notre bilan, nous ne devions pas collaborer de façon aussi étroite avec le Mexique, j'ai été remplacé par quelqu'un d'autre.

J'ai fait des recherches sur le Web. J'ai consulté le site Web de Transports Canada et je n'ai jamais été en mesure de trouver quoi que ce soit sur le groupe TRINAT. Mais j'ai tous les documents, les notes de service, tout. Le groupe a existé. Le manque de surveillance réglementaire a été à l'origine du quart des accidents.

L'hon. Mauril Bélanger: Très bien.

Je tiens à vous remercier tous les deux d'être venus nous rencontrer aujourd'hui. Certains des témoignages que j'ai entendus, que nous avons entendus, sont assez étonnants. C'est le moins qu'on puisse dire. Je ne sais pas quel impact cela va avoir sur nos travaux.

M. Hugh Danford: Eh bien, je ne pense pas que l'on puisse... s'il s'agissait d'une voiture, ce pilote n'aurait plus de permis de conduire. Il ne pourrait plus se faire assurer — ses primes augmenteraient tellement — ou on finirait pas décider qu'il ne devrait plus avoir de permis.

L'hon. Mauril Bélanger: Je voudrais aborder un sujet qui n'a rien à voir avec ce que vous avez dit, en tout cas, pour l'instant. Il en a été question dans les témoignages que nous avons entendus. Il s'agit du contrôle de compétence pilote. D'après ce que nous avons appris, en comité, Transports Canada fait subir un contrôle de compétence tous les deux ans. Or, les normes internationales à cet égard sont plus strictes. Quel est votre avis là-dessus?

Monsieur Carson pourrait peut-être répondre à la question.

M. Hugh Danford: Je vais céder la parole à Paul.

M. Paul Carson: Encore une fois, c'est un sujet que j'aurais préféré éviter. Si vous jetez un coup d'oeil à la partie de mon exposé qui traite de la formation, vous allez voir que les contrôles de compétence sont effectués au hasard. On veut s'assurer que les pilotes suivent les procédures d'utilisation normalisées et qu'ils tiennent leurs connaissances sur les aéronefs, entre autres, à jour.

Il y a de nombreux pilotes inspecteurs qui, à l'heure actuelle, effectuent des contrôles. En fait, je suis moi-même un pilote vérificateur agréé. J'ai effectué quelques vols de contrôle, mais pas beaucoup, parce que j'ai d'autres tâches à remplir.

Je pense que c'est discutable. Je ne peux pas vraiment dire que ces contrôles ne sont plus nécessaires, car je ne suis pas un expert en la matière. Je sais que l'association dont je fais partie estime qu'il est important de continuer d'assurer une certaine visibilité. Nous supervisons souvent les vols de contrôle. Nous surveillons les pilotes inspecteurs qui font subir des vols de contrôle aux pilotes. Nous surveillons leur travail.

À mon avis, si nous connaissons bien la compagnie aérienne, si nous savons que les inspecteurs principaux font du bon travail, il n'est peut-être pas nécessaire de les superviser d'aussi près. Mais dans le cas des compagnies dont le bilan laisse à désirer, il faut peut-être continuer d'évaluer les pilotes inspecteurs.

Il est difficile pour moi de répondre à la question. Je ne connais pas très bien le domaine, mais...

• (1625)

Le président: Monsieur Carrier.

L'hon. Mauril Bélanger: Mon temps est déjà écoulé?

Le président: Je m'excuse, oui. Vos cinq minutes sont écoulées.

L'hon. Mauril Bélanger: Le temps passe vite.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

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

Je vous remercie d'être venus témoigner aujourd'hui.

Monsieur Carson, dans votre présentation, vous insistez beaucoup sur la création d'associations professionnelles de pilotes et vous établissez un lien avec votre association d'ingénieurs. Je suis moi-même ingénieur. Pourriez-vous m'expliquer quelle est la motivation de votre recommandation? S'agit-il de pallier le manque de contrôle

réglementaire relatif à Transports Canada, comme l'a mentionné plus tôt M. Danford? Aimerez-vous remédier à cette déficience en ayant recours à une association professionnelle qui verrait à mieux encadrer les pilotes professionnels?

[Traduction]

M. Paul Carson: Pour répondre à votre question, oui. Je pense qu'après toutes ces années — et nous pilotons des avions depuis l'essai de Kitty Hawk, il y a plus de 100 ans de cela —, le fait d'être un pilote professionnel... Nous utilisons l'expression « pilote professionnel ». C'est comme cela que nous nous définissons, mais sommes-nous des professionnels au même titre que le sont ceux qui exercent d'autres professions? La réponse est non.

Vous êtes vous-même un ingénieur. Vous savez que le document reçu à la fin de vos études n'était qu'un diplôme, que pour pratiquer votre métier, vous deviez d'abord être reconnu comme ingénieur professionnel. Or, la profession d'ingénieur est autoréglementée et autonome. Elle est régie par les lois provinciales. Des vérifications sont effectuées par le Conseil canadien des ingénieurs. Les écoles d'ingénieurs au Canada sont évaluées tous les trois ans.

Cette façon de faire permet aux personnes qui exercent la profession d'évaluer leurs collègues. Si vous êtes ingénieur depuis 20 ou 30 ans, vous allez, à un moment donné, évaluer ceux qui suivent dans vos traces.

À mon avis, il est temps que le secteur de l'aviation, dans une certaine mesure, se modernise.

Je me suis retrouvé, un jour, devant un répartiteur. J'étais accompagné d'un directeur des opérations aériennes. L'industrie existait depuis environ 80 ans. Je me suis tourné vers le directeur et je lui ai dit, « Ne pensez-vous pas qu'après tout ce temps, nos techniques devraient être un peu plus avancées? » Nous étions en train de discuter des opérations aériennes pendant la période hivernale.

Si nous avons une association autoréglementée et autonome pour les pilotes brevetés, la situation dans 10 ans, si nous agissions dès maintenant, serait bien différente de ce qu'elle est aujourd'hui. Vous n'auriez pas à consulter des gens comme moi. Ce ne serait pas nécessaire. C'est ce que je souhaite.

Je tiens à préciser que les professions autoréglementées et autonomes ne constituent pas la solution à tous les problèmes. Toutefois, quand je jette un coup d'oeil à la façon dont nous faisons les choses dans un pays démocratique comme le Canada, je me dis que cette approche est la meilleure. C'est alors que le mot « professionnel » dans l'expression « pilote professionnel » prendra tout son sens.

[Français]

M. Robert Carrier: L'association professionnelle que vous recommandez inclurait également l'Association des pilotes fédéraux du Canada, l'Association canadienne des pilotes de ligne et d'autres pilotes de compagnies aériennes. Est-ce qu'à votre avis, les pilotes seraient mieux encadrés par leur propre profession? En plus de l'inspection des pilotes fédéraux, les pilotes eux-même s'autoréguleraient? Est-ce dans ce but que vous recommandez de faire appel à une association professionnelle?

[Traduction]

M. Paul Carson: Tous les pilotes sont réglementés par le gouvernement fédéral. Ils reçoivent leur brevet du ministère des Transports. Donc, la réponse à votre question est oui. Si nous décidons d'opter pour cette approche — dans le cas de ceux qui volent contre rémunération et qui ont une licence de pilote professionnel ou autre brevet —, nous allons, à terme, nous retrouver avec une association autonome et autoréglementée qui englobe tous les pilotes.

• (1630)

[Français]

M. Robert Carrier: Je vous ferai remarquer que pour l'instant, nous devons nous fier à Transports Canada pour ce qui est d'assurer notre sécurité. Tant qu'il n'y a pas d'association professionnelle, nous avons intérêt à ce que le projet de loi C-6 encadre le mieux possible toute la sécurité aérienne au Canada.

[Traduction]

M. Paul Carson: Je suis du même avis, sauf que j'ai été obligé d'avoir le même genre de discussion avec les membres de ma propre association, car je voulais obtenir leur appui. Après m'avoir écouté, ils m'ont dit, « Oui, mais pas maintenant. » Si ce n'est pas maintenant, alors quand?

Ce que vous dites est vrai: il n'existe pas d'association professionnelle. Il y a, par contre, plusieurs associations commerciales. Si nous comptons utiliser un système comme le SGS, il sera peut-être nécessaire, un jour, de mettre sur pied le genre d'association que je préconise pour les pilotes brevetés qui font le travail. Or, il faut s'y mettre dès maintenant, sinon, rien ne sera fait.

Il y a des gens au ministère des Transports qui comprennent très bien ce à quoi je fais allusion. Je sais qu'il y a un groupe aux États-Unis qui partage les mêmes idées pour ce qui est de l'association professionnelle. C'est une solution parmi d'autres.

Je crois que le collège Seneca offre un programme pour les pilotes et les techniciens d'entretien d'aéronefs. Il mène à l'obtention d'un brevet de base, offre une formation de base en maintenance. Le collège, si je m'abuse, vient tout juste d'obtenir le pouvoir de décerner des diplômes.

C'est un début. Il faut toutefois faire plus. Il faut que quelqu'un dise, « Nous devons aller de l'avant. Le processus risque d'être long. Oui, nous avons des problèmes à régler aujourd'hui, mais qu'en est-il de demain? » C'est l'avenir qui est au coeur du débat. J'espère laisser quelque chose à ceux qui vont me suivre.

Le président: Merci, monsieur Carson et monsieur Danford. Vos commentaires étaient fort intéressants.

Comme je l'ai déjà mentionné, vous êtes les derniers témoins. On prévoit proposer une série d'amendements. J'espère que certaines de vos suggestions vont s'y retrouver.

Merci.

M. Hugh Danford: Merci.

Le président: Le comité va faire une brève pause. Nous procéderons ensuite à l'étude article par article du projet de loi.

•

_____ (Pause) _____

•

• (1635)

Le président: Encore une fois, bienvenue à tous. Nous allons...

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, je voudrais, avant que le comité n'aille plus loin, soulever une question. Je sais que tout le monde a travaillé très fort, les rédacteurs juridiques aussi, en vue de préparer les amendements. J'ai noté qu'il y a parfois des incohérences au niveau de la traduction ou encore des dispositions qui font l'objet d'amendements. La copie que nous avons reçue du ministère des Transports n'est pas numérotée, ce qui complique un peu l'étude article par article. La liasse n'est pas numérotée.

Donc, ce que je demande d'abord, c'est que l'on procède de façon très méthodique et que l'on corrige les incohérences mineures ou les passages peu clairs des amendements au fur et à mesure que nous progressons. Je sais que vous avez été très efficace à ce chapitre dans le passé. Je propose que l'on procède de la même façon et que l'on ralentisse, peut-être, le processus pour bien cerner les erreurs mineures que je qualifie d'inévitables, compte tenu de l'importance du projet de loi et du nombre d'amendements qui vont être proposés.

Le président: Merci.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, je n'ai pas l'habitude de faire les choses lentement, mais j'ai été frappé par les témoignages percutants de nos deux invités. Je dois dire — je ne sais pas si les autres ont la même réaction — que cela change ma vision des choses. Leurs propos jettent un éclairage nouveau sur la question.

Accordez-moi 30 secondes, s'il vous plaît.

Les derniers échanges ont surtout porté sur le professionnalisme des pilotes et la mise sur pied d'une association professionnelle autoréglementée. J'ai une certaine expérience dans ce domaine, et je ne suis pas sûr que c'était-là le but de nos discussions, car, à mon avis, le SGS ne se limite pas à la question de savoir si les pilotes sont compétents ou non. Toutefois, pour revenir au point qui a été soulevé par les deux témoins, si je dis que leur témoignage était percutant, c'est parce que le fait d'avoir deux personnes qui accusent le ministère de « mentir » au sujet de ce projet de loi doit constituer une source de préoccupation pour les gens, non pas parce que quelqu'un fait un commentaire de ce genre à tout hasard, mais parce que quelqu'un ose se présenter devant le comité et utiliser un tel mot, sans se cacher derrière des « oui-dire » ou une source anonyme.

Nous avons reçu aujourd'hui deux autres mémoires que nous n'avons pas encore eu l'occasion d'examiner — un des pilotes d'Air Canada, et un autre de l'Association des pilotes professionnels.

Je me demande s'il est sage d'entreprendre l'étude article par article du projet de loi alors que nous n'avons pas eu l'occasion de réfléchir aux propos des deux derniers témoins et d'entendre ce que les deux autres groupes ont à dire.

Je propose — et je n'ai pas l'intention de présenter une motion; je vais m'en tenir au calendrier de travail du comité, si besoin est — que nous profitons du fait que les spécialistes du ministère sont présents, étant donné qu'ils ont déjà cerné les dispositions qui vont faire l'objet d'amendements, que nous entendions tout simplement ce qu'ils ont à dire à ce sujet, et que nous poursuivions ensuite notre travail au lieu de voir s'ils ont des commentaires à faire au fur et à mesure que nous progressons.

Je préférerais entendre ce qu'ils ont à dire aujourd'hui.

• (1640)

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le Président, je trouve la suggestion de M. Volpe très intéressante, compte tenu de ce que nous venons d'entendre et vu que nous avons d'autres témoins à rencontrer. Il serait logique de s'attaquer à ces questions d'ordre général. J'appuie la suggestion de M. Volpe.

Le président: Je préférerais que nous entendions ce qu'ils ont à dire au fur et à mesure que nous avançons dans notre examen. Il risque d'y avoir des recoupements. Bon nombre des recommandations ou amendements vont être... Je ne sais pas comment nous pouvons les examiner en bloc, et ensuite séparément, article par article. Il serait préférable de les examiner au fur et à mesure... d'analyser les propositions de l'Association des pilotes et de les comparer à ce qui a été présenté sous forme d'amendement.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Je suis d'accord. Comme je l'ai indiqué, je n'ai pas l'intention de faire de l'obstruction, mais j'ai vraiment été frappé par ce que j'ai entendu.

Je veux profiter du fait que les représentants du ministère sont présents. À tout le moins, ils devaient avoir la possibilité de réfuter les accusations qui ont été portées publiquement. Si nous ne nous penchons pas là-dessus, cela voudra dire que nous leur accordons une certaine validité.

Le président: Si je propose que nous entendions les témoignages au fur et à mesure, c'est parce que nous aurons accès à ces personnes pendant tout le processus. Mais c'est le comité qui décide.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Il y a deux façons de procéder, monsieur le président. Pour votre part, vous suggérez qu'on entende au fur et à mesure les témoignages sur tout le projet de loi. Ça risque d'étirer le débat, mais ça ne me pose pas de difficulté. Il reste que la suggestion de M. Volpe nous permettrait, étant donné que nous avons des questions à poser à froid aux représentants du ministère, de faire un tour de table avant de commencer l'étude article par article. Autrement, on va faire le même exercice, mais au fur et à mesure. Je ne suis pas sûr que ce soit cohérent.

M. Volpe a suggéré qu'on fasse un premier tour de table pour poser les questions qui nous embêtent un peu avant de commencer l'étude article par article. Je trouve l'idée intéressante. Par contre, je ne veux pas retarder les choses. Je n'ai pas d'objection mais je me

questionne. Si vous êtes d'accord pour nous donner l'autorisation de débiter l'étude article par article, ça va régler la question. Ça va me permettre de poser toutes les questions que je veux, quand je veux.

• (1645)

[Traduction]

Le président: Je n'y vois aucun inconvénient. Les témoins vont être présents pendant tout le processus...

Est-ce que vous proposez que l'on examine en bloc les 65 ou 68 amendements déjà proposés, et ensuite ceux présentés par d'autres associations?

[Français]

M. Mario Laframboise: Dans un premier temps, nous pourrions avoir des commentaires généraux à faire ou des questions plus générales à poser aux témoins. C'est ce que je suggère que nous fassions, plutôt que d'attendre à l'article 45 pour poser toutes nos questions. D'entrée de jeu, certaines questions pourront peut-être nous faciliter la tâche par la suite, lors de l'étude article par article.

Le gouvernement a déposé des amendements qui sont malgré tout intéressants. Nous pourrions poser nos premières grandes questions aux spécialistes du ministère des Transports avant l'étude article par article.

[Traduction]

Le président: Encore une fois, si nous procédons article par article et gardons la porte ouverte, nous pourrions entendre les témoignages à ce moment-là. Autrement, nous allons avoir des discussions à n'en plus finir. Si nous procédons de cette façon-ci, nous pourrions examiner chaque disposition individuellement. Et les témoins sont ici. Nous pouvons établir des comparaisons. Mais encore une fois, je m'en remets au comité.

Je vais entendre d'autres commentaires.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Personnellement, j'aime bien l'idée. Il reste une quarantaine de minutes avant la fin de la réunion. Je ne sais pas ce que nous allons accomplir pendant cette période.

Soyons réalistes. M. Julian a soulevé certains points, et M. Laframboise aussi. J'ai moi-même quelques réserves à formuler au sujet du projet de loi. J'ai proposé des amendements au gouvernement. Ils ont été approuvés et transmis au ministère de la Justice. Je voudrais en avoir des copies avant la prochaine réunion.

M. Peter Julian: Est-ce qu'ils s'ajoutent à ceux-ci?

M. Brian Jean: Oui. J'ai proposé trois amendements qui devraient satisfaire tout le monde, si j'ai entendu les mêmes témoignages que les autres membres du comité.

Ce ne serait pas une mauvaise idée d'avoir une discussion générale, de poser aux témoins des questions au sujet des points et des dispositions qui nous préoccupent. Cela nous permettrait d'entreprendre l'étude article par article du projet de loi mercredi. Nous pourrions ainsi définir clairement les éléments que nous voulons retrouver dans le projet de loi.

Le président: Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Dans le même ordre d'idées, monsieur le président, compte tenu du fait qu'il nous reste encore du temps, j'aimerais entendre les amendements proposés par le parti ministériel, si c'est possible. Il y en a cinq, pour l'instant. J'aimerais en prendre connaissance, car ils pourraient entraîner le retrait d'autres amendements. Comme l'a indiqué mon collègue, M. Volpe, j'aimerais également jeter un coup d'oeil aux propositions de l'Association des pilotes professionnels et de l'Association des pilotes fédéraux du Canada, afin de voir si elles cadrent avec les amendements qui ont été reçus et que je n'ai pas encore examinés à fond.

Je voudrais avoir la possibilité de poser des questions, de clarifier certains points, de prendre connaissance des amendements du parti ministériel pour que nous puissions, à la prochaine réunion, peu importe quand elle va avoir lieu si ce n'est pas mercredi, passer à l'étude article par article et nous débarrasser de tout ce qui est superflu.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Je voulais poser une question, monsieur le président, à M. Jean.

Est-ce que le parti ministériel compte déposer d'autres amendements cette semaine?

M. Brian Jean: En fait, j'espérais les avoir d'ici 16 heures. Ils ne sont pas encore arrivés. Franchement, je pensais que nous les aurions avant que les témoins ne comparaissent, et que nous pourrions les faire circuler. Je crois comprendre qu'ils sont en route. Ils vont être soumis à tous les membres avant la fin de la journée, je l'espère.

Concernant les amendements, les observations de mes collègues et des témoins — au sujet de l'absence, par exemple, de surveillance réglementaire, qui est une préoccupation pour nous tous —, je préférerais que vous attendiez de voir les amendements. Toutefois, je crois qu'il est important d'avoir une discussion générale là-dessus. Je pense que vous partagez tous mon point de vue pour ce qui est de certaines des préoccupations qui ont été formulées. Nous pourrions, mercredi, entreprendre l'étude article par article d'une manière plus positive.

Je m'excuse si je n'ai pas pu vous remettre les amendements plus tôt; il y avait un problème au niveau de la rédaction.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Je voudrais poser une question supplémentaire, monsieur le président.

Compte tenu des témoignages que nous avons entendus aujourd'hui, est-ce que les membres du comité vont pouvoir proposer d'autres amendements, d'ici demain?

● (1650)

Le président: J'allais justement aborder ce point. Je sais que le délai a été fixé à vendredi. Je suis déçu de voir que les amendements du parti ministériel ont été présentés si tardivement. Toutefois, je suis prêt à ouvrir la discussion. J'espère que les amendements promis aujourd'hui vont finir par arriver et que nous pourrions les examiner à la prochaine réunion.

Cela dit, je présume que vous voulez poser des questions.

L'hon. Joseph Volpe: Je pense que ma proposition initiale fait consensus, d'après M. Jean. Par ailleurs, je pense que M. Jean accepte le fait que nous aurons encore l'occasion de déposer des amendements demain, si vous êtes d'accord?

M. Brian Jean: On ne peut pas jouer sur les deux tableaux en même temps.

Le président: On peut essayer.

M. Brian Jean: Non. C'est impossible.

Je voudrais revenir brièvement à la question des amendements proposés par le parti ministériel, monsieur le président.

J'ai écouté attentivement toutes les questions qui ont été posées. J'ai écouté les propos des témoins. Je les ai rencontrés. J'ai consulté d'autres personnes intéressées. J'ai ensuite préparé les amendements et je les ai soumis au ministère la semaine dernière. Je pensais que le travail serait terminé. Mais ce sont des bureaucrates et ils doivent tout vérifier, j'en suis certain, avec cinq paliers différents avant de me les renvoyer, ce qu'il a fait. Je crois comprendre que les amendements ont été approuvés tels que présentés. Je pense que tous les membres du comité les trouveront satisfaisants.

Franchement, l'objectif de cet exercice, monsieur le président, était d'avoir un projet de loi bonifié qui, et tous les membres en conviendront, assurerait la sûreté et la sécurité des Canadiens.

Le président: Monsieur Volpe, cinq minutes.

L'hon. Joseph Volpe: Excellent. Merci beaucoup.

Monsieur Reinhardt, vous avez entendu ce que j'ai dit. Je ne voulais pas manquer de respect envers qui que ce soit, mais j'ai surveillé votre réaction. Je suis certain que vous avez, vous et M. Preuss, été abasourdis d'entendre quelqu'un vous qualifier de menteurs. Ils ne vous visaient pas en tant que personnes, mais en tant que fonctionnaires chargés d'élaborer un projet de loi qui, du moins de l'avis de certaines personnes sur le terrain — et encore une fois j'espère ne pas me tromper —, délègue essentiellement à d'autres la responsabilité que vous avez d'assurer la sécurité des Canadiens. Ensuite, on laisse entendre que vous ne voulez pas vraiment mettre en application les règlements. Que vous vouliez ou non les élaborer ou les appliquer, ces règlements relèvent de votre compétence. Et par votre compétence, je veux dire celle du gouvernement — et la nôtre, collectivement.

Vous étiez abasourdi, et je ne pense pas que vous faisiez semblant de l'être. Avons-nous tort de dire, un instant, est-ce que ce projet de loi devrait aller de l'avant?

M. Franz Reinhardt (directeur, Services réglementaires, Aviation civile, ministère des Transports): Ce que nous proposons, monsieur Volpe, ce sont des améliorations à la sécurité aérienne en général. Vous avez entendu parler aujourd'hui de situations précises qui, parfois, sont prises hors contexte. Je suis heureux d'avoir l'occasion d'exposer mes vues là-dessus.

M. Danford a fait allusion à un accident qui est survenu il y a environ 10 ans. Il y a eu un accident, c'est vrai. Par après, le pilote a commis quelques violations. Il a piloté pendant cinq ou six ans sans qu'aucune mention n'apparaisse dans son dossier. Les choses se passaient bien. Malheureusement, il a eu un autre accident.

À l'époque, en raison des exigences internationales concernant les enquêtes sur les accidents, nous avons convenu, avec le Bureau de la sécurité des transports du Canada, de ne pas entreprendre une enquête parallèle, et ce, tant que le BST, qui détient les pouvoirs d'enquête au Canada, n'aurait pas terminé la sienne. Une fois celle-ci terminée, nous commencerions la nôtre. C'est ce que nous avons fait dans ce cas-là. Voilà pourquoi nous ne sommes pas intervenus plus tôt.

La politique a par après été modifiée, et nous avons décidé de lancer immédiatement une enquête parallèle chaque fois qu'un accident se produirait. C'est ce que nous faisons depuis. Ces incidents sont survenus il y a 10 ans. Des améliorations ont, depuis, été apportées.

M. Danford a parlé d'Air Transat. Il a dit que le SGS ne fonctionnait pas. Fait intéressant, Air Transat a été pour nous l'élément déclencheur pour ce qui est du SGS. Quand l'accident, ou l'incident, d'Air Transat s'est produit, le SGS n'existait pas. Nous avons mené une enquête et nous avons imposé une amende de 250 000 \$ au transporteur. Je m'en souviens parce que j'étais là. Une enquête a été menée, et une autre amende a été imposée. Ensuite, nous avons plus ou moins dit à Air Transat, avant même que les règlements ne soient élaborés, que si elle voulait poursuivre ses activités, elle devait participer à un projet pilote SGS. C'est à cette seule condition qu'elle pouvait poursuivre ses opérations. Elle a accepté, et les choses se sont bien déroulées. Nous avons ensuite exigé la mise en place du SGS via nos règlements.

Il n'y avait pas de SGS à l'époque de l'accident d'Air Transat. Les renseignements qu'on nous a transmis n'étaient donc pas tout à fait précis.

• (1655)

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Reinhardt, il y a un autre message qui se dégage des exposés que nous avons entendus: essentiellement, les personnes sur le terrain souhaitent que l'organisme de réglementation, dont la présence est à la fois redoutée et respectée, soit sur place en tout temps. Ce sont ces deux mots qui me reviennent constamment à l'esprit quand je pense aux propos des deux témoins. L'industrie et le public voyageur tiennent à cette présence.

Bien qu'il soit vrai que, plus on a de données, plus on a une meilleure idée des tendances — les problèmes qui peuvent survenir, les problèmes qui surviennent, les mesures qu'il faut prendre pour les corriger —, il faut que l'on retrouve ses sentiments de crainte et de respect sur le terrain. Les voyageurs, y compris ceux qui exploitent les avions, que ce soit privément ou en association avec d'autres, ont besoin de cela pour pouvoir aller travailler tous les jours, la conscience tranquille.

J'ai commencé à passer en revue vos amendements, et je ne sais pas si ceux que vous avez présentés vont traiter de cette question. Mais vous semblez, dans le passé, avoir dit le contraire. Vous pensiez que le fait d'amasser des éléments de preuve suffirait à établir un système que tout le monde jugerait acceptable, alors que les personnes sur le terrain nous ont dit, très clairement, cet après-midi, qu'elles n'étaient pas du tout de cet avis: elles ont dit que si l'organisme de réglementation n'est pas présent, s'il ne peut assurer une présence redoutée et respectée, rien ne va fonctionner.

M. Franz Reinhardt: Nous sommes tout à fait d'accord avec vous: le SGS est un bon système — tout le monde s'entend là-dessus —, mais il nous faut également assurer la supervision de la sécurité. Nous assurons déjà cette supervision, et bon nombre des personnes qui ont témoigné devant le comité ne sont peut-être pas au courant de ce que nous avons fait depuis la mise en place du SGS. De nouvelles politiques ont été élaborées et il existe d'autres façons d'inspecter, de vérifier, d'évaluer et de valider les transporteurs et leurs systèmes. Nous sommes conscients du fait qu'il s'agit là d'une préoccupation légitime.

Le ministre Cannon, lorsqu'il a comparu devant le comité, il y a deux semaines, a dit qu'au moins trois amendements précis allaient être proposés. Le premier aurait pour objet de rassurer les Canadiens: la supervision de la sécurité va continuer d'être assurée par des inspecteurs sur le terrain. Cette mesure va être mise en oeuvre.

Si j'ai bien compris tous les témoignages et les questions posées par les membres du comité, la désignation de tiers constitue une source d'inquiétude. Nous en sommes conscients. Nous avons déjà dit que nous n'avons jamais eu l'intention de demander à l'Association du transport aérien d'agréer Air Canada ou WestJet. Nous avons joint l'acte à la parole. Nous allons le mettre par écrit, et le ministre Cannon a annoncé qu'il allait proposer un amendement exigeant la tenue d'une étude sur la sécurité. Il estime que cela devrait s'appliquer aux activités à faible risque - y compris le transport de passagers non payants. Je pense que c'est un pas dans la bonne direction.

La préoccupation suivante portait sur les dispositions touchant les mesures de protection concernant le système de déclaration interne visant le SGS, ainsi que le régime de déclaration universel et volontaire qui n'entraîne pas de mesures disciplinaires. Le syndicat des pilotes nous a demandé de resserrer les mesures de protection. D'autres syndicats, ceux qui s'intéressent davantage aux questions relatives au travail, ont demandé qu'aucune protection ne soit accordée aux dénonciateurs. Nous estimons avoir établi un juste équilibre. Nous avons proposé à ce sujet deux ou trois nouveaux amendements.

Nous voulons que les employés, dans un milieu dominé par le SGS, collaborent avec les employeurs. Mes collègues et moi estimons qu'un programme de protection des dénonciateurs, où les gens pourraient raconter n'importe quoi au sujet de leur employeur, sans preuves concrètes, serait négatif. Voilà le danger qui existe. Nous voulons que les gens collaborent ensemble. À moins d'avoir un programme qui prévoit des mesures punitives rigoureuses contre les gens qui font de fausses déclarations, par exemple, je crois qu'il serait difficile de mettre en oeuvre un tel programme. Nous ne favorisons pas cette approche.

Grâce aux mesures de protection que nous offrons, les gens vont être enclins à fournir le plus de renseignements possible sur la sécurité du système. Nous ne pensons pas qu'un programme de protection des dénonciateurs serait utile. Au contraire. Moins de renseignements seraient échangés entre l'employeur et l'employé. Nous ne sommes pas contre ce genre de programme. Nous voulons tout simplement avoir le meilleur système possible.

• (1700)

[Français]

Le président: Monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise: Je vais vous permettre de continuer, monsieur Reinhardt, parce que depuis le tout début, mon problème est la grande divergence entre l'opinion de Transports Canada, dont vous représentez l'administration et l'organisation, et ce que nous voulons comme législateurs. Cela ne m'entraîne pas dans la tête.

Depuis le tout début, je ne peux pas comprendre que vous ne compreniez pas qu'il faut un système de surveillance terrain pour que le système de gestion de la sécurité soit efficace. On a entendu toutes sortes de déclarations de votre part et de la part de vos collègues à l'effet que le nombre de pilotes va être réduit, qu'il va y avoir de l'attrition. On n'a jamais dit que ces pilotes allaient être remplacés, maintenus en poste ou quoi que ce soit. Nous avons tous les textes des discours qui ont été prononcés. À Transports Canada, il semblait y avoir une position selon laquelle on allait remplacer la surveillance terrain par ce système de gestion de la sécurité et on allait faire des économies d'échelle. À lire vos discours et vos commentaires, c'est carrément ce que je voyais. Toutefois, il n'y a pas de volonté du côté de la législation pour que ce soit ainsi.

Aujourd'hui, vous êtes en train de nous dire que les amendements proposés par le gouvernement vont dans ce sens: on va maintenir un système de surveillance terrain qui soit conforme aux volontés des politiciens. Nous voulons nous assurer qu'aucune compagnie ne puisse, peu importe le nom... Vous les avez vues: elles sont très riches un jour, puis, dans l'espace de six mois, elles peuvent devenir très pauvres. Nous ne voulons pas qu'elles aient elles-mêmes la responsabilité de la sécurité des citoyens que nous représentons. Ce que vous nous dites semble...

M. Franz Reinhardt: Monsieur Laframboise, nous avons toujours eu l'intention de maintenir le contrôle de la sécurité par la présence d'inspecteurs, par des inspections faites par des inspecteurs, même avec le SGS. Cela a toujours été notre idée. Cependant, comme on a vu qu'il y avait une certaine inquiétude de la part de membres du comité ainsi que du public, le ministre a décidé de proposer une modification qui va clairement établir qu'il va s'assurer qu'il y ait des ressources suffisantes pour effectuer le contrôle de la sécurité. C'est légitime.

C'est sûr que si, avec l'attrition, plus tard, il y avait moins de ressources, malgré qu'on essaie le plus possible d'obtenir le plus de ressources et de continuer à engager d'autres inspecteurs... C'est sûr qu'un système de gestion de la sécurité est beaucoup plus efficace que ce qui existe à l'heure actuelle sans système comme celui-là. C'est un système qui nous permet d'avoir une vision complète de l'entreprise. Alors, s'il y a moins d'inspecteurs, ça nous aide quand même à avoir un meilleur contrôle que celui qu'on avait auparavant. Auparavant, ça prenait un individu qui allait voir chaque petite chose. Il fallait donc plusieurs individus. Mais vous ne pourrez jamais me montrer un discours où j'ai dit que le nombre de gens allait être réduit, au contraire.

M. Mario Laframboise: Sauf que vous venez de le dire vous-même.

M. Franz Reinhardt: Non. J'ai dit que s'il y avait réduction...

M. Mario Laframboise: S'il y avait moins d'inspecteurs, avec le système qui est là...

M. Franz Reinhardt: Ce serait un meilleur système.

M. Mario Laframboise: La culture de votre...

M. Franz Reinhardt: Ce que je vous dis, monsieur Laframboise, c'est qu'on n'a pas l'intention de réduire. Mais, s'il y avait réduction, c'est un système qui...

M. Mario Laframboise: Sauf que vous avez vite évalué cela.

M. Franz Reinhardt: Écoutez, on travaille à cela depuis plusieurs années.

M. Mario Laframboise: Ce qui me sidère chaque fois, c'est que vous soyez à contre-courant de la population. Mais c'est votre choix, c'est vous qui gérez Transports Canada.

Ma deuxième question porte sur les organismes désignés. Je vois que vous voulez les encadrer. Pourquoi voulez-vous absolument avoir des organismes désignés? Je comprends qu'on leur a enlevé certains pouvoirs, qu'on essaie de les limiter, mais pourquoi a-t-on des organismes désignés? Essayez de m'expliquer, du fond de votre cœur, pourquoi on devrait avoir cela.

• (1705)

M. Franz Reinhardt: Il y a certaines activités dans le domaine de l'aéronautique qui ne sont même pas réglementées à l'heure actuelle. Alors, avoir des organismes désignés pourrait permettre d'avoir une augmentation de la réglementation pour ce genre d'activités. On parle, par exemple, des activités des ultra-légers. Parlons des activités des petits *jets* d'affaires, ceux qu'on appelle « *the small business jets* ». Aux États-Unis et partout dans le monde, ils ne sont pas réglementés. Ça fait partie de l'aviation en général. C'est la partie 91 des *General Operating and Flight Rules*, aux États-Unis.

Au Canada, on va plus loin. Actuellement, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires a le pouvoir d'adopter certains règlements et certains standards pour son association. Ce n'est pas encore dans le cadre d'un organisme désigné. Ça pourrait éventuellement le devenir, mais cela a été fait d'une façon différente par le biais d'autres règlements. Mais ces gens, partout dans le monde, ne sont pas réglementés. Donc ici, on va plus loin en leur permettant de s'occuper de cette petite aviation d'affaires. On pourrait faire la même chose avec les ultra-légers, les aéronefs amateurs, le parachutisme. C'est dans ce domaine surtout qu'il y a des gens et une industrie qui ont de l'expertise et du personnel capable d'effectuer une meilleure surveillance. C'est la raison.

M. Mario Laframboise: Présentement, si ce ne sont pas ces organismes, c'est Transports Canada qui doit assurer la surveillance.

M. Franz Reinhardt: Présentement, il y a certains domaines qui ne sont pas du tout réglementés, monsieur Laframboise. Prenez le cas des ultra-légers: tout ce qu'on demande, c'est une licence...

M. Mario Laframboise: Je parle des *jets* d'affaires, entre autres. C'est réglementé?

M. Franz Reinhardt: C'est-à-dire que la réglementation de base pour les licences des pilotes, les certificats des aéronefs, la navigabilité, tout cela a toujours été réglementé. Comme on le dit, ça ne change pas. Mais à l'heure actuelle, l'aviation privée n'est pas réglementée comme Air Canada, comme un milieu commercial.

M. Mario Laframboise: En vertu de votre projet de loi, par exemple, leurs papiers d'accréditation et tout cela pourraient leur être donnés par leur association.

M. Franz Reinhardt: C'est cela.

M. Mario Laframboise: Au moment où on se parle, c'est Transports Canada qui émet ces certificats.

M. Franz Reinhardt: Actuellement, à la suite des amendements qui ont été apportés il y a quelques années, ce n'est pas Transports Canada. Ça a déjà été Transports Canada.

Dans d'autres pays, l'aviation d'affaires n'est pas réglementée. Alors, le Canada va plus loin. En permettant à l'Association canadienne de l'aviation d'affaires d'émettre des certificats, on va plus loin que d'autres pays, car nous, nous avons amendé nos règlements en ne gardant que les règlements de base pour les licences de pilotes, la navigabilité des aéronefs et les règles de l'air, bien entendu, qui s'appliquent à tout le monde, toujours.

M. Mario Laframboise: La licence de pilote...

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Pour nous, obtenir les renseignements dont nous avons besoin pour pouvoir nous pencher sur le projet de loi C-6 constitue une des difficultés auxquelles nous sommes confrontés. La première question que je voudrais vous poser a trait aux inspecteurs de vol. Nous avons des données sur les postes qui existent, sauf que nous ne savons pas combien de postes sont vacants. Combien d'inspecteurs sont actuellement en congé? Combien bénéficient d'un congé d'invalidité de longue durée? Combien de postes sont vacants pour d'autres raisons? J'aimerais bien avoir ces renseignements, et les autres membres du comité aussi. Pas le nombre de postes qui existent, car, bien sûr, cela ne change pas, mais le nombre de postes qui sont en train d'être comblés. Combien d'inspecteurs sont absents parce qu'ils bénéficient d'un congé d'invalidité à long terme, ou combien de postes sont vacants? Si vous pouviez nous fournir ces renseignements demain, cela nous aiderait beaucoup.

Ensuite, concernant les dossiers sur les infractions graves qui font l'objet de vérifications, on nous a dit la semaine dernière que 100 dossiers environ avaient été fermés. M. Rubin, qui a témoigné la semaine dernière, a dit que le chiffre était encore plus élevé. Nous avons demandé à obtenir ces renseignements il y a déjà quelques semaines de cela. Nous n'avons encore rien reçu. Ces renseignements nous seraient utiles. Nous devons, avant d'aller plus loin, voir ces données. Autrement, nous allons avoir l'impression que l'on nous cache quelque chose. J'aimerais que l'on nous prouve que ce n'est pas le cas et que l'on nous fournisse ces renseignements.

Un des témoins a parlé de la quasi-tragédie d'Air Transat. Je veux savoir si Transports Canada a vérifié le SGS d'Air Transat.

M. Franz Reinhardt: Je crois que oui.

M. Peter Julian: Pourriez-vous également transmettre le rapport de cette vérification au comité?

M. Franz Reinhardt: Si les renseignements sont disponibles, bien sûr. Je sais qu'on a mené un examen préliminaire, mais je ne suis pas au courant de toute l'évaluation étant donné que cela ne relève pas vraiment de ma direction; mais je peux tout de même vérifier. Je suis certain que je vais trouver l'information.

• (1710)

M. Peter Julian: Mais vous croyez qu'on a procédé à une vérification du SGS d'Air Transat, n'est-ce pas?

M. Franz Reinhardt: Si je ne m'abuse, il y a au moins eu une évaluation préliminaire de leur système.

M. Peter Julian: Très bien. Donc, peu importe qu'il s'agisse d'une évaluation préliminaire ou d'une vérification, vous en remettrez le rapport au comité, demain autant que possible. Comme le temps est compté, si nous envisageons de procéder à l'étude article par article du projet de loi, nous aurons évidemment besoin de ces renseignements — à savoir combien de postes sont à pourvoir, combien de dossiers sont clos, quels sont les résultats des enquêtes

sur de graves infractions aux règles de sécurité et, après le témoignage d'aujourd'hui, si on a mené une évaluation préliminaire ou une vérification, ou de préférence les deux, du SGS d'Air Transat.

M. Franz Reinhardt: Comme je l'ai dit plus tôt, l'accident d'Air Transat est survenu avant que nous n'ayons mis en place un SGS pilote. Que ce soit bien clair. Air Transat n'avait aucun SGS au moment de l'accident, pas plus que les autres compagnies aériennes canadiennes. Après l'accident, on a autorisé Air Transat à poursuivre ses activités à la condition qu'elle instaure un SGS pilote. Ensuite, nous avons fixé nos exigences relatives au SGS pour les 705 autres transporteurs aériens.

Il est très important de le préciser, parce que certains pourraient croire que l'accident est attribuable à une défaillance du SGS. Je le répète, il n'y avait aucun système en place au moment de l'accident d'Air Transat — je ne me souviens pas de la date exacte, mais c'était il y a environ trois ou quatre ans.

M. Peter Julian: Mais vous avez dit qu'on a probablement mené une évaluation préliminaire.

M. Franz Reinhardt: Effectivement.

M. Peter Julian: D'accord.

M. Franz Reinhardt: Et si c'est le cas, les renseignements seront disponibles.

M. Peter Julian: D'accord. Mais je ne suis pas certain... Vous allez vérifier et nous revenir là-dessus, n'est-ce pas?

M. Franz Reinhardt: Ce que j'essaie de vous dire, monsieur Julian, c'est que je ne suis pas chargé du dossier d'Air Transat, puisque je ne fais pas partie de la direction qui a évalué le SGS. Mais autant que je sache, oui, on a au moins procédé à une évaluation préliminaire, et le cas échéant, nous pourrions avoir accès aux données.

M. Peter Julian: Merci.

M. Franz Reinhardt: Et si c'est plus qu'une évaluation préliminaire, tant mieux. Mais je ne saurais vous le dire.

M. Peter Julian: Très bien. Merci. Je vous demanderais de mettre ces renseignements à la disposition du comité car nous en aurons besoin cette semaine.

M. Franz Reinhardt: Nous verrons ce que nous pouvons faire.

M. Peter Julian: J'aimerais revenir sur les propos de M. Volpe. À la lumière des témoignages que nous avons recueillis, la plupart des témoins qui ont comparu devant le comité ont soulevé de vives inquiétudes. Le juge Moshansky figurait parmi eux. Il a affirmé, comme beaucoup d'autres qui ont offert des témoignages détaillés, que le contrôle réglementaire ne serait pas simplement réduit, mais complètement éliminé si on adoptait le projet de loi C-6.

La plupart des témoins nous ont exposé les grandes lignes du SGS et croient en son efficacité. Toutefois, ceux qui en connaissaient les détails soulevaient d'importantes préoccupations.

Quant à savoir si c'est logique ou pas d'aller de l'avant avec cette mesure, comme se le demandait M. Volpe, je crains, pour ma part, qu'il y ait d'autres intérêts en jeu dans ce cas.

Durant la législature précédente, on avait émis des réserves quant à la réduction du nombre d'agents de bord, mesure que beaucoup de membres du comité des transports reprochaient. Nous avons tenté de dissuader le ministre de l'époque d'agir. Nous sommes maintenant dans une nouvelle législature et la question a été remise sur le tapis avec un nouveau ministre, et nous avons dû, une fois de plus, convaincre ce ministre qu'il était malavisé de réduire le nombre d'agents de bord sur les vols canadiens.

L'idée de restreindre le contrôle réglementaire a été lancée au cours de la dernière campagne électorale. Ce qui m'inquiète là-dedans, c'est qu'on semble vouloir appliquer cette mesure, même si on a entendu des témoins très crédibles exprimer des inquiétudes réelles concernant l'orientation de Transports Canada. D'après ce que vous, hauts fonctionnaires de ce ministère, avez dit, je n'ai pas l'impression qu'on a vraiment réfléchi à ce que cette mesure pourrait représenter ni au fait qu'il pourrait s'agir d'une erreur.

Le président: Monsieur Reinhardt.

M. Franz Reinhardt: Tout d'abord, sachez que j'éprouve le plus grand respect pour l'honorable juge Moshansky. Toutefois, nous lui avons offert, à quelques reprises, de l'informer, même avant qu'il ne comparaisse devant le comité, sur ce que Transports Canada faisait concernant le SGS, et il ne nous a jamais répondu.

Je crois aussi savoir que monsieur le juge Moshansky a reçu certains renseignements, qui n'étaient que parcellaires. Vous parlez des témoins qui ont comparu. Vous réalisez probablement que nous n'avons pas amené de nombreux témoins. Pourtant, nous aurions pu. Nous aurions pu demander à 20 ou 25 personnes de venir vous entretenir des réussites du SGS. Peut-être que c'est ce que nous aurions dû faire, mais...

• (1715)

M. Peter Julian: Je crois que les principaux membres de l'opposition en auraient fait de même.

Le président: Monsieur Reinhardt.

M. Franz Reinhardt: C'est ce que nous aurions pu faire. Nous voulions d'abord avoir les représentants, et ensuite tous les autres témoins. À mon avis, le problème avec les autres témoins, c'est qu'ils ne vous ont pas exposé les faits dans le contexte, parce qu'il y a beaucoup plus à dire à ce sujet.

Pour répondre à votre question, oui, le Programme national de vérification a été aboli, mais il a été remplacé par quelque chose d'autre. Il ne faut donc pas s'alarmer. Les gens pensent qu'il n'y a pas d'inspections, mais c'est totalement faux. Il y a une validation du processus, une validation du programme et une évaluation, qui est beaucoup plus approfondie que celle qui était menée dans le cadre du Programme national de vérification qui, soit dit en passant, était seulement une contrainte administrative pour prendre certaines personnes des régions et de l'administration centrale.

Vous auriez pu poser la question à M. Carson qui, si je ne m'abuse, a suivi un cours sur le SGS il y a deux semaines... pour savoir ce qui a remplacé le PNV. C'est certain qu'on vous répondra oui si vous demandez si le programme a été aboli. Vous devez mettre les choses en contexte.

Maintenant, vous nous reprochez nos intentions. Nous n'avons pas le choix. Vous voulez que le Canada respecte les ententes internationales. L'OACI vient tout juste d'imposer le SGS dans tous les champs d'activité de l'aviation internationale, et nous devons nous conformer à cette exigence. Il n'en demeure pas moins que, comme l'ont dit les représentants de l'OACI, nous sommes à l'avant-garde. Nous sommes probablement considérés comme le premier

pays... à avoir adopté une telle approche concernant le SGS. Nous sommes donc des innovateurs, et c'est ce qu'exige l'OACI. Nous n'avons pas le choix.

Je ne pense pas que nous devrions être pressés de faire avancer le dossier. Si nous avons la chance de vous l'expliquer... et nous pouvons, si c'est ce que vous voulez. Nous pourrions prendre une journée pour vous donner tous les exposés que nous avons préparés pour le cours sur le SGS et vous expliquer vraiment de quoi il retourne, et je vous assure que vous seriez très impressionnés et surpris. C'est loin d'être aussi négatif que vous l'avez entendu.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Les conservateurs n'ont aucune question à poser aux témoins, mais nous avons les amendements proposés, qui sont dans les deux langues officielles. J'aimerais que le greffier puisse les distribuer, et donner l'occasion aux députés de l'opposition de poser toutes les questions qu'ils souhaitent aux témoins.

Le président: Monsieur Bélanger.

[Français]

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

J'aimerais continuer dans la foulée de ce que disait M. Laframboise à propos des *jets* privés. Si ce secteur ne se réglemente pas lui-même, c'est donc que quelqu'un d'autre le fait. Ce quelqu'un est Transports Canada, je suppose.

M. Franz Reinhardt: Les règlements concernant les exigences relatives aux licences de pilote, à la certification des aéronefs et aux vols aux instruments ou à vue sont des règlements de base qui s'appliquent à tout le monde. Une compagnie comme Air Canada est soumise à bien d'autres exigences commerciales. On exige un manuel d'opérations, par exemple. C'est une exigence qu'on imposait auparavant dans le cas des *jets* privés, mais on ne le fait plus.

L'hon. Mauril Bélanger: J'ai remarqué, dans le cas de l'amendement G-2, qu'il s'agissait d'une amélioration par rapport à ce qui prévalait avant. Je vais avoir l'occasion d'examiner la chose en détail, à tête reposée. Pour le moment, il y a un aspect que j'aimerais comprendre.

S'il y avait des organismes désignés, la réglementation relative à ce que vous avez énuméré plus tôt, qui est présentement du ressort de Transports Canada, demeurerait de son ressort, n'est-ce pas?.

M. Franz Reinhardt: Sans aucun doute. Je pense que les gens n'ont pas compris une chose, et j'aimerais l'expliquer. Quand on parle du SGS, il s'agit d'une réglementation qui s'ajoute aux règlements de base. Il est certain que dans le cadre de la désignation des organismes — et cette désignation n'a rien à voir avec le SGS —, cette réglementation de base demeurerait.

L'hon. Mauril Bélanger: Je vais poser ma question à un représentant du ministère de la Défense.

Existe-t-il un système de gestion de la sécurité à la Défense nationale?

Col Christopher Shelley (directeur, Sécurité des vols, ministère de la Défense nationale): Oui.

L'hon. Mauril Bélanger: Y a-t-il eu une évaluation de ce système?

• (1720)

[Traduction]

Col Christopher Shelley: Le système de sécurité des vols du ministère de la Défense nationale n'a été évalué par aucun organisme externe. Nous procédons à des contrôles internes ainsi qu'à des évaluations de toutes nos installations, des entrepreneurs...

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger: Je parle ici d'un système de gestion de la sécurité, ou SGS. Existe-t-il, selon les normes que Transports Canada tente d'établir, un tel système de gestion de la sécurité à la Défense nationale, du côté de l'aviation?

[Traduction]

Col Christopher Shelley: Le programme de sécurité des vols au sein de la Défense nationale est réglementé par le manuel AGA 135 qui, à mon avis, ressemble au SGS, mais est beaucoup plus ancien.

L'hon. Mauril Bélanger: Avez-vous déjà évalué ce système, ou peu importe comment vous l'appelez?

Col Christopher Shelley: On n'a procédé à aucune vérification ni à aucune évaluation externe du système.

L'hon. Mauril Bélanger: Avez-vous effectué des vérifications internes?

Col Christopher Shelley: Non plus.

L'hon. Mauril Bélanger: Depuis quand existe-t-il?

Col Christopher Shelley: Depuis les années 1960.

Je crois que le vice-chef d'état-major de la Défense a procédé à l'évaluation du système il y a quelques années. Il faudrait que je me renseigne sur la date exacte.

L'hon. Mauril Bélanger: S'il vous plaît.

[Français]

J'ai posé des questions, il n'y a pas longtemps, sur Air Canada et le système de gestion de la sécurité. J'ai cru comprendre qu'il était rare que la gestion d'Air Canada et les pilotes se réunissent et que les inspecteurs n'assistaient pas à ces rencontres.

Dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité, serait-il bon qu'en vertu d'une politique, un inspecteur soit présent lorsque les deux parties se rencontrent? De cette façon, il pourrait au moins entendre les doléances de part et d'autre?

M. Franz Reinhardt: Comme vous le savez, le système de gestion de la sécurité est déjà établi, de même que les règlements relatifs aux gros transporteurs. Dans le cadre de ces règlements, on demande à l'employeur de consulter les employés. Ça fait donc déjà partie des règlements. Toute compagnie régie par un SGS, par exemple Air Canada, a un inspecteur principal des transports attitré. Cette personne est toujours disponible pour intervenir et assister aux discussions entre l'employeur et les employés.

L'hon. Mauril Bélanger: On y reviendra à un moment donné. Je pense qu'il serait important que ce soit plutôt obligatoire que facultatif, mais c'est une autre histoire.

[Traduction]

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur Reinhardt. Je me pose encore des questions sur les organismes désignés dont il est question dans le projet de loi. Dans l'article en question, on dit toujours que « le ministre des

Transports peut désigner un ou plusieurs organismes ». On parle donc d'une possibilité. Pourriez-vous me faire part de vos impressions sur l'efficacité de cet article? À quel point est-il possible de désigner des organismes semblables? Quel est, pour un organisme, l'intérêt de remplir ce rôle? Est-ce que ce serait en échange d'une rémunération?

M. Franz Reinhardt: Ça ne serait certainement pas en échange d'une rémunération. L'Association canadienne de l'aviation d'affaires, par exemple, perçoit une contribution de ses membres, et celle-ci couvre les services fournis à l'association. Bien entendu, Transports Canada n'a rien à voir dans ça. Si un organisme est désigné, ce sera à lui de s'entendre avec ses membres. Vous constaterez qu'en vertu des règlements, les membres peuvent avoir recours au Tribunal d'appel des transports du Canada s'ils remettent en question des frais qui leur sont imposés. Ils peuvent demander que ces frais soient revus.

M. Mario Laframboise: Je vais utiliser le temps de M. Carrier.

Des représentants d'une compagnie qui emploie des pilotes de brousse — c'était DaxAir, je crois — ont comparu devant le comité. Si je comprends bien, ces gens n'appliquent pas de règlements. C'est exact?

M. Franz Reinhardt: DaxAir est une compagnie de niveau 703, soit celle du taxi aérien, et elle est bel et bien réglementée par Transports Canada. Ce genre d'activité n'est pas assujettie à un système de gestion de la sécurité et aux coûts de ce dernier pour l'instant, mais elle va l'être éventuellement.

Pour ce qui est des exigences commerciales, on demande à cette compagnie d'avoir un manuel d'opérations et un programme d'entretien, comme dans le cas d'Air Canada, mais à un degré moins élevé, étant donné qu'on parle ici d'un niveau 703. Il reste qu'on demande à cette compagnie de rendre compte de ses activités commerciales.

• (1725)

M. Mario Laframboise: Donc, il n'y a pas d'organisme désigné prévu dans le cas d'une telle compagnie. C'est vous qui assurez la surveillance?

M. Franz Reinhardt: Il n'a jamais été question qu'il y ait des organismes désignés dans ce genre de cas. Vous pourrez constater que la modification proposée par le gouvernement, telle qu'annoncée par le ministre Cannon, parle d'assurer que ce secteur d'activité ne comporte pas de danger, et qu'il ne s'agit pas de transport de passagers à horaire fixe contre rémunération.

M. Mario Laframboise: C'est Transports Canada qui maintient la surveillance de ces compagnies, par l'entremise de ses inspecteurs. Quand des gens vous disent que leurs concurrents ne sont pas surveillés, c'est à vous que revient le blâme. Est-ce dû au fait que vous n'avez pas assez de personnel ou à une autre raison du genre?

M. Franz Reinhardt: Je suis content que vous souleviez la question, monsieur Laframboise. Nous effectuons notre surveillance, et la loi s'applique également dans les régions éloignées, comme dans le nord de l'Ontario. À maintes reprises, nous nous sommes rendus sur place avec des inspecteurs, et tout s'est avéré parfait pendant que nous étions là. Ces gens savaient en effet que les inspecteurs étaient sur les lieux. Il est arrivé que nous émettions des contraventions plutôt mineures.

Nous avons toujours dit aux gens de compagnies comme DaxAir et à Mme Brazier que nous avons besoin de preuves et de témoins pour étayer des affirmations voulant que des choses graves se passent, par exemple une surcharge des aéronefs. Il nous faut en effet présenter de telles preuves devant le Tribunal d'appel des transports. Or, ces gens nous disent qu'ils ne vont pas nous fournir ces preuves.

Quand nous sommes sur place, nous ne voyons personne commettre des infractions. Par contre, si l'information nous est transmise et que des gens sont prêts à témoigner, nous pouvons prendre des mesures, comme nous l'avons fait par le passé. Bref, ces gens vont continuer à faire l'objet d'un contrôle de sécurité dans le futur, même lorsqu'ils seront assujettis à un SGS. En effet, il y aura alors des inspecteurs sur place pour assumer le contrôle.

[Traduction]

Le président: Nous allons maintenant céder la parole à M. Volpe, qui souhaite obtenir une précision.

L'hon. Joseph Volpe: Je serai très bref.

Je sais qu'un des représentants a soulevé cette question. Je ne me rappelle pas si c'était seulement avec moi ou devant tout le comité, mais je veux m'assurer que tout le monde puisse bénéficier de la réponse.

Colonel Shelley, je suppose que si le système mis en place à la Défense nationale s'apparente au SGS qui est proposé ou sur lequel on a déjà travaillé, vous n'avez pas eu l'occasion de le faire évaluer après 40 ans. Si un accident survenait, collision ou écrasement, et Dieu nous en préserve, Transports Canada serait-il le ministère responsable? Ou serait-ce le MDN, si l'accident se produisait en dehors de son territoire, à l'extérieur d'une base militaire?

Col Christopher Shelley: Normalement, la Défense nationale serait le ministère responsable. Dans certaines circonstances, le Bureau de la sécurité des transports du Canada serait chargé de l'enquête. Toutefois, en aucun cas Transports Canada ne mènerait d'enquête étant donné que ce n'est pas son domaine.

Par exemple, en ce moment, une enquête coordonnée est en cours à Trenton. Un aéronef étranger affrété a eu un accident à cet endroit; c'est donc la Défense nationale qui est chargée de l'enquête. Nous recevons l'aide du Bureau de la sécurité des transports et d'un

observateur de Transports Canada. C'est conforme à l'entente que nous avons conclue avec le BST.

L'hon. Joseph Volpe: Si j'ai posé la question, toutefois, Colonel Shelley, c'est parce que le MDN pourrait être l'un des organismes désignés pour mettre en oeuvre le SGS et offrir les assurances et les garanties que Transports Canada exige en tant qu'organe de réglementation. Au cours de l'enquête, le MDN aurait acquis de l'expérience autant dans le domaine de la sécurité aérienne que dans le règlement de ses problèmes internes. N'êtes-vous pas d'accord?

• (1730)

Col Christopher Shelley: Je dirais que nous aurions certainement ces objectifs en tête. Nous devons nous acquitter d'obligations précises en vertu de la Loi sur l'aéronautique, etc. Alors je ne suis pas certain que ce soit exactement la même chose, mais ce sont les objectifs que nous devons viser dans le cadre de nos enquêtes, bien entendu.

Le président: Merci, Colonel Shelley.

L'hon. Mauril Bélanger: J'invoque le Règlement.

Le président: M. Bélanger invoque le Règlement.

L'hon. Mauril Bélanger: Avons-nous reçu l'information que nous avions demandée et qui nous avait été promise lundi dernier lorsque le ministre a comparu pour le budget?

Le président: Non.

L'hon. Mauril Bélanger: Est-il possible d'insister un peu de sorte que nous puissions l'avoir avant la fin de la semaine? Ainsi, au retour de notre semaine de congé, nous pourrions nous pencher là-dessus, si besoin est.

Le président: J'espère que suffisamment de gens dans la salle ont compris que nous aimerions obtenir les renseignements avant la fin de la semaine.

L'hon. Mauril Bélanger: Merci beaucoup.

Le président: Comme il est 17 h 30, nous allons lever la séance jusqu'à mercredi, où nous procéderons à l'étude article par article du projet de loi C-6.

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.