



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des comptes publics

PACP • NUMÉRO 037 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 5 juin 2008

Président

L'honorable Shawn Murphy

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

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

Comité permanent des comptes publics

Le jeudi 5 juin 2008

• (1105)

[Traduction]

Le président (L'hon. Shawn Murphy (Charlottetown, Lib.)): J'aimerais débiter la séance.

Tout d'abord, j'aimerais souhaiter la bienvenue à tous.

Bienvenue à tous.

Chers collègues, nous nous réunissons aujourd'hui conformément au Règlement pour étudier le chapitre 3 « La surveillance de la sécurité du transport aérien — Transports Canada » du rapport de mai 2008 de la vérificatrice générale du Canada.

Le comité est très heureux de recevoir ce matin, du Bureau du vérificateur général du Canada, la vérificatrice en personne, Sheila Fraser. L'accompagnent aujourd'hui M. Mark Watters, vérificateur général adjoint, et Alain Boucher, directeur. Du ministère des Transports, nous avons M. Louis Ranger, sous-ministre et agent comptable. Il est accompagné de M. Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, et de M. Merlin Preuss, directeur général, Aviation civile.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à tous au nom du comité.

Ce matin nous allons procéder jusqu'à 12 h 45. Puis, nous traiterons de deux motions touchant les travaux du comité, et nous leverons la séance à 13 heures.

Je demanderai sans plus attendre à la vérificatrice générale, Sheila Fraser, de faire sa déclaration.

Mme Sheila Fraser (vérificatrice générale du Canada, Bureau du vérificateur général du Canada): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de nous donner l'occasion de présenter les résultats du chapitre 3 du rapport de mai 2008 — La surveillance de la sécurité du transport aérien — Transports Canada.

Comme vous l'avez mentionné, je suis accompagnée de Mark Watters, vérificateur général adjoint, et d'Alain Boucher, directeur principal chargé des vérifications auprès de Transports Canada.

Transports Canada est chargé de promouvoir la sécurité en ce qui a trait au transport aérien, d'élaborer des règlements et de surveiller le respect de la réglementation. Le ministère met actuellement en place une nouvelle approche de la surveillance, fondée sur la mise en oeuvre de systèmes de gestion de la sécurité, appelés SGS. L'Organisation de l'aviation civile internationale recommande que tous les pays membres adoptent cette approche d'ici 2009. Selon elle, il est difficile de maintenir l'approche utilisée actuellement pour la gestion de la sécurité en raison de la forte croissance du secteur aéronautique et des ressources limitées des autorités de surveillance. Au lieu de continuer à appliquer l'approche traditionnelle fondée sur les inspections et les vérifications, Transports Canada évaluera les systèmes de sécurité mis en place par les entreprises aéronautiques.

[Français]

Nous avons examiné comment Transports Canada a, jusqu'à maintenant, géré la transition à la nouvelle approche de la surveillance pour les premiers secteurs de l'industrie à mettre en oeuvre les SGS, à savoir les exploitants aériens et les entreprises d'entretien d'avions qui leur sont associées. Nous n'avons pas examiné le niveau de sécurité du transport aérien au Canada, mais bien la gestion de l'initiative.

Il est important de noter qu'il n'y aurait pas de surveillance fondée sur les SGS — autrement dit, l'évaluation des systèmes de l'entreprise par rapport à la surveillance fondée sur les inspections classiques — tant que les entreprises des premiers secteurs n'auront pas pleinement mis en oeuvre les systèmes de gestion de la sécurité. Cela devrait se faire à l'automne, au plus tôt.

Une fois la mise en oeuvre terminée dans ces secteurs, d'autres secteurs de l'industrie, notamment 2 000 petits exploitants et les entreprises d'entretien d'avions associées, amorceront leur transition. Le processus de transition en est donc encore à ses premières étapes.

[Traduction]

Transports Canada est la première autorité de l'aviation civile à adopter un règlement prévoyant que les entreprises aéronautiques mettent en place des systèmes de gestion de la sécurité. Le ministère peut en être fier. De même, il peut se féliciter d'avoir dirigé des projets pilotes et établi un échéancier de mise en oeuvre. Toutefois, lorsqu'il a planifié la transition, Transports Canada n'a pas évalué l'ensemble des coûts prévus. De plus, il n'a pas fait une analyse en règle des risques associés à la mise en oeuvre, notamment les répercussions du processus de transition sur les activités de surveillance. Le ministère a transféré des ressources aux activités liées à la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité, mais il n'a pas mesuré l'incidence de ce transfert. Il n'a pas établi d'objectifs ni de seuil pour les rajustements à apporter à ses activités de surveillance classiques qui seront menées pendant la transition. Transports Canada ne peut donc pas nous prouver qu'il exercera un nombre suffisant d'inspections pendant la transition.

À cela s'ajoute la nécessité d'élaborer un plan intégré des ressources humaines. Étant donné que Transports Canada est doté seulement de plans régionaux et qu'il ne comporte pas de plan intégré des ressources humaines, il n'a pas encore défini le nombre total d'inspecteurs et d'ingénieurs dont il a besoin pendant et après la transition, ni leurs compétences connexes. Une restructuration est en cours afin de définir ces besoins, mais on ne prévoit pas qu'elle soit terminée avant décembre 2009. Compte tenu des délais liés à la dotation, le ministre court le risque de ne pas recruter en temps opportun le personnel dont il a besoin.

[Français]

Transports Canada a déclaré que l'élaboration d'un plan national de ressources humaines dépendra de la révision de l'Architecture des activités de programme du ministère prévue au cours de l'exercice 2009-2010. Nous avons recommandé des mesures plus immédiates. Pour une transition de cette ampleur, il faut, selon les pratiques exemplaires, prévoir les besoins en matière de ressources humaines bien avant le début de la mise en œuvre. Mais à Transports Canada, la mise en œuvre est déjà amorcée.

Monsieur le président, Transports Canada souscrit à nos recommandations. Or, il est important que Transports Canada agisse pour gérer avec succès la transition qui toucherait à d'autres secteurs de l'industrie, dont 2 000 petites entreprises. Le comité voudra peut-être demander au ministère comment il prévoit aborder les questions soulevées dans notre rapport.

Cela termine ma déclaration d'ouverture, et nous serions heureux de répondre aux questions des membres du comité.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, madame Fraser.

Je laisse maintenant la parole à M. Ranger, sous-ministre du ministère des Transports.

M. Louis Ranger (sous-ministre, ministère des Transports): Merci, monsieur le président, membres du comité. Je vous remercie de me donner l'occasion de vous rencontrer aujourd'hui. Comme vous l'avez mentionné, je suis accompagné de Marc Grégoire et de Merlin Preuss. Je devrais peut-être ajouter que les deux sont ingénieurs et ont leur brevet de pilote.

Tout d'abord, j'aimerais dire que je suis heureux de pouvoir vous expliquer la manière dont Transports Canada améliore son approche en matière de surveillance de la sécurité aérienne au Canada et répondre à vos questions au sujet du rapport de la vérificatrice générale.

Monsieur le président, j'ai lu soigneusement la transcription des échanges qui ont eu lieu au sein de votre comité lors de la comparution de la vérificatrice générale le 8 mai et j'aimerais clarifier un certain nombre de points.

Premièrement, Transports Canada ne procède pas au transfert ni à la délégation de ses responsabilités de surveillance de la sécurité aérienne aux compagnies de transport aérien commercial et entreprises de maintenance des aéronefs. Comme l'a très bien expliqué la vérificatrice générale dans son rapport, le ministère adopte une nouvelle approche en matière de surveillance qui est fondée sur la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité. Cette approche exige que les compagnies aériennes mettent en place un système pour gérer les risques relatifs à la sécurité liés à leurs activités. Le rôle de Transports Canada en matière de surveillance passe donc d'un rôle axé seulement sur l'exécution d'inspections et de vérification à un rôle d'évaluation du processus mis en place par les compagnies pour assurer la sécurité. Toutefois, la responsabilité globale du ministère reste la même.

Deuxièmement, je tiens à vous assurer que Transports Canada n'a aucune intention de mettre fin aux inspections des aéronefs et des activités aéronautiques. Le ministère continuera d'effectuer directement des inspections et des vérifications lorsque nécessaire. Il continuera d'établir la réglementation et les normes et d'appliquer des mesures d'exécution de la loi comme des amendes et des suspensions de licence, et il le fait.

En fait, tel que l'a mentionné M. Christopherson le 8 mai dernier « ... nous n'avons transféré aucune de cette responsabilité. En fait,

nous avons établi un deuxième champ de responsabilité ». C'est précisément l'objectif des systèmes de gestion de la sécurité: ils ajoutent un niveau d'assurance pour l'atteinte des objectifs en matière de sécurité.

Troisièmement, l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, ne dicte pas à vrai dire l'approche que ses États membres doivent adopter afin de respecter leurs obligations relativement à la sécurité aérienne. Par ailleurs, l'OACI, qui est incontestablement l'autorité mondiale en matière d'aviation civile, a affirmé sans équivoque que les États membres devraient avoir établi un système acceptable de la gestion de la sécurité d'ici 2009, étant donné la croissance du trafic aérien qui est prévue et les limites que nous éprouvons avec les méthodes classiques de surveillance de la sécurité aérienne — nous pourrions vous en dire davantage à ce sujet plus tard, si vous le souhaitez.

Quatrièmement, nous croyons que la transition vers les systèmes de gestion de la sécurité au Canada se révèle être un succès jusqu'à présent. Il est important de mentionner que le chapitre 3 du rapport de la vérificatrice générale — et Mme Fraser l'a répété tout à l'heure — ne remet pas en cause la sécurité du public voyageur. La vérification a évalué la manière dont Transports Canada gère la transition vers une approche de surveillance de la sécurité fondée sur des systèmes de gestion de la sécurité, d'un point de vue administratif.

Cinquièmement, le Canada possède l'un des réseaux de transport aérien les plus sécuritaires au monde et notre rendement en matière de sécurité continue de s'améliorer. Le taux d'accidents dans le secteur du transport aérien commercial qui, soit dit en passant, transporte plus de 95 p. 100 des passagers payants au Canada est très bas. Entre 2002 et 2006, le taux d'accidents était de 0,31 pour 100 000 heures de vol. Cela revient à dire qu'il vous faudrait prendre un vol Ottawa-Toronto plus de 300 000 fois avant d'être victime d'un accident.

•(1110)

[Français]

La mise en œuvre des systèmes de gestion de sécurité progresse normalement, et nous appliquons les leçons apprises de nos expériences à chaque étape. Dans ce contexte, Transports Canada accueille favorablement les neuf recommandations contenues dans le rapport de la vérificatrice générale.

Les réponses formulées par le ministère à chacune des recommandations sur la planification du processus de transition, la surveillance de la conformité et la planification des ressources humaines et de la formation font partie intégrante du rapport de la vérificatrice. Nous serons heureux d'élaborer davantage là-dessus, au besoin.

En ce qui concerne les ressources humaines, j'aimerais simplement vous faire remarquer que le nombre de postes d'inspecteur à Transports Canada est passé de 866, au cours de l'exercice financier 2001-2002, à 871 aujourd'hui. J'ai choisi cette période parce que c'est celle qui est visée par la vérification. Cependant, sur une période de 15 ans, le nombre d'inspecteurs à Transports Canada a augmenté de 295 depuis 1992.

Cela dit, nous enregistrons un nombre normal de postes vacants. Mme Fraser a raison de faire remarquer que tous les postes ne sont pas comblés. C'est le résultat de mesures de dotation qui sont ouvertes à tous et des procédures qu'il faut suivre. Aussi, il faut le dire, on a de la difficulté à trouver des candidats qualifiés et prêts à accepter les taux de rémunération que le gouvernement peut offrir.

Dans la planification des ressources humaines, nous mettons désormais davantage l'accent sur le recrutement et la rétention des effectifs. Il nous faut identifier et répertorier les aptitudes, les talents et les ressources requises pour assurer la prestation de programmes futurs.

En dernier lieu, j'aimerais profiter de l'occasion pour reconnaître le niveau de collaboration dont les professionnels de l'aviation de Transports Canada et le Bureau du vérificateur général ont su faire preuve tout au long de cette vérification. Nous croyons vraiment que nos systèmes de gestion de la sécurité et la sécurité du public voyageur s'en trouveront améliorés.

Merci.

• (1115)

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ranger.

Nous allons entamer le premier tour de questions de sept minutes.

Monsieur Bélanger, sept minutes.

[Français]

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

Madame Fraser, bonjour. On vous voit quasiment deux fois par semaine. C'est magnifique. Je souhaite la bienvenue aussi à MM. Ranger et Grégoire.

[Traduction]

Bienvenue, monsieur.

Je n'essaie pas de vous hanter, messieurs. Je dis cela, monsieur le président, parce que j'ai été membre temporaire du comité des transports — tout comme M. Julian d'ailleurs — lorsque celui-ci a examiné toute la question des systèmes de gestion de la sécurité et de la modification de la Loi sur l'aéronautique. Je n'ai pas fait exprès, mais puisque je suis ici, autant en profiter.

[Français]

Monsieur Ranger, de la période 2001-2002 à aujourd'hui, le trafic aérien a-t-il augmenté au pays, et de quel pourcentage?

M. Louis Ranger: Le trafic aérien a certainement augmenté. Je ne sais pas si on a le chiffre exact.

L'hon. Mauril Bélanger: Grosso modo.

M. Louis Ranger: Le trafic a probablement augmenté de 3 à 5 p. 100. Je ne peux pas...

L'hon. Mauril Bélanger: De 3 à 5 p. 100?

M. Louis Ranger: Par année. Le trafic augmente chaque année.

L'hon. Mauril Bélanger: Pourrait-on dire que le trafic augmentera de 20 à 25 p. 100 sur une période de six ou sept ans?

M. Louis Ranger: Possiblement.

L'hon. Mauril Bélanger: On prévoit une augmentation du trafic aérien de 40 p. 100 au cours des cinq ou six prochaines années. Disons qu'il augmentera d'environ 20 p. 100. Ce chiffre est peut-être un peu raisonnable, malgré tout le respect que je dois à mes collègues d'en face.

Alors, comment se fait-il que le nombre d'inspecteurs ait augmenté de seulement 0,5 p. 100?

M. Louis Ranger: Je suis content que vous posiez la question de cette façon. C'est précisément pour cette raison qu'il faut installer des systèmes de gestion différents. Lorsque j'ai parlé des deux raisons invoquées par l'OACI, j'ai dit que la principale raison est

l'augmentation exponentielle du trafic aérien. La situation est telle qu'on pourrait placer un inspecteur sur chaque avion que cela n'améliorerait pas pour autant la sécurité. Il faut donc trouver d'autres façons de gérer la sécurité.

Même en maintenant le taux de 0,31 par 100 000 heures de vol, si le nombre d'heures de vol augmente de façon considérable chaque année, il y aura un accident par semaine dans le monde.

L'hon. Mauril Bélanger: Lorsqu'on était aux Transports — et encore une fois aujourd'hui —, on nous a assurés que les systèmes de gestion de la sécurité, les SGS, ne visent pas à remplacer les inspections, mais s'ajoutent à celles-ci. S'ils s'ajoutent, c'est qu'ils ne sont pas au même niveau.

Vous dites qu'en temps normal, on ne réussit pas à maintenir le nombre d'inspecteurs. De plus, le trafic aérien au pays risque d'augmenter de 40 p. 100 au cours des quelques prochaines années. Dans ce cas, on ne juxtapose pas simplement les SGS et les inspections. Un de ces systèmes sera moins important.

M. Louis Ranger: Il y aura plus de gestion de risque. Comme l'indique le rapport, on n'a pas besoin d'un inspecteur pour vérifier la pression des pneus et du train d'atterrissage pour chaque appareil.

Cependant, nous voulons que nos inspecteurs inspectent les livres de l'entreprise et s'assurent que des systèmes sont mis en place afin que lorsque quelqu'un fait un crochet à côté de la case « pression des pneus », ce soit fait de façon méthodique, ce que nous allons nous-mêmes vérifier de façon aléatoire grâce à nos inspecteurs.

En d'autres mots, on fait plus confiance aux compagnies aériennes elles-mêmes. Très souvent, nous faisons affaire avec des compagnies très sophistiquées. Nous allons passer moins de temps avec celles qui ont un excellent dossier et nous allons consacrer plus de temps à celles qui présentent un risque plus élevé. C'est notre philosophie.

L'hon. Mauril Bélanger: La vérificatrice générale n'a pas examiné toute la question de la sécurité et de la sûreté. Puisque ce n'est pas ce qu'elle a vérifié, j'hésite à continuer dans ce sens. J'ai tout de même encore des questions qui me viennent à l'esprit.

De plus, dans ses conclusions, la vérificatrice générale a constaté que vous n'aviez pas de plan pour le personnel. Vous le reconnaissez et vous allez le mettre en œuvre. Puis-je savoir quand votre plan va être mis en œuvre?

• (1120)

M. Louis Ranger: Je vais laisser M. Grégoire et M. Preuss vous donner les détails. Depuis que la vérification a été complétée, nous avons certainement fait du progrès à cet égard.

Comme c'est la philosophie dans tous les ministères, nous ne cherchions pas seulement à avoir un plan de ressources humaines de façon isolée. Celui-ci doit être relié au plan d'affaires, à la façon dont nous voulons mener nos opérations.

Nous venons de faire un ménage fondamental dans le ministère, ce que nous appelons une nouvelle architecture de programmes. Notre plan d'affaires est donc maintenant beaucoup plus serré. Il n'y a pas de doute que le travail est déjà commencé relativement à un plan de ressources humaines.

Je ne sais pas lequel de vous deux veut commencer.

M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Je vais commencer et Merlin va terminer.

L'hon. Mauril Bélanger: Ensuite, je voudrais rapidement aborder une autre question sur la sûreté.

M. Marc Grégoire: Nous avons pensé appliquer cette recommandation une fois la vérification de l'architecture des activités du programme terminée. Nous pensions que cet exercice de vérification prendrait plus de temps. Nous l'avons terminé plus rapidement que nous le pensions, et c'est en attente d'approbation par le Conseil du Trésor. L'aviation civile a donc été en mesure de prendre les mesures pour accélérer la mise en place d'un plan.

[Traduction]

Merlin, vous pourriez peut-être dire quand le plan des ressources humaines sera terminé.

M. Merlin Preuss (directeur général, Aviation civile, ministère des Transports): En ce qui concerne l'aviation civile, les plans régionaux sont terminés, mais ils n'ont pas encore été coordonnés ce qui est, bien entendu, une recommandation essentielle de la vérificatrice. Pour ce qui est de leur achèvement, il faudra un certain temps pour identifier chacun des éléments requis. Nous n'avons pas de feuille de route à suivre, puisque nous sommes les premiers dans le monde à faire ce genre de mise en oeuvre. Nous nous attendons à avoir beaucoup plus de détails à l'automne.

L'hon. Mauril Bélanger: Vous seriez donc en mesure de fournir une mise à jour au comité et à la vérificatrice générale cet automne.

M. Merlin Preuss: Oui, monsieur.

Le président: Monsieur Bélanger, votre temps est écoulé.

L'hon. Mauril Bélanger: Si mes collègues n'ont pas de questions, j'aimerais en poser à la prochaine série de questions.

Le président: Bien sûr, vous pouvez y compter.

Monsieur Lussier.

[Français]

M. Marcel Lussier (Brossard—La Prairie, BQ): Merci, monsieur le président. Madame la vérificatrice, votre document mentionne qu'il existe quatre grands secteurs de l'industrie aéronautique et vous avez touché aux deux principaux, les exploitants aériens et les entreprises qui font de l'entretien.

Avez-vous touché aux troisième et quatrième groupes, les fabricants de produits aéronautiques et les services de contrôle de la circulation aérienne?

Mme Sheila Fraser: Non, monsieur le président, nous n'y avons pas touché.

M. Marcel Lussier: Vous avez examiné les deux premières étapes à suivre pour l'implantation du système de gestion de la sécurité. En 2007, on était rendu à la deuxième étape.

Savez-vous si des indices nous montrent qu'on avance sur le plan de l'achèvement des troisième et quatrième étapes? L'implantation se passe-t-elle bien?

Mme Sheila Fraser: Nous n'avons pas étudié ces autres aspects, monsieur le président, mais cette question pourrait être posée aux représentants du ministère pour savoir où en est la transition.

M. Marcel Lussier: Monsieur Ranger, vous devez terminer une étape en septembre 2008. De quelle façon pouvez-vous nous garantir que les quatre étapes seront complétées?

M. Louis Ranger: Je vais vous référer aux experts. Ils pourront répondre à cette question.

M. Marc Grégoire: Je vais d'abord répondre à la première partie de votre question, qui portait sur les fabricants et les services de contrôle. Pour ce qui est des services de contrôle, nous venons à peine de publier le règlement, en janvier 2008, pour inclure les aéroports est les services de contrôle. Le processus est donc amorcé.

En ce qui concerne les fabricants, il faudra encore quelques années, environ deux ans, avant que la réglementation ne soit en place.

Quant à la date charnière de septembre 2008, M. Preuss va vous donner des détails là-dessus.

M. Marcel Lussier: Je voudrais surtout savoir quelles seraient les conséquences si les quatre étapes n'étaient pas complétées en septembre 2008.

• (1125)

[Traduction]

M. Merlin Preuss: La date limite a été imposée au moyen d'une exception à la règle, laquelle est en place depuis 2005. Si nous devons modifier cette période de mise en oeuvre en fonction des risques qui nous apparaîtront, nous serons tout à fait disposés à le faire.

Pour le moment, rien n'indique que l'industrie qui participe à cette mise en oeuvre ne sera pas prête et ne réussira pas les évaluations qui constituent la dernière étape du plan de mise en oeuvre.

[Français]

M. Marcel Lussier: Je m'inquiète aussi de la formation des techniciens et des ingénieurs. Au point 3.47, on mentionne que:

[...] 15 p. 100 des inspecteurs et des ingénieurs n'avaient pas suivi la formation périodique obligatoire, et que 15 p. 100 n'avaient pas suivi de formation initiale.

Qu'en est-il de ces chiffres, aujourd'hui, quelques années après l'évaluation?

Ces pourcentages se sont-ils améliorés?

[Traduction]

M. Merlin Preuss: Les derniers chiffres dont je dispose montrent une amélioration, puisque ce pourcentage a été ramené à 12 p. 100, mais je vous assure que nos inspecteurs ne sont pas chargés d'accomplir des fonctions pour lesquelles ils n'ont pas été formés. Ça, c'est la politique. S'ils ne sont pas prêts à exécuter une tâche, ils bénéficient probablement d'un protocole de formation en cours d'emploi.

Nous exerçons un contrôle au moyen des délégations auxquelles on leur demande de participer. Encore une fois, le pourcentage est élevé, et nous nous efforçons de le réduire, mais nous avons pris toutes les mesures nécessaires pour que cela ne les empêche pas de remplir leurs fonctions.

[Français]

M. Marcel Lussier: Dans le document, on parle d'un taux de départ d'environ 8 p. 100, mais les chiffres que M. Ranger nous a fournis tout à l'heure sont un peu contradictoires.

Le fait que plusieurs entreprises privées soient en train de mettre en place un système de gestion de sécurité encourage-t-il le maraudage entre le fédéral et les entreprises privées?

M. Louis Ranger: J'apprécie le fait que vous ayez posé cette question.

J'ai visité notre région de l'Atlantique, hier...

M. Marcel Lussier: Combien en avez-vous perdu?

M. Louis Ranger: Notre directrice des ressources humaines me disait qu'au cours des deux dernières semaines, un de nos inspecteurs de bateaux avait été abordé par le propriétaire du bateau pendant qu'il faisait son travail, et qu'il s'était fait offrir un emploi sur-le-champ, au double de son salaire.

Dans mes notes d'introduction, j'ai fait allusion au fait que nous faisons concurrence à un secteur en expansion. Nous investissons beaucoup d'argent dans la formation. Nos gens sont fin prêts, mais ils sont ensuite sollicités.

Ceux qui restent avec nous malgré ces offres alléchantes sont près de leur retraite et pensent à leur pension. Ce sont ceux qui restent, mais ce ne sont pas ceux qu'il faut former. Il faut former les nouveaux qui sont plus jeunes et qui vont rester avec nous encore 10 ans. Le défi est de taille.

Dans ce contexte, je ne peux vous donner de chiffres sur la façon dont cela se compare à d'autres secteurs, mais 8 p. 100, ce n'est pas si mal dans les circonstances. Je ne dis pas que c'est justifiable, mais c'est la réalité.

M. Marcel Lussier: La fonction publique a-t-elle des règles qui exigent un délai d'un ou deux ans entre les deux emplois?

M. Louis Ranger: Parlez-vous des règles sur les conflits d'intérêts? Ces règles s'appliqueraient-elles?

M. Marc Grégoire: C'est le cas au niveau des cadres et des sous-ministres adjoints, mais pas au niveau des employés.

M. Marcel Lussier: Donc, un technicien peut passer d'un emploi à un autre.

M. Marc Grégoire: On a toujours vu ça. Depuis mon arrivée à Transports Canada, il y a 25 ans, je vois régulièrement des gens de l'aviation, de la marine ou du secteur ferroviaire passer d'un secteur à l'autre, passer de l'industrie aux transports, et vice versa.

M. Marcel Lussier: La réglementation sur la mise en oeuvre, qui est en vigueur depuis le 31 mai dernier, s'adresse aux exploitants aériens et aux entreprises de maintenance. Ça touche environ 74 entreprises, dit-on dans les documents, et celles-ci sont exemptées jusqu'en septembre 2008 étant donné que la mise en application va se faire officiellement en 2008. C'est ce qu'on appelle la transition.

M. Marc Grégoire: Plutôt que de dire aux compagnies de se conformer à une réglementation devant être mise en vigueur dans trois ans, on leur a présenté la réglementation à laquelle elles devraient se conformer, en leur disant qu'elles seraient exemptées pendant la durée de la transition, en l'occurrence trois ans. Comme M. Preuss l'a expliqué, si nos observations de la situation et des événements nous amènent à conclure en septembre que le secteur ou certaines compagnies ne sont pas prêts, nous prolongerons la période d'exemption. Par contre, rien ne nous indique pour le moment qu'il va falloir le faire.

• (1130)

M. Marcel Lussier: Les ministères ont la responsabilité de prévoir des mesures de rendement, et il faut pour ce faire utiliser des indicateurs. J'ai vu dans les documents que l'uniformité des indicateurs, d'une région à l'autre du pays, causait des difficultés.

Est-ce qu'on s'est attaqué à ce problème?

M. Louis Ranger: Je vais répondre à ça.

Le Conseil du Trésor nous a incités récemment à repenser entièrement l'architecture de nos programmes. Notre ministère, qui est d'une taille importante, comportait 184 programmes. Or, on a fait un grand ménage et on a réduit le nombre de ces programmes à 65. Pour ce qui est de la gestion de ces programmes, on peut voir beaucoup plus clairement qui est responsable de quoi. Dans certains cas, cette responsabilité ne relève pas d'un seul gestionnaire, mais on sait clairement où se situe l'imputabilité. On parle ici de la gouvernance de cette architecture.

Par ailleurs, pour chacun des programmes, l'établissement des cibles et des indicateurs pour atteindre ces cibles est beaucoup plus rigoureux. Comme M. Grégoire l'a indiqué, on a présenté une soumission très exhaustive au Conseil du Trésor. Ça va réellement guider notre gestion des programmes au cours des 10 prochaines années.

M. Marc Grégoire: À un niveau élevé, nos objectifs principaux consistent, d'une part, à réduire le taux d'accidents et, d'autre part, à relever ou maintenir la confiance du public. Dans le cadre des programmes, on établit des cibles plus précises. Il reste qu'on part de ces deux objectifs principaux.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lussier.

Monsieur Sweet est le prochain. Vous avez sept minutes.

M. David Sweet (Ancaster—Dundas—Flamborough—Westdale, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins.

Vous avez une responsabilité extraordinaire, avec 99 millions de passagers en 2006, et bien sûr vous parlez d'une augmentation exponentielle.

Lorsque la vérificatrice générale prend un échantillon des dossiers, nous apprenons en général des choses très intéressantes; il faut rendre à César ce qui est à César. Au paragraphe 3.25, on indique que 21 dossiers ont été évalués. Je ne vais pas lire tout le paragraphe, mais il est très élogieux à votre égard. Vous avez réglé les problèmes que vous aviez décelés. Ça c'est bien.

Je pense que la vérificatrice générale a aussi très bien expliqué que vous êtes des pionniers. Vous avez entamé ce processus avant les autres États membres et les autres pays de l'OCDE. Est-ce que les autres grands pays de l'OCDE sont, eux aussi, bien avancés dans ce processus?

M. Louis Ranger: Oui. M. Preuss est trop modeste pour le dire, mais nous sommes vraiment les chefs de file dans le monde. Non seulement l'OACI le reconnaît, mais de nombreux pays le reconnaissent également et sont venus ici à plein autocar pour voir comment nous faisons les choses.

Nous avons un partenariat incroyable avec la Chine, par exemple, qui est venue à plusieurs reprises. M. Preuss est devenu un grand ami de la Chine. Grâce à M. Preuss, il y a maintenant des pilotes chinois qui suivent une formation au Canada et qui apprennent auprès de nous comment gérer des systèmes de gestion de la sécurité.

Tout n'était pas parfait, et je pense que Mme Fraser l'a reconnu, mais nous sommes honnêtement très fiers du leadership dont nous faisons preuve dans ce domaine.

M. David Sweet: Je suppose que nous recouvrons une partie des coûts de cette formation.

Naturellement, l'important c'est de savoir si les autres ont suffisamment fait de progrès au point où nous pourrions retirer quelque chose de l'échange, où l'on fait une analyse comparative et où l'on obtient une certaine réciprocité pour ce qui est des avantages à nous aider en ce qui a trait à notre système de gestion de la sécurité.

M. Louis Ranger: Je vais laisser Merlin répondre à cette question, mais je pense que tout cela peut être plus d'incidences commerciales que nous pouvons l'imaginer. Le fait que nous fassions preuve de leadership en tant qu'organisme de réglementation fait sans doute en sorte que les simulateurs que nous produisons sont plus attrayants pour ces pays et que nos lignes aériennes sont plus accessibles pour eux.

Merlin veut peut-être parler plus en détail des avantages mutuels de tout cela.

• (1135)

M. Merlin Preuss: Les avantages mutuels, je suppose, découlent du fait que c'est dans ce sens que l'industrie de l'aviation s'en va sur le plan mondial, et si nous pouvons jouer un rôle à cet égard, cela est très important pour nous, pour notre réputation. Nous avons autour de 25 milliards de dollars de l'industrie, et pas un seul produit ni un seul service aéronautique traverse notre frontière ou est utilisé dans notre pays sans avoir obtenu son homologation de sécurité. Nous sommes donc très conscients de notre réputation alors que nous jouons un rôle de chef de file dans ce domaine et nous continuons d'être reconnus.

Je reviens tout juste d'une conférence qui portait sur le système de gestion de la sécurité. Cette conférence en était à sa vingt-cinquième année et elle était parrainée par l'Agence européenne de la sécurité aérienne et par la FAA. J'ai présidé un groupe qui parlait des questions liées au système de gestion de sécurité. Le fait même que nous ayons été invités à participer à ce niveau montre bien encore une fois le respect qu'on a pour le Canada à l'échelle internationale, mais ce qui est encore plus important, c'est que les membres de mon personnel et moi-même revenons avec beaucoup d'information après avoir écouté d'autres pays et d'autres organisations dans l'industrie qui sont en train d'adopter cette approche de gestion du risque de sécurité.

M. David Sweet: Je suis heureux que nous ayons participé à cette conférence, car je ne savais pas qu'il y avait autant de retombées pour les secteurs public et privé.

À la page 9 du rapport de la vérificatrice générale, il y a un paragraphe qui m'inquiète, et j'aimerais que vous nous en parliez:

Toutefois, Transports Canada n'a pas documenté les risques associés notamment aux répercussions du processus de transition sur la surveillance de la sécurité du transport aérien, ni élaboré de mesures d'atténuation. Il n'a pas non plus évalué l'ensemble des coûts prévus pour la transition.

Et je pourrais continuer.

Plus particulièrement en ce qui concerne les coûts, ce qui me préoccupe c'est que si vous n'avez pas fait des prévisions adéquates, cela signifie que des décisions difficiles sont souvent prises alors qu'elles ne devraient pas l'être lorsqu'il s'agit de sécurité. Pour en revenir à la préoccupation de M. Bélanger, cette juxtaposition de deux systèmes sans avoir les ressources appropriées signifie peut-être que pour donner à l'un, il faut enlever autre chose à l'autre.

Je sais qu'il ne reste presque plus de temps, alors je vais vous demander de répondre à toutes les questions.

Passons maintenant au paragraphe 3.29 où on dit qu'il ne semble n'y avoir aucune norme pour les inspecteurs individuels. Ils font leurs inspections selon leur propre jugement. Cela me préoccupe vraiment également.

Pourriez-vous répondre à ces deux questions qui me préoccupent?

M. Louis Ranger: J'essaierai de répondre dans l'ensemble, comme vous dites, puis mes collègues peuvent aller dans les détails.

Comme il s'agit véritablement d'un second pallier, il est vrai, nous le reconnaissons, qu'il n'y a pas d'évaluation formelle du risque. Vous avez employé le terme « formelle ». Cela ne signifie pas que nous n'avons pas évalué le risque, mais nous ne l'avons pas bien documenté. Mais à notre avis, comme il s'agit vraiment d'un pallier supplémentaire, nous étions très à l'aise avec le fait que tout ce qui est là y demeure, qu'il y a reddition de compte, et que les responsabilités individuelles sont claires.

À propos de votre observation sur le fait que la gestion d'une région à l'autre n'est pas claire, j'ai une réponse pour vous. Nous gérons le risque. Nous avons toujours géré le risque. Il y a donc une gamme de normes que nous avons établie pour les inspections. Une inspection donnée doit être accomplie entre six et trente-six mois, ce qui est une variation énorme, je vous le concède. Mais si dans une région donnée il y a deux transporteurs aériens — entreprise A et entreprise B — et que le temps est venu de procéder tous les six mois à l'inspection de l'entreprise A et que vous savez que l'entreprise B comporte plus de risques, pourquoi passerait-on deux semaines à inspecter l'entreprise A alors que l'on sait que l'entreprise B requiert plus d'attention? Donc, on procède à l'inspection de l'entreprise B, ce qui explique la marge de manoeuvre dans la gamme.

Cette pratique devrait-elle faire l'objet d'une documentation plus claire? Je crois que nous avons reconnu que ce devrait être le cas, mais nous avons une certaine discrétion.

M. Marc Grégoire: Pour répondre à la question portant sur les coûts, le Bureau du vérificateur général a raison de dire que nous n'avons pas évalué le coût précis de la transition. Nous avons toutefois indiqué au sous-ministre que la période de transition coûterait chère, et que nous aurions besoin de plus d'argent pendant cette période. Il nous a donné, pour l'aviation civile, 9,8 millions de dollars au cours des dernières années pour nous aider à gérer la transition.

Bien entendu, il souhaite maintenant que l'on défait cette exigence. Nous ne sommes pas encore prêts à le faire, car nous sommes dans la phase critique de la transition, mais nous avons un plan pour réduire à zéro ce besoin additionnel de 9,8 millions de dollars au cours des trois prochaines années. Ces fonds ont été très utiles, et nous avons pu utiliser cet argent, par exemple, pour de la formation, pour embaucher des consultants en formation, et pour établir différents paramètres de la transition au SGS.

Cela nous a aussi permis de poursuivre nos activités normales. Nous avons des statistiques sur le nombre d'inspections que nous avons faites pendant la période de transition au cours des dernières années, et nous avons ajouté un certain nombre de nouvelles inspections.

• (1140)

Le président: Merci.

Vous avez quelque chose à ajouter, madame Fraser.

Mme Sheila Fraser: Monsieur le président, je souhaitais ajouter que lorsque nous avons procédé à la vérification, nous étions préoccupés par le fait qu'aucune ressources humaines additionnelles n'avaient été mises en place pour gérer cela. Notre interprétation a été que cela signifiait que des ressources avaient été prises des secteurs de surveillance traditionnelle pour faire la transition. Nous nous serions attendus à ce que le ministère ait analysé l'effet d'une telle pratique.

Il y a eu présumément une réduction du nombre d'inspections et on ne nous a pas présenté de documentation qui nous indiquerait le contraire. Il aurait dû y avoir une évaluation du risque que cela comportait, mais nous n'avons vu aucun document justificatif ou d'évaluation prouvant que cela a été fait.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sweet, monsieur Ranger, et madame Fraser.

Monsieur Julian, vous avez sept minutes.

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

Je suis heureux que vous ayez commencé à examiner le système de gestion de la sécurité, madame Fraser, car naturellement nous savons qu'il y a une controverse entourant la mise en oeuvre de ce système pour le réseau ferroviaire et en ce qui a trait au nombre croissant de déraillements. Cela a été un problème réel.

Votre rapport a réellement sonné l'alarme pour les parlementaires. Vous dites que le ministère ne gère pas les secteurs de façon satisfaisante, qu'il n'y a pas d'indicateurs à court ou à moyen terme, qu'il n'y a pas d'exigence en ce qui a trait à l'identification des ressources humaines et que le ministère n'a pas documenté les risques. Il est clair qu'il y a un problème. C'est un véritable gâchis — la mise en oeuvre des deux premières phases — ce qui veut certainement dire qu'à mon avis le gouvernement devrait attendre avant de poursuivre la mise en oeuvre.

Ce qui m'intéresse cependant, puisque vous avez fait un premier examen du système de gestion de sécurité... Vous n'avez pas examiné la question de la délégation de l'octroi de permis. Vous n'avez pas examiné la question de la surveillance par des groupes de lobbying de l'industrie, et nous savons qu'il y a un problème. Jusqu'à tout récemment, nous avions une industrie aérienne qui était très sûre. Il y a maintenant eu cet écrasement très médiatisé de A.D. Williams qui a fait trois morts. Maintenant que les gens commencent à mourir, je pense qu'il est important de commencer à examiner toute la question de la délégation de pouvoir. Il est clair que nous commençons à voir les premiers signes de ce qui est arrivé dans le secteur ferroviaire.

Vous avez répondu à ma lettre dans laquelle je vous demandais pourquoi vous n'avez pas choisi d'envisager la délégation lors de la première étape, avec l'Association canadienne de l'aviation d'affaires. Maintenant que vous avez constaté qu'il y avait des problèmes considérables, je serais intéressé à savoir si votre prochaine étape consistera à examiner la délégation de pouvoir et l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, en particulier, étant donné qu'il y a eu des pertes de vie.

Mme Sheila Fraser: Monsieur le président, ce n'est pas prévu à l'heure actuelle dans nos plans de vérification. Nous allons certainement examiner la question, mais je crois qu'en fait le ministère a fait une vérification, si j'ai bien compris l'article de journal que j'ai lu. En fait, l'article de journal donnait les résultats de cette vérification qui avait été faite par le ministère.

Le député voudra peut-être demander au ministère quelles mesures il est en train de prendre de son côté et lui demander les résultats de cette vérification interne qui a été faite.

M. Peter Julian: Je poserai certainement la question au ministère, mais je posais cette question à la lumière de ce qui avait émergé au cours des derniers mois.

Mme Sheila Fraser: Nous allons certainement y songer dans notre processus de planification.

M. Peter Julian: Que pouvons-nous faire pour vous encourager à faire davantage?

Mme Sheila Fraser: Le comité peut toujours proposer des vérifications et nous tenterons de répondre aux demandes du comité, mais comme vous pouvez le comprendre, nous devons également tenir compte de notre planification et des questions que nous sommes en train d'examiner, et que le nombre de vérifications que nous pouvons faire chaque année est limité.

M. Peter Julian: Je pense que le Bureau du vérificateur général devrait certainement recevoir des fonds supplémentaires. Il n'en fait aucun doute.

Mme Sheila Fraser: Je n'en suis pas certaine, mais je ne voudrais pas me lancer dans un tel débat aujourd'hui.

M. Peter Julian: J'aimerais poser une question aux hauts fonctionnaires. Nous avons eu des problèmes avec les aéronefs d'affaires, aussi en suis-je à me demander si on a fait une vérification de sécurité de A.D. Williams à la lumière de l'accident récent et des récentes pertes de vie.

• (1145)

M. Merlin Preuss: Une vérification spécifiquement pour A. D. Williams? À ma connaissance, non, pas comme vous le décrivez. Nous avons réexaminé les exigences de surveillance qui étaient en place à l'époque, et nous sommes toujours en train d'examiner cette partie spécifique du travail.

Nous ne devons pas oublier que ce que nous avons en place au Canada, n'existe pas ailleurs dans le monde. Nous avons imposé des exigences supplémentaires aux entreprises d'aviation d'affaires et dans le cadre de ce processus, nous avons engagé l'association à titre de partenaire, et ce modèle particulier de délégation, si vous voulez, continue d'assurer un rendement de sécurité extrêmement bon, particulièrement si on tient compte du fait que cette organisation est passée de quelque 120 exploitants à plus de 300.

Donc, étant donné ce genre de croissance et de rendement de sécurité dans ce secteur et bien que toute perte de vie nous préoccupe, nous allons gérer ces risques au fur et à mesure.

M. Peter Julian: Je m'adresse aux fonctionnaires du ministère par votre intermédiaire, monsieur le président. Pendant un certain nombre d'années il n'y a pas eu d'accident et au début de 2008, il y a eu perte de vies. Par le passé, cet incident aurait donné lieu à une vérification de sécurité de la compagnie. Monsieur Preuss, vous avez bien dit qu'il n'y avait pas eu de vérification de sécurité. L'accident a eu lieu en mars. Il n'y a pas de vérification de sécurité. C'est bien cela, n'est-ce pas?

M. Merlin Preuss: Contrairement à vous, je ne présume pas que nous procéderions automatiquement à une vérification de sécurité dès qu'il y a une perte de vies.

Nous examinons les circonstances de chaque incident au cas par cas et nous décidons ensuite de la démarche à entreprendre. Nous sommes en train de revoir les circonstances de l'accident avec l'association et nous participons également aux travaux de la Commission d'enquête sur la sécurité.

M. Marc Grégoire: Permettez-moi d'ajouter quelque chose parce que, monsieur Julian, vous supposez que s'il y a vérification de la sécurité, tout accident sera exclu. Je pense qu'on a tort de penser que tout accident sera exclu. C'est tout simplement impossible. Tout procède de la gestion des risques. Il y aura toujours des accidents, manifestement, mais si, en transport aérien et ferroviaire nous souhaitons mettre en oeuvre un système de gestion de la sécurité, c'est pour réduire le nombre de ces accidents — autrement dit, pour épargner des vies à l'avenir.

C'est la raison. Mais on ne pourra jamais éviter toute perte de vies, car c'est tout simplement impossible.

M. Peter Julian: L'année dernière, au comité des transports, vous avez été très précis. Les fonctionnaires du ministère ont été catégoriques affirmant qu'il n'y avait eu aucun accident mettant en cause des avions d'affaires. Ce n'est plus le cas, car le nombre d'accidents s'est multiplié et nous sommes passés d'un environnement très sûr à un environnement où il existe de véritables problèmes. Il y a trois mois et demi, il y a eu un accident spectaculaire avec perte de vies et on n'a pas procédé à une vérification de sécurité, ce qui me préoccupe beaucoup. Je pense que cela préoccupe tous les Canadiens.

Qu'en serait-il s'il s'était agi d'un avion commercial? Serait-ce la même chose? Se pourrait-il qu'un transporteur aérien irresponsable subisse un accident spectaculaire et qu'il n'y ait pas de vérification de sécurité? Ce n'est pas une question que je vous pose, c'est tout simplement une remarque.

Je voudrais revenir à la question que M. Ranger...

Le président: Monsieur Julian, que votre question soit brève. Vous n'avez plus de temps. Je vous inscris à la prochaine série de questions.

M. Peter Julian: Permettez-moi de poser ma question.

Combien y a-t-il de postes d'inspecteur de vol non comblés actuellement au pays?

Merci, monsieur le président.

M. Louis Ranger: Brièvement, je vous répondrai que la vérificatrice générale a parlé de 8 p. 100. Je vais apporter une réserve...

M. Marc Grégoire: Elle a dit qu'il y avait une augmentation de 8 p. 100 du nombre de postes non comblés.

Le président: Si vous ne pouvez pas fournir une réponse précise sur-le-champ, vous pourrez le faire d'ici deux semaines. Ainsi, monsieur Ranger, vous fournirez des renseignements exacts et des statistiques précises.

M. Marc Grégoire: Là-dessus, si vous le permettez, je dirai que notre processus de dotation est permanent. Toutes les semaines, des postes sont comblés partout.

[Français]

Le président: Monsieur Bélanger, vous disposez de sept minutes.

[Traduction]

L'hon. Mauril Bélanger: Je pose la question aux fonctionnaires du ministère. Pouvez-vous affirmer ceci: l'objectif d'un système de sécurité est essentiellement, avant tout, de tenter de réduire les

risques pour les passagers et deuxièmement, de tirer des leçons des éventuels accidents? Acceptez-vous cette affirmation?

• (1150)

M. Marc Grégoire: Oui.

L'hon. Mauril Bélanger: D'accord.

Je voudrais me reporter à un chapitre du rapport de la vérificatrice générale qui pose, à mon avis, le plus de problèmes. Je vais en citer un long extrait ici. Il s'agit du paragraphe 3.30 et je suis sûr qu'il a retenu votre attention:

Chaque région a cependant recours à des techniques et des méthodes différentes pour gérer les risques. Les gestionnaires n'analysent pas toujours tous les indicateurs de risque de la liste figurant dans le Document de politique sur la fréquence des inspections, et ils peuvent aussi se servir d'autres indicateurs. Selon les régions, on applique des techniques officielles ou non officielles. Certaines régions ont créé leur propre base de données des indicateurs de risque, certaines documentent en détail les décisions prises dans le cadre du processus d'analyse des risques et d'autres prennent des décisions sans les étayer.

C'est la dernière phrase qui est la plus troublante:

L'utilisation de méthodes et d'indicateurs différents augmente la probabilité d'en arriver à des conclusions différentes dans des situations semblables.

Vous avez réagi à cela, car vous en avez convenu. Je suis très content que vous l'ayez fait. Vous avez également dit avoir créé un groupe de travail en mai 2007 dont le rapport final devait être prêt en avril 2008. Ce rapport est-il prêt? C'est ma première question.

M. Marc Grégoire: Le rapport a été présenté. Tout d'abord, nous...

L'hon. Mauril Bélanger: S'agit-il du rapport présenté au Conseil du Trésor?

M. Marc Grégoire: Non. Le rapport a été présenté à Merlin et il est actuellement à l'étude. Une fois qu'il sera révisé, il sera diffusé.

L'hon. Mauril Bélanger: À ce moment-là, les membres du comité y auront-ils accès? Pouvons-nous y avoir accès dès maintenant pour voir ce qui a été fait?

M. Merlin Preuss: Volontiers, pas de problème. Les frais documentés y figurent.

L'hon. Mauril Bélanger: Très bien. Je suppose donc que nous pourrions en prendre connaissance.

Si l'objectif est de réduire les risques et de tirer des leçons, j'ai du mal à comprendre pourquoi le ministère permet, alors qu'il essaie de mettre en oeuvre un SGS, un système de gestion de la sécurité parallèlement à sa capacité régulière d'inspection... Comment donc le ministère peut-il permettre qu'il existe une telle variété de pratiques d'un bout à l'autre du pays?

Vous avez reconnu que la critique était justifiée, que les choses ne devaient pas se passer ainsi, mais comment se fait-il qu'une telle situation existe? Monsieur Ranger, comment expliquez-vous qu'il y ait des méthodes différentes de gestion des risques suivant les régions? Je n'arrive pas à m'expliquer que le ministère souhaite mettre en oeuvre un système de gestion de la sécurité dans tout le secteur pour réduire les risques alors qu'il tolère qu'on tire des conclusions différentes de circonstances semblables. Cela me semble illogique.

M. Marc Grégoire: Il s'agit...

L'hon. Mauril Bélanger: Non, non. Monsieur Ranger.

M. Louis Ranger: J'accepte les conclusions et les recommandations et nous prenons des mesures en conséquence. Je ne dirai pas que nous ne prenons pas cette remarque au sérieux, mais il faut se garder de conclure hâtivement que le système de gestion de la sécurité a été appliqué à la légère. Tous les faits sont bien consignés ici.

Nous avons annoncé notre intention d'instaurer un système en 1999 et il a fallu attendre 2005 pour que l'on prenne des règlements. Entre-temps, nous avons procédé à des projets pilotes et je pense que selon le rapport, les choses se sont déroulées relativement bien.

Nous n'avons pas entrepris cette tâche en nous disant: « Puisque nous sommes prêts, des milliers de compagnies vont devoir se conformer. » Nous en avons choisi 74 et pas n'importe lesquelles, mais parmi les compagnies qui avaient déjà fait leur preuve et nous avons procédé en quatre phases. Le processus n'est pas encore terminé.

Selon moi, c'est une approche plutôt prudente. Je reconnais que pour une raison quelconque, il y avait des divergences que nous prenons au sérieux et que nous essayons d'aplanir.

L'hon. Mauril Bélanger: Au moment de la planification, la conclusion évidente n'était-elle pas que les critères d'évaluation des risques devaient être les mêmes dans tous les cas? Des circonstances semblables devraient permettre de tirer des conclusions semblables. Les lois de la physique et de la thermodynamique s'appliquent de la même façon, je suppose, quand l'incident et les circonstances sont les mêmes, n'est-ce pas?

Je conviens que ce n'est pas la même chose quand les incidents et les applications sont différents. Cela explique les périodes de six mois, 36 mois, ou autres que vous avez fixées compte tenu des circonstances, mais si les circonstances sont semblables, et que vos inspecteurs ne peuvent pas tirer des conclusions semblables, alors c'est la pagaille.

• (1155)

M. Louis Ranger: Mme Fraser voudra peut-être ajouter quelque chose. Nous reconnaissons le bien-fondé des conclusions de la vérificatrice générale, mais je ne pense qu'elle laisse entendre que cette situation est répandue, que c'est la règle plutôt que l'exception. Je ne nie pas en effet qu'il y a des cas où certains indicateurs étaient spécifiques à une région, mais je ne pense pas qu'on voulait laisser entendre que la situation était répandue.

L'hon. Mauril Bélanger: Ce n'est pas du tout ce que je laisse entendre moi non plus. Je vous ai cité ce que la vérificatrice générale dit dans son rapport. Je voudrais savoir comment on a laissé passer cela au moment de la planification.

M. Louis Ranger: M. Preuss voudra peut-être répondre à cette question.

M. Merlin Preuss: Vous me demandez si au moment de la planification du système de gestion de la sécurité nous avons laissé passer cela? C'est bien votre question?

L'hon. Mauril Bélanger: Eh bien, je suppose que c'était prévu quelque part au moment de la planification.

M. Merlin Preuss: Le régime de réglementation de la mise en oeuvre du système de gestion de la sécurité est différent. Les remarques de la vérificatrice générale portent sur l'évaluation des risques en vertu du système de conformité existant.

Y a-t-il des différences d'une région à l'autre? On peut s'attendre à ce qu'il y en ait étant donné que les milieux sont différents. Ce n'est

pas la même chose que de survoler les Rocheuses ou les régions brumeuses de l'Est du Canada ou encore la région de Regina.

Les approches régionales tiennent logiquement compte de cela. Nous ne voyons pas d'inconvénients dans le processus que nous avons retenu, car les statistiques nous donnent raison.

L'hon. Mauril Bélanger: Sauf le respect que je vous dois, le ministère responsable de la sécurité aérienne sachant que les circonstances peuvent diverger d'une région à l'autre, ne devrait-il pas le reconnaître dans les critères plutôt que de tolérer que — et je relis la phrase tirée du rapport de la vérificatrice générale — « Les gestionnaires n'analysent pas toujours les indicateurs de risque... et ils peuvent aussi se servir d'autres indicateurs ».

Vous dites que les conditions de vol varient d'une région à l'autre étant donné la hauteur, ou autre chose, mais ne devrait-on pas faire figurer cela sur la liste? Les choses ne devraient-elles pas être cohérentes? Comment savoir quels sont les indicateurs utilisés par les gestionnaires s'ils ne figurent pas nulle part?

Il semble que...

[Français]

Il y a une lacune, monsieur Ranger, dans l'application et la mise en oeuvre d'un régime. Je suis content que vous ayez constaté la présence de cette lacune et j'ai hâte de voir comment on compte y remédier.

[Traduction]

Le président: Merci.

[Français]

M. Louis Ranger: J'accepte ces observations, mais je ne pense pas qu'on ait dit que les indicateurs additionnels étaient inappropriés. On fait quand même affaire avec des inspecteurs très bien formés et qui ont beaucoup d'expérience. Certains ont été recrutés dans le secteur privé. Si on fait des observations additionnelles qui dépassent les critères, on l'accepte, mais ça ne veut pas dire que ces critères étaient inefficaces, contradictoires et visaient tous à assurer une sécurité accrue.

M. Marc Grégoire: Nos inspecteurs sont bien rémunérés. Ce sont des professionnels qui ont une très grande expérience dans l'industrie. Ils ont aussi une certaine marge de manoeuvre.

L'hon. Mauril Bélanger: Le danger ici, c'est qu'on va tirer des conclusions différentes de circonstances semblables. Ça, c'est dangereux.

M. Marc Grégoire: Ce n'est pas une conclusion automatique, mais une possibilité. C'est pour cette raison qu'on a accepté la recommandation. On produira un rapport qui va modifier la politique d'inspection.

[Traduction]

Le président: Nous allons poursuivre.

Monsieur Fitzpatrick, vous disposez de sept minutes.

M. Brian Fitzpatrick (Prince Albert, PCC): Je suis sûr que M. Julian a dit cela par inadvertance et je voudrais que les choses soient précisées. On pourrait croire que l'accident d'avion qui s'est produit — je pense en Alberta, l'accident Williams — avait quelque chose à voir avec le système de gestion de la sécurité qui comporterait des défauts majeurs qui seraient à l'origine de la cause de cet accident.

Pour que les choses soient claires: voyez-vous un rapport entre la mise en oeuvre du système de gestion de la sécurité et cet incident en particulier?

M. Marc Grégoire: Absolument pas.

M. Merlin Preuss: Le système est différent. En fait, le SGS est devenu ni plus ni moins un mot vulgarisé, comme Kleenex. Comme on le sait, il y a diverses marques de Kleenex. La marque utilisée à Biggar, utilisée par l'ACCA, n'est pas aussi exigeante que...

M. Brian Fitzpatrick: Merci beaucoup. En outre, j'abonde dans votre sens quand vous dites qu'il y a des risques dans la vie et qu'on ne peut pas supprimer tout accident. En traversant le pont ce matin, j'ai constaté qu'il y avait eu un carambolage sur le pont Alexandra. Ce genre de choses se produit. Je ne pense pas que qui que ce soit ait planifié cela. Je ne peux pas blâmer le SGS pour cet accident mais d'aucuns le feront.

Quand on parle au grand public, il faut expliquer ce que nous entendons par le système de gestion de la sécurité. De quoi s'agit-il? Quelqu'un peut-il le décrire en quelques mots?

● (1200)

M. Louis Ranger: De façon simplifiée, je dirais qu'au lieu de vérifier nous-mêmes les pneus constamment, nous demandons aux compagnies aériennes de le faire. Ensuite, nous nous assurons qu'elles le font. Chaque compagnie a un cadre responsable. Tout vient du haut — c'est-à-dire qu'on s'assure que tous les membres de l'organisation sont sensibilisés. La responsabilité n'appartient pas uniquement à telle ou telle personne. C'est l'affaire de tout le monde.

M. Brian Fitzpatrick: Je suppose qu'une norme internationale est fixée pour cette industrie.

M. Louis Ranger: C'est exact.

M. Brian Fitzpatrick: Certains de mes amis socialistes, souverainistes et nationalistes y verront sans doute une sorte de conspiration mondiale pour saper la sécurité et créer des risques inutiles.

Que pensez-vous de ce système? Est-il bénéfique de pouvoir compter sur un système de gestion de la sécurité normalisé à l'échelle internationale, oui ou non?

M. Louis Ranger: Dans mes remarques liminaires, j'ai fait allusion aux limites que comporte la méthode traditionnelle. Si on laisse à l'inspecteur le soin de vérifier les pneus, dès qu'il sera parti, la nature humaine étant ce qu'elle est, il ne se passera plus rien. Si c'est la gestion qui doit assumer la responsabilité de la sécurité, on peut être sûr que les choses seront faites correctement. Les inspecteurs ne peuvent pas être présents constamment si bien que les cadres doivent être plus responsabilisés. Nous vérifions les livres. Nous faisons des inspections ponctuelles nous-mêmes. C'est du sérieux — les cadres de la compagnie doivent être responsables.

M. Brian Fitzpatrick: Si les cadres n'obtempèrent pas, il y a un autre recours. Ce sont les poursuites et le droit de la responsabilité délictuelle. Il peut en coûter très cher aux compagnies qui prennent des risques déraisonnables de façon délibérée sur le marché. C'est un autre facteur.

M. Louis Ranger: Il y a quelques années, la Loi sur l'aéronautique a été modifiée et on peut maintenant imposer des amendes beaucoup plus lourdes que...

Excusez-moi, on vient de me dire que la modification n'a pas encore été adoptée. C'est ce que nous essayons d'obtenir. On en parle depuis si longtemps que j'avais l'impression que c'était fait.

M. David Sweet: J'aimerais revenir à des propos que vous avez tenus à la fin de la précédente série de questions. Il s'agissait d'inspecteurs différents aboutissant à d'éventuelles conclusions différentes. Monsieur Grégoire, je pense que vous avez terminé en disant que vous preniez des mesures pour rajuster le modèle

d'inspection afin de réduire le risque de divergence d'un inspecteur à l'autre.

Ai-je bien compris? C'est bien cela, n'est-ce pas?

M. Marc Grégoire: Oui.

Il y a toujours eu des différences entre les régions. Quand nous les découvrons, nous nous en occupons. Ce n'est pas nouveau dans le SGS. Nous avons déjà eu des différentes interprétations et c'est une garantie de qualité. À l'administration centrale, nous allons intensifier la garantie de qualité et nous modifierons notre politique d'inspection.

M. David Sweet: Permettez-moi de mieux comprendre. Si je ne m'abuse, il y a divers niveaux de risque suivant l'élévation des montagnes et les vents violents, comme nous en avons sur la côte Est, ou du brouillard. Je vous dis en passant qu'à l'aéroport international de Munro, il y a beaucoup de brouillard. C'est contigu à ma circonscription.

Une telle variété de conditions va-t-elle donner lieu à des divergences énormes au niveau de l'entretien ou de l'inspection d'un aéronef? Constatera-t-on une grande disparité d'une région à l'autre à cause de cela?

M. Marc Grégoire: Non.

M. David Sweet: Vous avez dit que 9,8 millions de dollars en ressources supplémentaires ont été affectés à la transition. Je vais poser la question pour que la réponse soit inscrite au procès-verbal. Grâce à ces ressources supplémentaires, il n'y aurait donc plus aucun risque que les inspections habituelles ou la transition au système de gestion de la sécurité soit privé de ressources, même de façon temporaire, durant cette transition?

M. Louis Ranger: Les sommes actuelles viennent s'ajouter au budget de base dont dispose M. Preuss. Au cours des dernières années, j'ai autorisé une somme supplémentaire de 9,8 millions de dollars. Mais d'où vient cette argent? Il vient en fait d'autres programmes, et nous avons aussi d'autres sources de recettes. Avec le temps, à mesure que nous mettrons en oeuvre le système de gestion de la sécurité, j'espère que nous pourrions réattribuer une part de cet argent à la sécurité ferroviaire ou à d'autres domaines. Nous userons de discernement pour décider où se trouvent les risques les plus élevés. J'ai attribué 9,8 millions de dollars, en sus du budget de base.

● (1205)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sweet.

Chers collègues, c'est ce qui conclut notre première série de questions.

J'ai deux petites questions.

La première s'adresse à vous, monsieur Ranger, pour faire suite à la dernière question de M. Sweet. Il s'agit de cette question des ressources. C'est une question très grave, et je suis sûr que tous les députés la prennent très au sérieux. En votre qualité de sous-ministre et d'agent de la comptabilité, pouvez-vous nous donner des garanties? Vous passez d'un régime de surveillance classique au système de gestion de la sécurité, mais vous conservez également les fonctions de surveillance classiques. Il me semble que, logiquement, vous aurez besoin que le Parlement vous attribue des ressources supplémentaires pour que vous puissiez faire votre travail.

Pouvez-vous assurer au Parlement que vous disposez de ressources suffisantes pour poursuivre vos fonctions classiques de surveillance d'application de la réglementation tout en mettant en place des méthodes efficaces au moyen du système de gestion de la sécurité, et que vous avez les ressources nécessaires à votre disposition pour cela?

M. Louis Ranger: J'estime que nous avons suffisamment de ressources pour nous acquitter de nos tâches. Il n'y a jamais assez d'argent, mais lorsque nous avons découvert les problèmes et qu'on nous a accordé des ressources suffisantes, la question à laquelle nous devons répondre constamment est de savoir si nous faisons un usage optimal des ressources dont nous disposons. Nous nous acquittons de nos tâches grâce aux ressources dont nous disposons maintenant. Nous estimons que malgré l'augmentation de la circulation aérienne, il est possible de maintenir et même d'améliorer la sécurité avec le même budget, peut-être même avec moins d'argent, au lieu d'ajouter au nombre des inspecteurs affectés directement à la proportion de la circulation qui a augmenté. Nous allons surveiller la situation, en fonction d'observations et d'évaluations de rendement.

Le président: Passons à M. Preuss.

J'aimerais avoir une précision pour ma gouverne sur le fonctionnement du système de gestion de la sécurité. Nous traitons d'un secteur à forte concurrence, un secteur dans lequel il semble que chaque société déclare faillite, est sur le bord de la faillite ou est assujettie au chapitre 11. Nous avons connu un certain nombre de faillites retentissantes ici au Canada au cours des dix dernières années, et compte tenu de l'augmentation du coût des carburants, je suis sûr que les bénéficiaires sont minces pour toutes les entreprises de ce secteur. Je soupçonne pour ma part qu'après avoir éliminé les repas sur les vols, la sécurité pourrait être la seconde victime.

Pourriez-vous m'expliquer ce qui se produirait si après avoir fait une analyse du système de gestion de la sécurité appliqué par une entreprise, vous constatez qu'il y a des lacunes? L'obligeriez-vous à cesser immédiatement ses activités? Par exemple, les médias ont publié des manchettes sur des incidents mettant en cause la société First Air — et je ne sais pas si les articles sont exacts ou non. Si vos inspecteurs vont sur place et qu'ils constatent qu'il y a des problèmes, interrompez-vous immédiatement et automatiquement ces activités jusqu'à ce que l'entreprise puisse démontrer aux autorités réglementaires que tout est conforme aux règles et qu'elle dispose des systèmes d'exploitation applicables et efficaces pour garantir la sécurité des passagers?

Ce qui m'inquiète le plus, bien sûr, c'est l'établissement de relations relâchées entre les organismes de réglementation et les exploitants du système. Cela n'existe peut-être pas dans le secteur aérien, mais on l'a constaté dans le cas de la mine Westray, dans l'exploitation des grues à New York et dans toute sorte d'autres domaines. Comme l'a dit M. Grégoire, je crois, il y a de nombreux échanges entre les organismes de réglementation et les entreprises. C'est une question très importante, surtout pour ceux d'entre-nous qui font l'aller-retour chez eux toutes les fins de semaine. Cela nous intéresse beaucoup.

Pourriez-vous nous assurer que si vos employés estimaient que le système de gestion de la sécurité fonctionne mal, les avions des compagnies aériennes resteraient au sol jusqu'à ce que le problème soit corrigé?

M. Merlin Preuss: Pour ce qui est du processus, si nous découvrons une menace immédiate à la sécurité, par quelque moyen que ce soit, que ce soit par des évaluations de conformité ou par la gestion systématique du risque, nous prenons immédiatement les

mesures nécessaires. Évidemment, il n'y a pas d'absolu dans les situations que nous constatons. Lorsque le problème est clair, nous prenons les mesures nécessaires. Mais avec le temps, cependant, lorsque nous approfondissons les examens, nous découvrons de plus en plus quelles sont les causes des accidents. Par conséquent, grâce au processus de rapport qui existe maintenant et aux exigences qu'impose ce cadre de réglementation supplémentaire, nous pouvons découvrir les problèmes avant que se produisent les catastrophes dont vous parlez. Mais effectivement, s'il y a un problème de sécurité, les avions sont immédiatement ramenés au sol.

● (1210)

M. Louis Ranger: Monsieur le président, vous posez une très bonne question. C'est un problème dont nous sommes très conscients. D'une part, nous demandons à nos inspecteurs de très bien connaître les entreprises — qui sont leurs gestionnaires, quels sont leurs antécédents, etc.? — afin qu'ils aient une compréhension très personnelle de celles-ci. Par contre, nous ne voulons pas qu'ils établissent des liens trop étroits. Nous avons différents moyens pour surveiller cela. Lorsqu'un problème est porté à notre attention, nous le réglons, mais cela fait partie de nos difficultés. Comme vous l'avez dit, c'est un problème qui existe dans différents secteurs, y compris le nôtre.

Marc a mentionné que ces gens viennent parfois du secteur privé et qu'ils sont également très bien formés, mais nous sommes conscients des conséquences que cela peut avoir. Nous essayons bien sûr de ne pas affecter ces personnes aux entreprises dans lesquelles ils travaillaient par le passé.

M. Marc Grégoire: C'est toujours une question de risque et de gestion du risque. Nous n'avons jamais hésité — jamais — à interrompre les activités d'une société aérienne par le passé, à retirer à une entreprise son certificat d'exploitation et à interdire que ses aéronefs quittent le sol. Nous n'hésiterons jamais à le faire à l'avenir, si nous avons des doutes quant à la sécurité de l'exploitation. Mais ce n'est pas clair comme de l'eau de roche, les inspecteurs doivent évaluer chaque cas et porter un jugement, tout comme nous, lorsqu'il s'agit d'une entreprise importante.

Le président: D'accord. Chers collègues nous allons commencer une deuxième série de questions de quatre minutes.

Monsieur Saint-Denis.

M. Brent St. Denis (Algoma—Manitoulin—Kapusking, Lib.): Merci, monsieur le président.

S'il me reste du temps après avoir posé mes questions, je le céderai à mon collègue Mauril.

Merci à tous d'être venus nous rencontrer.

Il m'est venu quelques idées à l'esprit, entre autres, en écoutant vos exposés. J'ai pensé à l'ISO. J'ai aussi pensé à ce que le gouvernement Harris a fait pour le secteur forestier en Ontario. Voici en quoi c'est pertinent. Au milieu des années 1990, dans le secteur forestier ontarien, on a transféré aux entreprises la responsabilité en matière de sylviculture. Le gouvernement a réduit l'effectif des Ressources naturelles. Il y avait donc encore une surveillance, et les entreprises étaient chargées de veiller à l'exploitation durable des forêts. Mais certains mettent en doute les résultats obtenus.

Tout d'abord, l'OACI homologue-t-elle les systèmes de gestion de la sécurité que vous mettez en place dans un pays? Par exemple, si une entreprise ou une agence veut appliquer les normes ISO, l'ISO doit l'homologuer. L'entreprise présente une demande d'homologation et l'obtient éventuellement. L'OACI homologue-t-elle la conformité de votre système de gestion de la sécurité en fonction de certains paramètres?

M. Louis Ranger: J'aime bien l'exemple de l'ISO. Certains de nos employés, qui connaissent mieux l'ISO, trouvent cette comparaison un peu boiteuse, mais pour ma part, je trouve certaines correspondances avec l'ISO. D'après ce que je comprends du processus, c'est nous qui d'une certaine façon faisons l'homologation, que ce soit pour Air Canada, pour Westjet ou pour Air Transat. C'est nous qui faisons l'homologation. En fait, les quatre étapes dont la vérificatrice générale a parlé dans son rapport correspondent aux différentes étapes de l'acceptation, dans le processus.

M. Marc Grégoire: Vous avez parlé de l'OACI. À Transports Canada, nous avons eu la chance non seulement de subir une vérification du Bureau du vérificateur général, mais aussi de subir une vérification de l'OACI. Nous avons subi deux vérifications de l'OACI par le passé. La seconde fois, je crois, était au tout début de la mise en oeuvre du système de gestion de la sécurité, et nous nous attendons à faire l'objet d'une autre vérification de l'OACI plus tard. Les rapports des vérifications de sécurité préparés par l'OACI sont publiés. Nous les publions à notre site Web. Dans sa prochaine vérification, l'OACI fera la vérification en fonction de ses normes. Je me dois toutefois d'ajouter que les normes que nous appliquons dans le système de gestion de la sécurité sont plus rigoureuses que les exigences minimales imposées par l'OACI à tous les pays.

M. Brent St. Denis: C'est donc une quasi-homologation. Si vous réussissez à leur vérification, vous êtes donc...

M. Marc Grégoire: Ce n'est pas une homologation. C'est une validation plutôt qu'une homologation. L'OACI détermine que le Canada satisfait à ses exigences, mais ce n'est pas en soi une homologation.

• (1215)

M. Brent St. Denis: Existe-t-il un seuil en-deçà duquel une petite société de transports nolisés ou d'avions-ambulances pourrait échapper à la surveillance effectuée par le système de gestion de la sécurité? Ce système s'applique-t-il à toutes les entreprises, des très petites aux plus grandes compagnies commerciales?

M. Marc Grégoire: L'objectif est que le système de gestion de la sécurité s'applique un jour à toutes les entreprises, mais nous n'en sommes pas encore là. Pour l'instant, le système ne s'applique qu'aux grandes sociétés.

M. Brent St. Denis: Me reste-t-il du temps à donner...? Je suis sûr que Mauril aura du temps de toute façon.

Enfin, il y a aussi cette nouvelle obligation du secteur aérien, qui ajoute un autre élément de surveillance. Dois-je comprendre que vos inspecteurs auront moins de travail? Vous fonctionnez davantage comme l'ARC, c'est-à-dire que les vérifications seront « exceptionnelles ».

M. Louis Ranger: Pour reprendre votre exemple précédent, si une entreprise était relativement nouvelle, qu'elle est exploitée que depuis deux ans, nous voudrions que le système de gestion de sécurité s'applique à toutes les entreprises, comme Marc l'a dit, mais dans un tel cas, nous ferions probablement des vérifications ponctuelles de l'entreprise, puisqu'elle est nouvelle et que nous n'avons pas d'antécédents à son sujet. On consacrerait plus de temps

d'inspection à une telle entreprise, et sans doute moins à une entreprise qui est exploitée depuis 30 ans et n'a jamais posé de problème.

M. Marc Grégoire: Toutefois, lorsque nous évaluons le système de gestion de la sécurité dans une entreprise, nous pouvons aussi faire une inspection normale au besoin, si l'inspecteur sur place estime que c'est nécessaire.

M. Brent St. Denis: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Saint-Denis.

Monsieur Sweet, pour quatre minutes.

M. David Sweet: Merci, monsieur le président.

J'aimerais avoir des précisions sur vos dernières réponses. À première vue, il semble qu'il puisse y avoir un certain désaccord entre le ministère et la vérificatrice générale.

Le premier cas se trouve au paragraphe 3.44, qui traite de formation. Je comprends qu'il s'agit d'une formation complexe, puisque vous êtes des pionniers dans ce domaine. Mais la vérificatrice générale signale qu'il n'y a aucune formation périodique régulière sur les SGS. Dans votre réponse à sa recommandation, à la page 19, vous dites ce qui suit: « Les employés qui mettent en oeuvre le cadre de recommandation des SGS ont reçu de la formation et ils continuent de se tenir à jour... ».

Existe-t-il une divergence d'opinions quant à cette formation périodique... Ou les choses ont-elles tellement changées que vous pouvez faire une telle déclaration?

M. Merlin Preuss: Il n'existe pas dans le cas du SGS de formation périodique semblable à celle que l'on trouve dans d'autres secteurs de notre mandat de surveillance. Cela est principalement dû au fait que dans le cas de ce système, nous apprenons sur le tas. Il ne serait donc pas très efficace à l'heure actuelle d'offrir une formation périodique dans le cadre d'une formation ciblée générale.

Par exemple, on trouve dans le rapport certaines observations au sujet du processus de validation, selon lesquelles après le processus de validation et la production des rapports, certains problèmes avaient dû être réglés. Nous les avons réglés. L'information a été communiquée au moyen de séances d'information préalables à l'évaluation ou à la validation, par le truchement d'un réseau d'inspecteurs qui sont directement informés de tout changement. C'est un peu comme produire des bulletins d'information constants, et tous les inspecteurs qui travaillent dans le domaine du SGS... Il faut comprendre qu'ils ne travaillent pas tous au SGS. Dans la vaste majorité des cas, la surveillance est encore effectuée comme par le passé. Mais on a conservé ces personnes dans le réseau pour avoir recours à leurs services au besoin.

En bout de ligne, lorsque nous saurons ce qui est nécessaire, nous offrirons le même cadre de formation ponctuelle que pour nos autres activités.

M. David Sweet: Vous êtes actuellement en train d'établir une base pour la formation et vous offrez déjà de la formation à partir des connaissances dont vous disposez maintenant?

M. Merlin Preuss: Oui, tout à fait.

Tout l'effectif a reçu la formation de base. Cette formation est mise à jour selon les nouvelles exigences que nous découvrons. Et en fin de compte, la formation ponctuelle deviendra officielle.

M. David Sweet: Ma prochaine question porte également sur la formation.

Encore une fois, à première vue, il semble qu'il y ait ici aussi une contradiction. Voici ce que dit la vérificatrice générale au paragraphe 3.47:

Nous avons noté qu'approximativement 15 p. 100 des inspecteurs et des ingénieurs n'avaient pas suivi la formation périodique obligatoire.

On dit un peu plus loin que le problème, en fait, est qu'il n'y a pas d'information à ce sujet. Il y a de l'information à l'échelle régionale mais pas à l'échelle nationale, de sorte qu'on ne peut pas faire de suivi. Dans votre réponse à sa recommandation, vous dites que les besoins de formation sont bien documentés.

Est-ce un changement récent? Existe-t-il un dossier de ressources humaines indiquant clairement quelle formation ont reçu les personnes qui travaillent au SGS et que les résultats des inspections peuvent être consultés pour l'ensemble du pays?

• (1220)

M. Merlin Preuss: Si je devais interpréter ce que dit le rapport de vérification, je dirais qu'il n'existe pas, pour la formation, de dépôt centralisé et de système de vérification de la qualité. Cette responsabilité incombe aux gestionnaires des régions. Comme je l'ai déjà dit, la politique est très claire. Sans formation, il n'est pas possible d'être affecté, ou l'affectation se fait au moyen d'un mécanisme de formation en emploi. Dans les régions, tout cela serait bien documenté. Il n'existe pas de surveillance centralisée, et c'est je crois ce qui était signalé dans le rapport.

C'est là aussi une question de vérification de la qualité, un domaine dans lequel nous devons nous améliorer.

M. David Sweet: L'OACI exige, entre autres, l'identification d'un administrateur. Dans votre cas, de qui s'agit-il?

M. Merlin Preuss: Un administrateur pour quoi exactement?

M. David Sweet: Pour la surveillance du SGS. Ai-je mal compris? N'est-il pas exact qu'un administrateur doit être...?

M. Merlin Preuss: L'exigence de nommer un administrateur redevable de comptes s'applique à l'industrie. À l'interne, nous constatons à l'heure actuelle que la reddition de comptes se fait dans tous les cas. Le sous-ministre est également l'administrateur chargé de rendre compte de nos opérations.

M. David Sweet: D'accord, je voulais simplement le confirmer.

M. Louis Ranger: C'est moi qui suis l'administrateur chargé de rendre compte des opérations que nous menons nous-mêmes, y compris pour un certain nombre d'aéronefs.

M. David Sweet: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Sweet.

Monsieur Plamondon, quatre minutes.

[Français]

M. Louis Plamondon (Bas-Richelieu—Nicolet—Bécancour, BQ): J'ai une brève question à poser et je vais ensuite céder la parole à M. Lussier.

Le Canada a choisi d'adopter une réglementation et de mettre en oeuvre le système de gestion. On dit qu'en Australie et au Royaume-Uni, on a mis en oeuvre le système de gestion, mais sans passer par une réglementation.

Quels enseignements en tirez-vous? Avez-vous comparé les deux méthodes?

[Traduction]

M. Merlin Preuss: Nous collaborons depuis bon nombre d'années avec nos collègues australiens et néo-zélandais. Nous avons appris

rapidement, de l'expérience des Australiens, que si l'on choisit des règles d'application volontaire en espérant que tous s'y conformeront, comme les Australiens l'ont fait, 80 p. 100 des entreprises jugent que les règles sont satisfaisantes et qu'elles pourront en bénéficier. Cette règle s'applique d'une façon générale à presque tous les cadres de réglementation. Malheureusement, à mon avis, l'organisme de réglementation est chargé de régir toutes les entreprises du secteur. S'il ne se dote pas de tous les outils nécessaires pour régler le problème des 20 p. 100 qui refusent d'adopter la nouvelle approche, les nouvelles règles, il devra trouver des solutions.

Je viens de rencontrer le gestionnaire chargé de ce dossier en Australie. Son bureau essaie de promouvoir aussi rapidement que possible le cadre de réglementation nécessaire pour mettre en place le SGS dans ce pays. À l'heure actuelle, il s'agit de règles d'application volontaire. Là où cela fonctionne, cela donne d'excellents résultats. Mais il y a par contre certains problèmes du fait que certaines entreprises refusent d'adhérer à ces règles.

C'est donc une leçon que nous avons apprise rapidement, et c'est pour cette raison que nous avons choisi l'approche que nous avons adoptée.

[Français]

M. Marcel Lussier: Je m'adresse à M. Ranger ou à M. Grégoire.

On a très bien couvert la question des accidents. On connaît aussi toutes les mesures qui ont été prises pour assurer la sécurité des passagers.

J'aimerais maintenant parler des employés, surtout depuis ce qu'on a découvert à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau au sujet des employés de Cara. Cet incident fait sans doute l'objet d'une enquête de la GRC, qui a découvert la présence de trafiquants de drogue.

Aurez-vous accès à ces rapports de la GRC, afin de connaître la filière des employés et savoir comment ils ont fait pour obtenir des cartes d'accès à des zones restreintes?

M. Louis Ranger: Vous parlez d'une question de sûreté plutôt que de sécurité.

M. Marcel Lussier: Cela relève-t-il de votre responsabilité?

M. Louis Ranger: Oui, certainement. M. Grégoire est responsable de la sûreté et de la sécurité des transports au Canada. Évidemment, nous sommes au courant de l'incident d'hier, qui fait présentement l'objet d'une enquête. Nous allons essayer de comprendre ce qui s'est passé, qui détenait des cartes d'accès, et ainsi de suite.

M. Marc Grégoire: De façon générale, plus de 100 000 employés travaillent dans les aéroports, et un très grand nombre travaillent dans les ports. Chacun de ces employés fait l'objet d'une vérification de fiabilité du SCRS et de la GRC. Transports Canada, le SCRS et la GRC évaluent l'employé. S'il semble correct, on lui accorde une cote de sécurité. Cette cote permet à l'employé d'obtenir une carte d'aéroport biométrique, sur laquelle l'iris et les empreintes digitales sont inscrites. Une fois que l'aéroport a donné cette carte d'accès à l'employé, ce dernier peut accéder aux zones restreintes.

Bien entendu, on renouvelle ces cartes d'accès tous les cinq ans. Or, il arrive qu'au cours de ces cinq ans, certaines personnes qui semblaient ne poser aucun problème à l'évaluation passent du mauvais côté. Dans ce cas, il faut révoquer ou suspendre leur cote de fiabilité. Si une enquête est en cours, on va suspendre leur cote de sécurité, puis leur carte d'accès sera suspendue par l'aéroport. C'est l'aéroport qui délivre la carte d'accès et c'est nous qui accordons la cote de sécurité. Dans le cas présent, les personnes n'ont plus de carte d'accès.

• (1225)

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lussier.

Monsieur Lake, quatre minutes.

M. Mike Lake (Edmonton—Mill Woods—Beaumont, PCC): Merci, monsieur le président.

Je signale à votre attention les observations que la vérificatrice générale a faites aux paragraphes 6 et 7 de sa déclaration préliminaire, au sujet des Ressources humaines. Contrairement à ce que l'on peut parfois entendre à la Chambre, le plus grand problème que nous avons au Canada — un problème qui ne fait qu'empirer — c'est la pénurie de main-d'oeuvre, surtout de main-d'oeuvre spécialisée. Il me semble que cela peut poser une grande difficulté à votre organisation, et je ne suis pas certain, d'après ce que je peux lire ici, que ce problème soit pris autant au sérieux qu'il le devrait.

La vérificatrice dit dans ce document que « Transports Canada n'a pas encore défini le nombre total d'inspecteurs et d'ingénieurs dont il a besoin pendant et après la transition, ni leurs compétences connexes. » Au paragraphe 7, elle indique que « Transports Canada a déclaré que l'élaboration d'un plan national de ressources humaines dépendra de la révision de l'architecture des activités de programme du ministère, prévue au cours de l'exercice 2009-2010. » Et elle recommande des mesures plus immédiates. Je suis d'accord avec elle. Vous donnez presque l'impression d'avoir prévu de planifier, en matière de ressources humaines. Si vous attendez, vous n'arriverez pas à trouver l'effectif dont vous avez besoin, d'après ce que nous constatons à l'heure actuelle sur le marché du travail.

Je remarque que dans votre propre déclaration — dans le paragraphe à la fin, que vous semblez avoir ajouté un peu à la dernière minute — vous dites que « Dans la planification des ressources humaines, nous mettons désormais davantage l'accent sur le recrutement et la rétention des effectifs. Il nous faut identifier et répertorier les aptitudes, les talents et les ressources requises pour assurer la prestation de programme futur. » Mais il n'y a là rien de concret; c'est le simple énoncé du besoin. Il n'y a aucune indication quant aux échéances et autres choses de ce genre.

Votre ministère peut-il nous fournir des renseignements plus concrets quant à la façon dont vous recruterez pour répondre à vos besoins? Vous ne savez peut-être pas encore quels seront exactement ces besoins, je le comprends, mais vous devez bien être en mesure de savoir que vous aurez besoin d'un effectif plus important que celui dont vous disposez actuellement, et vous pouvez certes commencer des travaux préliminaires pour régler ce problème.

M. Louis Ranger: Je vais répéter ce que j'ai déjà dit, c'est-à-dire que nous avons heureusement un peu d'avance par rapport à ce que nous pensions que nous devrions faire lorsque nous avons répondu au rapport. Notre AAP est maintenant beaucoup plus avancée et est sur le point d'être approuvée. Nous avons déjà fait de grands progrès

et nous savons de façon beaucoup plus précise quels genres de compétences nous seront nécessaires.

Merlin, pourriez-vous nous fournir un peu plus de détails à ce sujet?

M. Merlin Preuss: D'accord. Pour m'assurer que le Comité comprend ma réponse à M. Bélanger, je dirai qu'en raison des progrès de l'AAP, nous sommes maintenant prêts à faire beaucoup plus beaucoup tôt. Je ne m'attends pas à ce que le plan de mise en oeuvre soit entièrement réalisé avant l'automne de 2009, mais d'ici l'automne de 2008, nous aurons une assez bonne idée quant à certains détails, détails qui sont en train d'être élaborés.

Puisque nous sommes des chefs de file dans ce domaine, étant donné qu'aucun autre organisme de réglementation a adopté cette approche dans la même mesure que nous ni avec les mêmes échéances, nous savons maintenant que nous aurons besoin d'un nombre beaucoup plus grand d'inspecteurs qui possèdent des compétences en ce qui concerne les facteurs humains et organisationnels, ainsi que des compétences d'analyse. Nous avons constaté une augmentation de 500 à 600 p. 100 du nombre des rapports. Cela représente une quantité incroyable de données, par rapport à ce que nous avons maintenant. Et ce sont ces données que nous devons comprendre, pour savoir comment les exploitants règlent les problèmes. Pour cela, nous devons ajouter à notre corps d'inspecteurs de telles compétences.

En ce qui concerne le recrutement et la conservation du personnel, ce sont des problèmes qui vont bien au-delà de l'aviation civile, et nous faisons bien sûr de notre mieux pour les régler.

• (1230)

M. Mike Lake: Vous avez cependant déterminé que vous aurez besoin de beaucoup plus d'inspecteurs, n'est-ce pas?

M. Merlin Preuss: Non, nous aurons besoin de compétences différentes.

M. Mike Lake: Des compétences différentes?

M. Merlin Preuss: Dans un régime fondé sur la conformité, il suffit d'une liste d'éléments à cocher. Le sous-ministre a dit à plusieurs reprises qu'il fallait vérifier par exemple la pression des pneus. Mais si vous constatiez que la pression des pneus est partout trop faible, que devriez-vous faire pour en comprendre les raisons? Cela dépasse le simple constat. Il faudrait voir ce que l'organisation devrait corriger. Le problème est peut-être dû à certains facteurs humains.

M. Mike Lake: Au sujet du plan des ressources humaines intégré, ce que nous faisons généralement, c'est produire un rapport et demander quelles sont les échéances. Quand le plan sera-t-il prêt? Nous voudrions une date précise, plutôt que d'entendre qu'il est nécessaire de...

M. Merlin Preuss: Plus précisément, il sera prêt à l'automne de 2009, lorsque nous disposerons d'un document complet; c'est ce que nous prévoyons actuellement. Ce que je dis, c'est que d'ici l'automne, je pourrais me présenter de nouveau devant vous pour indiquer ce que nous avons identifié de façon plus concrète, maintenant que nous avons une AAP pour nous guider.

M. Mike Lake: D'accord.

Le président: Merci, monsieur Lake.

Nous revenons à M. Julian, pour quatre minutes.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Revenons à la question des inspecteurs de vol. Combien de postes d'inspecteurs de vol y a-t-il dans l'ensemble du pays — je ne parle pas de personnes, mais de postes?

M. Merlin Preuss: Il y en a 871.

M. Peter Julian: Il y a donc 871 postes.

J'ai demandé précédemment — et j'espère que vous avez eu le temps de le vérifier — combien de personnes occupent des postes d'inspecteurs de vol à plein temps à l'heure actuelle. Si je pose cette question, c'est qu'il n'y a pas de chiffres précis dans le rapport de la vérificatrice générale, bien qu'on y trouve un tableau qui remonte à l'automne dernier. Aujourd'hui, ce mois-ci, ou d'après les derniers chiffres disponibles — peut-être ceux du mois dernier, combien de ces postes ont un titulaire qui travaille dans les faits, qui n'est pas en congé?

M. Louis Ranger: Avez-vous cela?

M. Merlin Preuss: Selon les données les plus récentes dont je dispose et qui sont relativement fraîches, il y aurait 134 postes vacants à l'heure actuelle.

M. Peter Julian: Donc, il y a eu une réduction d'environ six...

M. Merlin Preuss: Je voudrais souligner également que tous les postes vacants ne sont pas égaux, de sorte que dans le secteur à risque élevé, là où il est question de lignes aériennes et de conséquences très graves s'il y a un problème, c'est plutôt autour de 6 p. 100.

M. Peter Julian: À l'heure actuelle, il y a moins de 650 postes d'inspecteur de vol à temps plein.

M. Merlin Preuss: Mais 871 moins 134 ne donne-t-il pas 700 et quelques?

M. Marc Grégoire: Le résultat est 737.

M. Peter Julian: Très bien, 737 inspecteurs de vol, et cela n'a pas changé, en fait...

M. Marc Grégoire: Ce sont des inspecteurs de l'aviation civile; ce ne sont pas tous des inspecteurs de vol.

M. Peter Julian: Des inspecteurs de l'aviation civile.

Au cours des cinq dernières années, quel a été le pourcentage d'augmentation du nombre de vols commerciaux?

M. Louis Ranger: Nous en avons déjà parlé. Je dirais entre 3 et 5 p. 100 par an facilement.

M. Peter Julian: Donc, le nombre a peut-être augmenté de 15 p. 100 au cours d'une période de cinq ans.

M. Louis Ranger: Absolument. Le trafic augmente.

M. Peter Julian: C'est un point important. J'ai une certaine sympathie, car ce que nous avons constaté essentiellement c'est que le gouvernement prive Transports Canada de ressources. C'est en quelque sorte une logique stupide. Si on ne donne pas un financement adéquat dans le secteur des soins de santé — si on embauche pas de personnels infirmiers et de médecins — on ne peut pas aller dire aux patients: « Débrouillez-vous tout seul pour faire vos propres chirurgies. » Il faut fournir un financement adéquat pour réellement appuyer ce système. Ici, nous avons un problème systémique qui d'une certaine façon oblige Transports Canada à tenter de mettre en oeuvre un système qui pour bien des gens comporte de nombreux problèmes.

J'aimerais aborder la question des vérifications de sécurité. Au cours des 12 derniers mois, aucune vérification de sécurité n'a été effectuée pour A.D. Williams même s'il y a eu des pertes de vie au cours de cet écrasement, et je pense que cela est préoccupant. Par le

passé, il y aurait certainement eu une vérification de sécurité. Combien y a-t-il eu de vérifications de sécurité au cours des 12 derniers mois au sujet des lignes aériennes canadiennes?

• (1235)

M. Louis Ranger: Tout d'abord, monsieur le président, je ne dirais pas que le gouvernement nous prive de ressources pour faire notre travail.

Ce que le gouvernement nous a demandé, ce que la vérificatrice générale nous a demandé, c'est si nos programmes sont rentables: est-ce que notre façon de dépenser l'argent est la meilleure que nous connaissons? La réponse professionnelle est, au fil du temps, non. Il y a une meilleure façon d'atteindre cet objectif. En fait, nous pourrions améliorer la façon dont nous nous y prenons pour atteindre cet objectif si nous faisons les choses différemment et les spécialistes mondiaux en aviation civile nous appuient à ce sujet et valident ce processus. C'est très différent que de dire... Le gouvernement ne nous prive pas de ressources.

M. Peter Julian: Vous avez souligné qu'il s'agissait d'un système additionnel. Je dis qu'il n'y a pas de système de gestion de la sécurité supplémentaire en plus d'un système d'inspecteurs qui fonctionne bien. Il y a eu des réductions draconiennes du nombre d'inspecteurs de vol et en même temps il y a des augmentations considérables. Donc je pense que nous devons nous mettre d'accord pour dire que nous sommes en désaccord. Pour bien des gens, nous n'avons tout simplement plus le genre de soutien du système que nous avions auparavant et qui fonctionnait bien.

Je reviens à ma question concernant les vérifications de sécurité. Combien de vérifications de sécurité ont été effectuées au cours des 12 derniers mois, des inspections de sécurité complètes de l'aviation civile...

M. Marc Grégoire: Auparavant, cependant, il est important...

M. Peter Julian: Pourriez-vous s'il vous plaît répondre? J'aimerais que vous répondiez à cette question.

M. Marc Grégoire: Nous allons répondre, mais nous n'avons pas fait de réduction. Nous n'avons pas subi de réductions de la part du SM ou du gouvernement, nous avons tout simplement un nombre de postes vacants, un nombre plus élevé que nous le souhaiterions. Nous sommes en train de doter ces postes. Partout au pays, nous avons des gestionnaires qui sont en train de doter ces postes. Combien de postes étaient vacants il y a cinq ans ou combien le seront dans deux ans, dans cinq ans? Je ne le sais pas, mais l'objectif c'est que les postes se voient comblés à 100 p. 100 à n'importe quel moment donné.

M. Merlin Preuss: J'aimerais faire une observation au sujet de la croissance par rapport aux inspections. Tout d'abord, une croissance de l'industrie ne se traduit pas nécessairement directement par un plus grand nombre d'inspections.

Par exemple, il y a un cycle de vérification pour Air Canada. S'il avait une croissance de 20 p. 100 chez Air Canada, nous ferions quand même les vérifications selon le cycle. Ce n'est pas un rapport biunivoque. Y aura-t-il une exigence accrue selon l'ancien plan fondé sur les échantillons? Intuitivement, on pourrait répondre oui.

Pour ce qui est des chiffres, je n'ai pas ici les chiffres de l'an dernier. Les chiffres que j'ai remontent à 2002-2003. Le document s'intitule *Aviation civile: nombre d'entités inspectées et vérifiées*. Selon mes chiffres, en 2002-2003, c'était 10 998; en 2003-2004, 10 984; en 2004-2005, 10 591; en 2005-2006, 10 441; et en 2006-2007, 11 775. Voilà donc pour le nombre d'inspections ou d'activités sur le terrain.

M. Peter Julian: Puis-je vous demander alors de déposer les chiffres de l'année dernière auprès du comité, s'il vous plaît?

M. Merlin Preuss: Nous le ferons, lorsque ce sera disponible. Ce n'est pas quelque chose que... Cela n'est fait que pour chaque exercice financier. Mais oui, c'est possible.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Julian.

À titre d'éclaircissement, est-ce vous vous engagez à fournir...? Est-ce qu'on a tiré cette question au clair?

M. Peter Julian: Il s'agit de l'information au sujet du nombre de vérifications complètes de sécurité qui ont été effectuées au cours des 12 mois, essentiellement à partir du 1^{er} juin 2007.

Le président: Très bien.

Dans un délai de deux semaines, monsieur Ranger? Est-ce deux semaines vous convient?

M. Merlin Preuss: Nous vous fournirons les chiffres disponibles certainement d'ici les deux prochaines semaines.

Le président: Je crois que vous voulez faire une observation, madame Fraser.

Mme Sheila Fraser: Monsieur le président, je veux m'assurer que le comité ne pense pas que nous soulevons des préoccupations au sujet de l'adoption des systèmes de gestion de la sécurité et qu'il sait que nous avons vraiment examiné l'aspect administration du processus.

Je voudrais établir un parallèle avec le travail que nous faisons lors de la vérification financière — il s'agit réellement en fait de vérifications. Dans le monde des vérifications financières, nous sommes passés aux examens des systèmes il y a de nombreuses années. Lorsque les vérificateurs ont commencé à vérifier les Comptes publics du Canada il y a une centaine d'années, ils examinaient chaque petite dépense. Aujourd'hui, en toute honnêteté, il n'y aurait pas suffisamment d'argent au monde pour embaucher suffisamment de vérificateurs pour examiner chaque petite dépense du gouvernement. Nous devons examiner les systèmes que le gouvernement a en place afin de s'assurer que les dépenses sont appropriées et qu'elles sont dûment autorisées.

Nous documentons les systèmes, nous les mettons à l'essai, nous faisons des vérifications ponctuelles et si le système fonctionne bien, alors nous pouvons utiliser nos ressources pour mettre l'accent sur ce qui présente davantage de risques, ce qui est en réalité le cas ici. Par exemple, c'est une façon plus efficace de faire les choses et cela permet également de faire une bien meilleure vérification puisqu'on met en fait l'accent sur ce qui présente un risque plus élevé.

Prenons l'exemple de notre bureau. Nous faisons réellement plus de travail à l'heure actuelle avec moins de gens que nous avions il y a dix ans et nous pouvons sans doute faire de meilleures vérifications puisque nous mettons vraiment l'accent sur les questions qui présentent le plus de risques plutôt que d'examiner chacune des transactions.

Le président: Merci beaucoup, madame Fraser.

Voilà qui met un terme à notre deuxième série de questions, chers collègues. Le Comité doit maintenant se prononcer sur deux motions.

Tout d'abord, au nom des membres du comité, je tiens à vous remercier énormément d'être venus aujourd'hui. C'est un élément du gouvernement qui est extrêmement important. Plus de 100 millions de Canadiens et d'étrangers montent à bord d'un avion chaque année et leur sécurité est primordiale pour tous les citoyens.

Assurément, le gouvernement du Canada affiche un bilan exceptionnel et je tiens à vous en féliciter et à vous en remercier. L'audience d'aujourd'hui a été excellente et tous mes vœux de succès vous accompagnent dans l'avenir.

Je voudrais maintenant inviter la vérificatrice générale et vous-même, monsieur Ranger, à dire quelques mots en conclusion.

• (1240)

Mme Sheila Fraser: Je remercie encore une fois le Comité de son intérêt pour le travail de mon bureau. C'est avec plaisir que je vous reverrai lors de la séance de la semaine prochaine, je crois.

M. Louis Ranger: Comme je l'ai dit, je pense que notre système sera amélioré grâce à cette vérification.

Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup.

La séance est suspendue pour 30 secondes après quoi nous allons nous pencher sur les deux motions.

• _____ (Pause) _____
•

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Nous devons nous occuper de deux motions, chers collègues. La première concerne les paiements à titre gracieux et la seconde le rapport du comité de direction qui s'est réuni lundi.

La motion relative aux paiements à titre gracieux est au nom de M. Sweet.

Monsieur Sweet, le texte de la motion a été distribué. Voulez-vous y ajouter quelque chose?

M. David Sweet: Non, monsieur le président, sauf pour préciser que le but est de protéger la vie privée des bénéficiaires de ces paiements, et qu'il est nécessaire que ceux-ci se poursuivent.

Le président: Je rappelle à mes collègues que la question revient au Comité des comptes publics chaque année. En vertu du règlement, au moment de la préparation des Comptes publics du Canada, le Conseil du Trésor doit, à moins d'une dispense accordée par le Parlement, publier le nom de toutes ces personnes, ce qui dans certains cas, comme celui de la ristourne sur les combustibles du chauffage, est impossible à faire sur le plan pratique. Dans d'autres comme celui des indemnités pour l'hépatite C, cela irait contre l'intérêt public.

Nous sommes saisis de la motion. Y a-t-il... ?

Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Merci de votre explication, cela m'aide. Je suis nouveau au comité et je voulais savoir. Je comprends en effet que dans certains cas c'est virtuellement impossible et que dans d'autres ce ne l'est peut-être pas.

Mais la question que j'avais, pour que nous fassions preuve de diligence raisonnable — et je dis pas que c'est nécessairement le cas ici — c'est celle-ci. D'après vos souvenirs ou ceux du greffier, est-ce que le comité a par le passé invité les fonctionnaires pour au moins discuter de la question à huis clos — de cette question ou des questions précédentes? Comme vous le savez, à la page 3 de la lettre que vous a envoyé M. Monette, il est proposé que dans le cas des noms qui doivent être omis de la publication, ils proposeraient aussi de fournir les noms au comité à huis clos sur demande. La question que l'on se pose alors est la suivante: qui détermine ce qui est « sur demande »?

Le président: Je ne peux pas répondre à cette question, monsieur Bélanger. En adoptant cette motion, nous ne donnons pas notre aval à l'intégrité du processus. Si plus tard des préoccupations surgissent concernant l'intégrité des paiements, ou si certains touchent des sommes qu'ils ne devraient pas toucher, nous allons certainement approfondir la question. Cette motion se borne à autoriser le Conseil du Trésor à ne pas divulguer la liste des intéressés dans les états financiers. C'est tout. Si, après discussion, nous voulions aller plus loin ou interroger la vérificatrice, nous pourrions le faire mais il s'agit ici de programmes assez bien connus. D'autres comités les étudient et en débattent. Assurément, les réclamations liées au système de pensionnats indiens sont bien connues.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, voici pourquoi je soulève la question. Au fil des ans, les parlementaires ont cédé du terrain au profit du pouvoir exécutif, parfois, et c'est regrettable, par paresse. Je ne dis pas que ce soit le cas ici. Je veux m'assurer que ce n'est pas le cas. J'ai siégé au Conseil du Trésor et chaque fois que des fonctionnaires demandaient l'autorité de ne pas publier les renseignements, les renseignements en question étaient fournis. Autrement dit, la décision était prise en toute connaissance de cause des renseignements visés. Or, en l'occurrence, ce n'est pas le cas.

La question que je pose est très sérieuse. Qui va déterminer ce que signifie « au besoin »? Si c'est nous, cela me convient. J'ajoute que plus tard, le comité qui a des responsabilités particulières de diligence devrait peut-être invoquer cette autorité et l'utiliser pour qu'elle ne soit pas reléguée aux oubliettes. Si ce n'est pas nous, j'aurai peut-être des réserves et je voudrais mettre cela à l'épreuve. Je pense qu'il nous incombe dans notre tâche de nous assurer que les parlementaires ne renoncent pas à leur capacité de surveillance en ne l'exerçant pas. Voilà pourquoi je soulève la question.

•(1245)

Le président: Je vais faire une remarque et je vais ensuite inviter M. Williams à prendre la parole. C'est nous qui déterminerions le besoin. Les parlementaires ont accès à tous les documents sauf aux documents du cabinet. Il s'agit d'une liste de noms qui existe. Si nous souhaitons en prendre connaissance, nous pourrions certainement le faire mais c'est nous qui devrions en décider.

Monsieur Williams.

M. John Williams (Edmonton—St. Albert, PCC): Merci, monsieur le président.

Depuis plusieurs années, nous nous penchons sur ce sujet tous les ans. Je ne me souviens pas quand exactement le Comité des comptes publics a porté son attention sur ce sujet mais pour ma part, je me suis dit que nous n'accorderions cette dispense qu'annuellement. Au départ, on demandait une dispense générale pour éviter d'avoir à y recourir tous les ans mais je l'ai refusée, et c'est pourquoi nous tenons cette discussion aujourd'hui.

Voici l'essentiel: Reportons-nous à la ristourne sur les combustibles de chauffage en l'an 2000. Il aurait fallu publier des millions de noms dans les Comptes publics du Canada. À ce moment-là, puisque dans les Comptes publics du Canada il suffit de faire figurer une somme brute totale, j'ai proposé que ces noms soient publiés sur un site Internet par souci d'économie de papier. La somme versée figure dans les Comptes publics du Canada mais le nom des bénéficiaires ne l'est pas car étant donné qu'il s'agit de subventions et de paiements à titre gracieux, il aurait fallu, en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques, les inscrire individuellement dans les Comptes publics.

Seul le Parlement peut accorder une dispense. Nous avons donc accordé la dispense pour le détail et non pas pour la somme totale et elle figure dans les Comptes publics. Vous vous souviendrez que la ristourne sur les combustibles de chauffage correspondait à une situation d'urgence en l'an 2000. Nous sommes en 2008 et il y a encore des versements car la ristourne était liée à la déclaration d'impôt sur le revenu. Ainsi, si vous faites votre déclaration d'impôt pour l'an 2000, en 2008, vous êtes admissible, croyez-le ou non à l'allocation pour frais du coût de chauffage. Voilà pourquoi il y a encore des chiffres à cet égard.

Le cas de la marine marchande et des anciens combattants est différent. Le régime d'aide extraordinaire pour le sang contaminé... Personnellement, je ne voudrais pas demander de noms dans ce cas-là, monsieur le président. La somme totale suffit tout à fait. Les problèmes liés à l'agent Orange et au système de pensionnats indiens... Là encore, j'hésiterais beaucoup à réclamer qu'on donne les noms mais il faut absolument que la somme totale figure dans les Comptes publics du Canada.

Le président: Monsieur St. Denis.

M. Brent St. Denis: Merci, monsieur le président.

Je reconnais que je ne suis pas expert en la matière mais quand même, dans ma circonscription du Nord de l'Ontario, il y a des centaines, voire des milliers, de bénéficiaires des réclamations liés au système des pensionnats indiens. Il y a eu des cas affligeants où un bénéficiaire a été volé ou lésé parce que quelqu'un savait qu'il avait obtenu de l'argent. Strictement pour des raisons de sécurité, je trouverais suffisant un chiffre total, les noms et les sommes n'étant pas publiés. Nous pouvons les obtenir sous le sceau de la confiance, au besoin. C'est mon point de vue. Je préconise que les noms et les sommes ne soient pas publiés.

Le président: Monsieur Fitzpatrick.

M. Brian Fitzpatrick: Je n'avais pas l'intention de participer à cette discussion mais quelque chose m'est venue à l'esprit. Le libéral dont je parle est bien connu chez les libéraux. C'est un avocat qui exerce à Regina et qui s'appelle Tony Merchant. Son nom serait cité pour les réclamations liées au système des pensionnats indiens. Il s'agit d'une somme considérable, énorme. Cela signifie-t-il que M. Merchant et son cabinet d'avocats ne figureront pas dans la liste des personnes ayant reçu des paiements?

Une voix: C'est ce qu'il a dit.

M. Brian Fitzpatrick: Je vais certainement continuer de surveiller la situation.

•(1250)

Le président: Allez-y, monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Selon moi, il ne s'agirait pas là d'un paiement à titre gracieux mais du paiement d'honoraires, et c'est autre chose.

M. Brian Fitzpatrick: C'est discutable.

L'hon. Mauril Bélanger: Ce n'est pas ce dont il s'agit ici.

Le président: Tenons-nous en à notre sujet, si vous le voulez bien.

L'hon. Mauril Bélanger: À ce propos, monsieur le président, jamais je ne préconiserais — et si j'ai été mal compris, j'apporte des éclaircissements — que nous demandions que tous ces noms soient divulgués et imprimés. Il ne s'agit pas de cela. Toutefois, sous la rubrique Régime d'aide extraordinaire de Santé Canada, on donne un chiffre: trois. Sous les autres rubriques il n'y a pas de chiffres.

Les paiements de la ristourne sur les combustibles de chauffage touchent des centaines de milliers bien que je suppose que maintenant, le chiffre est inférieur. Je ne demande pas les noms de ceux qui ont touché une somme dans le cadre du programme lié à l'Agent orange, qui est un sujet plutôt controversé. Il serait utile toutefois de savoir combien il y a eu de bénéficiaires.

M. John Williams: Monsieur le président, je voudrais proposer un amendement.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, je reviens à mon premier argument. Ma principale préoccupation a trait à l'équilibre des pouvoirs entre le pouvoir exécutif et le pouvoir législatif et c'est ce que j'ai à l'esprit avant tout. Je ne voudrais pas qu'il soit dit plus tard que j'ai contribué à l'érosion de notre capacité de surveillance du fait que nous n'aurions pas exercé notre pouvoir en temps utile. Ainsi, s'il nous faut demander à quelqu'un de venir témoigner à huis clos sur la question, ce serait productif. C'est ainsi qu'il faut comprendre ma contestation. C'est tout.

Le président: Allez-y, monsieur Sweet.

M. David Sweet: Je suis entièrement d'accord avec M. Bélanger en principe mais je voudrais ajouter que l'amendement de M. Williams va peut-être précisément dans ce sens. Si ce pouvoir n'est pas exercé de temps à autre, nous risquons de le perdre. Notre emploi du temps est comble jusqu'à la fin. Si vous préférez que nous reprenions le sujet en septembre et que nous invitions alors des témoins, soit ou bien, s'il faut que ce soit en juin, soyons prévoyants et fixons une date pour l'année prochaine, ce qui nous permettra effectivement d'exercer notre plein pouvoir. Demandons donc l'audition d'un témoin à huis clos.

Le président: Monsieur Williams.

M. John Williams: Nous avons par le passé invité des gens à nous donner des explications, monsieur le président.

Mon amendement est d'ajouter quelque chose après « Comptes publics du Canada », à savoir que l'on fasse figurer le nombre de paiements et la somme totale dans chaque catégorie. Monsieur le président, je pensais que c'était établi depuis toujours.

Quant à l'argument de M. Bélanger pour ce qui est de l'équilibre entre le pouvoir législatif et le pouvoir exécutif, tous les ans, ils ont essayé de le faire passer en commençant par demander uniquement une autorisation générale « à tout jamais ». Nous avons répondu qu'il est absolument impossible de donner une telle autorisation. Nous le ferons sur une base annuelle. Comme vous le constatez, les choses ne cessent de s'effriter et par conséquent, il nous faut être vigilants.

Le président: Monsieur Sweet, vous approuvez cet amendement, je présume.

L'hon. Mauril Bélanger: Je voudrais proposer un sous-amendement.

Le président: Un sous-amendement?

L'hon. Mauril Bélanger: C'est sans doute un amendement de pure forme. Je voudrais que l'on donne également la fourchette. Le plus haut versement et le plus bas. Ce serait la fourchette, sans identifier les bénéficiaires.

M. John Williams: Il vaudrait sans doute mieux que ce soit fixé alors.

L'hon. Mauril Bélanger: Avoir la fourchette, le maximum et le minimum. C'est tout.

M. John Williams: D'accord. On ajouterait que figurent le nombre de paiements, la somme totale versée dans chaque catégorie

dans la fourchette et le montant du paiement le plus élevé et du moins élevé.

Le président: Monsieur Sweet, êtes-vous d'accord?

M. David Sweet: Oui.

Le président: D'accord.

Monsieur Lussier.

[Français]

M. Marcel Lussier: Monsieur le président, nous allons aussi nous rallier à l'amendement amical proposé par M. Williams. J'apporterais seulement une petite correction à la version française. On a traduit le mot *blood* par « sans ». Il faudrait plutôt écrire « sang ».

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lussier.

[Traduction]

Je pense que la question est débattue.

Chers collègues, nos travaux prendront fin dans deux semaines. Je prévois qu'au retour, le 15 septembre, nous fixerons une réunion sous un mois pour traiter des Comptes publics. Nous en parlerons au comité directeur et nous assurerons le suivi. Le sujet sera abordé à la réunion que nous consacrons aux Comptes publics.

Que tous ceux qui sont en faveur de la motion telle que modifiée, par amendement et sous-amendement, lèvent la main.

(La motion est adoptée.)

● (1255)

Le président: Enfin, chers collègues, il nous faut étudier et approuver le procès-verbal de la réunion du comité directeur qui s'est tenue lundi de cette semaine. Nous avons fait distribuer le texte où figure essentiellement l'ordre de nos travaux pour les quatre prochaines réunions cette année.

Permettez-moi de le parcourir rapidement. La semaine prochaine, le 10 juin, nous étudierons des ébauches de rapports. La première année sera consacrée au système d'interface de la comptabilité analytique, le SICA. Nous espérons pouvoir finir ce rapport en une heure. Ensuite, nous reprendrons l'étude de l'acquisition de locaux de bureaux loués. Ensuite, le 12 juin...

M. John Williams: Ça n'en finit plus!

Le président: Monsieur Williams, je m'en remets au comité pour en décider.

Le 12, nous étudierons encore des ébauches de rapports. Le 17, nous avons prévu de discuter de « appui au déploiement à l'étranger » — qui figure dans le rapport du mois de mai et le 19, si jamais il y avait une réunion, nous reprendrions l'étude des ébauches de rapports.

J'ai également fait distribuer l'ordre de nos travaux pour le premier mois environ, en septembre. Il s'agit encore là de chapitres dont le comité directeur avait recommandé l'étude: les affaires autochtones, la surveillance, la détention et le renvoi d'individus. Vous trouverez cela dans le document.

M. John Williams: Monsieur le président, je constate qu'on prévoit que le comité reprenne l'étude du bureau du directeur parlementaire du budget, le 21 octobre. À quoi cela rime-t-il? Je pensais que nous avions terminé.

Le président: Monsieur Williams, nous n'avons pas vraiment terminé. En fait, on envisageait d'inviter d'autres témoins. Sans vouloir trop m'avancer, je pense qu'à ce moment-là nous avons envisagé de poursuivre le débat.

M. John Williams: Je propose que nous biffions cela.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le président, sauf erreur, la dernière fois qu'on a eu un rapport du sous-comité, à une question qui avait été posée pour savoir combien il existait d'ébauches de rapport, j'avais cru comprendre qu'il y en avait une dizaine.

[Traduction]

Le président: Je vais demander à notre attaché de recherche de répondre à cette question. Ils ne sont pas tous terminés, mais il pourra nous donner une idée où nous en sommes.

Alex.

M. Alex Smith (attaché de recherche auprès du comité): Nous avons rédigé les ébauches de recherche sur le PCSRA et la place Victoria pour mardi prochain. Nous avons aussi terminé la rédaction du rapport sur les ressources humaines du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, qui est en voie de traduction, et le budget des dépenses. Nous avons eu une séance sur le rapport du BVG sur les plans et priorités et le RMR.

Nous n'avons pas encore terminé les rapports sur les gestions des frais d'utilisation. Le rapport sur la sécurité des informations du gouvernement du Canada devrait être modifié. Il reste aussi à rédiger le rapport sur l'écologisation des opérations gouvernementales. Il y a donc encore quelques rapports à terminer.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger: Ces rapports doivent-ils être traités dans un ordre particulier? Quel est l'ordre, en fin de compte? Comment établit-on la priorité?

L'hon. Mauril Bélanger: Je pose cette question, car — on ne se fera pas d'illusions — dans le cas du rapport sur Place Victoria, ça risque d'être long, étant donné la façon que cela a démarré. Ça ne me pose toutefois aucun problème, mais si l'on veut...

[Traduction]

M. Brian Fitzpatrick: C'est une vieille étude.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger: Je comprends pourquoi, vu les aménagements émanant du gouvernement.

Néanmoins, si on veut déblayer, avancer et réduire le nombre de rapports en attente, le sous-comité a-t-il pensé à présenter ceux que vous avez mentionnés ce matin? Au moins trois de ces rapports seraient prêts à être pris en compte et, probablement, à être adoptés beaucoup plus rapidement.

Si ce n'est pas le cas, je suis d'accord pour qu'on fasse ce qui est proposé. Néanmoins, monsieur le président, je souligne que si cela continue dans la même veine que lors de la plus récente tentative pour faire adopter le rapport sur le chapitre 7, cela risque d'être long.

• (1300)

[Traduction]

Le président: Vous avez raison, monsieur Bélanger. Je signale aussi que le comité directeur a convenu que nous nous réunirions tous les jours pendant les mois de juillet et août pour terminer le rapport sur la place Victoria. D'accord?

Des voix: Oh, oh!

Le président: Vous avez raison, monsieur Bélanger.

M. Lake, puis, M. William.

M. Mike Lake: Au sujet de ce qu'a dit M. Bélanger, je ne comprends pas pourquoi nous devrions étudier le chapitre 2 alors que nous n'avons pas encore terminé tous ces rapports. Pourquoi

entreprendre une nouvelle étude que nous ne terminerons pas? Ce n'est que dans quatre mois que nous aurons terminé d'examiner toutes ces ébauches de rapport, mais, le 17 juin, c'est le chapitre 2 qui est à l'ordre du jour.

Je propose que cette séance soit plutôt consacrée à nos ébauches de rapport. Examinons ces ébauches de rapport, et finissons tout ce travail en attente et, ainsi, nous pourrions nous attaquer à d'autres sujets à l'automne.

L'hon. Mauril Bélanger: Il faut comprendre que, l'ordre dans lequel nous étudierons ces rapports nous permettra probablement de les terminer plus rapidement.

Le président: Ça ira peut-être plus vite que nous le croyons.

Je cède la parole à M. Williams, puis je lèverai la séance.

M. John Williams: Monsieur le président, qu'en est-il du point 12 « que le 28 octobre 2008, le comité commence l'examen d'une étude sur la rémunération au rendement dans la fonction publique fédérale »?

Le président: Ce n'est qu'un sujet, monsieur Williams. Comme vous le savez, la question a déjà été soulevée et nous voulons l'examiner. C'est un dossier que les parlementaires connaissent mal. Certains fonctionnaires peuvent avoir une rémunération conditionnelle ou une rémunération au rendement. On en fait mention à chaque audience. Chaque fois qu'il y a un problème, vous, moi ou quelqu'un d'autre demande si le fonctionnaire a reçu une rémunération conditionnelle ou une prime au rendement, et la réponse est toujours affirmative. Nous nous sommes dit que, à l'automne, si nous avons le temps, ce serait une bonne idée...

M. John Williams: Je suis presque certain que ce système a été transformé. Par conséquent, plutôt que de réserver tout de suite une séance pour ce sujet... D'ailleurs, qu'étudierons-nous? Nous n'avons aucun document. Il faudrait demander au Conseil du Trésor de nous présenter un rapport sur la politique actuelle, rapport que nous pourrions alors lire pour ensuite déterminer s'il est indiqué de tenir une audience sur ce sujet. Mais prévoir déjà la tenue d'une réunion en fonction de... quoi? Pour quoi faire?

Le président: Voyez-vous, monsieur Williams... Vous siégez à ce comité depuis longtemps et vous savez comment ça marche. Ce système existe au sein du gouvernement fédéral et, vous avez raison, on a annoncé qu'on envisageait de le remanier mais je ne crois pas que cela a été fait.

M. John Williams: Je croyais que cela avait été fait.

Le président: Non, pas à ma connaissance. Ce régime existe depuis sept ou huit ans, et il n'est pas du tout transparent. Ses fonctionnaires reçoivent une rémunération et, en sus, une autre qu'on appelle une rémunération conditionnelle.

Dans le secteur privé, si vous n'obtenez pas les résultats prévus, vous êtes congédié. Cela n'a jamais été bien expliqué aux parlementaires.

En outre, une prime au rendement s'ajoute à cela.

À titre de membre du Comité des comptes publics, il me semble que nous devrions, dans l'intérêt du Parlement, examiner ce régime, ne serait-ce que pour en expliquer le fonctionnement aux parlementaires. Je soupçonne que très peu d'entre nous pourraient en expliquer le fonctionnement. C'est un système plutôt secret, et quand on pose des questions à ce sujet aux députés qui sont à ce bout de la table, ils marmonnent quelques mots en guise de réponse.

Vous savez comme moi que nous avons posé la question à M. Guité et à tous les autres témoins. Nous leur avons demandé s'ils avaient reçu une rémunération conditionnelle et ils ont répondu oui. Nous leur avons demandé s'ils avaient reçu une prime élevée, et ils ont répondu oui. Ça n'a aucune incidence sur le rendement ou les résultats.

M. David Sweet: J'invoque le Règlement, car il est évident que nous n'épuiserons pas le sujet. Il est déjà 13 h 05 et j'ai d'autres engagements.

Le président: Je vois.

Nous y reviendrons en septembre. Le comité directeur en discutera.

M. John Williams: Nous pouvons quand même, monsieur le président, demander un rapport à ce sujet au Conseil du Trésor. Nous déciderons ensuite de tenir une séance ou non.

Le président: Oui, nous demanderons un rapport.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

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

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

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

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.