



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 009 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 15 avril 2010

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le jeudi 15 avril 2010

•(0905)

[Traduction]

Capitaine Jacques Mignault (membre, Sous-comité de la sûreté, Conseil national des lignes aériennes du Canada): Merci, honorables membres du comité, de me donner l'occasion de vous parler aujourd'hui de la sécurité aérienne et des systèmes de gestion de la sécurité.

[Français]

Je suis le commandant Jacques Mignault. Je suis accompagné aujourd'hui de mes collègues le commandant Michel Chiasson et M. Bernie Adamache. Je désire m'adresser à vous au nom du Conseil national des lignes aériennes du Canada, une association industrielle formée des quatre plus grands transporteurs aériens de passagers au Canada: Air Canada, WestJet, Air Transat et Jazz.

[Traduction]

Ensemble, les transporteurs membres du CNLA emploient 43 000 Canadiens et desservent 59 collectivités canadiennes. Nous effectuons en moyenne 1 800 vols par jour, ou 657 000 par an.

L'ensemble de notre parc de 437 gros avions transporte 130 000 passagers par jour ou 46 millions de passagers par an. Le plus important, c'est que cette mission d'envergure repose sur un engagement délibéré et indéfectible à l'égard de la sécurité, qui fait partie intégrante de toutes nos activités. Pour nous, il n'y a rien de plus important que de conduire nos passagers à destination en toute sécurité.

[Français]

Le CNLA milite en faveur de déplacements sûrs, durables et concurrentiels en faisant des démarches auprès des intervenants du gouvernement et de l'industrie en vue de promouvoir l'élaboration de politiques, de règlements et de lois qui favorisent le système de transport de calibre mondial dont notre pays a besoin pour assurer sa prospérité. Les comités d'exploitation du CNLA, dont nous sommes tous trois des membres actifs, comptent des représentants bénévoles des quatre sociétés aériennes membres.

[Traduction]

Je suis vice-président du sous-comité de la sûreté du CNLA, dont l'objectif est de maintenir et d'améliorer les normes de sécurité mondiales des transporteurs aériens membres de ce conseil et de contribuer à la résolution des problèmes liés à la sécurité des lignes aériennes.

Je suis commandant à la société Air Transat et, dans le cadre de mes fonctions, j'occupe le poste de directeur de la sûreté des vols et de la sécurité opérationnelle. Je suis, à ce titre, responsable de la gestion quotidienne du système de gestion de la sécurité de l'entreprise.

Avant de me joindre à Air Transat en 1998, j'ai été officier militaire et pilote dans les Forces canadiennes durant 24 ans. J'y ai

acquis de l'expérience de vol en ce qui concerne les avions d'entraînement et de transport, en plus d'être commandant d'un escadron de transport tactique.

Les transporteurs membres du CNLA ont adhéré collectivement aux principes des systèmes de gestion de la sécurité et ont entrepris une démarche qui a mené à une transformation fondamentale de la culture de l'industrie afin qu'elle soit maintenant axée sur la sécurité. Aujourd'hui, je peux affirmer sans équivoque que cette transformation a eu lieu à tous les niveaux dans nos sociétés membres: les employés, les gestionnaires, le PDG. Cela n'aurait certainement pas été possible sans l'engagement ferme et la responsabilisation qu'exige le cadre des systèmes de gestion de la sécurité.

[Français]

Le développement d'une culture d'entreprise axée sur la sécurité représente l'un des fondements essentiels du SGS. Cette culture responsabilise chaque employé, lui conférant un rôle dans la promotion de la sécurité des opérations par la qualité de son travail et par sa contribution au signalement des situations de risque ou indésirables.

Cette culture développe chez les cadres dirigeants de l'entreprise une conscience accrue des risques inhérents à l'exploitation aérienne et de l'obligation de réduire ces risques. Il ne fait pas de doute que l'industrie aérienne canadienne dans son ensemble jouit d'une excellente réputation pour ce qui est de sa capacité d'auto-analyse et de sa détermination à mettre au point de meilleurs modèles d'avions et de meilleures pratiques d'exploitation, et ce, dans l'optique de réduire fortement les risques d'accident.

•(0910)

[Traduction]

À notre connaissance, aucune autre industrie — à l'exception peut-être de l'industrie nucléaire — n'est soumise à des enquêtes internes aussi poussées dont les conclusions, présentées sous forme de rapport, mènent à la mise en place de mesures correctives.

Au fil des ans, les enquêtes ont dépassé les pratiques normales de conception et d'exploitation et ont commencé à mettre l'accent sur les facteurs humains. De la formation dans les domaines de la gestion des ressources en équipe et de la maintenance a été mise en place afin d'atteindre les buts fixés en matière d'amélioration de la sécurité.

À cet égard, nous ne considérons pas les systèmes de gestion de la sécurité comme quelque chose de vraiment nouveau, mais plutôt comme l'évolution nécessaire d'un processus de sécurité qu'on étend à toute l'organisation des lignes aériennes. C'est pourquoi le CNLA accorde tout son appui à Transports Canada en vue de la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité.

Selon les statistiques mondiales liées aux accidents d'aéronef au cours des cinq dernières années, la tendance à la baisse du taux d'accidents, que nous avons observée durant une période assez longue, s'est quelque peu stabilisée. Nous considérons que les systèmes de gestion de la sécurité peuvent permettre de réaliser une percée en entraînant une nouvelle réduction du taux d'accidents annuel en raison de leurs éléments clés.

Premièrement, il y a une notion claire de la responsabilisation qui garantit un engagement personnel du président-directeur général du transporteur à l'égard de la sécurité.

Deuxièmement, il y a un système de signalement non punitif dans le cadre duquel les employés sont encouragés à faire part de leurs expériences ou de leurs préoccupations en rapport avec des pratiques considérées comme non sécuritaires, et ce, afin d'améliorer l'organisation et la sécurité.

Troisièmement, les systèmes comportent une fonction d'enquête sur les accidents qui met clairement l'accent sur les facteurs de causalité systémiques plutôt que de s'attarder exclusivement aux erreurs des employés.

Quatrièmement, l'accent est mis sur les activités proactives, comme la surveillance systématique des données de vol et l'examen des événements mettant en cause la sécurité à l'échelle de l'industrie dans le but de déterminer le risque d'exposition du transporteur à d'autres événements similaires.

Et cinquièmement, chaque unité d'exploitation du transporteur aérien doit assumer la responsabilité de sa fiche de sécurité et établir des objectifs annuels précis en matière de sécurité dans le cadre de son exercice de planification stratégique.

[Français]

Dans le débat en cours entourant l'instauration des systèmes de gestion de la sécurité, il doit être clairement établi que personne au sein de l'industrie aérienne ne prétend que les fonctions de vérification et de surveillance continue sont devenues redondantes. Au contraire, nous croyons que les activités de certification et de surveillance s'inscrivent à juste titre dans le mandat de Transports Canada alors que les sociétés aériennes sont les plus aptes à gérer efficacement la sécurité.

Comme tout nouveau système, les SGS peuvent être améliorés. Nous sommes d'ailleurs prêts à travailler de concert avec Transports Canada, votre comité et d'autres intervenants afin d'améliorer les SGS.

[Traduction]

J'aimerais maintenant céder la parole à mes collègues des autres transporteurs membres du CNLA afin qu'ils se présentent brièvement.

Comme vous le constaterez, vous avez devant vous aujourd'hui des représentants des trois comités d'exploitation du CNLA, qui sont les mieux placés pour parler des enjeux liés à la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité chez les quatre principaux transporteurs aériens du Canada.

[Français]

M. Bernie Adamache (président, Sous-comité de la maintenance et de l'ingénierie, Conseil national des lignes aériennes du Canada): Bonjour à tous. Je m'appelle Bernie Adamache et je représente le Sous-comité de la maintenance et de l'ingénierie du CNLA qui, comme son nom l'indique, se penche sur tous les règlements qui touchent les activités de maintenance et d'ingénierie dans l'aviation civile canadienne.

● (0915)

[Traduction]

Je suis actuellement responsable des centres de maintenance lourde d'Air Canada Jazz. Après avoir obtenu un diplôme d'une école de métiers en 1978, j'ai occupé divers postes au sein des services de maintenance de Bearskin Airlines et de la division des essais en vol de Pratt et Whitney Canada.

Pendant les sept années suivantes, j'ai occupé divers postes à Transports Canada. En 1995, j'ai rejoint Air Canada, où j'ai occupé différents postes, dont ceux de directeur principal de la maintenance en ligne des systèmes et, plus tard, de directeur de l'application des règlements de la division de la maintenance.

[Français]

Capitaine Michel Chiasson (président, Sous-comité des opérations aériennes, Conseil national des lignes aériennes du Canada): Bonjour à tous. Je suis le commandant Michel Chiasson et je préside le Sous-comité des opérations aériennes du CNLA.

[Traduction]

Je suis le président du sous-comité des opérations aériennes du CNLA. Nous travaillons de concert avec les intervenants du gouvernement et de l'industrie pour promouvoir des règlements et des pratiques efficaces en matière d'opérations aériennes. Nous rencontrons régulièrement des représentants de Transports Canada, de NAV CANADA et de la Federal Aviation Administration, ainsi que des partenaires de l'industrie dans le but ultime d'améliorer les services que nous offrons à notre public voyageur.

Pilote professionnel depuis 1974, j'ai commencé ma carrière chez Nordair en 1979. À cause d'une série de fusions, je travaille pour Air Canada depuis 32 ans. J'y suis actuellement commandant de bord.

Au cours des dix dernières années, dans le cadre de trois détachements, j'ai occupé les postes de vice-président d'une société exploitante étrangère, de directeur des opérations aériennes de la société Zip et de vice-président des opérations aériennes chez Jazz, en tant que détenteur désigné d'un certificat en vertu du Règlement de l'aviation canadien. En plus de présider le sous-comité des opérations aériennes du CNLA, je représente également Air Canada au sein du groupe des opérations aériennes de l'Association du transport aérien international.

Pour conclure, j'aimerais réitérer l'engagement ferme du CNLA à l'égard des systèmes de gestion de la sécurité, parce que nous savons que le seul moyen d'améliorer la sécurité aérienne passe par une vigilance constante. Nous reconnaissons, comme dans le cas de toute nouvelle initiative, que la mise en oeuvre des systèmes comporte certains défis. C'est pourquoi nous continuons de travailler avec Transports Canada, votre comité et nos partenaires de l'industrie afin de surmonter ces défis, d'améliorer les systèmes de gestion de la sécurité et de préserver l'excellence de la sécurité dans l'aviation.

Merci.

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Monsieur Barone.

M. Sam Barone (président et chef des opérations, Association canadienne de l'aviation d'affaires): Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité.

Je m'appelle Sam Barone et je suis président et chef des opérations de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, l'ACAA. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Ian Epstein, avocat, et de M. Art LaFlamme, conseiller spécial.

Je vous suis reconnaissant de me permettre de témoigner devant vous aujourd'hui. L'ACAA tient à féliciter votre comité pour cette importante réunion où nous pourrions discuter de la sûreté et de la sécurité aériennes.

L'ACAA est un organisme sans but lucratif qui a été constitué en 1962 afin de représenter le monde de l'aviation d'affaires au Canada. Elle s'efforce toujours d'améliorer le transport aérien et de s'assurer qu'il demeure sûr, sécuritaire, fiable, efficace et durable, pas seulement au Canada, mais dans le monde entier.

Par sa nature même, l'aviation d'affaires possède une culture fortement axée sur la sécurité et bénéficie d'innovations techniques à la fine pointe et d'un engagement ferme à l'égard de la gestion de la sécurité. Au Canada, le secteur de l'aviation d'affaires a adopté et applique le concept des systèmes de gestion de la sécurité afin de réduire de façon proactive les risques liés à l'aviation.

À l'échelle internationale et nationale, l'aviation d'affaires est un moteur économique clé qui offre des emplois aux Canadiens à de nombreux niveaux. Les ventes, le service et la construction dans le domaine des aéronefs ainsi que les activités opérationnelles, de soutien, de maintenance et de réparation contribuent grandement aux économies locales et nationale. Toutes ces activités ont une incidence positive sur notre balance commerciale nationale. L'utilisation de l'aéronef comme outil d'affaires permet à de nombreuses entreprises canadiennes d'établir, de gérer et de maintenir un avantage concurrentiel et productif sur les marchés national et international.

Nos membres sont les plus importants employeurs du Canada. Ils représentent tous les secteurs économiques du Canada et jouent un rôle essentiel dans l'application du Plan d'action économique du Canada dans les centres urbains et dans les collectivités éloignées et du Nord.

L'ACAA est un membre fondateur du Conseil international de l'aviation d'affaires à Montréal, qui a reçu le statut d'observateur à l'assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale, un organisme de l'ONU, aussi à Montréal.

L'ACAA et ses membres croient fermement qu'ils peuvent redonner à la communauté par leur travail avec les cadets de l'air et avec Vols d'espoir, un organisme bénévole qui organise le transport aérien de Canadiens ayant besoin de traitement médicaux à l'extérieur, et le transport des membres de leurs familles qui veulent les accompagner.

Aujourd'hui, l'ACAA parle au nom de plus de 400 entreprises et organisations dans tous les secteurs et exploite plus de 500 aéronefs. Elle reconnaît, en vertu de la Loi sur l'aéronautique, le pouvoir du ministre des Transports, M. Baird, de reprendre la responsabilité du programme de certification des exploitants privés. Bien sûr, nous sommes déçus de cette décision, mais nous travaillerons au nom de nos membres avec Transports Canada et tous les ordres de gouvernement afin que la transition soit effectuée le plus possible en douceur et sans entraîner de risques pour la sécurité.

Avant tout, je souhaite corriger deux conceptions erronées qui veulent que la sécurité ait été réduite en vertu des pouvoirs réglementaires accordés à l'ACAA en 2005 et que cela soit une forme d'autoréglementation.

Le dossier de sécurité de l'aviation d'affaires est excellent. Lors de notre examen des données en matière de sécurité fournies par l'Association des courtiers d'assurances du Canada sur une période de cinq ans, soit de 2005 à 2009, nous avons constaté qu'il y avait seulement deux situations mettant en cause des exploitants privés: un jet de type commercial et un aéronef à turbopropulseur. Les

exploitants avaient obtenu un certificat d'exploitation privée délivré par l'ACAA. Par opposition, dans la même catégorie, il y avait 43 situations mettant en cause des aéronefs canadiens du secteur commercial. Il est intéressant de constater que les exploitants commerciaux dans cette catégorie ne sont pas encore tenus d'avoir un système de gestion de la sécurité.

Monsieur le président, l'ACAA juge que sa responsabilité la plus importante consiste à promouvoir la sécurité de l'aviation d'affaires et à favoriser l'élaboration de pratiques exemplaires en matière de sécurité pour l'industrie. Dans le cadre de son programme d'assurance de la qualité, l'ACAA s'engage à améliorer continuellement les choses, en travaillant avec Transports Canada, le Bureau de la sécurité des transports du Canada et d'autres intervenants. À cet égard, l'ACAA a amélioré de façon significative ses politiques et ses normes. Malheureusement, compte tenu de la décision du ministre, les améliorations prévues sont mises en veilleuse.

Comme vous le savez, l'ACAA a reçu de Transports Canada des pouvoirs relativement au programme de certification des exploitants privés par le biais d'un règlement adopté en 2005. Transports Canada a annoncé des modifications réglementaires qui permettent à l'ACAA d'établir une nouvelle approche à l'égard de la surveillance de la sécurité et de la certification des activités de l'aviation d'affaires. Dans son annonce, le ministre de l'époque a déclaré: « Cette approche novatrice en matière de sécurité dans le secteur de l'aviation d'affaires s'appuie sur une réglementation efficace et une responsabilité accrue en ce qui a trait aux systèmes de sécurité. »

De plus, comme on pouvait le lire dans la *Gazette du Canada* en 2005, l'initiative s'appuyait sur la reconnaissance du très faible taux d'accident du secteur de l'aviation d'affaires et sur l'idée que les ressources du ministère affectées à la surveillance quotidienne du secteur puissent être utilisées dans des domaines à plus haut risque.

• (0920)

Toutefois, en vertu de la modification à la réglementation, le ministre des Transports demeure responsable des activités des exploitants d'aéronefs d'affaires et doit surveiller et vérifier les activités, les systèmes et les procédures de l'ACAA. Ce nouveau cadre exigeait principalement des exploitants qu'ils créent un SGS.

Comme l'indique Transports Canada sur son site Web, les systèmes de gestion de la sécurité ne constituent pas des mécanismes d'autoréglementation. Ils sont plutôt une mesure supplémentaire de sécurité ayant pour but de créer un cadre de réglementation plus exhaustif, robuste et astreignant.

Les pratiques de sécurité ont évolué dans le domaine des transports au cours des dix dernières années. La sécurité a d'ordinaire été régie par des normes et des règlements normatifs visant à assurer la conformité. Il devient de plus en plus difficile de prescrire des mesures de sécurité et de les faire appliquer compte tenu des ressources limitées. Il est vrai qu'une entité peut se conformer aux règlements sans gérer efficacement les risques et les maintenir à des niveaux acceptables. Une approche plus complète qui nécessite de comprendre et de gérer systématiquement les risques à l'intérieur même du système nous fera en sorte de faciliter l'atteinte des objectifs en matière de sécurité.

Les systèmes de gestion de la sécurité sont des cadres officiels conçus afin d'intégrer la sécurité et la gestion des risques aux activités quotidiennes d'un exploitant d'aéronefs. Il est important d'imposer les responsabilités aux bonnes personnes, à savoir les exploitants d'aéronefs. Les gestionnaires devraient non seulement être tenus d'assurer la conformité aux règlements, mais également de prendre des décisions de gestion des risques qui tiennent d'abord compte de la sécurité.

L'ACAA est d'avis que la meilleure façon d'y parvenir serait de créer des règlements axés sur le rendement et fondés sur les SGS. De plus, l'ACAA appuie pleinement la création et l'application d'un système de surveillance robuste par l'organisme de réglementation, Transports Canada.

Compte tenu du caractère limité des ressources, l'ACAA est d'avis que cette surveillance doit reposer sur des systèmes tout en permettant aux responsables de faire le nécessaire pour apaiser les préoccupations liées à la sécurité. Ces exemples pourront paraître excessifs, mais il n'est pas possible de faire inspecter chaque aéronef avant chaque départ ni de placer des inspecteurs dans les postes de pilotage pour tous les déplacements aériens.

Le Canada est un chef de file dans le domaine des SGS. L'Organisation de l'aviation civile internationale a reconnu les avantages associés à l'adoption des SGS et exige des différents pays qu'ils mettent en oeuvre des SGS et qu'ils adhèrent à cette norme internationale. En fait, les normes de sécurité établies par le Conseil international de l'aviation d'affaires, fondées sur les SGS, se sont inspirées du travail d'avant-garde accompli par l'ACAA dans ce domaine.

Vernon Grose, un spécialiste qui s'intéresse aux États-Unis à l'application de la méthodologie des systèmes aux fins de la gestion des risques, a qualifié de « place au soleil » l'approche adoptée par le Canada à l'égard des SGS. Il a applaudi le leadership mondial du Canada en matière de sécurité aérienne lorsque le fardeau de la sécurité a été imposé aux dirigeants de l'industrie plutôt qu'au gouvernement. Il serait dommage que les critiques des SGS réussissent à faire échec à l'approche novatrice et au leadership mondial du Canada dans ce domaine.

L'ACAA ne peut pas changer la décision du ministre. Toutefois, Transports Canada pourra continuer d'exercer son leadership mondial en adoptant à l'égard de l'aviation d'affaires des règlements axés sur le rendement et fondés sur les systèmes de gestion de la sécurité et les pratiques exemplaires de l'industrie.

Comme je l'indiquais tout à l'heure, le CIAA a établi les normes internationales auxquelles doivent se conformer les exploitants du domaine de l'aviation d'affaires. Il s'agit d'un code de pratiques exemplaires destiné aux exploitants et conçu pour assurer un très haut niveau de sécurité et de professionnalisme. Je le répète, les SGS sont une des composantes fondamentales de ces normes.

Ces normes ont également été adoptées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne, l'AESA, à l'égard des exploitants européens du domaine de l'aviation d'affaires. Elles ont également été reconnues par l'organisme sans but lucratif Air Safety Support International, une filiale à part entière de l'autorité de l'aviation civile du Royaume Uni.

Nous recommandons donc, monsieur le président, que Transports Canada délivre un certificat aux exploitants canadiens du domaine de l'aviation d'affaires dont les activités sont conformes aux normes les plus élevées établies par l'ACAA et le CIAA, sous la supervision de Transports Canada. Tout en favorisant l'excellence et la sécurité, cette approche permettra aux entreprises de ce secteur d'atteindre

leurs objectifs d'affaires de la façon la plus efficace et efficiente possible.

Encore une fois, je vous remercie de nous avoir invités à prendre la parole ici aujourd'hui.

En résumé, l'aviation d'affaires au Canada a d'excellents antécédents en matière de sécurité et continuera sur sa lancée.

Le programme de certificats d'exploitation privée administré par l'ACAA est un cadre de réglementation axé sur le rendement et fondé sur les SGS; il n'est pas un mécanisme d'autoréglementation.

L'ACAA est en faveur d'une surveillance accrue et robuste exercée par Transports Canada dans le domaine de la sécurité aérienne au Canada.

Le Canada doit maintenir le cap en continuant d'appliquer son approche novatrice et d'exercer un leadership en ce qui a trait aux SGS dans l'industrie aérienne.

Enfin, Transports Canada doit adopter à l'égard de l'aviation d'affaires des règlements axés sur le rendement et fondés sur les SGS et les pratiques exemplaires de l'industrie.

Monsieur le président et membres du comité, je vous remercie.

• (0925)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Volpe.

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

Merci également à nos témoins.

Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, j'aimerais commencer avec M. Barone, étant donné que son exposé, bien qu'éloquent, soulève chez moi beaucoup de questions.

Bien entendu, nous formons de ce côté un parti politique, ce qui nous incite à formuler nos questions dans une optique idéologique particulière. Nous sommes heureux que le ministre ait rétabli les pouvoirs de l'organisme de réglementation en lui conférant plutôt qu'à vous les responsabilités qu'on connaît.

Lors d'une enquête récente, le Bureau de la sécurité des transports a constaté que les exploitants commerciaux sont tenus de mettre en oeuvre les SGS par étapes, selon un échéancier convenu, alors que les membres de votre association étaient libres de le faire comme ils l'entendent, sans date fixe.

Certaines parties de votre exposé m'ont donné l'impression que vous déplorez que le ministre ait repris ce qu'il vous avait lui-même donné; en même temps, vous dites que c'est une très bonne idée d'avoir un système robuste fondé sur les SGS et sur une présence très active et énergique de l'organisme de réglementation. Je suis de cet avis, car il semble que vous n'avez rien fait pendant cette dernière période où vous aviez pour mandat de mettre en oeuvre ce que vous qualifiez de système avant-gardiste axé sur le rendement. Ai-je raison?

M. Sam Barone: Vous me posez une question ou vous souhaitez que j'adhère à votre opinion?

L'hon. Joseph Volpe: Eh bien, vous savez quoi? Vous n'êtes peut-être pas obligé d'être d'accord avec moi.

Vous pouvez peut-être nous dire pourquoi, dans votre publication — et je traduis vos propos de l'anglais —, vous avez dit « En plus de devoir subir les contrecoups du ralentissement économique, l'aviation d'affaires était attaquée de toutes parts en raison des informations erronées circulant dans les médias. » Je suis d'accord avec vous sur ce point.

Vous écrivez ensuite: « À Ottawa, toutes sortes de nouvelles informations trompeuses ont parsemé le dialogue sur les politiques d'aviation, qui s'est transformé en esbroufe politique. » Est-ce que je rapporte correctement vos propos? Vous dites par après: « Sous prétexte d'accroître la sécurité aérienne au Canada, les forces politiques, influencées par les syndicats, se sont mobilisées et ont mené une campagne de peur en ce qui a trait à l'état des SGS et de la sécurité aérienne au Canada. »

Aujourd'hui, devant ce comité, vous déplorez que le ministre ait finalement accepté cet appel à la responsabilité en reprenant le contrôle des activités d'inspection qu'il vous avait confiées au préalable. Il l'a fait après avoir constaté — après que le Bureau de la sécurité des transports a constaté — que vous ne faisiez rien. Avez-vous été cité correctement?

• (0930)

M. Sam Barone: Merci pour cette question.

Pour ce qui est de déterminer si j'ai été ou non mal cité, je peux vous dire que je suis l'auteur de l'article en question. On me cite correctement; oui, c'est ce que j'ai écrit.

Pour ce qui est des SGS, lorsque vous dites que nous n'avons rien fait, je dirais, monsieur le président, que les SGS faisaient partie intégrante du mécanisme de délivrance de licences dont nous sommes devenus responsables; ce pouvoir nous a été délégué par le ministre en 2005, tandis qu'il a été visé par une exemption avant cette date. D'ailleurs, les certificats ne sont délivrés par notre organisme que si certaines exigences sont remplies, à savoir la tenue d'une vérification — ou plutôt, d'une vérification indépendante — et l'application d'un système de gestion de la sécurité jugé conforme.

Il n'est donc pas vrai de dire que nous n'avons rien fait et que Transports Canada n'exerçait aucune surveillance, puisque Transports Canada évaluait bel et bien nos activités pendant cette période, bien avant le BST...

L'hon. Joseph Volpe: Je vous demande pardon, monsieur Barone, mais Transports Canada évaluait les activités qu'il vous avait lui-même autorisé à mener. Chacun pense savoir quelles mesures vous avez mises en place, mais je vais vous poser la question: quels sont ces critères de rendement que vous avez établis?

Quelle formation vous ou vos membres ont-ils donnée aux employés en guise de préparation à la mise en oeuvre des SGS? Quels genres de mesures de responsabilisation avez-vous adoptées afin de mesurer le travail accompli par vos membres? Comment avez-vous rendu compte de vos activités à Transports Canada? Si elle existait, à quoi ressemblait la surveillance menée par Transports Canada à votre endroit? Pourquoi le ministère a-t-il pris cette décision cinq ans après vous avoir laissé le champ libre en disant « ces gens en sont à compromettre la notion de SGS, enlevons-leur leur certification »?

M. Sam Barone: Merci pour la question et pour le commentaire.

Du point de vue de l'élaboration des normes et...

L'hon. Joseph Volpe: Le commentaire fait ici partie du jeu. Vous êtes venu ici et avez présenté... [Note de la rédaction: difficultés techniques]. Nous voulons en apprendre sur les SGS et savoir s'ils fonctionnent. Vous vouliez prononcer de beaux discours, alors vous pouvez vous attendre à ce genre de commentaire.

M. Sam Barone: Merci, monsieur Volpe.

Du point de vue des SGS et de l'élaboration des normes, nous avons dû mettre sur pied un comité de surveillance des normes, dont faisaient partie des représentants de Transports Canada, de l'industrie

et de l'ACAA. Tous ensemble, ils ont établi ces normes, qui ont ensuite été intégrées au processus de certification, en plus d'autres mesures axées sur le rendement.

Art, voulez-vous en dire davantage sur ce processus?

L'hon. Joseph Volpe: Mais quels étaient ces critères? Quel genre de formation avez-vous offert à vos gens pour mettre en oeuvre le système de gestion de la sécurité? Quels types de formation et de suivi avez-vous jugés nécessaires? Je n'ai encore rien entendu à ce sujet.

M. Sam Barone: Art répondra à votre question, monsieur Volpe. Je crois que nous pouvons faire la lumière sur ces questions pour vous.

M. Art LaFlamme (conseiller spécial du président et chef des opérations, Association canadienne de l'aviation d'affaires): Merci. Je suis Art LaFlamme.

Monsieur Volpe, les employés de l'ACAA ont reçu une formation exhaustive liée au SGS et ont des antécédents en matière d'assurance de la qualité et dans l'industrie aérienne; ainsi, ils possèdent les connaissances et l'expertise nécessaires.

J'aimerais corriger une chose. Le règlement adopté en 2005 n'accordait pas à l'ACAA de pouvoirs en matière d'inspection. Il donnait à l'ACAA le pouvoir de délivrer des certificats aux exploitants membres qui respectaient une norme. Pour ce qui est des jalons...

L'hon. Joseph Volpe: Transports Canada vous témoignait sa confiance en vous autorisant à certifier que les Canadiens pouvaient utiliser votre équipement en toute sécurité. Voilà ce que cela signifiait. Le ministère a agi ainsi en pensant que vous alliez adopter un système qui préparerait rigoureusement vos membres et qui serait assorti de processus d'enquête, d'établissement de rapports et de suivi.

Lorsque vos mécaniciens ont examiné l'équipement et rempli leurs formulaires, où allaient ces formulaires ensuite et que faisiez-vous avec eux? Lorsque je dis « vous », je parle de vos membres...

M. Art LaFlamme: Monsieur Volpe...

L'hon. Joseph Volpe: Transports Canada a constaté que vous ne faisiez rien.

M. Art LaFlamme: L'ACAA n'exerçait aucun pouvoir en matière d'entretien. Ce pouvoir demeurait celui de Transports Canada. Par conséquent, l'entretien ne relève aucunement des pouvoirs de l'ACAA.

Pour ce qui est des jalons de mise en oeuvre du SGS, nous avons pris bonne note des préoccupations du BST, puis nous avons apporté des changements et en avons proposé d'autres pour apaiser ces préoccupations.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Je remercie les témoins de comparaître devant notre comité.

Mes premières questions s'adressent à MM. Barone et LaFlamme.

Votre association a déjà eu la chance de comparaître devant notre comité. Or votre position relativement à la surveillance a radicalement changé. Aujourd'hui, vous nous dites que Transports Canada doit assurer une surveillance robuste. Ce n'est pas ce que vous défendiez à l'époque. Le fait est que les gens du Bureau de la sécurité des transports ont jugé de façon très dure votre façon de gérer les systèmes de gestion de la sécurité. Ils ont comparu devant ce comité. J'espère que vous avez lu le compte rendu de cette comparution. En effet, dans le document qu'ils nous ont fourni, ils disent ceci:

Nous avons constaté que, si les exploitants d'avions commerciaux sont tenus de mettre en oeuvre des SGS par étapes [...], les exploitants d'avions d'affaires sont libres de le faire comme ils l'entendent sans qu'aucun délai ne soit fixé. Ceci signifie qu'un grand nombre d'exploitants, notamment l'exploitant dans l'accident survenu à Fox Harbour n'avaient pas de SGS entièrement fonctionnels.

Ils félicitent le gouvernement d'avoir pris la décision de retirer la surveillance à votre organisation pour la transférer directement à Transports Canada le 1^{er} avril 2011. Or je crois que c'était une bonne décision. À l'époque, notre crainte était que ça devienne de l'auto-réglementation. Nous n'étions pas d'accord. En tant que parti politique, le Bloc québécois s'est toujours opposé à ce que l'industrie fasse elle-même la réglementation relative à la sécurité des passagers. Évidemment, le constat du Bureau de la sécurité des transports est très dur envers votre organisme. Vous n'avez pas fait votre travail, et inévitablement, le fait que Transports Canada vous retire la surveillance pour l'assumer lui-même est à mon avis ce qui va permettre au système de gestion de la sécurité de progresser.

Cependant, cette décision ne va s'appliquer que le 1^{er} avril 2011. J'aimerais savoir ce qui me garantit que d'ici là, vos membres vont mettre en application un système de gestion de la sécurité efficace. Avez-vous pris des mesures pour garantir que d'ici le 1^{er} avril 2011, il n'y aura pas d'autres accidents au sujet desquels on vous accusera de ne pas avoir fait votre travail?

● (0935)

[Traduction]

M. Sam Barone: Merci pour cette question.

Tout d'abord, lorsque vous dites que nous avons changé notre fusil d'épaule, nous nous sommes parfaitement conformés aux cadres de réglementation du gouvernement, même avant que le ministre ne nous délègue ces pouvoirs en 2005. Nous avons toujours respecté les cadres de réglementation en matière de conformité, comme l'exigeaient notamment les responsabilités qui nous avaient été confiées en vertu de la réglementation.

Notre position a changé. Manifestement, les choses ont changé lorsque le ministre a annoncé qu'il rapatriait à Transports Canada ce cadre de réglementation. Nous allons bien entendu nous conformer à ce changement annoncé par le ministre des Transports. Sa décision nous a déçus mais, cela étant dit, nous allons nous y conformer. Nous travaillons en collaboration avec le ministère des Transports pour assurer une transition en douceur à bien des chapitres d'ici mars 2011.

Vous vous souviendrez peut-être que dans son annonce du 16 mars 2010, le ministre a déclaré que le ministère des Transports et son unité responsable de l'aviation civile exerceraient immédiatement une surveillance accrue de l'ACAA et de ses activités de certification. Par conséquent, nous nous conformerons autant que possible aux exigences de Transports Canada, autant dans le cadre des vérifications en présence de témoins que de l'examen de nos dossiers, ce que le ministère a toujours fait au cours des cinq ou six dernières années. Ils sont toujours venus dans nos bureaux pour examiner nos dossiers.

De même, comme je l'ai dit tout à l'heure au sujet de l'ensemble des normes qui ont été élaborées, le ministère a toujours pris part au processus et il n'a jamais été question d'« autoréglementation ». Notre industrie n'était pas autoréglementée.

Enfin, pour ce qui est des constatations du BST, nous ne sommes pas d'accord avec bon nombre d'entre elles, mais... Je n'en dirai pas plus à ce sujet.

Art, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Art LaFlamme: Monsieur le président, je voudrais simplement ajouter que nous prenons note des préoccupations exprimées par le Bureau de la sécurité des transports en ce qui a trait aux systèmes de gestion de la sécurité et à la façon dont ils ont été mis en oeuvre par l'ACAA. Dans le cadre de leur certification, les exploitants devaient faire l'objet d'une vérification et devaient avoir satisfait à la norme relative aux systèmes de gestion de la sécurité. Cependant, on remarque que —

● (0940)

[Français]

M. Mario Laframboise: Cependant, votre président M. Barone — excusez-moi, monsieur LaFlamme — nous dit qu'il n'est pas d'accord sur la constatation du Bureau de la sécurité des transports. Vous êtes comme un chien qui court après sa queue: vous ne réussirez jamais. Donc, je comprends très bien que le ministre avait raison de prendre la décision qu'il a prise.

Ma prochaine question s'adresse à M. Mignault. Dans votre constat aujourd'hui, vous nous dites qu'il faut une prise en charge, qu'il faut clairement instaurer un système, que personne dans l'industrie aérienne ne prétend que la fonction de vérification est redondante. Cependant, il y a eu des associations de pilotes qui sont venus devant le comité nous dire qu'elles n'avaient finalement pas besoin d'inspection. À l'époque, quand on en a discuté, elles disaient qu'elles étaient capables d'évaluer leurs qualifications et qu'elles n'avaient pas besoin de surveillance. Bref, ça change et j'en suis content.

La seule réserve, monsieur Mignault, concerne les TCA, qui ont 15 000 membres qui travaillent dans votre industrie. Lorsqu'ils ont comparus devant notre comité — j'espère que vous avez pris connaissance de leurs témoignages, sinon je vous encourage à les lire — ils nous ont dit que le plus gros problème actuel est la dénonciation. Le système de gestion de sécurité est basé sur le fait que les employés puissent rapporter les problèmes à la direction. Or, ce qu'ils constatent, c'est que des employés qui décident de faire des dénonciations subissent des représailles, et il n'y a pas de suivi des dénonciations.

D'après ce que j'ai compris, vous êtes le grand responsable de la sécurité chez Air Transat. Pouvez-vous me garantir qu'à Air Transat, il n'y a pas de représailles contre les employés? Je vous dirais que les employés vont vous écouter, si jamais il y en a. On nous demande une nouvelle loi, semblable à la loi américaine: on veut que les employés soient mieux protégés lorsqu'ils font des dénonciations.

Pouvez-vous me garantir qu'à Air Transat — qui est une entreprise que j'apprécie beaucoup personnellement —, il n'y a pas de représailles envers les employés qui font des dénonciations?

Capt Jacques Mignault: Merci, monsieur Laframboise. Au sujet de la première partie de votre question concernant la surveillance, l'ensemble des membres du CNLA est tout à fait d'accord sur la nécessité d'appliquer une certaine surveillance. Nous n'avons jamais prétendu qu'avec la venue des SGS, nous n'aurions plus besoin de cette surveillance. Je pense que le cadre du SGS nous mène à être très transparents relativement à la surveillance de Transports Canada pour leur démontrer le sérieux des enquêtes que nous faisons sur les incidents qui nous sont rapportés. Nous sommes donc tout à fait conscients que cet élément de surveillance doit continuer, et nous sommes tout à fait d'accord pour y participer activement.

En ce qui concerne la deuxième partie de votre question, si vous me permettez, je ne répondrai pas au nom d'Air Transat parce que je suis ici à titre de représentant du CNLA. Ce que je vais tout de même vous dire s'applique à tous les membres de l'association.

Nous avons tous le même système en place. C'est un système de rapport dans un cadre non punitif. Nous encourageons les gens à nous faire part des situations qui se produisent au sein d'une entreprise. Ce cadre non punitif a été étendu à l'ensemble de l'entreprise.

Cela dit, il est certain que la mise en place de tout nouveau système, comme je l'ai mentionné dans ma présentation, implique un changement de culture. Ce n'est pas quelque chose qui se produit en quelques semaines ou quelques mois voire une année. C'est un long processus, et les mentalités et les attitudes doivent changer. Je pense qu'il faut reconnaître, quand on considère ces critiques, que la volonté est là et qu'il y a des progrès qui se font continuellement dans ce domaine.

M. Mario Laframboise: Donc, ce que je dois comprendre, c'est...

Le président: Merci, monsieur Laframboise.

[Traduction]

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être ici aujourd'hui.

Monsieur Barone, je crois que vos commentaires à l'égard du processus qui a été suivi — compte tenu duquel vous vous trouvez ici devant nous aujourd'hui — sont erronés. Il est clair que nous nous préoccupons de la sécurité aérienne; c'est l'élément moteur. Vous savez, j'ai soulevé ces questions au cours des deux dernières années dans le cadre de forums que nous avons organisés sur la sécurité aérienne; je suis certain que vous auriez pu assister à ces forums si vous l'aviez voulu.

Le gouvernement tient un tout autre langage. L'année dernière, le ministre d'État aux Transports m'a demandé à la Chambre de présenter mes excuses pour avoir parlé de la sécurité aérienne et pour avoir soulevé des questions relatives à la sécurité aérienne. Depuis, on remarque que le gouvernement tient un autre langage. Les preuves sont claires.

Acceptez-vous les constatations et les conclusions formulées par le Bureau de la sécurité des transports à la suite de ses deux enquêtes sur les écrasements à Fox Harbour et à Wainwright? Êtes-vous d'accord avec ces conclusions?

• (0945)

M. Sam Barone: Nous ne sommes pas d'accord avec toutes les conclusions, monsieur Bevington.

Nous allons veiller à ce que les recommandations en matière de sécurité soient communiquées au ministre des Transports, parce que

c'est d'abord et avant tout la sécurité aérienne qui nous intéresse. Nous voulons que la sécurité soit maintenue. Mais certaines des constatations faites par le BST concernant ces deux accidents ne sont peut-être pas aussi justes qu'elles auraient dû l'être.

M. Dennis Bevington: Si on examine l'expérience réalisée par l'ACAA, il y avait auparavant 16 inspecteurs du gouvernement chargés de surveiller les activités de l'association. Vous représentez quelque 900 avions. Cela représente combien d'entreprises?

M. Sam Barone: Pour être précis, nous comptons en fait 515 aéronefs certifiés. Il est vrai que l'ensemble du secteur d'aviation d'affaires compte environ 900 aéronefs, mais ce sont des appareils commerciaux.

M. Dennis Bevington: Je vous ai demandé combien d'entreprises vous représentez.

M. Sam Barone: Environ 400.

M. Dennis Bevington: Quatre cents entreprises? Donc, essentiellement, vous avez maintenant trois employés qui s'occupent de la vérification des activités de l'ACAA; nous sommes passés de 16 inspecteurs du gouvernement à trois employés. Puis vous aviez 14 vérificateurs privés qui étaient embauchés par les entreprises pour assurer le travail de vérification...

Une voix: C'est exact.

M. Dennis Bevington: Pour 400 entreprises par année? Est-ce exact?

M. Sam Barone: Nous ne procédons pas à la vérification de 400 entreprises. Ce sont les exploitants qui... Par exemple, nous ne procédons pas à la vérification de l'entreprise XYZ. Nous effectuons la vérification de leurs services en vol et nous certifions leurs aéronefs, et selon...

M. Dennis Bevington: Mais votre association regroupe 400 organisations différentes qui font voler des avions?

Une voix: Non. C'est moins que ça.

M. Sam Barone: Certaines de ces entreprises sont des membres associés, et certaines entreprises confient leurs vols à des entreprises de gestion de l'extérieur, donc c'est moins que ça.

M. Dennis Bevington: Alors l'un des principaux objectifs des systèmes de gestion de la sécurité était de réduire les coûts pour vous et pour Transports Canada. N'est-ce pas le cas pour votre industrie?

M. Sam Barone: L'objectif initial du cadre des SMS, lorsque les premières discussions ont eu lieu au début de l'an 2000, était... En raison de la fiche du secteur de l'aviation d'affaires en matière de sécurité, on cherchait à mettre en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité, à reconnaître le fait que c'était un secteur sûr, et les ressources provenant du gouvernement à l'époque devaient servir à atténuer les risques dans d'autres secteurs de la sécurité aérienne.

M. Dennis Bevington: Mais vous avez dit que les objectifs de la sécurité aérienne... ou de la campagne que nous menons actuellement, étaient de favoriser l'adhésion syndicale et une augmentation des salaires et des avantages sociaux. Depuis que les SGS sont en place, il semble y avoir eu beaucoup de diminutions. Quel en est le résultat?

Je vais maintenant m'adresser au Conseil national des lignes aériennes du Canada. À votre avis, quelle était la position du Canada en matière de sécurité aérienne avant la mise en oeuvre des SGS?

M. Bernie Adamache: Inférieure à ce qu'elle ne le serait aujourd'hui, monsieur.

M. Dennis Bevington: Quelle était la position du Canada au sein de la communauté internationale compte tenu de son bilan en matière de sécurité?

M. Bernie Adamache: Je suis désolé, mais comme je ne dispose pas de renseignements concrets sur le taux d'accidents, je ne sais pas ce que je pourrais...

M. Dennis Bevington: Vous n'êtes donc pas en mesure de comparer ce que nous avions avant et ce que nous avons maintenant? Ne reconnaît-on pas de façon générale que nous avons depuis de nombreuses années un bon bilan en matière de sécurité aérienne au Canada...

• (0950)

M. Bernie Adamache: Je le crois. Oui, monsieur.

M. Dennis Bevington: ... et qu'il y a toujours eu une culture axée sur la sécurité au sein des organisations? N'est-ce pas exact?

M. Bernie Adamache: C'est exact, à condition de préciser que cette culture ne s'est probablement pas imprégnée dans toutes les couches de l'organisation. Par exemple, les programmes de déclaration volontaire n'entraînant pas de mesures disciplinaires ont été beaucoup utilisés dans le monde des opérations aériennes, mais pas vraiment dans le domaine de la maintenance, et c'est la raison pour laquelle la maintenance a de la difficulté au regard de la mise en oeuvre.

Par contre, l'assurance de la qualité était très solide dans le domaine de la maintenance. Maintenant, elle prend de plus en plus de place dans le reste de l'organisation conformément aux exigences du cadre des SGS.

M. Dennis Bevington: Vous pensez donc que la supervision et la surveillance continue revêtent une grande importance à l'heure actuelle.

M. Bernie Adamache: Tout à fait — nous sommes en faveur d'une surveillance.

M. Dennis Bevington: Alors le nombre de vols a augmenté au Canada au cours de la dernière décennie, n'est-ce pas? À votre avis, les affaires ont-elles augmenté?

M. Bernie Adamache: Je ne sais pas si je me sentirais à l'aise de dire cela, compte tenu de ce qui s'est passé dans l'industrie au cours des dernières années. Michel serait peut-être mieux placé...

M. Dennis Bevington: Mais le nombre d'inspecteurs a diminué au cours de la dernière décennie. Le nombre d'inspecteurs à Transports Canada a chuté. Vous avez dit que les risques en matière de sécurité s'étaient stabilisés. Est-ce exact? Le taux d'accidents n'a pas continué de diminuer depuis 2005. Les risques en matière de sécurité se sont stabilisés.

M. Bernie Adamache: On reconnaît de façon générale dans l'industrie de l'aviation que la tendance à la baisse du taux d'accidents s'est stabilisée simplement parce que nous sommes sur le point d'atteindre un niveau de rendement décroissant au titre des politiques et des procédures actuelles. Nous avons besoin d'un changement énorme pour faire évoluer cette tendance et, à notre avis, le cadre des SGS pourrait permettre ce changement.

M. Dennis Bevington: Maintenant, est-ce que vous représentez...

Le président: Je dois vous...

M. Dennis Bevington: Puis-je poser une autre question, monsieur le président?

Le président: Je suis désolé, mais vous avez déjà utilisé plus que le temps qui vous était alloué.

Madame Brown.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à tous d'être ici ce matin.

La sécurité aérienne est un sujet qui me tient beaucoup à coeur. J'ai perdu un frère dans un accident d'avion causé par la désuétude du matériel et une erreur du pilote; je prends donc la chose très au sérieux et je vous remercie d'être ici.

En vue de la réunion d'aujourd'hui, j'ai fait quelques recherches. Je suis allée sur Google et j'ai cherché à savoir ce qui se faisait au Canada dans le domaine de la sécurité aérienne; ma recherche a été extrêmement fructueuse. Il est donc évident que nous prêtons une attention considérable à ce dossier, et nous en avons fait une priorité, parce que pour notre gouvernement, la sécurité des Canadiens est une priorité.

Par exemple, j'ai consulté le site Web de Transports Canada. On y trouve toute une gamme de tests, si je puis dire, intitulés « Pour tester votre culture de la sécurité », qui vous permettent d'évaluer votre propre culture de la sécurité. J'ai ensuite pris connaissance des recommandations formulées par le Bureau de la sécurité des transports, et j'ai constaté qu'un très grand nombre de recommandations ont été mises en oeuvre.

Pouvez-vous me dire tout d'abord comment vous vous y prenez pour faire votre propre vérification? Quels éléments utilisez-vous? Ma question s'adresse à vous deux. Que pouvez-vous nous dire à ce sujet?

Pouvez-vous tous les deux nous parler du Canada et de notre bilan en matière de sécurité au regard des normes internationales? J'ai jeté un coup d'oeil à l'évaluation de la sécurité de l'aviation internationale, et je pense que nous nous débrouillons plutôt bien. Pouvez-vous nous en parler? Je m'adresse à vous deux.

M. Art LaFlamme: Merci, madame Brown.

Si je me fie à mon expérience et aux données actuelles, je suis d'accord pour dire que le Canada affiche un excellent bilan en matière de sécurité, plus particulièrement en ce qui a trait aux aspects internationaux.

Pour ce qui est de la vérification, la façon dont nous procédions dans le cadre du programme de certificat d'exploitation privée, c'est que les exploitants devaient avoir leur système de gestion de la sécurité et le faire vérifier par un vérificateur autorisé indépendant de l'ACAA. L'ACAA disposait de programmes complets de formation et d'assurance de la qualité relativement à ces vérificateurs; elle avait des réunions mensuelles par téléconférence et effectuait un suivi pendant les vérifications pour s'assurer que les vérificateurs faisaient bien leur travail. C'était la façon de faire de l'ACAA.

Bien sûr, comme pour n'importe quel programme, on peut améliorer la situation; d'ailleurs, des améliorations étaient sur le point d'être apportées au processus.

Capt Michel Chiasson: Je ne peux pas me prononcer sur les statistiques que vous avez obtenues au moyen de Google. Ce que je peux vous dire, c'est que tous les transporteurs canadiens sont très fiers de notre bilan en matière de sécurité; je parle ici au nom de tous les transporteurs, et non pas au nom de seulement quatre membres du Conseil national des lignes aériennes du Canada.

Statistiquement, quand je siège à des conseils internationaux, nous classons au premier rang, sinon tout près du premier rang. Je pense qu'à un moment donné c'est l'Australie qui occupait le premier rang, mais le Canada peut être fier de son bilan, de ce que nous avons fait, de ce que nous avons accompli et du niveau de sécurité que nous offrons à nos passagers. Je dis cela sans me fonder sur les statistiques que l'on trouve sur Google.

Pour ce qui est de la culture de sécurité, nous avons constaté une évolution considérable au cours des quatre ou cinq dernières années. En tant que membre des opérations aériennes, nous avons toujours été dans le monde de la conformité réglementaire; la culture de sécurité s'est donc développée au sein du groupe des opérations aériennes parce que nous devons suivre les règlements.

Cette culture, comme l'a mentionné mon collègue Jacques, s'est étendue, pas toujours aussi rapidement que nous ne l'aurions souhaité, mais elle s'est étendue. Il faut beaucoup de temps pour sensibiliser les gens. Il y a cinq ans, on considérait que les employés de bureau n'avaient aucune incidence sur la sécurité. Aujourd'hui, la culture considère que chaque personne au sein d'une organisation a une incidence sur la sécurité compte tenu de ses tâches et de la façon dont elle les exécute. Je pense que nous avons pris la bonne voie, mais il faut beaucoup de temps pour sensibiliser les gens; c'est la raison pour laquelle nous travaillons en collaboration pour promouvoir cette culture.

Dans le monde des opérations aériennes, il y a toujours eu un groupe qu'on appelait le groupe de la « sécurité des vols », qui recevait des rapports confidentiels sur toutes les questions touchant la sécurité. Cette culture a changé. Il n'est plus question de sécurité des vols; on parle maintenant de sécurité de l'organisation. Autrement dit, nous avons retiré le mot « vols » parce qu'il ne s'agit pas d'un outil exclusif aux opérations aériennes; c'est un outil utilisé dans l'ensemble de l'organisation.

À mon avis, le visage de la sécurité, la façon dont nous la comprenons et la façon dont nous en faisons la promotion ont énormément changé, et les employés savent maintenant qu'ils ont une responsabilité à tous les niveaux. C'est vrai, les gens ont besoin d'un certain temps pour comprendre en quoi leur rôle touche la sécurité de l'organisation.

• (0955)

Mme Lois Brown: Je comprends ce que vous dites. J'ai travaillé pendant un certain temps dans le domaine de la gestion des limitations fonctionnelles. Le changement d'une culture est un long processus. C'est un processus de sensibilisation.

Je vais laisser le reste de mon temps de parole à M. Watson.

Le président: Vous avez une minute et demie.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Le transfert des fonctions de certification à l'ACAA s'est terminé en 2005. Est-ce exact?

M. Sam Barone: C'est exact.

M. Jeff Watson: Donc la décision de transférer les responsabilités et l'amorce de ce transfert ont eu lieu en 2003. C'est ça?

M. Sam Barone: C'était en 2002. En fait, les discussions ont eu lieu et on a procédé à des études de faisabilité.

M. Jeff Watson: Je soupçonne que M. Volpe est dans tous ses états parce qu'il regrette la décision que son propre parti a prise à cet égard.

J'aimerais tout d'abord mettre de l'ordre dans les témoignages que j'ai entendus aujourd'hui.

Monsieur LaFlamme, je crois que vous avez dit que des changements avaient eu lieu à la suite des conclusions et des recommandations du Bureau de la sécurité des transports. Ces changements ont-ils été mis en oeuvre? A-t-on proposé de les mettre en oeuvre? Ou est-ce un mélange des deux? Je n'ai pas très bien saisi.

M. Art LaFlamme: Pour être exact, il y a un changement qui a été apporté. Il s'agit d'une modification à nos normes. D'autres changements ont été proposés, et pas seulement dans les secteurs problématiques relevés par le bureau de la sécurité, mais à partir d'un examen complet du programme qui nous a permis de constater que certaines améliorations pouvaient être apportées. Notre comité des normes procédait à des consultations au sujet de ces propositions, selon le processus qui a été décrit, mais à la suite de la décision du ministre, il a fallu les suspendre.

M. Jeff Watson: Quels changements ont été apportés à vos normes? Pouvez-vous nous donner une réponse précise à ce sujet?

M. Art LaFlamme: Oui. En ce qui touche les préoccupations du bureau de la sécurité concernant l'étape des systèmes de gestion de la sécurité, un exploitant ayant fait l'objet de la vérification initiale devra subir une seconde vérification un an plus tard, avant de pouvoir exercer ses activités sur une plus longue période. En ce qui concerne les changements proposés relativement aux niveaux des SGS, nous avons un système à trois niveaux, le premier niveau correspondant au respect des normes de base, le deuxième niveau, à un système efficace, et le troisième, à un système offrant un rendement supérieur. Tous les exploitants étaient tenus de satisfaire aux exigences du deuxième niveau dans un délai de trois ans, à défaut de quoi une suspension leur aurait été infligée.

Le président: Merci, monsieur Watson.

J'ai consulté les membres et il semble qu'il ne nous reste plus de temps.

Seriez-vous disposés à rester 15 minutes de plus si nous vous le demandions? Cela vous serait-il possible?

M. Sam Barone: Oui, monsieur le président.

Le président: Vous seriez d'accord? Je sais que toutes les personnes ici présentes ont un agenda chargé.

C'est bon. Nous allons procéder à un autre tour de questions de cinq minutes.

Madame Crombie.

Mme Bonnie Crombie (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur Mignault, comment définiriez-vous les SGS?

• (1000)

M. Dennis Bevington: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Notre ordre du jour n'indique-t-il pas... [Note de la rédaction: inaudible].

Le président: Si je l'ai modifié, c'est uniquement parce qu'initialement, deux témoins devaient comparaître, mais que l'un d'eux s'est décommandé ce matin. J'ai pensé que, puisque nous avions commencé avec quelques minutes de retard, il serait juste de permettre à ces messieurs de répondre à quelques questions.

M. Dennis Bevington: D'accord. Alors nous allons passer au prochain tour...?

Le président: Oui. Nous allons commencer avec le nouveau témoin.

M. Dennis Bevington: À quelle heure?

Le président: Il y aura trois tours de questions de cinq minutes chacun.

Revenons à la question de Mme Crombie.

Capt Jacques Mignault: C'est une vaste question mais je vais tenter d'y répondre aussi brièvement que possible. Selon moi, le SGS désigne en fait, au sein d'une organisation, une manière officielle de traiter les questions de sécurité et, comme on l'a dit plus tôt, de faire participer à ce processus chacun des employés d'une compagnie et chacun de ses différents services. Les SGS font que les compagnies aériennes mettent l'accent sur la sécurité dans toutes les activités qu'elles peuvent entreprendre. En d'autres mots...

Mme Bonnie Crombie: Je vous remercie.

Comment a-t-on procédé pour la mise en oeuvre? Quelle formation a été donnée? Combien de temps dure la formation des employés?

Capt Jacques Mignault: Pour ce qui est de la mise en oeuvre, nous avons mis en place un système de déclaration officielle axé sur une approche non punitive, pour inciter les gens à signaler toutes les préoccupations qu'ils pourraient avoir en ce qui concerne la sécurité.

Nous avons un processus officiel d'évaluation du risque, qui permet d'évaluer l'incidence de toute nouvelle initiative mise en oeuvre au sein de la compagnie — par exemple, en ce qui concerne la création de nouvelles routes ou l'ajout de nouvelles destinations.

En ce qui concerne la formation, nous avons adopté, pour chacun des différents groupes, une procédure officielle pour expliquer la notion de SGS, et nous mettons en particulier l'accent sur la manière de signaler des événements et sur le processus d'analyse et d'enquête internes.

Mme Bonnie Crombie: Alors, comment la certification est-elle obtenue, et où se situe la responsabilisation dans ce système?

Capt Jacques Mignault: Les employés sont responsables à tous les niveaux de l'entreprise. Chacun de nos employés est responsable de signaler toute préoccupation relative à la sécurité.

En tant que gestionnaire du système de sécurité, je n'assume pas toute la responsabilité en matière de sécurité. Chacun des gestionnaires principaux, les gestionnaires des opérations, le gestionnaire de la maintenance et même le PDG sont responsables de la sécurité...

Mme Bonnie Crombie: C'est bon. Merci. Je dois aller rapidement moi aussi.

Dans ces conditions, comment l'information est-elle recueillie, et comment est-elle transmise à Transports Canada? Comment le ministère des Transports vous surveille-t-il? Y a-t-il des mesures fondées sur le rendement?

Capt Michel Chiasson: Chacune de nos sociétés possède des bases de données. Tous les rapports y sont versés et sont classés dans différentes catégories.

Transports Canada peut demander à n'importe quel moment de consulter ces rapports, et les gens du ministère le font assez souvent. Ils viennent consulter des rapports de manière ponctuelle. S'ils ont entendu parlé d'un rapport, ou qu'ils veulent en consulter un, ils se rendent sur les lieux et l'examinent.

Nous avons donné de la formation à nos employés et nous continuons de la faire parce qu'une partie de... Vous avez posé une question sur la responsabilisation. À titre de gestionnaire des opérations, j'ai dû montrer à des représentants de Transports Canada,

quand ils sont venus faire des vérifications, que nos employés étaient en mesure de remplir des rapports; je leur ai montré où ils pouvaient le trouver sur le site Web de la société, et de quelle manière les rapports étaient remplis. Ils ont ensuite réalisé des entrevues avec des pilotes, des agents de bord et différents employés choisis au hasard. Ils leur ont demandé s'ils comprenaient le processus du SGS, s'ils savaient comment remplir un rapport et, dans la négative, auprès de qui ils s'informerait à ce sujet.

Tout cela a été vérifié à deux reprises. Tandis que nous donnions de la formation à nos employés sur le processus, celui-ci est devenu plus exhaustif. C'est dans cela que réside la responsabilisation, et les vérifications ponctuelles se poursuivent.

Mme Bonnie Crombie: Merci. Je crois qu'il ne me reste qu'une minute.

Monsieur Barone, vous avez dit que vous avez été déçu que le ministre décide que ce seraient les ministères qui assureraient la surveillance et la certification des exploitants commerciaux. Pourquoi le ministre a-t-il estimé que cette décision était nécessaire? C'est une décision qui semble très radicale, alors pourriez-vous nous expliquer ce qui s'est passé?

M. Sam Barone: Je ne peux pas vous dire ce qui s'est passé, car le ministre a pris cette décision en se fondant sur des conseils et sur certaines circonstances, et qu'en vertu de Loi sur l'aéronautique, le ministre a le droit...

Mme Bonnie Crombie: Je veux bien, mais il y avait sûrement d'autres raisons que des circonstances. Il devait y avoir des raisons concrètes et précises à l'origine de cette décision. Alors quelles étaient-elles?

M. Sam Barone: Je ne peux pas répondre à cette question. Je n'ai pas été mis au courant des détails du processus décisionnel qui a conduit le ministre à prendre cette décision.

Mme Bonnie Crombie: Nous avons dit qu'il y avait environ 400 compagnies, 14 inspecteurs du secteur privé et 3 employés. Dans le meilleur des mondes, combien d'inspecteurs et de vérificateurs faudrait-il?

M. Sam Barone: Je ne pourrais que spéculer sur cette question. Ce que nous savons, c'est que nous avons mis en place un système qui fonctionne, et à notre sens, nous exerçons également une supervision efficace.

Alors pour ce qui est des chiffres, maintenant que ces questions relèvent de Transports Canada, c'est au ministère qu'il appartient de définir ses propres besoins organisationnels ainsi que les ressources nécessaires à l'exécution de ce mandat.

● (1005)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Je vais revenir à vous, monsieur Mignault, parce que je n'ai pas eu le temps de terminer mon intervention tout à l'heure.

Je suis conscient que vous défendez aujourd'hui le système d'inspection, mais je vous rappelle que dans le cadre de la mise en oeuvre du système de gestion de la sécurité, au moment où ce comité remettait en question le fait que le gouvernement réduisait le nombre d'inspecteurs, personne de l'industrie n'est venu défendre les pilotes inspecteurs ou les inspecteurs de Transports Canada. Soit, mais quand on veut un service de surveillance, on doit fournir le personnel requis et le budget. Il faut aussi que les pilotes inspecteurs et les inspecteurs reçoivent de la formation sur la nouvelle technologie.

J'espère qu'aujourd'hui vous allez être d'accord pour dire que les pilotes inspecteurs et les inspecteurs devront être en nombre suffisant et que le budget va devoir permettre de composer avec toutes les nouvelles technologies. Seriez-vous favorable à cette recommandation?

Capt Jacques Mignault: Monsieur Laframboise, je ne suis pas bien placé pour juger du nombre d'inspecteurs requis, mais je peux vous dire que les tâches de surveillance et d'inspection de Transports Canada demeurent nécessaires. La nature de ces inspections ou de cette surveillance doit s'adapter à l'évolution de ce nouveau système. En d'autres mots, on regarde comment le système fonctionne plutôt que de vérifier uniquement un vol dans le cadre d'une inspection. On arrive à faire des combinaisons de surveillance. Je dis qu'il faut s'adapter à cette nouvelle situation et adapter notre surveillance.

M. Mario Laframboise: Encore une fois, du bout des lèvres, on dit qu'on est conscient qu'il faut un équilibre et des vérifications spontanées pour s'assurer que...

Capt Jacques Mignault: Tout à fait.

M. Mario Laframboise: D'accord. C'était cet aspect qui n'était pas clair il y a quatre ans. Les choses évoluent et c'est tant mieux. Le gouvernement, il faut en convenir, a compris que nous devions nous assurer que le nombre d'inspecteurs et le budget étaient suffisants. L'OACI a fait la même recommandation. Les systèmes de gestion de la sécurité ont été mis en oeuvre après septembre 2001 pour rassurer la population. C'était un ajout à ce qui se faisait. Le problème est entre autres que l'ancien gouvernement a pensé pouvoir faire des économies du côté du système d'inspection, mais ce n'était pas la voie à suivre. En effet, il faut ajouter un niveau de surveillance plus important et responsabiliser l'entreprise.

Par ailleurs, vous m'avez dit plus tôt, concernant ce qu'ont avancé les gens des TCA, qu'il y avait encore des représailles. Vous avez dit que ce système évoluait et qu'il fallait changer les mentalités. Autrement dit, il est possible qu'il y ait eu des représailles, mais dans l'industrie, vous tentez de changer les choses de façon à ce que les dénonciations volontaires fassent partie de la culture et que ce soit bien entretenu. Le problème auquel je fais face, en tant qu' élu, est qu'on nous parle de la nécessité d'appliquer une loi comme celle des États-Unis pour protéger ces gens-là, une loi un peu plus contraignante.

Capt Jacques Mignault: D'après mon expérience, le cadre qui entoure toute la mise en oeuvre du SGS, qui est non punitif, est suffisamment robuste pour faire face à d'éventuelles situations de conflit où le processus normal des enquêtes auquel vous faites allusion pourrait ne pas être suivi. Je ne peux pas commenter des cas particuliers que je ne connais pas, mais je peux vous dire que présentement, les outils sont en place pour assurer la confidentialité et...

M. Mario Laframboise: Le problème, monsieur Mignault, est que vous représentez toutes les entreprises. Vous savez que ce sont des cycles économiques. On a vu des entreprises, dont des voyagistes, fermer leurs portes dernièrement. C'est possible qu'il y

ait certaines représailles dans des entreprises qui vont plus mal, mais il nous faut nous assurer que le passager ne subit pas de tort à cause de cela et c'est notre objectif. Vous avez probablement le même.

Capt Jacques Mignault: J'aimerais faire un commentaire pour conclure. Tout ce système est basé sur la confiance. Il est important qu'on l'établisse à l'intérieur de l'entreprise. C'est pourquoi mon mandat, à titre de gestionnaire de la sécurité, est vraiment de m'assurer qu'on maintient ce cadre de confidentialité et de confiance qui fait qu'on peut amener les gens à nous faire part de leurs préoccupations. Je peux vous assurer que c'est dans l'esprit des SGS.

• (1010)

Le président: Merci.

[Traduction]

Monsieur Richards.

M. Blake Richards (Wild Rose, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à tous d'être présent aujourd'hui. Je suis sûr qu'à l'exemple de Transports Canada et de tous les membres du gouvernement, chacun d'entre vous a à coeur l'amélioration continue de la sécurité aérienne.

Parmi les témoignages des représentants de Transports Canada qui ont comparu devant nous le mois dernier, je me rappelle en particulier celui de Marc Grégoire, le sous-ministre adjoint, qui nous a parlé de la grande importance que le ministère accorde à son rôle de surveillance. Je crois qu'il a mentionné que les trois-quarts du budget du ministère sont alloués à la sécurité et à la surveillance. Il a en outre indiqué que Transports Canada est considéré, comme l'a dit M. Barone de l'ACAA dans ses déclarations préliminaires, comme un chef de file mondial dans le domaine des systèmes de gestion de la sécurité.

Lors de la comparution des représentants du ministère, M. Grégoire lui-même a indiqué que le monde entier était tourné vers le Canada, en ce qui concerne la question des SGS, et que d'autres pays s'inspiraient de notre système. Et il a mentionné qu'incidemment, m'a-t-il semblé, une des choses les plus intéressantes parmi les arguments qu'il a présenté à l'appui de ces déclarations ce jour-là. Il a dit que le taux d'accident du Canada en 2008, soit 5,7 accidents par 100 000 heures de vol, est notre taux le plus bas des dix dernières années.

Nous savons que notre manière d'améliorer ce que nous faisons est de savoir ce que nous faisons bien et ce que nous faisons correctement, et de faire fond sur ces choses et d'essayer de les améliorer. Ma question s'adresse à quiconque d'entre vous qui souhaiteraient y répondre, ou à tout ceux qui voudraient le faire. Si le taux d'accident diminue, comment cela s'explique-t-il, à votre avis, et comment pourrions-nous prendre appui sur cette base pour nous améliorer?

M. Sam Barone: Merci, monsieur le président.

Monsieur Richards, la présence du SGS ne signifie pas que toute surveillance est supprimée. C'est une précaution supplémentaire. Il s'agit de faire la promotion d'une culture organisationnelle à tous les niveaux de l'entreprise — non seulement au niveau opérationnel, mais auprès des cadres des niveaux les plus élevés, de manière stratégique, et aux niveaux de la direction générale, pour garantir que... Mais je dois préciser qu'on ne peut pas s'endormir sur le rôle; c'est une amélioration continue que l'on vise. Par ailleurs, ce n'est pas seulement à ce que nous savons que nous accordons de l'importance, mais également à ce que nous ne savons pas, et il faut s'efforcer de gérer ces risques en tout temps.

Il est certain que nous sommes fiers de nos résultats en matière de sécurité, mais nous estimons qu'un seul accident est déjà un accident de trop. Nous sommes persuadés que le SGS constitue un facteur de succès, car il a fait en sorte que la responsabilité de la sécurité aérienne ne relève plus exclusivement du niveau opérationnel, mais bien de l'ensemble de l'organisation.

M. Blake Richards: Je vous remercie.

Je suis certainement d'accord avec vous quand vous dites qu'un seul accident est un accident de trop et que nous devons toujours en faire plus. J'estime que nous abattons beaucoup de travail, au sein de l'industrie et à Transports Canada, mais nous pouvons toujours en faire davantage pour garantir la sécurité.

J'apprécie le fait que vous soyez ici aujourd'hui.

Quelqu'un de l'autre organisation souhaite-t-il ajouter quelque chose?

Capt Michel Chiasson: Je crois que nous pouvons être très fiers du taux actuel, mais même si ce taux s'établissait à zéro par 100 000 heures, cela ne signifierait pas que nous pourrions relâcher notre vigilance. Nous devrions poursuivre nos efforts en matière de sécurité, parce que nous devons faire preuve d'une vigilance de tous les instants. Nous ne pourrions jamais nous reposer sur nos lauriers. Nous ne pouvons rien faire d'autre que nous améliorer. Je suis d'accord avec mes collègues qui affirment que le moindre accident n'est pas acceptable. On peut se féliciter d'un taux nul, mais cette statistique ne signifie pas qu'on peut relâcher nos efforts.

M. Bernie Adamache: Je voudrais simplement ajouter quelques mots. Vous avez demandé pourquoi nous faisons figure de chef de file dans ce domaine. Je crois que c'est parce qu'au Canada, nous avons permis aux compagnies, ou nous leur avons demandé, de mener des enquêtes internes, dans une proportion qui est probablement largement supérieure à ce qui s'est fait dans n'importe quel autre pays jusqu'à présent. C'est cette approche qui nous a menés à un point où nos employés eux-mêmes... Par exemple, même un agent de service qui aperçoit quelque chose sur le plancher d'un hangar qu'il nettoie va ramasser l'objet en question, car il sait que cet objet pourrait causer un accident s'il le laissait là. Je crois que c'est le leadership dont nous avons fait preuve à cet égard qui nous a menés là où nous sommes.

Le président: Merci beaucoup.

En tant que propriétaire d'une petite entreprise, je sais combien il est difficile de changer d'orientation au sein d'une entreprise. On serait porté à croire que ça devrait être plus facile dans une petite entreprise. Je connais chacun de mes employés personnellement mais, lorsque nous avons apporté des changements à notre culture organisationnelle, le processus a souvent été très long, et coûteux en temps. Je crois pouvoir dire que je suis moi-même aux prises avec certains défis que vous devez relever pour mettre en oeuvre des changements de cette nature.

Je vous souhaite du succès dans vos démarches futures, et je vous remercie beaucoup d'avoir été présents aujourd'hui.

Nous allons faire une courte pause de deux minutes pendant que nos prochains invités prennent place.

Bonne journée!

- _____ (Pause) _____
-
- (1020)

Le président: Nous allons reprendre nos travaux.

Nous accueillons maintenant M. Daniel Slunder, président national de l'Association des pilotes fédéraux du Canada. Il connaît le fonctionnement du comité, alors je lui cède immédiatement la parole.

M. Daniel Slunder (président national, Association des pilotes fédéraux du Canada): Merci, monsieur le président.

Bonjour, je m'appelle Daniel Slunder. Je suis président national de l'Association des pilotes fédéraux du Canada. Je suis ici pour faire le point sur la situation du Système de gestion de la sécurité (SGS) du point de vue des professionnels du bureau d'inspection des pilotes brevetés — qui effectuaient autrefois des inspections, des vérifications et des mesures d'exécution, mais qui sont aujourd'hui surtout occupés à remplir la documentation associée aux examens et validations de programmes du SGS.

Lors de ma dernière comparution devant votre comité, j'ai présenté les conséquences découlant de l'absence d'inspections et de vérifications conventionnelles. Les problèmes que nous avons identifiés se produisent parce que les inspecteurs sont forcés de se concentrer exclusivement sur les examens et les validations du SGS plutôt que sur des inspections et des vérifications. En bref, les inspecteurs de l'aviation ne surveillent plus les pratiques de sécurité de l'industrie comme ils le faisaient auparavant. À notre avis, et cette opinion est partagée par de nombreux experts extérieurs, l'absence d'une supervision conventionnelle des mesures de sécurité représente un risque sérieux pour le public voyageur.

Après ma dernière présentation devant votre comité, nous avons rencontré des hauts fonctionnaires de Transports Canada. Le ministère veut que nous collaborions en vue d'apporter des solutions à certains des enjeux de sécurité urgents que nous avons identifiés. Cette nouvelle tournure des événements nous reconforte et nous redonne un optimisme prudent, en particulier la décision récente du ministre Baird de retourner l'aviation d'affaires sous la supervision directe de Transports Canada. Nous continuons toutefois à ressentir beaucoup de craintes concernant diverses préoccupations de sécurité.

Le nombre d'incidents en matière de sécurité aérienne relevés grâce au Système de comptes rendus quotidiens des événements de l'aviation civile (ou CADORS) continue d'augmenter année après année. Nous sommes passés de 4 000 incidents en 2000 à 14 000 l'année passée. C'est inquiétant, puisque les comptes rendus CADORS sont généralement précurseurs ou indicateurs de problèmes de sécurité plus importants. Dans le passé, plusieurs incidents CADORS donnaient lieu à des enquêtes, qui à leur tour entraînaient des mesures d'application de la loi. Pourtant, quand nous cherchons parmi les archives des deux dernières années, nous ne trouvons aucune trace de mesures d'application de la loi prises contre de gros transporteurs. Permettez-moi de me répéter: il n'y a eu aucune mesure d'application de la loi contre de gros transporteurs au cours des deux dernières années.

Transports Canada a toujours insisté pour affirmer que le SGS constitue une couche supplémentaire de sécurité qui s'ajoute à la supervision habituelle. Dans l'intérêt de la sécurité du public, il existe un urgent besoin de réimplanter un programme de supervision traditionnelle qui s'est atrophié lors de la mise en place du SGS.

Les hauts fonctionnaires de Transports Canada ont procédé à quelques annonces encourageantes. Ils ont affirmé, le 30 mars, que leur objectif était d'assigner 70 p. 100 du temps des inspecteurs aux validations du SGS et 30 p. 100 à des inspections conventionnelles.

Le principe qui sous-tend cette annonce est bienvenu, mais la réalité est beaucoup moins encourageante. Comme vous le savez, la dernière version de la politique de surveillance de TC exige que 100 p. 100 des examens et validations du SGS soient effectués avant que les inspecteurs aient la liberté de mener des inspections et vérifications conventionnelles.

La première priorité de Transports Canada à l'égard des inspecteurs est de déployer les SGS dans les aéroports. Ensuite, ce sera le tour des transporteurs soumis aux règlements 703 et 704. Pour l'instant, il est impossible de remplir toutes les tâches associées aux SGS; en conséquence, nous continuerons de fermer les yeux sur les problèmes de sécurité dans le transport aérien. Bien que les examens et validations associés aux SGS soient avant tout un exercice de paperasserie, ils exigent un temps considérable.

Des membres de l'APFC rapportent qu'il fallait habituellement une semaine pour mener à bien l'inspection d'un transporteur typique. Dans le cadre des SGS, on passe d'abord une semaine à préparer une validation. La visite des lieux exige de deux à trois jours, et la production du rapport de validation demande une semaine. L'évaluation et la validation du SGS d'une compagnie exigent facilement le double du temps. Pendant ce temps, des inspecteurs me rapportent que les inspections et surveillances inscrites au calendrier sont annulées.

Avant que l'aviation d'affaires soit impartie aux transporteurs par le ministère en 2005, on consacrait cinq années-personnes à la supervision de 150 détenteurs de certificats. Aujourd'hui, avec l'aviation d'affaires sous surveillance réglementaire, les inspecteurs auront, comme vous le savez, jusqu'à 400 détenteurs de certificats supplémentaires à examiner et à surveiller.

Peut-être avez-vous entendu dire que Transports Canada embauche des inspecteurs? C'est un pas dans la bonne direction, mais ce n'est qu'une aspirine quand une intervention majeure est requise pour restaurer la supervision conventionnelle, et la tant vantée couche de sécurité supplémentaire pour le public voyageur.

Sachez que la force d'inspection des pilotes professionnels représentée par l'APFC est aujourd'hui proche de son plancher historique. Il y a actuellement près de 100 postes à combler. Au niveau des cadres, il y a 40 postes à pourvoir. Par un effet de dominos, cela entraîne que des inspecteurs de terrain doivent laisser leurs responsabilités quotidiennes pour remplir des tâches d'encadrement pour lesquelles ils ne sont pas formés.

Transports Canada a embauché 20 pilotes inspecteurs pour des tâches de terrain au cours de l'année qui s'est terminée en février. Pour la même période, 27 inspecteurs ont quitté Transports Canada, pour une perte nette de sept inspecteurs pilotes de première ligne. Cela rétablit dans un contexte plus juste le projet de Transports Canada d'embaucher 100 inspecteurs supplémentaires, dont la majorité ne seront pas des pilotes professionnels. Même après ces nouvelles embauches, il sera impossible pour les inspecteurs de remplir leurs obligations dans le cadre des SGS tout en consacrant 30 p. 100 de leur temps à des activités conventionnelles de supervision.

• (1025)

Pour atteindre l'objectif d'un niveau supplémentaire de sécurité, Transports Canada doit ramener l'effectif des pilotes-inspecteurs à ce qu'il était avant le SGS, soit environ 500, puis ajouter environ 30 p. 100 de plus d'inspecteurs, pour un total de 650. Cette tâche ne sera pas facile, compte tenu du profil démographique des membres du bureau d'inspection des pilotes professionnels à Transports Canada.

En 2008, l'APFC a mandaté la réputée démographe Linda Duxbury, Ph.D., pour étudier la force d'inspection des pilotes brevetés. La professeure Duxbury a conclu que nous faisons face à une crise dans la surveillance du transport aérien à cause du vieillissement de la main-d'oeuvre. À compter de l'an prochain, plus de la moitié de ces effectifs aura réuni les conditions pour partir à la retraite, ce qui nous enlèvera nos pilotes les plus expérimentés. Sans programme efficace pour maintenir en poste les inspecteurs ou pour recruter des remplaçants, Duxbury a observé que nous nous dirigeons « vers un potentiel très élevé de pénurie, une pénurie immense et profonde. »

Je vous ai fait circuler une fiche d'information, qui vous livre l'essentiel de ses conclusions. Les hauts fonctionnaires de Transports Canada ont déclaré devant votre comité qu'ils devaient jouer à la chaise musicale avec les ressources internes du ministère pour que la direction de l'aviation civile parvienne à remplir ses fonctions. TC semble faire le mieux qu'il peut avec les ressources disponibles, mais ce n'est pas assez. Pour protéger le public voyageur et obtenir le niveau de sécurité supplémentaire dont on fait grand cas, ce qui suppose la remise en place de la supervision conventionnelle, Transports Canada a besoin d'un ajout de ressources significatives. Cette décision dépend de responsables élus comme vous.

L'absence de supervision conventionnelle n'est pas le seul problème qui affecte les SGS de Transports Canada. Vous vous rappellerez que lors de ma dernière comparution ici, je vous ai parlé d'un incident inquiétant chez Air Canada. À cause de l'accumulation d'une série de circonstances, un certain nombre de violations des règlements de sécurité de Transports Canada ont eu lieu, en particulier un ravitaillement en carburant alors que les moteurs étaient en marche, et ont mis en danger la sécurité des passagers.

Cet incident ne nous a été révélé que parce qu'un pilote expérimenté se trouvait à bord comme passager, et qu'il m'en a fait rapport. En plus du ravitaillement en vol, il avait constaté avec effroi la présence de glace sur les ailes. Ce passager pilote inquiet a fait rapport de cet incident à Transports Canada, et selon les normes du SGS, on a confié à Air Canada la responsabilité d'y donner suite. Même si nous sommes en présence d'un manquement grave aux règlements de sécurité, TC n'a pris aucune mesure, et Air Canada est seul responsable de donner suite à l'incident, sans obligation de faire rapport de ses actions.

Nous ne saurons jamais quelles mesures Air Canada a prises pour donner suite à cet incident, parce que le SGS de TC assure l'immunité des transporteurs face aux mesures d'application de la loi, en même temps que la confidentialité complète des rapports émanant des transporteurs. Cela équivaut à un voile de secret, de sorte que ni vous, ni la population, ne saurez jamais ce qui s'est vraiment passé.

Pour terminer sur une note positive, j'ai le plaisir de vous annoncer que Transports Canada nous a écoutés et a reconnu que la formation au SGS pour les inspecteurs est un enjeu auquel il doit répondre. Un projet est en place pour lancer un cours revitalisé en septembre. Dans l'ensemble, la haute direction du ministère a amélioré ses communications avec notre association et tente de répondre aux problèmes que nous avons soulevés dans le passé.

Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé pour ma présentation.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Volpe.

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

Merci beaucoup, monsieur Slunder, d'avoir comparu devant le comité encore aujourd'hui. Je me souviens des préoccupations que vous avez formulées lors de votre dernière comparution; cette fois-ci, je pense que vous avez été un peu plus direct. Au fond, ce qui est troublant, ce n'est pas que vous êtes direct, c'est plutôt ce que vous avez à dire.

Je suis certain que vous avez pris soin de bien choisir vos mots, mais vous avez indiqué dans votre présentation que « l'absence d'une supervision réglementaire traditionnelle engendre des risques sérieux pour le public voyageur ». Lors d'une autre séance du comité portant sur les véhicules, par opposition à l'équipement aérien, j'ai fait une déclaration lourde de sens en affirmant que, devant ce type de déclaration et preuves à l'appui, l'indifférence dont font preuve le ministre ou les organismes de réglementation à cet égard frise la négligence, à la limite, la négligence criminelle.

En ce qui concerne la sécurité des voyageurs, lorsqu'un avion est en en plein vol et qu'il éprouve un problème, cela se traduit souvent par des décès. Maintenant, étant donné que vous avez fait cette déclaration de façon très délibérée, je me demande simplement si vous aviez l'intention de surprendre tout le monde en nous ramenant à cette réalité.

M. Daniel Slunder: Mes membres m'ont dit que dans certains domaines, on leur dit maintenant de ne pas suivre les règlements 703 et 704 comme ils le faisaient auparavant, en grande partie en raison du manque de personnel et du fait que tout est maintenant axé sur l'application des SGS dans les aéroports. Ce sont les différences que nous remarquons maintenant.

Dans d'autres secteurs, on me dit que même si on leur a dit de renoncer, certains gestionnaires prennent sur eux de continuer d'ajouter une part d'inspection traditionnelle. Toutefois, cela ne fait partie d'aucun des documents que Transports Canada fournit à ses inspecteurs sur la façon de réaliser des inspections.

● (1030)

L'hon. Joseph Volpe: Capitaine, vous avez dû remarquer, puisque vous n'en êtes pas à votre première comparution devant ce comité — et je suis certain que vous l'avez remarqué — que Transports Canada et certains de vos collègues de l'industrie étaient ici il y a quelques minutes à peine. Nous avons parlé de la possibilité d'instaurer une culture différente, une culture qui serait axée d'abord et avant tout sur la sécurité du client et des fournisseurs de services. Vous avez probablement entendu parler de « sécurité de l'organisation » plutôt que de sécurité aérienne.

À mon sens, si vous voulez établir une culture différente, il vous faut appliquer de nouvelles conventions, mais il faut d'abord déterminer ces conventions. Les processus doivent sans cesse être renforcés.

Ce que je retiens de votre présentation, c'est que non seulement ces conventions n'ont pas été déterminées, mais lorsqu'elles le sont, elles ne sont pas renforcées. C'est ce que vous dites à la deuxième page de votre présentation. En fait, vous êtes beaucoup plus direct que je ne saurais l'être. Vous dites que « nous continuerons à fermer les yeux sur les problèmes de sécurité dans le transport aérien ». On est loin de l'action optimiste qu'on m'a présentée tout à l'heure.

M. Daniel Slunder: En fait, nous ne regardons pas du tout; c'est ça le problème. Nous pourrions tout aussi bien être aveugles, parce que si nous ne regardons pas ce qui se passe dans l'industrie, les conséquences pourraient être importantes.

L'hon. Joseph Volpe: Je comprends, capitaine, mais... Mais vous utilisez un autre mot ici... quand vous dites que nous assurons aux

gros transporteurs « l'immunité face aux mesures d'application ». Nous utilisons un langage plus doux, comme quand nous disons que la dénonciation permettrait de recueillir de l'information, c'est-à-dire, en d'autres mots, qu'aucune pénalité ne serait infligée aux personnes qui signalent des problèmes.

Mais une fois que les problèmes sont signalés, il faut agir. En parlant « de mesures d'application », vous ajoutez un aspect punitif. Ne voyez-vous pas une différence entre mettre en place un processus de dénonciation non punitif et exiger l'instauration d'un mécanisme d'application de la loi?

M. Daniel Slunder: Transports Canada continue de dire qu'il peut faire appliquer la loi et prendre des mesures punitives. Il dit disposer de cet outil, mais il ne s'en sert pas.

L'hon. Joseph Volpe: Mais il ne s'en sert pas parce que personne n'a demandé l'établissement d'un système de dénonciation non punitif. On en a déjà parlé, quand on parle de nouvelle culture, d'instaurer un régime selon lequel tout devrait être signalé, sans que le dénonciateur ne soit puni, puisque le dévoilement de l'information permettrait d'assurer la sécurité de tous.

Je sais que vous avez été très direct dans vos propos, mais il ne suffit pas de se tourner et de dire « vous savez, il vous faut un mécanisme d'application de la loi », ça ne marche pas ainsi.

M. Daniel Slunder: Je comprends le concept de vouloir faire participer tout le monde au système. Il ne devrait pas y avoir de mesures punitives contre quelqu'un qui agit de bonne foi. Nous en sommes conscients.

Mais ce que je dis, c'est que jusqu'à maintenant, nous n'avons vu aucune mesure d'application de quelque nature que ce soit, qu'elle soit préméditée ou non, et que le geste de la personne soit prémédité ou non. Rien n'est fait.

● (1035)

L'hon. Joseph Volpe: Certaines personnes de l'industrie allèguent que nous — quand je dis « nous », je veux parler des travailleurs ou des autres, tous ceux qui ne sont pas de la haute direction, le personnel sur le terrain, si je puis dire — remplissons les formulaires, mais que nous ne savons pas ce qui se passe parce que nous ne faisons aucun suivi. À mon avis, si cette allégation est exacte, ça veut dire que quelqu'un en haut de l'échelle n'a pas la même culture que celle qui nous a été dépeinte devant le comité.

M. Daniel Slunder: Je peux vous confirmer que la personne qui est venue me voir pour me parler de problèmes particuliers concernant un certain vol n'a toujours pas reçu de réponse, mis à part celle qu'il a reçue au début, pour le remercier de ses commentaires. C'est tout.

L'hon. Joseph Volpe: Il n'y a donc eu aucun changement?

M. Daniel Slunder: Il n'a entendu parler de rien. Je ne suis pas dans le secret des dieux, et vous non plus d'ailleurs. La seule personne qui détient l'information est l'inspecteur en chef qui aurait dû faire un suivi du dossier, mais ensuite il semble que la responsabilité incombe à la personne.

Le président: Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je vous remercie, monsieur Slunder, de participer aux travaux de notre comité. D'une participation à l'autre, les choses évoluent.

Dans votre texte, vous parlez des fonctionnaires de Transports Canada qui, le 30 mars, ont affirmé que leur objectif était d'assigner 70 p. 100 du temps des inspecteurs aux validations des SGS et les 30 p. 100 restants à des inspections de type traditionnel. Vous dites que le principe est bienvenu. Si cette répartition du temps était appliquée, que vous aviez le temps de procéder de cette façon, serait-ce selon vous une mesure raisonnable?

M. Daniel Slunder: D'après ce qu'on me dit, c'est le cas. On aurait l'occasion de procéder aux validations des SGS et de vérifier la minutie des transporteurs. Par contre, on n'en est pas là.

M. Mario Laframboise: En effet. Vous avez dit, d'autre part, que la réalité était moins encourageante. Dans les instructions visant le personnel, on dit ceci:

5.0 AUTRES ACTIVITÉS DE SURVEILLANCE

5.1 Généralités

1) Si des ressources en matière de surveillance sont toujours disponibles une fois que la planification des activités de surveillance annuelle a été effectuée conformément au DAC SUR-008, il est possible de planifier d'autres activités de surveillance [...]

Si je comprends bien, ça sous-entend qu'il va peut-être y avoir une répartition du temps de 70 p. 100 et 30 p. 100, mais que ça aura lieu si le temps le permet. Est-ce bien cela?

M. Daniel Slunder: C'est exact.

On a l'impression que du côté des inspecteurs, il n'y a pas de temps disponible dans le cas des 30 p. 100.

M. Mario Laframboise: C'est ce qui m'inquiète. M. Grégoire, qui représentait Transports Canada, nous a dit qu'il faisait tout ce qu'il pouvait pour augmenter le nombre d'inspecteurs. Pensez-vous que c'est vrai?

M. Daniel Slunder: Je ne peux vraiment pas parler pour M. Grégoire, mais en réalité, on a embauché 20 pilotes l'an passé pour travailler au ministère, mais on en a perdu 27. On en a donc perdu 7. Je veux bien croire qu'on veut embaucher des gens, mais 20 à la fois, ce n'est pas suffisant.

M. Mario Laframboise: Quel est le malaise, d'après vous? Est-ce le salaire, la rémunération, le fait que ce n'est pas concurrentiel?

M. Daniel Slunder: Il y a plusieurs raisons. Je crois qu'il y a une grosse pénurie de pilotes. Je peux vous donner un exemple. Il y a plusieurs années, lorsqu'une compagnie aérienne faisait faillite, des gens qui avaient perdu leur emploi essayaient d'en trouver un à Transports Canada. Ce n'est plus le cas. Quand la compagnie Skyservice a fait faillite, on n'a pas reçu d'appels de la part d'individus cherchant à obtenir un emploi au ministère. Il y a moins de gens disponibles. En outre, le système d'embauche pour les pilotes prend beaucoup de temps.

M. Mario Laframboise: Il prend trop de temps.

M. Daniel Slunder: Oui. De plus, je ne suis pas sûr que les compétences exigées des candidats soient présentement disponibles. On demande qu'ils aient beaucoup de connaissances sur les SGS ou sur la gestion du risque. Or les pilotes de l'extérieur de l'organisation n'ont généralement pas travaillé...

• (1040)

M. Mario Laframboise: Ils ne connaissent pas ça. Ils n'ont pas reçu de formation dans ce domaine.

M. Daniel Slunder: Exactement. C'est peut-être différent pour M. Mignault, étant donné qu'il a été directement impliqué dans ce domaine, mais ce n'est pas le cas en général. Il est donc plus difficile de trouver des gens qualifiés.

M. Mario Laframboise: Dans le cas des 27 pilotes qui sont partis, il s'agissait probablement de gens qui prenaient leur retraite. C'est d'autant plus inquiétant.

M. Daniel Slunder: Oui.

M. Mario Laframboise: On nous dit que d'ici quelques années, il va y avoir des départs massifs dus à la retraite. C'est un peu le message que vous nous livrez.

M. Daniel Slunder: Oui. Les recherches de la démographe Mme Duxbury, que nous avons commanditées, nous ont fait voir l'importance du problème.

M. Mario Laframboise: Ça m'amène à reparler de tout le principe qui entoure le système de gestion de la sécurité. Comme vous le savez, nous avons émis des signaux d'alarme quand il a été question de la prise en charge du système de gestion de la sécurité par l'Association canadienne de l'aviation d'affaires. Les représentants se sont posé des questions, mais c'est simplement que le Bureau de la sécurité des transports a constaté que c'était carrément un cas de négligence. Dans le cadre du système de gestion de la sécurité, les entreprises étaient laissées à elles-mêmes. Vous aviez déjà souligné cette situation.

M. Daniel Slunder: Oui, on avait fait part de nos craintes et formulé ces plaintes au comité.

M. Mario Laframboise: Tout à fait.

Je vais revenir à l'exemple de la fatigue. Vous avez vu les reportages à Radio-Canada. Auparavant, étiez-vous capable, en tant qu'inspecteur, d'observer ces choses, ou est-ce que c'est quelque chose qui est très difficile à cerner?

On a trouvé des carnets de bord qui étaient trafiqués, des choses comme ça. Pourquoi en arrive-t-on là aujourd'hui? Est-ce parce que vous n'avez plus la chance de vérifier ces aspects? À cette époque, est-ce que vous aviez cette crainte que cela n'arrive? Est-ce que ce genre de vérification est maintenant exclu de votre travail, alors qu'avant, il en faisait partie?

M. Daniel Slunder: Auparavant, pour faire une inspection, on consultait les registres. Le temps que les gens passaient en fonction faisait toujours l'objet d'une inspection très approfondie.

Honnêtement, maintenant, on demande s'il y a un système pour vérifier que les gens sont reposés, et on nous répond qu'il y en a un. On présume donc qu'ils le sont. Avez-vous des preuves démontrant que les gens se plaignent? Non. Alors, tout doit bien fonctionner. Auparavant, on consultait les carnets de bord des individus pour vérifier le nombre de jours pendant lesquels ils avaient travaillé et le nombre d'heures pendant lesquelles ils avaient volé. On vérifiait. On n'est plus aussi...

M. Mario Laframboise: S'il y a une pénurie de pilotes, la situation sera encore plus inquiétante si on ne surveille pas cela.

M. Daniel Slunder: Ce ne sera pas facile.

M. Mario Laframboise: Cela veut dire que les patrons des entreprises vont forcer les pilotes à travailler davantage.

M. Daniel Slunder: Il y a toujours une crainte. Je ne peux pas parler de ce qui se fera dans les entreprises dans le futur. Toutefois, on a déjà eu ces questionnements.

Le président: Merci, monsieur Laframboise.

Monsieur Bevington.

[Traduction]

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

Merci aussi à vous, monsieur Sludger, pour être ici parmi nous.

J'aurais une question concernant l'autre activité de surveillance, qui est toujours assujettie aux mêmes règles, à savoir l'avis de 10 semaines. Dans l'article qui a été cité, l'article 5.0, il ne semble pas y avoir mention d'une quelconque période de temps rattachée aux activités de surveillance. Comprenez-vous ces dispositions?

M. Daniel Slunder: Je n'ai pas demandé les commentaires de mes membres là-dessus, donc je ne peux rien vous dire pour le moment. Vous parlez de la nouvelle SUR...?

M. Dennis Bevington: Oui, l'article 5.0 de la SUR...

M. Daniel Slunder: Je crois que c'est SUR-001, troisième édition.

M. Dennis Bevington: Oui.

Très bien, donc vous ne savez vraiment pas, étant donné qu'aucune explication n'a encore été donnée sur la façon de l'appliquer. Aviez-vous l'habitude, dans le passé, de procéder à des surveillances surprise?

M. Daniel Slunder: Oui, nous l'avons toujours fait.

M. Dennis Bevington: Donc, vous n'auriez pas avisé l'entreprise 10 semaines à l'avance pour leur dire que vous alliez procéder à une inspection de leurs activités?

M. Daniel Slunder: Non, et en fait, nous avons l'habitude, par exemple, de procéder à l'inspection des rampes. Nous nous pointions... Une fois, j'étais à bord d'un aéronef de Transports Canada à... Je ne pense pas que c'était à St. Catharines, mais à London. Nous avons atterri, et un inspecteur s'est avancé vers nous et nous a dit: « Vous avez été choisis au hasard — montrez-nous vos papiers ». Les inspections n'étaient pas annoncées à l'avance. Ça ne se voit plus maintenant.

M. Dennis Bevington: Je pense que vos arguments sont clairs en ce qui concerne les exigences et la nécessité d'engager du nouveau personnel pour assurer la supervision. Je ne veux pas me lancer sur le sujet, mais les deux autres éléments dont vous avez parlé concernant le SGS sont l'immunité à l'égard des mesures d'application et la confidentialité des dénonciateurs.

J'ai examiné le cas de l'hélicoptère Cougar qui s'est écrasé à Terre-Neuve. N'y aurait-il pas eu lieu, dans ce cas-ci, d'exiger une mise à niveau de l'équipement, puisqu'il avait été clairement noté avant l'accident que l'équipement était désuet? N'aurait-il pas fallu prendre des mesures d'application de la loi?

•(1045)

M. Daniel Slunder: Je ne connais pas tous les détails de l'accident et je préfère ne pas me prononcer avant que le Bureau de la sécurité des transports n'ait présenté son rapport.

M. Dennis Bevington: Très bien, mais vous dites que cette « immunité face aux mesures d'application » vous enlève un des principaux outils dont vous disposiez dans le passé pour vous assurer que ce que vous voyiez allait...?

M. Daniel Slunder: C'était certainement un incitatif pour que les choses se passent correctement.

M. Dennis Bevington: Oui. Maintenant, en ce qui concerne la confidentialité des rapports émanant des transporteurs, vous dites que 14 000 incidents en matière de sécurité ont été signalés. Cela signifie que vous ne savez pas comment ils... Vous savez qu'il y a eu un incident, mais vous ne savez pas si l'entreprise a réglé le problème?

M. Daniel Slunder: Les 14 000 incidents auxquels j'ai fait référence sont recensés dans les CADORS, ce qui veut dire qu'ils ont

été signalés à l'externe. Ce ne sont pas les entreprises qui font le signalement, mais généralement un contrôleur aérien. Chaque fois qu'un avion décolle, disons, par exemple, dans des conditions météorologiques un peu difficiles, un rapport de sécurité...

M. Dennis Bevington: Ou atterrit dans des conditions météorologiques un peu difficiles...? Ils le font tous.

M. Daniel Slunder: Oui. Ces situations font l'objet d'un rapport. Ces incidents semblent devenir de plus en plus nombreux.

M. Dennis Bevington: Vous ne comprenez donc pas pourquoi, lorsque ces incidents sont signalés à l'entreprise, puisque c'est l'entreprise qui est responsable, elles n'ont pas à faire de suivi de ces incidents...? C'est bien ça?

M. Daniel Slunder: On nous demande de faire un suivi. Par exemple, au bureau, quand je regarde les CADORS, j'évalue ceci. Je regarde une entreprise, et si le même nom apparaît plusieurs fois dans les CADORS, j'examine les tendances. À partir de ça, je vais voir l'entreprise — ou l'inspecteur en chef le fait, puisque je suis à l'administration centrale — et je leur demande ce qu'ils ont l'intention de faire à propos d'une telle personne ou de l'entreprise. Je demanderais ensuite une rétroaction à mon inspecteur ou à mon homologue de la région.

Ces mesures faisaient partie de mon programme de surveillance. Maintenant, pour vous dire la vérité, je ne sais pas trop ce qu'ils font. Je pense qu'ils vérifient les CADORS, qu'ils jettent un coup d'oeil à l'entreprise et qu'ils vérifient que les données sont saisies au SGS. Si l'entreprise semble s'occuper du dossier, ils la remercient et passent à un autre appel.

M. Dennis Bevington: Il n'y a donc aucun suivi de fait pour savoir précisément ce qu'ils ont fait ou comment ils ont géré la situation.

M. Daniel Slunder: Eh bien, ça fait un bout de temps que je n'ai plus affaire aux régions pour ce type de travail, donc je ne peux pas vous dire comment ça se passe maintenant.

M. Dennis Bevington: Donc, ce n'est pas nécessairement uniquement le manque de ressources qu'il faudrait examiner, mais aussi certaines des règles concernant le SGS. C'est ce que j'essaie de démontrer ici.

M. Daniel Slunder: Il y a toujours place à amélioration, vraiment, et comme on l'a entendu, il s'agit d'un système en évolution qui a ses faiblesses. Il devra être réajusté au fil du temps.

M. Dennis Bevington: Vous croyez donc que ce serait important, dans les activités de surveillance, d'avoir une certaine surveillance spontanée.

M. Daniel Slunder: Oh, absolument. Je pense que l'OAIC exige que les inspections soient faites sans préavis. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de...

M. Dennis Bevington: Donc, jusqu'à ce que vous ayez rempli un rapport sur le SGS, une entreprise peut s'attendre à ce que vous ne procédiez à aucune inspection sur le terrain. Est-ce exact? Si vous ne pouvez procéder à aucune inspection avant d'avoir rempli le rapport sur le SGS, jusqu'à ce que tout soit terminé...

M. Daniel Slunder: Je comprends ce que vous dites. Oui, c'est comme ça. Nous n'irons pas visiter une entreprise pour une autre raison que pour vérifier le SGS, et rien de plus.

Pour ce qui est des petites entreprises qui ne disposent pas d'un SGS, nous avons l'habitude de procéder à des inspections sur place. Maintenant, on nous dit que nous n'avons plus le temps de procéder à ces inspections parce qu'il nous faut nous occuper des SGS. Nous sommes donc obligés de laisser tomber ce type de surveillance, alors qu'ils ne disposent même pas d'un SGS.

M. Dennis Bevington: J'ai parlé à des petits exploitants qui m'ont dit que les inspecteurs sur le terrain sont souvent de très bons amis à eux.

M. Daniel Slunder: Oh, j'entends cela tout le temps.

M. Dennis Bevington: Oui, donc le système, quand il était en place, permettait... Ma véritable préoccupation concerne ces petits exploitants. Ils n'ont pas la taille qu'il faut pour instaurer une forme de culture, leurs employés changent constamment, et donc pour instaurer une culture axée sur la sécurité, il faut des inspecteurs pour faire leur éducation. Est-ce que ça fonctionnait comme ça avant?

• (1050)

M. Daniel Slunder: De par mon expérience, j'ai toujours été bien accueilli dans les entreprises parce que je découvrais des choses qu'elles ignoraient, qu'elles voulaient corriger et qu'elles n'ont jamais eu l'intention de laisser dérailler.

Le président: Merci.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Merci à vous, monsieur Slunder, de votre présence ici et de votre retour au comité. Bon retour à la Chambre.

Je tiens d'abord à vous remercier pour l'exposé que vous avez présenté au comité, en dépit des critiques que vous avez fait, ou même des critiques qui subsistent encore, à propos de problèmes qui ne sont pas résolus selon vous. Le comité doit évidemment prendre en compte ces critiques pour déterminer si d'autres mesures sont nécessaires?

J'apprécie également certains des commentaires positifs. Vous faites remarquer que Transports Canada s'est engagé à embaucher du personnel supplémentaire. Vous avez formulé un commentaire positif sur notre engagement à accroître la formation et, comme M. Grégoire l'a indiqué devant ce comité, à bien faire les choses en renforçant les capacités, pas seulement auprès de l'organisme réglementé mais auprès de l'organisme de réglementation. Vous notez positivement la communication accrue avec les dirigeants syndicaux, ce qui, j'en conviens, est un pas en avant. Vous saluez l'annonce du ministre de la décision de reprendre la certification de l'ACAA.

Est-il raisonnable de conclure que la relation de votre groupe avec Transports Canada s'améliore et que, de ce fait, les résultats sont plus satisfaisants dans le cadre de la relation actuelle par rapport à celle, disons, d'il y a un an? Est-ce une conclusion raisonnable?

M. Daniel Slunder: Je peux dire qu'il y a un changement remarquable depuis un an.

M. Jeff Watson: Très bien.

M. Daniel Slunder: C'est assez évident.

M. Jeff Watson: Eh bien, je l'apprécie vraiment beaucoup.

Ce comité parle depuis longtemps de la question des SGS. Je sais qu'au moins trois parties sont surtout en faveur du concept des systèmes de gestion de la sécurité, et nous nous préoccupons donc d'assurer la bonne mise en oeuvre des SGS comme c'est fait à Transports Canada.

J'aimerais vous poser une question pour le compte du comité et pour que tout le monde sache. Est-ce que l'APFC est surtout en faveur des SGS ou s'oppose-t-elle en principe aux systèmes de gestion de la sécurité?

M. Daniel Slunder: Nous avons toujours soutenu que les systèmes de gestion de la sécurité sont un bon concept. Nous avons des problèmes avec la façon dont ils étaient mis en oeuvre.

M. Jeff Watson: D'accord. Nous nous entendons sur ce point. Il n'est donc pas question de les retirer des 705, par exemple.

M. Daniel Slunder: Pas du tout.

M. Jeff Watson: Pour ce qui est de l'avenir, puis-je alors conclure qu'en principe vous appuyez l'expansion éventuelle des SGS, si la capacité le permet, aux aéroports, par exemple, ou si la capacité le permet — une capacité suffisante pour se conformer — aux 703 et aux 704, et peut-être même éventuellement aux 702, ou dans une certaine mesure si le secteur de l'aviation d'affaires a augmenté la capacité pour se conformer...? Donc, en général, pour autant que les conditions le permettent, vous ne vous opposeriez pas à l'expansion des SGS à tous ces autres transporteurs.

M. Daniel Slunder: Nous ne nous sommes jamais opposés aux SGS comme tels.

M. Jeff Watson: Parfait.

J'ai une question pour vous. Vous avez signalé un défi démographique dans l'avenir concernant la force d'inspection. Si l'on regarde le revers de la médaille par rapport à l'industrie, les travailleurs qualifiés et formés pour piloter les avions commerciaux font-ils l'objet d'un défi démographique semblable? L'industrie doit-elle aussi relever ce défi?

M. Daniel Slunder: Je crois que oui, ce qui exercera probablement des pressions sur nous pour garder nos pilotes et en attirer de nouveaux.

M. Jeff Watson: Selon moi, ce défi n'est pas différent de celui d'autres secteurs. Je crois que nous avons un défi à relever sur le plan de la productivité à cause du profil démographique, du vieillissement de la main-d'oeuvre et de tout ce que cela entraîne. Nous avons le choix d'accroître la productivité, ce qui consiste à faire plus avec moins d'employés que le plancher historique, ou de voir peut-être une certaine contraction de la taille de diverses industries pour en quelque sorte ajuster la relation. Est-ce deux résultats plausibles d'une situation comme celle-ci?

M. Daniel Slunder: Je ne sais pas...

M. Jeff Watson: J'essaie seulement de mettre les choses en contexte, si vous voulez...

M. Daniel Slunder: D'accord.

M. Jeff Watson: ... vous ne demandez pas seulement de ramener l'effectif au niveau historique, mais d'augmenter le niveau davantage. J'essaie d'évaluer si c'est une hypothèse raisonnable compte tenu du problème de productivité de secteurs entiers. Ne devrait-il pas s'agir d'un facteur à prendre en considération par l'industrie de l'aviation?

• (1055)

M. Daniel Slunder: Je pense que les spécialistes de l'extérieur ont établi un lien entre le niveau de sécurité et le nombre d'inspecteurs à Transports Canada et les pilotes inspecteurs de l'aviation. Je suis cependant d'avis que plus il y a d'inspecteurs, mieux on est en mesure de gérer la sécurité de l'industrie — ou le manque de sécurité, s'il y a lieu. Les autres...

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

Le président: Excusez-moi.

M. Jean invoque le Règlement.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Oui. Le témoin vient de parler de certains spécialistes de l'extérieur qui ont déterminé que la sécurité est directement liée au nombre d'inspecteurs. J'aimerais qu'il présente cette information au comité, s'il vous plaît.

M. Daniel Slunder: Excusez-moi. Je m'excuse. Vous aimeriez...?

M. Brian Jean: J'aimerais que vous donniez le nom de ces spécialistes...

M. Daniel Slunder: Oh, oui. Le juge Virgil Moshansky...

M. Brian Jean: ... et les rapports, si vous les avez. Avez-vous des copies?

M. Daniel Slunder: Je ne les ai pas avec moi. Je vais voir si je peux...

M. Brian Jean: Parlez-vous du juge Moshansky qui a témoigné ici devant le comité?

M. Daniel Slunder: C'est ce monsieur.

M. Brian Jean: Très bien. Y a-t-il d'autres spécialistes?

M. Daniel Slunder: Aucun dont je peux vous donner le nom maintenant.

M. Brian Jean: D'accord. Pourriez-vous nous fournir une liste...

Le président: En raison du temps, fournissez seulement le rapport dont vous parlez au président, si vous pouvez.

M. Brian Jean: ... et de tout autre spécialiste?

Le président: Monsieur Watson, vous avez environ 20 secondes.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de l'intervention, parce que j'allais poser une question sur le fait que vous avez dit « spécialistes », au pluriel, et c'est pourquoi je voulais... Je remercie M. Jean de son intervention qui a permis d'apporter des précisions.

Je n'ai aucune autre question, alors je vous cède la parole, monsieur le président.

Je remercie le témoin.

Le président: Merci.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Slunder.

D'un côté, on entend qu'il y a de graves préoccupations concernant la retraite prochaine des inspecteurs, mais d'un autre côté, si on regarde le budget 2010 des conservateurs, on s'aperçoit que le budget de fonctionnement de Transports Canada a été gelé. Considérez-vous cela comme une mesure irresponsable?

M. Daniel Slunder: Je ne suis pas en mesure de dire si c'est responsable ou non. Je peux seulement vous donner les faits et vous affirmer que nous avons de la difficulté à garder nos travailleurs ou à en attirer. C'est à vous de décider si le budget est suffisant; ce n'est pas mon affaire.

M. Sukh Dhaliwal: Au sujet de la fatigue des pilotes de ligne, Transports Canada a récemment annoncé qu'il faudra deux ans pour mener des consultations à cet égard. Croyez-vous que nous avons

assez d'information en ce moment pour prendre des mesures immédiates?

M. Daniel Slunder: Je m'excuse. Je n'ai pas entendu votre question.

M. Sukh Dhaliwal: Transports Canada a annoncé qu'il mènera des consultations sur la question de la fatigue des pilotes de ligne et que ça prendra deux ans pour trouver une solution. Croyez-vous que nous avons assez d'information en ce moment pour agir?

M. Daniel Slunder: De par mon expérience de travail dans la rédaction de règlements, il faut généralement jusqu'à quatre ans pour adopter un changement réglementaire. Dans ce cas-ci, Transports Canada indique qu'il doit revoir ou examiner des études. Ces études existent déjà. Il n'est pas impossible qu'il y arrive en deux ans, mais ce sera très difficile.

M. Sukh Dhaliwal: Êtes-vous toujours d'avis que la fatigue aérienne est un problème important pour les pilotes? Entendez-vous parfois des plaintes ou des préoccupations de la part des pilotes?

M. Daniel Slunder: Étant donné que nous n'avons pas les mêmes conditions de travail que les pilotes des compagnies aériennes, je n'entends pas beaucoup de plaintes de la part de mes membres, mais je sais que c'est un sujet très préoccupant. J'ai personnellement travaillé pendant de longues périodes. Il faut pas mal de temps pour s'en remettre et on commet plus d'erreurs lorsqu'on approche de la fin des 30 jours de travail qu'après cinq jours de travail.

• (1100)

M. Sukh Dhaliwal: S'il s'agit d'une préoccupation importante, avez-vous des recommandations dont vous aimeriez faire part au comité?

M. Daniel Slunder: Non. Je ne me suis pas préparé à cet égard.

M. Sukh Dhaliwal: En ce qui concerne l'autre question, dans votre dernier exposé, vous avez mentionné que des pilotes non qualifiés étaient autorisés à voler. Transports Canada a-t-il pris des mesures depuis?

M. Daniel Slunder: Si Transports Canada a pris des mesures, je ne suis pas au courant.

M. Sukh Dhaliwal: Estimez-vous qu'il s'agit encore d'un problème et qu'il faudrait...?

M. Daniel Slunder: Comme je l'ai dit, je ne sais pas si Transports Canada a pris des mesures ni s'il a réglé cette question.

M. Sukh Dhaliwal: Merci.

Le président: Je dois vous arrêter. Notre témoin doit partir.

M. Bevington invoque le Règlement.

Avant, je veux vous remercier d'être venu, monsieur Slunder, et d'avoir fait le point pour nous aujourd'hui. Nous apprécions le temps que vous nous accordez.

M. Daniel Slunder: Merci pour l'interrogatoire.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Avant de terminer, M. Bevington invoque le Règlement.

M. Dennis Bevington: Oui, monsieur le président. Je vous avais déjà demandé de vérifier les comptes rendus portant sur le débat qui a eu lieu sur le sujet pour s'assurer de la conformité aux exigences en matière de confidentialité en vertu de... J'ai aussi eu l'occasion de les consulter. Je pense qu'il est assez évident que, dans le feu de la discussion, des commentaires ont été formulés et débordaient du cadre du rapport produit sur la rencontre à huis clos. Est-ce votre avis?

Le président: J'ai vérifié et j'attends une opinion définitive à ce sujet, et...

M. Dennis Bevington: D'accord.

Le président: ... j'en ferai part au comité mardi.

M. Dennis Bevington: Ce sera parfait. Vous savez, en réalité, parce que... La dernière fois, j'ai dit que si quelqu'un commettait une erreur, je suis tout à fait disposé à accepter des excuses pour ce comportement. Je ne cherche pas à créer d'autres problèmes, seulement que les membres du comité continuent d'essayer de faire le mieux qu'ils peuvent. Je comprends ce qui se produit dans le feu de l'action. J'en reste là.

Le président: Je vous en remercie. Il y a une zone grise et je tenais à obtenir une opinion absolue. J'en parlerai au comité mardi.

Merci.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les
Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à
l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Additional copies may be obtained from: Publishing and
Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the
following address: <http://www.parl.gc.ca>