



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 031 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 5 juin 2014

Président

M. Larry Miller

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

Le jeudi 5 juin 2014

•(0845)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): Nous allons ouvrir la séance. L'horloge a quelques minutes de retard.

J'allais tout d'abord demander si M. McGuinty et M. Mai...

Une voix: Ils arrivent à l'instant.

Le président: D'accord.

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Monsieur le président, j'aimerais m'excuser auprès des témoins pour le retard que nous avons causé.

Je souhaitais poser une question au comité ce matin. Nous avons donné des instructions au président afin qu'il réinvite les fonctionnaires de Transports Canada relativement au plan d'action préparé suite au rapport du vérificateur général sur la sécurité ferroviaire.

Je me demande si le comité souhaiterait également inviter les fonctionnaires de Transports Canada sur le volet aérien afin qu'ils puissent réagir au rapport du vérificateur général de 2012 et possiblement répondre aux questions relativement aux réunions actuelles sur le secteur aérien. Je suppose que les membres du comité auront des questions pour les fonctionnaires de l'aviation civile à Transports Canada dans le cadre de cette étude également.

Le président: Je tenais pour acquis qu'ils avaient déjà été invités, mais je n'en suis pas certain.

M. Jeff Watson: Nous avons seulement demandé pour le volet ferroviaire et j'avais pensé que nous pouvions élargir le débat.

Le président: Est-ce que ça vous va...?

Des voix: Oui.

M. Jeff Watson: Nous avons seulement convoqué les fonctionnaires pour la question ferroviaire et je suppose que le comité devrait arriver à un même genre de consensus afin d'inviter les fonctionnaires dans le secteur de l'aviation. Je crois que nous aurons beaucoup de questions relativement...

Le président: Oui.

J'ai supposé qu'ils avaient été invités parce que nous sommes déjà en train d'étudier la partie aérienne.

De toute façon, c'est réglé.

M. Jeff Watson: Je voulais que ce soit officiel.

Mes excuses encore une fois aux témoins.

Le président: J'aimerais remercier tous les témoins qui sont ici aujourd'hui. Nous vous en sommes reconnaissants.

Nous avons maintenant M. Chalmers qui se joint à nous par vidéoconférence de Vancouver.

Je sais qu'il est très tôt chez vous, alors merci beaucoup de vous être joint à nous. Nous vous en sommes reconnaissants. Je vois que vous hochez de la tête, alors je sais que vous pouvez m'entendre.

Pour ne pas courir le risque d'avoir des problèmes avec la technologie, nous allons commencer par vous, monsieur Chalmers. Vous avez 10 minutes ou moins, s'il vous plaît.

M. Norman Chalmers (président, Pacific Airworthiness Consulting Inc.): Merci beaucoup.

Pouvez-vous bien m'entendre?

Le président: Oui.

M. Norman Chalmers: Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs, je m'appelle Norman Chalmers et je suis président de Pacific Airworthiness Consulting.

J'ai 47 ans d'expérience dans le domaine de la sécurité aérienne et de la navigabilité, y compris 25 ans à Transports Canada, Aviation civile, où j'ai assumé différents postes, y compris celui de directeur régional par intérim. En plus de faire de la consultation, je rédige une rubrique bimensuelle pour le magazine *Air Maintenance Update* qui est très lue au Canada et aux États-Unis.

Aujourd'hui, je vais limiter mes observations au système de gestion de la sécurité (SGS) mis en oeuvre par Transports Canada, Aviation civile.

Pour ce qui est de ma position au sujet des SGS, tout d'abord les SGS sont un projet pilote à grande échelle dans le domaine de l'ingénierie sociale ayant pour objectif l'étude des résultats relatifs à la sécurité de l'industrie aéronautique canadienne, et pour les victimes, les voyageurs. Les effets à long terme de ces changements sont imprévisibles parce qu'il n'existe pas de précédent à Transports Canada ni de modèle qui a fait ses preuves.

Deuxièmement, les SGS sont une bonne idée, tout comme la gestion de la qualité totale. Si la direction et les travailleurs les adoptent correctement, ils peuvent aider les entreprises à améliorer leur sécurité dans bien des domaines.

Troisièmement, les SGS ne sont pas un programme de réglementation. Il s'agit essentiellement d'une philosophie inventée par des professeurs d'université réductionnistes qui ont étudié et disséqué des catastrophes qui se sont produites dans l'industrie pétrochimique. Ces experts incluent Reason et Hopkins.

Quatrièmement, les SGS ne peuvent remplacer efficacement un régime réglementaire de surveillance.

Cinquièmement, les SGS sont une tactique de Transports Canada pour économiser sur les coûts des employés, y compris sur leur nombre et leurs qualifications.

Sixièmement, les SGS sont une tactique de Transports Canada pour échapper à des poursuites en justice pour avoir autorisé des opérations aériennes dangereuses.

Septièmement, on s'est servi de la peur pour vendre les SGS aux Canadiens, dont vous faites partie, notamment en se servant des projections concernant les pertes de coque qui sont largement diffusées dans le monde.

Huitièmement, les législateurs canadiens ont fait preuve de négligence. Ils n'ont pas tenu compte des avertissements donnés par les meilleurs spécialistes du Canada, y compris M. Moshansky, dans le rapport de 2007 de ce comité.

Neuvièmement, le Canada possède l'un des systèmes de transport les plus sûrs du monde, et ce, en raison non seulement de la culture de la sécurité des entreprises et des travailleurs de l'industrie, mais également de l'efficacité de ces exigences réglementaires.

Dixièmement, Transports Canada commence à démanteler ses exigences.

Onzièmement la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité par Transports Canada nuira à long terme la sécurité aérienne au Canada.

Douzièmement, il sera bientôt trop tard pour empêcher cela. Le Canada sera dans une situation très difficile lorsqu'il devra reconstruire l'infrastructure de sécurité qu'on est en train de détruire.

Treizièmement, les opinions du public en ce qui concerne la « sûreté » et la « sécurité » aériennes ne coïncident pas avec la définition qu'en donne Transports Canada et avec les gestes posés par le ministère.

Ce sont mes opinions personnelles.

S'agissant de la mise en oeuvre des SGS et des IVP, les SGS n'assurent pas de « protection supplémentaire » contrairement à ce que l'on a fait croire en 2008 au comité de la Chambre des communes. Ils n'ont pas été prévus comme une mesure de protection supplémentaire. Alors que ces mêmes personnes affirmaient à votre comité que les SGS assurent une protection supplémentaire, ils nous disaient à nous, les inspecteurs, de cesser les vérifications. Les dirigeants de Transports Canada ne disaient pas la vérité.

Les évaluations des SGS et les inspections de validation de programme ont presque totalement remplacé les vérifications et les inspections. Je n'ai pas entendu parler d'une vérification réglementaire au cours des cinq dernières années. La Loi sur l'aéronautique ne vise pas tous les aspects de la mise en oeuvre des SGS et intègre un vague niveau de sécurité.

●(0850)

Le SGS 107, ou plutôt l'article 107 du Règlement de l'aviation canadien RAC 107, est vague et nébuleux, et compte à peine 300 mots. D'après ce règlement, les exigences sont entre les mains des fonctionnaires de tous les niveaux, des mandarins aux inspecteurs, et sont sujettes à leur humeur. En outre, le règlement encourage l'intimidation.

La cinquième révision de l'Instruction visant le personnel numéro SUR-001 de Transports Canada est le principal document portant sur les mesures d'exécution des SGS. En environ 33 000 mots, il définit et met en oeuvre l'intention de la loi. Il s'agit d'un document de troisième ou de quatrième niveau. Pour comprendre les SGS,

vous devez connaître l'IP numéro SUR-001. Or, la majorité des intervenants du secteur de l'aviation ne la connaissent pas.

D'autres domaines de l'infrastructure de Transports Canada ne reçoivent pas d'appui. Aucun organisme crédible n'appuie les orientations actuelles de Transports Canada. Les inspections de validation de programme ont totalement remplacé les vérifications pour les organisations des SGS non visées par le RAC 705. Les SGS ont été mis en oeuvre sans que l'on examine les risques connexes ni que l'on planifie les ressources humaines. Les SGS ont été conçus et mis en place par des gens qui n'ont aucune expérience de l'aviation civile. Il n'y a pas eu de consultation publique en bonne et due forme. On a contourné le processus de consultation publique du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne, le CCRAC, malgré les assurances données par Transports Canada au sujet de la participation de ce dernier. Les inspecteurs reçoivent une bien piètre formation.

Les SGS sont mis en oeuvre, mais ont peu d'effets auprès des sociétés visées par le RAC 705. La mise en oeuvre des SGS est au point mort.

L'infrastructure réglementaire est en décrépitude. Le fait que les décideurs et le personnel d'Ottawa de Transports Canada se concentrent sur les SGS fait périliter les autres domaines de la réglementation aérienne. La mise en oeuvre et l'administration des SGS absorbent presque tout le temps et les efforts de tout le personnel de Transports Canada.

La liste de surveillance aérienne du Bureau de la sécurité des transports du Canada renferme 85 recommandations ouvertes sur la sécurité. Pour certaines d'entre elles, la réponse de Transports Canada est jugée non satisfaisante. Certains règlements et certaines normes sont mauvais sur le plan technique depuis des années.

Les résultats de l'attitude générale et des interventions de Transports Canada, Aviation civile, se voient facilement dans les réactions des experts en sécurité publique. Vous en trouverez d'autres preuves dans les *Résultats organisationnels du sondage auprès des fonctionnaires fédéraux*. Examinez le nombre de jours de travail perdus parce que des employés de Transports Canada sont absents pour des raisons médicales, en mettant l'accent sur le congé dû au stress, ce qui va dans le sens des exemples que je connais.

Les effets à long terme sur la sécurité aérienne de la nouvelle approche de Transports Canada, y compris le recours aux SGS, se feront seulement sentir à long terme, quand le bilan du Canada en matière de sécurité aérienne changera par rapport au reste du monde développé sur le plan technologique, dont la sécurité aérienne s'améliore constamment. Si le gouvernement s'intéresse vraiment à la sécurité aérienne au Canada et aux effets de la mise en oeuvre des SGS, veuillez mener deux sondages d'opinion auprès des propres inspecteurs de Transports Canada et de l'industrie aéronautique canadienne.

J'ai terminé, et je crois avoir réussi à respecter le délai de 10 minutes.

●(0855)

Le président: Oui, vous avez réussi. Monsieur Chalmers, je vous remercie d'avoir respecté ce délai.

Nous passons maintenant à M. Daniel Slunder qui représente l'Association des pilotes fédéraux du Canada.

Allez-y. Vous disposez d'au maximum 10 minutes.

[Français]

Capt Daniel Slunder (président national, Association des pilotes fédéraux du Canada): Je vais commencer par dire que je ferai ma présentation en anglais, mais je pourrai ensuite répondre à n'importe quelle question en français.

[Traduction]

Je vous remercie de m'avoir invité à participer à cette étude importante. Je sais que le mandat confié à ce comité découle des événements tragiques de Lac-Mégantic survenus l'été dernier. Je veux remercier la ministre Raitt pour sa prévoyance et son courage, car elle a étendu la portée de votre enquête en y incluant la sécurité dans les autres modes de transport.

Nous sommes convaincus que la ministre Raitt et votre comité pourront changer les choses dans le but de sauver des vies, en faisant des recommandations à Transports Canada afin de changer les habitudes de surveillance de la sécurité dans le domaine de l'aviation commerciale. Nous sommes également convaincus que la transition vers le Système de gestion de la sécurité, ou SGS, dans l'aviation expose continuellement le public voyageur à des niveaux de risque supérieurs et que les fonctionnaires de Transports Canada...

Le président: Monsieur Slunder, pourriez-vous, je vous en prie, ralentir un peu? Les interprètes ont de la difficulté à vous suivre.

Capt Daniel Slunder: Oui, mais les 10 minutes vont s'écouler et les éléments importants sont à la fin.

Le président: Vous avez 10 minutes, plus ou moins.

Capt Daniel Slunder: Je comprends.

Le président: Je suis désolé, mais ils doivent aussi faire leur travail.

Capt Daniel Slunder: L'Association des pilotes fédéraux du Canada n'est pas contre les SGS. Nous sommes très préoccupés par rapport au SGS de Transports Canada, qui est devenu le seul niveau de sécurité au Canada.

En introduction, je puis vous dire que j'ai été pilote pendant 40 ans. Le gros de mon expérience est dans les Forces canadiennes, où j'ai servi pendant 23 ans et donné de la formation sur les avions à réaction et les rondes de surveillance le long du littoral océanique du Canada. Pendant le reste de ma carrière, j'ai travaillé à Transports Canada à la formation des inspecteurs pilotes, à gérer le programme de Pilote vérificateur agréé et j'ai aussi occupé d'autres fonctions.

Tout comme j'ai servi le public canadien, dans les forces armées, je considère que le travail que j'effectue est également dans l'intérêt du public.

Nos membres sont composés de 382 pilotes brevetés qui travaillent comme inspecteurs à Transports Canada et au Bureau de la sécurité des transports du Canada. Nous représentons également 32 pilotes brevetés qui travaillent à NavCanada.

Je peux vous dire que le nombre d'inspecteurs pilotes brevetés est à son plus bas niveau. Aujourd'hui, nous avons 50 inspecteurs de moins que lors de ma dernière comparaison devant votre comité en novembre 2009, lorsque Transports Canada avait promis d'embaucher davantage d'inspecteurs.

Un des premiers témoins à comparaître devant votre comité était le vérificateur général, M. Michael Ferguson. Son témoignage avait semé d'importants doutes sur les faits qui vous avaient été présentés par les fonctionnaires de Transports Canada en matière de sécurité ferroviaire. Entre autres choses, M. Ferguson avait dit au comité que Transports Canada n'avait terminé que 26 % des vérifications des SGS auprès des compagnies ferroviaires qui, selon le ministère,

étaient nécessaires pour assurer la conformité aux règlements de sécurité. Cette déclaration et d'autres observations contredisaient clairement celles des représentants de Transports Canada qui avaient témoigné devant vous seulement quelques jours avant M. Ferguson.

Je pense que la déclaration de M. Watson, à la suite du témoignage du vérificateur général, était des plus appropriés, et je cite:

... J'ai l'impression que si nous devons lire entre les lignes, non seulement les Canadiens s'attendent-ils à mieux de la part de Transports Canada, mais je suppose qu'il en va de même pour vous, et je sais que le gouvernement s'attendait également à mieux.

Certains d'entre vous sont au courant de l'examen du vérificateur général du programme de sécurité aérienne de Transports Canada. Son bureau a mené une vérification en mai 2008 et une deuxième en avril 2012. Lorsqu'on met côte à côte les résultats des vérifications pour le transport ferroviaire et l'aviation, les parallèles sont frappants. Selon le vérificateur général, les manquements de Transports Canada dans la sécurité aérienne et ferroviaire sont dans les domaines suivants: le nombre d'inspecteurs et d'ingénieurs nécessaires pour assurer la sécurité est inconnu; il y a considérablement moins d'inspections faites que planifiées; le niveau admissible minimal de surveillance pour assurer la sécurité n'est pas établi et il n'y a pas de justification documentée pour modifier le niveau admissible minimal de surveillance.

Les représentants peuvent vous assurer que tous ces problèmes ont été réglés, mais les prévisions optimistes de Transports Canada sont fondées sur des tours de passe-passe. Les inspections, qui étaient requises annuellement, peuvent maintenant se faire aussi rarement qu'une fois tous les cinq ans. C'est une façon d'étirer les ressources en matière d'inspection, mais cela contribue-t-il d'une façon ou d'une autre à la sécurité du public?

Il est important d'insister sur le fait que les SGS pour l'aviation n'ont pas été conçus comme mesure unique visant à lutter contre les défaillances en mesure de sécurité, et ils ne l'ont jamais été. C'est tout à fait logique. La redondance est un principe important en sécurité, lorsqu'une mesure ne fonctionne pas, une autre est en place pour s'assurer que le pire ne se produit pas. Néanmoins, aujourd'hui, les SGS dans le transport aérien constituent essentiellement les seuls programmes de sécurité, puisque Transports Canada a pratiquement laissé tomber la supervision opérationnelle directe des lignes aériennes.

Le Canada a été parmi les premiers pays à adopter les SGS dans le transport aérien. En 2005, il a été le premier à les imposer aux grands transporteurs. Il n'y avait aucune voie à suivre, et cela relevait d'une expérience. Une approche tout à fait nouvelle et Transports Canada n'avait pas prévu que la mise en oeuvre des SGS allait accaparer toutes ses ressources d'inspection et plus encore. Il fallait donner du lest quelque part et c'est la supervision opérationnelle directe qui a écopé, puisqu'elle a pratiquement disparu. On ne fait rarement, voire jamais, des inspections sans préavis, des inspections des aires de trafic, des vols de vérification des compétences des pilotes et d'autres activités qui autrefois nous donnaient un aperçu de l'état de sécurité d'une ligne aérienne.

À ce jour, d'autres craintes en matière de sécurité sont ignorées sous le poids des lourdeurs entourant les SGS. Par exemple, Transports Canada annule toute évaluation exhaustive des SGS pour les aéroports et les aérodromes en faveur d'inspections de validation de programme, dont la portée est moins large.

Lorsque Transports Canada vous parle des milliers de vérifications et d'inspections qu'il réalise annuellement, vous devriez garder à l'esprit trois points importants. Premièrement, ces nombres sont gonflés. Le vérificateur général a dénoncé les déclarations de Transports Canada en matière d'inspection ferroviaire. Transports Canada ne peut tout simplement pas mener jusqu'à 30 000 inspections avec seulement 250 pilotes inspecteurs de première ligne.

Deuxièmement, les vérifications et les inspections dont parle le ministère ne portent que sur l'examen de documents et des entrevues téléphoniques. C'est un exercice superficiel qui permet à des problèmes sérieux de passer inaperçus.

Et finalement, Transports Canada s'attend à un accroissement du nombre d'accidents, et le ministère a rajusté ses cibles de rendement prévues pour en tenir compte. Cette augmentation, si elle s'avérait, correspondrait à 40 à 50 accidents de plus en 2014 qu'en 2011. Vous trouverez cette information à l'onglet 3.

Il y a quelques mois à peine, nous avons demandé à des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile ce qu'ils pensent des SGS. Neuf des 10 inspecteurs interrogés signalent que le SGS de Transports Canada les empêche, en fait, de corriger les problèmes de sécurité en tant opportun. C'est une augmentation de 80 % par rapport aux inspecteurs qui exprimaient avoir des craintes dans tous les débuts de la mise en place des SGS.

Veillez examiner de près cette information. Les personnes consultées sont des professionnels et comme l'a noté un témoin du Conseil national des lignes aériennes du Canada plus tôt cette semaine, ils se soucient profondément de leur travail et de la sécurité du public. En réalité, la quasi-totalité des inspecteurs de l'aviation estime que les SGS contribuent davantage à cacher les problèmes qu'à les résoudre. Nous vous avons transmis le rapport d'enquête complet.

● (0900)

J'aimerais attirer votre attention sur deux exemples précis des conséquences découlant de cette réalité.

Quelques mois à peine avant l'écrasement d'un avion de la First Air à Nunavut, une évaluation menée par Transports Canada n'avait trouvé aucun problème dans le système de gestion de la sécurité de la ligne aérienne; en fait, il était sans faille. Néanmoins, l'enquête dans l'écrasement du 20 août 2011 menée par le Bureau de la sécurité des transports du Canada a permis de découvrir de nombreuses lacunes de la part de la ligne aérienne, qui ont contribué à l'accident, y compris le fait que le système de gestion de la sécurité de First Air ne fonctionnait pas convenablement. Douze personnes sont mortes dans cet impact sans perte de contrôle, et le bilan aurait pu être beaucoup plus élevé si l'accident s'était produit avec un avion rempli de passagers lors d'un atterrissage dans un aéroport important.

Aujourd'hui, les transporteurs commerciaux au Canada peuvent passer jusqu'à cinq ans avant que leur SGS ne fasse l'objet d'un seul examen ou qu'il ne soit visé par une inspection de validation de programme. C'est beaucoup trop long, et cela va bien au-delà des exigences internationales en matière d'inspections annuelles.

Le propre service d'opérations aériennes de Transports Canada éprouve des difficultés, en dépit de son SGS, selon des documents que nous avons obtenus grâce à une demande d'accès à l'information. Même lorsque les SGS sont mis en oeuvre et en dépit des meilleures intentions, Transports Canada continue à ne pas répondre aux exigences minimales en matière de sécurité. Transports Canada a eu deux accidents — dont le dernier a été mortel — depuis la mise en oeuvre des SGS.

Des témoins d'Air Canada, WestJet, Air Transat et du Conseil national des lignes aériennes du Canada ont déclaré plus tôt cette semaine que les partenariats de SGS entre l'industrie et l'organisme de réglementation protègent l'intérêt du public. Les membres du public voyageur devraient être préoccupés lorsqu'au moins la moitié du partenariat ne peut pas assurer le bon fonctionnement des SGS et subit des écrasements d'avion à un taux d'un tous les trois ans.

Lorsque nous comptons presque exclusivement sur les vérifications superficielles des SGS et les programmes de validation des inspections, des problèmes de sécurité passent inaperçus avec les conséquences tragiques que l'on connaît. Le programme de sécurité aérienne de Transports Canada doit absolument être changé.

Pour votre considération, nous vous recommandons ce qui suit.

La responsabilité et la propriété des SGS doivent revenir totalement au transporteur aérien.

Il faut concentrer les experts en SGS au sein d'une direction nouvelle à Transports Canada, qui puisse mener des visites d'aide auprès des compagnies aériennes. Cette direction aurait pour mandat d'aider les compagnies à gérer leur SGS et à en promouvoir les avantages. Ces visites ne seraient pas menaçantes puisqu'il s'agirait d'évaluations de validation pour aider l'industrie à mettre en oeuvre des SGS.

Pour la majorité des inspecteurs, il faut simplifier la méthode de vérification en supprimant toutes les activités liées à la vérification des SGS afin d'effectuer davantage de visites auprès des compagnies et d'inspections aléatoires sans préavis, y compris des visites de surveillance, des vérifications sur l'aire de trafic et des vérifications des dossiers. Pour améliorer la collecte d'informations, il faudrait consigner les résultats de toutes les visites. En fonction des renseignements recueillis sur l'année, il faudrait aller de nouveau à la compagnie pour mener des inspections annuelles. À l'aide de techniques modernes d'échantillonnage, il faudrait scruter les données pour détecter uniquement les non-conformités en matière de règlement dans le plus grand nombre de composantes de l'entreprise, en fonction des délais et des budgets.

Il faudrait appliquer des mesures coercitives lors de non-conformité lorsque les résultats montrent que le SGS n'a pas été suivi ou, dans le cas d'une entreprise qui n'est pas assujettie au SGS, lorsqu'on n'a pas pris toutes les mesures nécessaires pour remédier à la situation. Cela incitera les compagnies à améliorer leur SGS ou à en adopter un afin de recenser toute erreur future. Cette approche a le mérite d'utiliser un renforcement positif lorsque le système a fonctionné ou un renforcement négatif lorsque le système...

● (0905)

Le président: Monsieur Slunder, il vous reste moins d'une minute.

Capt Daniel Slunder: Merci.

Voici maintenant les résultats escomptés.

La compagnie qui ne règle pas les erreurs avant la vérification suivante sera jugée déficiente. Il faudra appliquer d'autres mesures pour faire respecter le règlement. Ainsi, Transports Canada monte un dossier de non-conformité et prépare une affaire judiciaire en vue de faire suspendre le certificat.

La compagnie qui règle les erreurs avant la vérification suivante sera réputée conforme et Transports Canada peut alors élargir la portée du cycle de vérification en fonction de mesures de rendement réelles.

Pour la compagnie qui s'approprie réellement son SGS, sans que Transports Canada n'ait à lui imposer quoi que ce soit et sans que le ministère n'ait à appliquer des normes variables, il ne serait pas nécessaire d'établir une réglementation prescriptive dans laquelle figurerait la liste de toutes les exigences.

Et enfin, Transports Canada présenterait un niveau supplémentaire de sécurité bien défini et délimité.

Je vous remercie de votre attention. J'espère que vous aurez la force et le courage d'apporter des changements avant que ne survienne une autre tragédie.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à l'Union canadienne des employés des transports. Nous recevons Mme Collins, M. Teeter, Mme Houlahan et M. Wing.

Vous avez dix minutes ou moins.

Mme Christine Collins (présidente nationale, Union canadienne des employés des transports): Je voudrais vous remercier de me donner la possibilité de présenter les points de vue de nos membres sur la réforme de la surveillance des transports. L'Union canadienne des employés des transports est le syndicat national de la plupart des employés à Transports Canada, au Bureau de la sécurité des transports du Canada, à l'Office des transports du Canada, à la Garde côtière canadienne ainsi qu'à de nombreux aéroports du pays. Sur les 1 350 inspecteurs qui travaillent à Transports Canada, les seuls que nous ne représentons pas sont les inspecteurs pilotes, qui font partie de l'aviation civile.

Pour commencer, je tiens à dire que nos relations avec la direction de Transports Canada sont positives, axées sur la consultation et productives. Après tout, nos membres et la direction de Transports Canada ont le même objectif, soit celui de garantir le niveau le plus élevé de sécurité du public. Nous espérons que le comité, la ministre et le personnel de Transports Canada savent que le document qui vous a été remis a été rédigé de la façon la plus sincère en tenant compte de la sécurité des transports.

Je comprends que la séance d'aujourd'hui porte sur l'aviation civile et c'est donc sur ce mode de transport que portera la plupart de mes commentaires. Toutefois, du fait que nous représentons des inspecteurs dans tous les modes de transport, il est nécessaire de mettre l'aviation dans le contexte de la réalité multimodale de la surveillance de la sécurité. Le comité a pour instruction de cibler les mesures post-réglementaires nécessaires au lendemain de la tragédie de Lac-Mégantic. Voilà donc pourquoi la cible principale est le transport des marchandises dangereuses et le rôle du système de gestion de la sécurité ou le SGS dans la surveillance de la sécurité de Transports Canada.

Cet examen repose sur les questions qu'a posées la ministre. Avec l'indulgence du comité, je voudrais apporter quelques brèves réponses à ces questions du fait que les détails se trouvent dans notre mémoire. À l'heure actuelle, le corps d'inspecteurs du transport des marchandises dangereuses est séparé des autres modes de transport. Nous pensons que la surveillance du transport des matières dangereuses devrait être réintégrée dans les divisions de la surveillance modale des transports en mettant l'accent sur les inspections directes et non annoncées. La responsabilité devrait revenir à une direction au sein de chaque mode à Transports Canada. Ces changements entraîneront une plus grande responsabilité, moins de reproches et aussi une affectation plus efficace des ressources limitées.

Chaque direction générale gère la mise en application et la surveillance du SGS de façon très différente. L'accent mis sur la réglementation relativement au SGS propre à l'aviation est à ce point prononcé que de nombreux inspecteurs ne sont plus que des vérificateurs de programme. Ce phénomène se voit d'ailleurs déjà dans d'autres modes de transport, et surtout les chemins de fer. Il convient de noter que le concept de SGS repose sur le principe que les entreprises se conforment à la réglementation avant de l'adopter. Cela n'est tout simplement pas le cas pour un fort pourcentage d'entreprises de l'aviation civile. Le SGS doit représenter un niveau supplémentaire de sécurité, et ne jamais remplacer les inspections directes et non annoncées par des inspecteurs qualifiés et spécialisés possédant le pouvoir d'imposer le respect des règlements et des sanctions.

À propos du SGS, les États-Unis adoptent une démarche entièrement différente de celle du Canada, en ce sens qu'ils s'appuient beaucoup moins sur le SGS pour la surveillance réglementaire dans tous les modes de transport. Ils valorisent par ailleurs les dénonciateurs en leur offrant des incitatifs financiers considérables. Selon nous, il devrait y avoir un bureau indépendant de la protection des dénonciateurs auprès duquel les travailleurs des transports, aussi bien au sein du gouvernement qu'à l'extérieur, pourraient signaler des situations sans crainte de représailles. Le système de surveillance des États-Unis comporte un grand nombre de caractéristiques positives auxquelles le Canada devrait s'intéresser.

L'aviation civile est une division de la surveillance en crise. Le recours au plan intégré de SGS crée une situation où le rôle des inspecteurs consiste à vérifier les documents des entreprises. Lorsqu'ils quittent leurs bureaux pour procéder à une vérification du SGS, aussi appelée « évaluation » par le ministère, les exploitants aériens doivent être prévenus de leur arrivée, dans certains cas, la période minimale de préavis est de 10 semaines, ce qui donne à l'exploitant suffisamment de temps pour corriger toute anomalie qui aurait pu exister à la date de vérification du SGS.

Les vérifications du SGS ont remplacé les inspections directes et non annoncées plutôt que de représenter un niveau supplémentaire de sécurité. Les inspecteurs sont d'avis qu'il s'agit d'une grave erreur. Le fait de confier aux compagnies aériennes la responsabilité principale de la surveillance de la sécurité revient un peu à laisser le loup garder la bergerie.

● (0910)

Depuis longtemps, l'UCET préconise que le Système de gestion de la sécurité constitue une strate supplémentaire et que la vérification ou l'évaluation du SGS soit faite totalement séparément de la fonction directe d'inspection.

Les inspecteurs du transport aérien civil sont des spécialistes hautement qualifiés, dont plusieurs ont des compétences en entretien des appareils, en génie ou d'autres qualifications importantes. De nos jours, Transports Canada recrute à tort des généralistes pour occuper ces postes d'inspection en mettant l'accent sur les relations interpersonnelles ou l'esprit d'équipe, plutôt que sur les connaissances, l'expertise et les compétences dans le secteur.

Transports Canada m'a dit qu'on jumelait les descriptions d'emploi, et qu'on supprimait désormais la nécessité de posséder des compétences techniques, les candidatures étant versées dans un bassin commun. Cela illustre le fait que Transports Canada utilise le SGS à mauvais escient en le substituant aux inspections directes.

Le transport aérien des marchandises dangereuses est un autre sujet inquiétant. Récemment, 18 postes d'inspection du TMD ont été transférés de l'aviation civile à la direction du TMD. La surveillance du transport de ces marchandises devrait demeurer la responsabilité de chaque mode de transport et les inspections directes devraient être harmonisées avec les inspections directes de chaque transporteur.

À la lecture de notre mémoire, vous constaterez que nous signalons des principes supplémentaires importants non seulement pour l'aviation civile mais pour tous les modes de transport.

La délégation ministérielle quant à la surveillance ne devrait pas être autorisée sauf pour des fonctions précises comme les nouveaux appareils et les mises à niveau. S'il y a délégation, il faut établir des règles sur les conflits d'intérêts et les faire respecter.

Le ratio entre inspecteurs et effectifs est beaucoup trop bas. Il n'y a aucune raison que les inspecteurs ne représentent que 58 % de l'effectif total au sein de la Direction de la sécurité de Transports Canada et seulement 23 % au sein de l'effectif total de Transports Canada.

On attend trop longtemps avant de donner suite aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada. On devrait imposer des délais précis pour la mise en oeuvre des recommandations du bureau et les inspecteurs devraient jouer un rôle central au sein des groupes de travail pour le suivi que fait le bureau.

Pour tous les modes de transport, les incidents devraient être divulgués dans une base de données distincte.

En conclusion, bien des remarques faites aujourd'hui s'appliquent non seulement à l'aviation civile mais à tous les modes de transport. Les inspections directes devraient toujours être la principale façon d'exercer une surveillance. Le TMD devrait s'appliquer à chaque mode de transport et relever d'un haut fonctionnaire responsable au sein du ministère. Des vérifications du SGS et des inspections réglementaires devraient se faire de façon distincte pour chaque mode. Il faut un bureau indépendant pour assurer la protection des dénonciateurs.

Je dois signaler que je n'expose pas ici mes propres opinions. Je présente le point de vue de nos experts à Transports Canada, les inspecteurs qui font le travail quotidiennement. La principale responsabilité de Transports Canada est la sécurité et non pas la promotion de l'industrie.

Merci.

• (0915)

Le président: Merci d'avoir respecté le temps imparti.

Nous allons passer aux questions.

Monsieur Mai, vous avez sept minutes.

[Français]

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins d'aujourd'hui.

Vos témoignages nous ont bien éclairés. Vous avez été très directs et très critiques à l'endroit du système mis en place.

[Traduction]

Vous critiquez, non seulement le Système de gestion de la sécurité, mais aussi son mode de mise en oeuvre. Vous avez tous signalé que, au départ, il s'agissait d'ajouter un niveau supplémentaire de sécurité.

[Français]

Je vais commencer en posant une question au président national de l'Association des pilotes fédéraux du Canada.

Vous avez mentionné le sondage que vous avez fait. Lorsque nous en avons parlé en comité, les députés du gouvernement ont dit que c'était un petit sondage pas très important. En fait, ils l'ont un peu ridiculisé, si je puis dire.

Pouvez-vous nous parler de l'importance accordée aux participants du sondage? Pouvez-vous nous parler des résultats du sondage indiquant l'impression ou le sentiment des gens, maintenant que nous sommes plus exposés aux risques?

Capt Daniel Slunder: Il y a eu deux sondages, dont un mené il y a sept ans. Leurs résultats sont très similaires. Seulement, ceux du second sont encore plus négatifs. On a élargi la portée du second sondage afin d'inviter les membres de l'UCET à y participer aussi.

La chose importante qui ressort, c'est que lorsque les inspecteurs, soit tous ceux qui sont au premier plan des vérifications, disent que le système pose problème, on devrait les écouter. Pour notre part, nous pensons que l'information donnée devrait être utilisée pour améliorer le système, plutôt que d'être considérée comme un élément négatif. On ne devrait pas dire que c'est seulement un petit sondage ou que ce sont seulement des inspecteurs qui sont négatifs. Nous sommes de 500 à 600 inspecteurs à Transport Canada. On ne peut pas considérer que le fait que tout le monde pense de la même façon n'est pas significatif. Il faut prendre en considération ce qui est dit.

Jadis, nous pouvions voir plus précisément ce qui se passait dans les compagnies, parce que nous en faisons partie. Nous allions voir ce qui se passait dans les compagnies. Nous parlions avec les pilotes et les ingénieurs qui réparaient les avions, ce qui nous permettait de découvrir de nous-mêmes les problèmes.

Maintenant, nous nous attendons à recevoir un rapport émis par un employé de la compagnie, après quoi nous pouvons vérifier si le problème a été corrigé. Le fait est que si le rapport n'est pas entré dans le SGS, nous ne le verrons pas. Cela pose problème aux inspecteurs. Comme ils ne voient pas la même information que celle qu'ils voyaient auparavant, ils ne peuvent plus assurer le même niveau de sécurité qu'autrefois. C'est la raison pour laquelle nous parlons négativement du système.

M. Hoang Mai: C'est parfait.

Je vous demanderais de répondre rapidement à ma prochaine question, parce que j'aimerais poser d'autres questions.

Vous avez dit que de nombreux inspecteurs faisaient partie du rapport. Par contre, selon votre tableau, il y a environ 395 inspecteurs en 2014, alors qu'il y en avait 535 en 1993. Donc, on tend vraiment vers une réduction du nombre d'inspecteurs.

Capt Daniel Slunder: Oui, exactement.

M. Hoang Mai: Merci beaucoup.

[Traduction]

J'ai une question pour Mme Collins. Les renseignements que vous nous avez donnés sont très importants car ils décrivent la situation sur le terrain et d'après ce que vous me dites, elle est très différente de celle dont font état les compagnies, particulièrement dans le cas du SGS et concernant la participation des employés à la mise en oeuvre de ce système. Vous avez également soulevé d'importantes questions en ce qui concerne la dénonciation.

Dans le cas de l'industrie aérienne et de celle du chemin de fer, d'aucuns nous disent que les employés ont un rôle à jouer dans la mise en oeuvre du SGS et qu'il n'y a pas de représailles s'ils soulèvent des préoccupations.

Qu'avez-vous pu constater sur le terrain? Comment les choses se passent-elles concrètement?

• (0920)

Mme Christine Collins: Nous sommes dans une situation très problématique du fait qu'il n'y a pas de protection pour les dénonciateurs au sein de Transports Canada, qu'il n'y a pas de véritable programme à l'intention des dénonciateurs ni au ministère ni au sein des compagnies aériennes. L'employeur vous dira que tout va bien, mais en l'absence de la possibilité de signaler des incidents sans craindre de perdre son emploi, sans craindre les répercussions, les employés ne les signalent tout simplement pas.

M. Hoang Mai: Aujourd'hui, les représentants des trois groupes de témoins nous ont fait part de leurs préoccupations quant aux inspections sur place. Ils trouvent particulièrement inquiétant que les vérifications soient faites par Transports Canada. Nous savons que le vérificateur général a mentionné que Transports Canada ne faisait pas toutes les vérifications dont il est responsable et qu'il n'atteignait pas ses propres objectifs.

En quoi les Canadiens doivent-ils s'inquiéter de cette situation? Si vous deviez résumer... Le fait que Transports Canada mise désormais sur le SGS, sur l'ensemble du système, plutôt que de procéder à des inspections sur le terrain outre la perte de personnel expérimenté au sein du groupe d'inspecteurs.

Madame Collins, vous pouvez peut-être commencer.

Mme Christine Collins: Merci de cette question.

En réalité, il y a très peu d'inspections directes sur place actuellement. Ces inspections sont rares.

Il n'y a pas d'inspections imprévisibles, ce qui est très problématique. On donne un préavis à une compagnie aérienne et on fixe le moment de l'inspection. La compagnie aérienne prend ses précautions en prévision.

La fonction de vérification n'est pas une fonction d'inspection. Disons-le franchement, il y a conflit d'intérêts quand on confie à un transporteur la responsabilité du système de gestion de la sécurité quand on sait que la première préoccupation de la compagnie est de réaliser des bénéfices.

Les problèmes surgissent lorsqu'on n'a pas prévu les garanties adéquates — à notre avis celles qu'offrent les inspections directes. Je suis tout à fait en faveur de donner à toutes les compagnies aériennes la responsabilité du SGS. C'est très important, mais ça ne devrait jamais remplacer le travail de professionnels qui inspectent pour garantir la conformité.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur McGuinty, vous avez sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci, mesdames et messieurs, d'être venus témoigner ce matin.

Étant donné les témoignages que nous avons entendus, je ne sais pas par où commencer. C'est franchement incroyable. Ce que nous disent les inspecteurs de première ligne est renversant. Ce sont des gens qui ont 30, 40 ou 50 ans d'expérience... 100 ans d'expérience conjugue en première ligne — notamment d'anciens pilotes — et ce qu'ils nous disent va en l'encontre des déclarations de tous les fonctionnaires de Transports Canada et des représentants des compagnies aériennes.

Monsieur le président, je ne sais pas par où commencer mais... Je vais d'abord m'adresser à M. Slunder.

Monsieur Slunder, vous avez parlé il y a un instant du sondage, ou de l'enquête, auprès de vos propres membres, les inspecteurs. À plusieurs reprises, ici au comité, les membres du parti ministériel ont essayé de rejeter du revers de la main ces conclusions en raison de leur attitude à l'égard des organisations syndicales, ce qui est malheureux étant donné le danger que cela comporte pour les Canadiens. Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement s'enferme dans cette idéologie antisyndicale, car c'est très dangereux pour les Canadiens étant donné que les travailleurs de première ligne qui font le travail quotidiennement, qui le font consciencieusement, constatent des situations pour lesquelles, dans tous ses mémoires, il présente des recommandations positives pour leur redressement.

En comité plénier, on a demandé à la ministre si elle avait pris connaissance de votre enquête. Elle a répondu que non. Elle ne l'avait pas vue ni lue. Elle était accompagnée du sous-ministre et des sous-ministres adjoints. Ces derniers ne l'avaient pas lue non plus apparemment, mais elle a maintenu ce que vous avez décrit ici, à savoir qu'il n'y a que 250 inspecteurs pilotes pour 30 000 inspections.

Pouvez-vous nous aider à comprendre ce qui pousse un ministre de la Couronne à citer des chiffres qui ne sont manifestement pas les bons?

• (0925)

Capt Daniel Slunder: J'ai du mal à parler au nom de la ministre, mais...

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Komarnicki.

M. Ed Komarnicki: C'est assez difficile pour un témoin d'expliquer ce que pouvait être la pensée de la ministre. Je pense que la question est déplacée et que mon collègue devrait la formuler autrement. C'est tout à fait déplacé. Comment quiconque peut-il dire ce que quelqu'un pense?

Le président: En effet, et je pense que M. Slunder en a convenu dans sa réponse.

M. David McGuinty: Je vais la reformuler...

Le président: Poursuivez, monsieur Slunder.

M. David McGuinty: J'espère que cela n'est pas défalqué de mon temps de parole, monsieur le président?

Le président: Non. Bien sûr que non. Ça ne l'est jamais.

Capt Daniel Slunder: Si un système de gestion de la sécurité fonctionne efficacement, cela signifie que si je reçois un rapport de 9 de mes 10 employés en ce qui concerne un problème précis, je me dois de réagir. Je me dois d'étudier le rapport, de poser des questions et de donner suite, soit d'apporter un correctif ou, ce qui est tout à fait acceptable, de ne rien faire. Toutefois, on ne peut pas faire fi du rapport. Il faut étudier le rapport, car c'est essentiel.

Par ailleurs, et c'est un autre aspect, pour qu'un système de gestion de la sécurité fonctionne efficacement, il ne faut pas sous-estimer le moindre renseignement qui est présenté. Il ne faut pas présumer que ce rapport est secondaire ou qu'il provient d'un employé mécontent ou... En effet, une telle attitude n'est pas favorable à la présentation continue de rapports, ce qui est le fondement du processus. Si vous dissuadez les gens à cet égard, vous vous retrouvez avec ce que M. Reason a qualifié de compagnie pathologique qui ne peut pas fonctionner en autonomie. Il faut alors une réglementation.

M. David McGuinty: Permettez-moi de m'adresser maintenant à M. Chalmers.

Monsieur Chalmers, je ne peux qualifier votre mémoire et votre exposé aujourd'hui que de renversant. Pensez-vous que l'on peut rescaper le SGS, mais j'ajouterai cette réserve: tout le monde en convient, et les Canadiens qui connaissent le domaine en conviendraient, un SGS sans l'appui ou le fondement des inspections, de l'application et de la vérification de la part du gouvernement fédéral par l'intermédiaire de Transports Canada ne vaut rien, n'est-ce pas?

D'après ce qu'on a entendu dire aujourd'hui, il existe un problème réel à Transports Canada en ce qui concerne le nombre, la fréquence et les types d'inspection. Cela commence avec le nombre d'inspecteurs.

Monsieur Chalmers, peut-on sauver le SGS?

M. Norman Chalmers: Le système existe et je ne sais pas si on a besoin de le sauver, car il existe bel et bien. Il semble que Transports Canada y voit la solution magique pour régler tous les problèmes. Toutefois, c'est seulement une infime partie des véritables opérations dans le domaine de l'aviation.

Le SGS n'a pas été appliqué à grande échelle dans le secteur de l'aviation, car les compagnies aériennes prennent déjà des mesures dans ce sens. Depuis 50 ans, il y a eu rapport sur les problèmes au sein des compagnies, car il y a d'autres voies possibles à cet égard. Toutes les compagnies qui comptent sur une organisation pour l'entretien procèdent à des vérifications internes. Cela se fait à grande échelle.

• (0930)

M. David McGuinty: Je voudrais poser une dernière question à Mme Collins.

Madame Collins, dans tous les mémoires aujourd'hui on affirme que les vérifications ne sont pas des inspections. Les inspecteurs font leur travail une fois que la compagnie qui fait l'objet de l'inspection a été prévenue, parfois 10 semaines à l'avance. D'après les trois mémoires, le nombre d'inspections est nettement insuffisant. Pouvez-vous nous aider à mieux comprendre? Quelle est l'ampleur de ce problème?

Mme Christine Collins: Le problème est très grave. Au fil des ans, au fur et à mesure qu'on supprimait des postes... Avant de quitter son poste, Louis Ranger, le sous-ministre précédent, a témoigné devant le comité de la pénurie de personnel. Les inspecteurs qui restent ont pour rôle principal de faire la vérification du SGS et de ces fonctions-là et ils ont peu de temps pour procéder à des

inspections directes. C'est très problématique. L'organisme de réglementation est Transports Canada. Vous ne pouvez pas déléguer cette responsabilité aux compagnies aériennes comme c'est le cas actuellement.

Le président: Merci beaucoup.

La parole est à M. Watson, qui a sept minutes.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins d'être venus aujourd'hui.

Pour la gouverne de l'auditoire qui nous écoute, il faut savoir qu'il y a eu d'énormes augmentations du trafic aérien au cours des dernières années et on prévoit que d'ici 2025 ce trafic augmentera de quelque 4 % par année, et ce sont les chiffres de l'OACI. Et pourtant, le nombre d'accidents de l'époque moderne est au plus bas. C'est qu'il y a des incidents qui surviennent et avec cette augmentation du trafic, on pourrait s'attendre à ce que les accidents et les incidents grimpent également. Cela est signalé dans le rapport du vérificateur général et Transports Canada en convient et voilà pourquoi il faut faire le nécessaire.

Autre chose: les témoins semblent laisser entendre que le SGS est une idée de Transports Canada. Ce n'est pas une idée de Transports Canada. L'idée vient de l'OACI et les États membres de l'organisation s'apprêtent tous à mettre en oeuvre un système de gestion de la sécurité. Il se trouve que nous sommes le premier pays à le faire et que nous sommes le pays le plus avancé dans la mise en oeuvre d'un SGS. Il faut que ce soit dit clairement. L'Organisation internationale du travail préconise elle-même des systèmes de gestion pour la santé et la sécurité qui soient intégrés à un système général.

Donc, en principe il ne s'agit pas d'une idée nouvelle. Il se peut que ce soit nouveau quant à la mise en oeuvre dans le secteur de l'aviation qui l'a adopté récemment. C'est important de souligner cela pour mettre notre discussion en contexte.

En passant, j'aimerais demander à UCET de me dire combien d'inspecteurs le syndicat représente? Je n'ai pas trouvé ce renseignement dans votre mémoire. Vous dites que vous représentez la plupart des 1 300 ou 1 350 inspecteurs. Combien exactement en représentez-vous?

Mme Christine Collins: Environ 1 000...

M. Jeff Watson: Je m'adresse à l'APFC et à l'UCET, car vous dites qu'il n'y a pas d'inspections traditionnelles dans le secteur de l'aviation, n'est-ce pas?

Vous affirmez que le SGS a remplacé les inspections. Je voudrais que vous confirmiez cela.

Mme Christine Collins: En effet.

M. Jeff Watson: Autrement dit, aucune inspection traditionnelle, dites-vous.

Mme Christine Collins: Il n'y a pas d'inspections spontanées et relativement peu d'inspections directes.

M. Jeff Watson: Vous dites que nous sommes passés de 13 000 inspections traditionnelles il y a trois ou quatre ans à zéro, aujourd'hui?

Mme Christine Collins: Je ne suis pas sûre des 13 000, mais...

M. Jeff Watson: C'est ce qui figure dans votre mémoire.

Mme Christine Collins: ... c'est exact.

M. Jeff Watson: C'est intéressant. Toutefois je ne pense pas que ce soit exact.

Capt Daniel Slunder: Nous ne faisons pas les inspections traditionnelles que nous faisons autrefois. Il n'y en a plus. Même pour les compagnies qui n'adhèrent pas au SGS, on applique le SUR-001, qui ne se réfère qu'au SGS.

• (0935)

M. Jeff Watson: Ainsi, il n'y a aucune inspection.

Très bien, nous allons interroger Transports Canada à propos de ce chiffre.

Mme Christine Collins: Pouvez-vous donner des précisions sur les 13 000?

M. Jeff Watson: C'est inclus dans un document que nous avons reçu de l'Union canadienne des employés des transports. Ça ne faisait peut-être pas partie de votre exposé aujourd'hui devant le comité, mais nous avons bel et bien reçu de la documentation de l'Union canadienne des employés des transports « Les systèmes déficients de surveillance des transports du Canada. Un corps d'inspection préoccupé: Recommandations pour des réformes au Régime canadien de sécurité des transports ». Le chiffre est compris dans l'une des annexes.

À propos des systèmes de gestion de sécurité, vous laissez entendre que les SGS, ou la façon dont ils sont mis en oeuvre, constituent un système de surveillance moins sécuritaire ou moins rigoureux. Dans le rapport de 2012 du vérificateur général, à la page 2, sous la rubrique « Qu'avons-nous constaté », on peut lire:

Depuis 2008, Transports Canada a fait des progrès, évoluant de l'approche traditionnelle en matière de surveillance — qui consistait largement à satisfaire aux exigences réglementaires — vers une approche fondée sur les systèmes. Cette approche est conçue pour fonctionner au sein des petites et grandes compagnies aériennes.

Et si on continue à lire: « De plus, elle permet d'assurer une surveillance plus uniforme et rigoureuse des compagnies aériennes ainsi que de la conformité aux règlements en matière de sécurité. »

Doit-on croire le vérificateur général ou votre témoignage d'aujourd'hui?

Monsieur Chalmers fait un signe, monsieur le président. Peut-être qu'il veut intervenir.

Le président: Monsieur Chalmers, allez-y.

M. Norman Chalmers: Je crois que c'est ce que Transports...

Puis-je parler, monsieur?

Le président: Oui. Allez-y.

M. Norman Chalmers: D'accord, merci.

Le vérificateur général a écrit ce que Transports Canada lui a dit. Je crois qu'il s'agit simplement d'une citation du...

M. Jeff Watson: Insinuez-vous alors que le vérificateur général n'est que le laquais de Transports Canada?

M. Norman Chalmers: J'ai lu les rapports de 2007, de 2008, et de 2012. Le vérificateur général y fait des déclarations qu'il n'a pas les compétences de faire.

M. Jeff Watson: Monsieur Chalmers, peut-être avez-vous lu la page 12, à la section 5.20, où le vérificateur général déclare: « Nous avons constaté que Transports Canada avait instauré un cadre réglementaire exhaustif compatible avec les exigences de l'OACI ». Et si on continue à lire: « l'OACI a audité le cadre réglementaire de l'aviation civile du Canada et est arrivée à une conclusion similaire,

soit que ce cadre était compatible avec les obligations internationales du pays ».

Est-il toujours le laquais de Transports Canada, monsieur Chalmers? Je pense qu'on peut attribuer une certaine crédibilité au vérificateur général.

M. Norman Chalmers: Ceci est simplement tiré de comptes rendus précédents. Il existe un cadre. La Loi sur l'aéronautique existe, tout comme les règlements sur l'air et d'autres normes, qu'on a utilisés aux fins d'inspections et de vérifications. Mais en vertu du nouveau système, on ne les utilise plus. Il existe un cadre, mais...

M. Jeff Watson: Le syndicat est réfractaire à la mise en oeuvre des SGS, dans ce contexte, combien de griefs vos membres ont-ils déposés?

Capt Daniel Slunder: Nous ne sommes pas réfractaires à la mise en oeuvre des SGS.

M. Jeff Watson: Combien de griefs ont été déposés relativement au changement organisationnel découlant de la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité?

Capt Daniel Slunder: Nous n'en avons reçu aucun de notre côté. Il ne s'agit pas d'un...

Mme Christine Collins: Environ 1 000 pour les changements relatifs aux emplois.

Je voulais ajouter que le chiffre de 13 000, auquel vous avez fait allusion, comprend les inspections et les vérifications.

M. Jeff Watson: Ce n'est pas vrai. Il y a une colonne distincte, et c'est la même chose pour les vérifications.

Le président: Merci.

Monsieur Braid, vous disposez de sept minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Ma question s'adresse à vous, monsieur Chalmers. Dans votre exposé, vous nous dites que vous oeuvrez dans le secteur de l'aviation depuis plusieurs décennies. Je vous pose d'abord une question d'ordre général: Au cours des dernières dizaines d'années où vous avez travaillé dans le secteur, le transport aérien est-il devenu plus sécuritaire ou non? Est-il plus sécuritaire?

M. Norman Chalmers: Absolument. Selon moi et selon mon expérience, le transport aérien est beaucoup plus sécuritaire et il l'est aussi davantage à l'échelle internationale. D'un point de vue statistique, il est beaucoup plus sécuritaire.

• (0940)

M. Peter Braid: Alors que justifie cette sécurité accrue, dont vous avez été témoin? Selon ce que vous avez pu remarquer, quels facteurs ont contribué à accroître la sécurité?

M. Norman Chalmers: Il s'agit d'une bonne question parce qu'elle touche les fondements de la sécurité aérienne ainsi que de son amélioration et l'inutilité des SGS. L'aviation est plus sécuritaire à plusieurs niveaux. La sécurité est accrue en raison de la conception des appareils. Les améliorations découlent souvent de la recherche, mais aussi des accidents. Les accidents se produisent, et par conséquent la conception des appareils est améliorée. On peut dire la même chose pour l'entretien.

Les systèmes d'entretien s'améliorent. Les appareils sont plus intelligents. Les exigences de formation pour les professionnels de l'aviation comme les ingénieurs d'entretien et les pilotes s'améliorent graduellement. Lorsqu'on décelait une faiblesse, que ce soit dans la conception d'un avion ou lors de l'atterrissage, dans l'ancien système, celui qui précède le SGS, on resserrait les normes pour s'assurer que les lacunes soient comblées.

De plus et simultanément, les taux d'assurance partout dans le monde ont fait en sorte qu'il est impossible, voire très difficile, pour les entreprises qui ne sont pas sécuritaires de poursuivre leurs activités. Donc, l'apprentissage graduel au fil des ans combiné à l'augmentation des taux d'assurance, au cours de mes années d'expérience, ont augmenté considérablement la sécurité aérienne.

M. Peter Braid: Merci pour ces explications et ces précisions. Je l'apprécie.

Monsieur Slunder, dans votre exposé, vous expliquez qu'à Transports Canada, on s'attend à ce que les taux d'accident augmentent et à devoir ajuster les cibles de performance en conséquence. L'augmentation, si elle se concrétise, équivaudra à 40 à 50 accidents de plus en 2014 par rapport à 2011.

Nous sommes presque à la moitié de 2014. Combien d'accidents ont eu lieu jusqu'à présent?

Capt Daniel Slunder: Je n'ai pas communiqué avec le Bureau de la sécurité des transports pour obtenir les chiffres de cette année. Ces chiffres relèvent de Transports Canada...

M. Peter Braid: D'accord, mais vous en avez parlé dans votre exposé, donc j'aimerais obtenir des explications...

Capt Daniel Slunder: Si l'augmentation se concrétise, elle équivaudra à 40 à 50 accidents de plus.

M. Peter Braid: Selon les renseignements dont vous disposez, combien d'accidents ont eu lieu cette année?

Capt Daniel Slunder: Je n'ai rien lu à cet effet.

M. Peter Braid: Madame Collins, j'aimerais revenir aux questions de M. Watson. Nous sommes à la moitié de 2014. Selon les informations dont vous disposez, combien de vérifications Transports Canada a-t-il effectuées cette année?

Mme Christine Collins: Environ 20.

M. Peter Braid: Combien d'inspections le ministère a-t-il effectuées?

Mme Christine Collins: Aucune.

M. Peter Braid: Aucune inspection...?

Selon vous, quand la dernière inspection de Transports Canada dans le secteur du transport aérien a-t-elle eu lieu?

Mme Christine Collins: Si on parle d'une inspection traditionnelle, la dernière a eu lieu aux environs de 2004.

M. Peter Braid: Quelle est votre définition d'une inspection traditionnelle et quelle est la différence entre une inspection traditionnelle et les pratiques d'aujourd'hui?

Mme Christine Collins: Il s'agit d'une inspection exhaustive lors d'une visite non annoncée auprès d'une compagnie et tout ce qui doit être inspecté l'est.

M. Peter Braid: D'accord, j'ajouterais qu'un gouvernement précédent a effectué ce changement. Je pense que les libéraux étaient au pouvoir en 2004. Merci pour ces précisions.

Combien d'inspections annoncées ont eu lieu cette année?

Mme Christine Collins: Je dirais 20.

● (0945)

M. Peter Braid: Maintenant, expliquez-nous le processus.

Mme Christine Collins: Contrairement aux inspections traditionnelles, aujourd'hui les inspections se concentrent sur l'assurance de la qualité.

M. Peter Braid: Pourriez-vous préciser?

Mme Christine Collins: L'objectif des inspections effectuées actuellement est différent...

M. Peter Braid: Actuellement par rapport à...

Mme Christine Collins: ... par rapport à il y a 10 ans.

M. Peter Braid: Donc quel est l'objectif des inspections aujourd'hui?

Mme Christine Collins: L'objectif porte sur l'assurance de la qualité des rapports des compagnies. On organise des réunions et on discute des problèmes avec les représentants de la compagnie au lieu de faire des inspections exhaustives et directes.

M. Peter Braid: Au cours de ce processus d'inspection, quels types de problèmes sont cernés et comment sont-ils abordés?

Mme Christine Collins: Les problèmes cernés sont ceux qui ressortent des vérifications internes des entreprises et des discussions à propos des problèmes qui y sont soulevés. Ce processus s'applique aux compagnies qui ont intégré les SGS.

Quand j'évoque les inspections, je n'inclus pas les compagnies qui n'ont pas intégré les SGS parce qu'il en reste quelques-unes.

Le président: Merci.

Nous allons donner la parole à Mme Morin, qui dispose de cinq minutes.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): J'aimerais revenir sur le chiffre de 13 000 que mon collègue M. Watson a mentionné.

Selon le document d'information qui avait été demandé par ma collègue Olivia Chow, le nombre d'inspections ne cesse de diminuer considérablement depuis 2007. En 2007, il était d'environ 20 000, puis il a diminué jusqu'à 19 000, puis 17 000, et 13 000 en 2011. On peut en conclure que le nombre d'inspections continue à diminuer.

Vous avez dit que ces inspections étaient annoncées. C'est comme si l'on disait à l'avance à la compagnie ou à l'entreprise concernée qu'on allait venir vérifier telle ou telle chose. Cela lui donne beaucoup de temps pour s'y préparer.

Combien de jours à l'avance avertissez-vous les compagnies qu'il y aura une inspection?

[Traduction]

Mme Christine Collins: Le préavis peut varier, de quelques jours à six semaines.

[Français]

Mme Isabelle Morin: D'accord. En six semaines, elles ont parfaitement le temps de se préparer.

[Traduction]

Mme Christine Collins: De plus en plus, la période d'avis est de six semaines.

[Français]

Mme Isabelle Morin: En six semaines, elles ont tout à fait le temps de corriger les lacunes avant votre visite.

[Traduction]

Mme Christine Collins: C'est notre point de vue.

[Français]

Mme Isabelle Morin: D'accord.

Capt Daniel Slunder: C'est encore plus ridicule quand nous achetons des billets de la compagnie elle-même en vue d'aller y faire une inspection. Il nous est donc impossible de nous cacher.

Mme Isabelle Morin: Ah, ah! C'est vraiment très intéressant.

Je crois vous avoir entendu mentionner qu'il serait bon d'avoir une agence indépendante pour les personnes qui voudraient déposer une plainte.

À quoi ressemblerait une telle agence? Quelle serait sa mission? Comment cette agence pourrait-elle fonctionner afin qu'il soit plus facile de faire un commentaire anonyme?

[Traduction]

Mme Christine Collins: J'envisagerais un organisme distinct, indépendant de Transports Canada et des compagnies, un organisme qui ressemblerait au bureau d'un ombudsman où les employés du gouvernement et les employés des compagnies pourraient signaler des problèmes sans craindre des représailles ou de perdre leur emploi.

[Français]

Capt Daniel Slunder: Permettez-moi d'ajouter que j'ai eu connaissance d'un incident mettant en cause une compagnie d'aviation. Un de ses employés avait fait des rapports dans le SGS, lesquels avaient tous été ignorés. Par la suite, l'employé a fait un signalement dans le Système de signalement des questions de l'Aviation civile de Transports Canada, mais un gestionnaire de Transports Canada a rapporté le signalement à la compagnie et, subséquemment, l'employé a perdu son emploi. J'ai été appelé à témoigner en cour, mais la compagnie a fermé ses portes avant la tenue du procès.

• (0950)

Mme Isabelle Morin: En fait, l'employé qui signale un problème s'expose à des représailles.

Capt Daniel Slunder: Il est très difficile pour les employés de signaler un problème sans être perçus comme des fauteurs de troubles. C'est d'ailleurs notre cas.

Mme Isabelle Morin: La situation ne semble pas aussi facile que l'ont laissé entendre les témoins de mardi qui affirmaient que c'était parfait, qu'on était dans une culture de sécurité. D'après ce que vous dites, les employés hésitent à signaler des problèmes, de crainte de s'exposer à des représailles.

Capt Daniel Slunder: Je ne dirais pas que cela se passe ainsi dans toutes les entreprises, mais cela se produit.

Mme Isabelle Morin: D'accord. Je vous remercie.

Mardi, ICI Radio-Canada a publié un texte concernant les lacunes dans le système de sécurité de Transports Canada relativement à l'écrasement d'un hélicoptère dans le Grand Nord, en septembre 2013. Dans ce texte, on vous cite à plusieurs reprises.

Pourriez-vous nous faire part des lacunes observées dans le système de sécurité de Transports Canada relativement à cet accident?

Capt Daniel Slunder: Selon nous, les lacunes observées à Transports Canada à partir de 2011 touchaient l'entraînement ainsi que le contrôle opérationnel des aéronefs. Je pense que ces lacunes ont finalement été corrigées récemment. Je n'ai pas les détails, mais simplement le rapport dans lequel les lacunes sont mentionnées et où il est écrit que les problèmes existent depuis longtemps.

Mme Isabelle Morin: Qu'est-ce qui pourrait être fait pour améliorer l'entraînement?

[Traduction]

Le président: Votre temps est écoulé, madame Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Puis-je avoir une réponse à ma dernière question?

[Traduction]

Le président: Oui vous pouvez brièvement répondre à la question sur la formation.

[Français]

Capt Daniel Slunder: C'est une bonne question. En fait, la réglementation prévoit ce que doit inclure l'entraînement, et cela devrait être suivi.

Cependant, les problèmes n'étaient pas particulièrement faciles à résoudre. En réalité, c'est l'équipement employé qui n'était pas conforme aux normes.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Slunder.

Madame Collins, j'aimerais obtenir une précision. Vous avez parlé des inspections aléatoires, par opposition aux inspections annoncées auprès des compagnies et vous dites que, par conséquent, les compagnies ont le temps de corriger les problèmes. Vous ne l'avez peut-être pas formulé de cette façon. Si on veut pousser l'argument plus loin, cette démarche suppose que, entre les avis d'inspection, les compagnies et leurs employés, passent par des cycles de relâchement et de resserrement des mesures de sécurité.

Croyez-vous honnêtement que les membres, par exemple d'Air Canada ou de WestJet ou de toute autre compagnie aérienne, agiraient de la sorte? Contrevenir aux règles et ensuite les resserrer simplement parce qu'ils ont reçu un préavis d'inspection?

Il me semble que c'est difficile à croire, mais voulez-vous répondre?

Mme Christine Collins: Je pense qu'on sentirait une pression pour s'assurer de la conformité.

Le président: N'est-ce pas positif, madame Collins? Ne s'agit-il pas d'une bonne chose?

Mme Christine Collins: Je pense qu'il s'agit d'une incitation à cacher certaines choses. Voilà ma réponse.

Mais il s'agit toutefois d'un problème.

Le président: Non, je lui ai simplement demandé de préciser.

Madame Young, vous avez cinq minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Je remercie les témoins pour leur exposé. Comme vous pouvez l'imaginer, les témoignages sont très intéressants mais ils me laissent perplexe, parce que nous avons entendu de nombreux témoins qui n'ont pas tenu les mêmes propos que les vôtres. C'est pourquoi vous êtes ici, et c'est très bien. Vous êtes là pour nous faire part de votre expérience et nous fournir des renseignements.

Ma première question est en quelque sorte un méli-mélo de ce que nous avons entendu jusqu'à présent. Bien sûr, Transports Canada a un rôle à jouer. Les compagnies ont un rôle à jouer et les travailleurs et le personnel ont un rôle à jouer. Aujourd'hui, vous nous dites que ces rôles sont en quelque sorte limités ou négligés ou qu'ils ne sont pas joués de la façon dont on nous l'avait annoncé. Je pense qu'il s'agit d'un problème, et bien sûr, ce n'est pas ce que nous souhaitons.

Je vais poser quelques questions brèves. Selon vous, les fonctions de vérification et d'inspection de Transports Canada devraient-elles être combinées pour atteindre le plus haut niveau de sécurité possible en aviation? Selon ce que j'entends aujourd'hui — et j'imagine que la réponse sera oui ou non — ce n'est pas le cas.

Ma question s'adresse à chacun d'entre vous, en commençant par M. Chalmers, ensuite M. Slunder et Mme Collins.

Monsieur Chalmers, avez-vous entendu la question?

• (0955)

M. Norman Chalmers: Pourriez-vous la relire, s'il vous plaît?

Mme Wai Young: Les fonctions de vérification et d'inspection de Transports Canada devraient-elles être combinées afin d'atteindre le plus haut niveau possible de sécurité en aviation?

M. Norman Chalmers: Absolument. C'est tout à fait logique.

Mme Wai Young: Est-ce le cas?

M. Norman Chalmers: Non.

Mme Wai Young: Monsieur Slunder, votre réponse, s'il vous plaît.

Capt Daniel Slunder: On n'observe pas seulement des lacunes dans les fonctions de vérification et d'inspection. Il en existe aussi du côté de l'application du règlement. Si un inspecteur découvre un problème lors d'une vérification, on doit vérifier si le règlement a été respecté. Or, on ne le fait plus.

En effet de leur côté, les pilotes se dérobent de leurs responsabilités d'application du règlement le plus rapidement possible.

Mme Wai Young: Donc, vous dites que les appareils comme tels ne sont pas assujettis à des inspections au sol et vous dites que personne ne veille à l'application des règlements et qu'il n'y a aucun contrôle de la résolution des problèmes qui sont cernés.

Capt Daniel Slunder: On entend que c'est difficile à appliquer, et en effet, je ne vois pas beaucoup de contrôle d'application des règlements.

Mme Wai Young: Merci.

Madame Collins, je vous donne l'occasion de répondre à cette question.

Mme Christine Collins: Merci.

La réponse est oui. Tant les inspections que les vérifications sont des fonctions nécessaires. Nous croyons que les deux fonctions doivent être distinctes.

Mme Wai Young: Évidemment, elles devraient relever de deux organismes différents. Vous avez été claire sur ce point.

Ce que j'ai entendu aujourd'hui me choque: selon vous, depuis 2004, il n'y a eu aucune inspection exhaustive d'un appareil au sol sans préavis.

Mme Christine Collins: Selon les renseignements obtenus par nos membres, je crois savoir qu'en 2004 on a remplacé les inspections directes sans préavis par les fonctions de vérification.

Mme Wai Young: Il s'agit d'une période de 10 ans, et pourtant la sécurité aérienne, comme nous le savons tous, a été accrue au cours de ces 10 ans. En outre, on enregistre une augmentation du nombre de vols et d'autres activités. Pouvez-vous nous expliquer comment cela a-t-il pu se produire?

Mme Christine Collins: Je dirais qu'il y a eu de nombreux changements technologiques. Les appareils sont plus récents et plus sécuritaires. Dans de nombreux cas, des changements ont été intégrés à la suite d'un accident, des changements souvent fondés sur les recommandations du Bureau de la sécurité des transports. Dans l'ensemble, il y a beaucoup plus de façons d'accroître la sécurité.

Mme Wai Young: En d'autres mots, vous dites qu'au cours des 10 dernières années, qu'en raison des nouvelles technologies, les nouveaux appareils sont plus sécuritaires.

Diriez-vous que les SGS et la sécurité des appareils ont évolué parallèlement et que si des inspections de sécurité sont requises ou nécessaires... Toutefois, étant donné que les appareils sont plus sécuritaires, on n'a plus besoin de faire des inspections à répétition?

Mme Christine Collins: Non.

Mme Wai Young: Monsieur Slunder, vous voulez commenter?

Capt Daniel Slunder: La technologie s'est améliorée. Les compétences des pilotes s'améliorent, toutefois des accidents continuent de se produire. Les accidents qui se produisaient il y a 30 ans se produisent encore aujourd'hui. Par exemple, l'impact sans perte de contrôle a été grandement amélioré grâce aux avancées technologiques.

Le dernier accident a touché la compagnie First Air, dont l'appareil n'avait pas une pièce d'équipement particulière dont sont équipés presque tous les autres avions au Canada et qui empêche le vol en terrain surélevé. Cette technologie a permis de réduire largement le taux d'accidents. Il ne faut toutefois pas supposer qu'il n'y a pas de problèmes latents. Croire qu'on peut se retirer et réduire le nombre d'inspections et adopter des systèmes de gestion de la sécurité effectuée depuis un bureau, plutôt que sur le terrain, est inadéquat. On doit pouvoir constater ce qui se passe parce que les choses évoluent et d'autres s'introduisent dans l'exploitation. Par exemple...

• (1000)

Le président: Soyez bref, s'il vous plaît, monsieur Slunder.

Capt Daniel Slunder: ... la gestion des ressources d'équipage était un problème à First Air. Ce n'est pas un problème de technologie. Il s'agit d'une fonction de... Il faut pouvoir en tenir compte.

Le président: Merci.

Monsieur Sullivan, vous avez cinq minutes.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier les témoins d'avoir été aussi directs et d'avoir critiqué avec tant de virulence les systèmes de sécurité — je ne les appellerais pas systèmes de gestion de la sécurité — ainsi que d'avoir critiqué toute l'approche en matière de sécurité dans le domaine du transport aérien que prône le gouvernement du Canada. Je suis tout simplement renversé par ce que nous lisons.

En ce qui a trait à ce que Mme Young a dit, au sujet du fait que le transport aérien est plus sécuritaire, les documents en provenance de l'Association des pilotes fédéraux du Canada comportent une référence à l'objectif de taux d'accidents de Transports Canada par 100 000 heures de vol. Donc cela n'a absolument rien à avoir avec le fait d'avoir plus d'avions dans les airs. Il s'agit du nombre d'heures de vol. L'on y indique que l'on prévoit une augmentation...

Capt Daniel Slunder: Oui, c'est exact.

M. Mike Sullivan: ... de l'ordre d'environ 7 à 8 % entre 2010 et 2014.

Capt Daniel Slunder: Je crois qu'il s'agit d'un pourcentage.

M. Mike Sullivan: Très bien. Sur ce document, l'on y trouve le taux réel d'accidents entre 2010 et 2013. Au cours de cette période, le nombre d'accidents a augmenté de 100 000 heures.

Capt Daniel Slunder: C'est exact.

M. Mike Sullivan: La sécurité ne s'améliore donc pas, au contraire.

Capt Daniel Slunder: Et ils s'y préparent.

M. Mike Sullivan: Ils se préparent à une diminution de la sécurité. Il est tout simplement incroyable que nous ayons un gouvernement et un ministère qui veulent planifier un transport aérien moins sécuritaire. Tout cela est tellement incompréhensible que j'en suis tout simplement renversé.

Monsieur Chalmers, vous vouliez répondre à une des questions et j'aimerais vous remercier de vos observations au tout début de votre déclaration. Vous avez indiqué « les SGS de Transports Canada sont un projet pilote à grande échelle dans le domaine de l'ingénierie sociale ». C'est également comme cela que je perçois désormais les choses.

Peut-être que l'OACI a laissé entendre que les systèmes de gestion de la sécurité sont une bonne chose, mais si j'ai bien compris, puisque le Canada est le premier à s'en servir, on y a tout simplement remplacé le cadre d'inspection réglementaire en place par un système complètement différent. Cela nous a fait perdre le cadre d'inspection réglementaire, car il a été remplacé par les SGS plutôt que de tout simplement rajouter les SGS au système existant. En ce qui a trait à la culture de l'entreprise et à ses employés, on leur apprend que la sécurité est tout aussi importante que le profit... Je pense que c'est bien plus important que le profit. Les entreprises ne le croient pas, de toute évidence. Je comprends bien vos observations au sujet du fait qu'il s'agit d'un conflit d'intérêts.

On a dit à maintes reprises qu'il y a un conflit d'intérêts lorsque l'on confie aux entreprises la responsabilité de la sécurité.

Monsieur Chalmers, vous rappelez-vous de ce que vous vouliez dire au sujet de la question du président?

M. Norman Chalmers: Je ne me rappelle plus de la question. On a parlé de tant de choses.

M. Mike Sullivan: Très bien. Peu importe.

J'aimerais maintenant parler aux pilotes afin de savoir ce qu'ils en pensent. Suite au changement du système réglementaire, nous avons vu que les sociétés de transport aérien font face à des pressions pour obtenir des exemptions. Elles veulent obtenir des exemptions afin de pouvoir s'envoler avec moins d'agents de bord. Transports Canada reconnaît que cela n'est pas plus sécuritaire, bien que les compagnies aériennes disent qu'il est tout aussi sécuritaire d'avoir quatre agents de bord plutôt que cinq, ou d'en avoir trois plutôt que quatre. Nous avons également vu que les compagnies aériennes ont recours aux travailleurs étrangers temporaires qui travaillent à titre de pilotes et

qu'elles procèdent également à des locations avec équipage avec des pilotes étrangers et que cela fait partie du mode de fonctionnement normal de l'industrie.

Avez-vous des observations à faire à ce sujet?

Capt Daniel Slunder: Je vous dirais que nous avons du mal à affirmer que les titres de compétence des pilotes sont les mêmes que les nôtres. Par exemple, Transports Canada a octroyé la tâche de vérification à l'entreprise en lui disant: « Dites-nous s'ils ont les titres de compétence nécessaires et nous leur donnerons un permis temporaire ». Nous n'allons pas... Aux États-Unis, le pilote doit se présenter avec son permis et avec une lettre en provenance de son pays indiquant qu'il possède les compétences nécessaires. C'est comme cela que fonctionne leur système de vérification. Ce n'est pas ce que fait Transports Canada. Si la compagnie dit qu'ils ont les compétences nécessaires, alors on les accepte.

• (1005)

Le président: Merci, monsieur Sullivan.

Monsieur Toet, vous avez cinq minutes.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur Slunder, j'aimerais revenir aux observations que vous avez formulées au sujet de l'incident de First Air. Vous avez indiqué qu'il y avait de l'équipement qui ne se trouvait pas sur l'aéronef et que, d'après vous — corrigez-moi si je me trompe, car je ne voudrais pas vous prêter des propos que vous n'avez pas dits — cela aurait pu empêcher l'incident de survenir. Est-ce exact?

Capt Daniel Slunder: À mon avis, le système d'avertissement et d'alarme d'impact fait partie intégrante de la sécurité d'un aéronef et cela aurait permis aux pilotes de savoir qu'il y avait du terrain devant eux. L'équipement dont ils étaient dotés ne leur fournissait des données qu'au sujet de l'altitude à laquelle se trouvait l'aéronef.

M. Lawrence Toet: Est-ce que cet équipement est compris dans les exigences réglementaires?

Capt Daniel Slunder: Il doit être mis en oeuvre graduellement. À l'époque, je ne crois pas qu'il était exigé. Mais les nouveaux aéronefs qui entrent dans le système doivent en être dotés.

M. Lawrence Toet: Donc, dans ce cas-là, il n'y avait pas eu d'infraction à la réglementation.

Capt Daniel Slunder: Non. Je ne pense pas que c'était le cas.

M. Lawrence Toet: Eh bien, dans une certaine mesure, vous étiez en train de dire que si nous étions revenus à... si nous étions revenus aux inspections d'autrefois, est-ce qu'un inspecteur aurait été en mesure de dire qu'il devait en être doté?

Capt Daniel Slunder: Probablement pas.

M. Lawrence Toet: En vertu du système actuel, ou de celui que l'on avait auparavant, est-ce qu'un règlement aurait pu exiger à ce que cette pièce d'équipement se retrouve à bord de l'avion?

Capt Daniel Slunder: Sous l'ancien régime, il y aurait sans doute eu un inspecteur de Transports Canada présent de temps en temps dans le poste de pilotage, alors qu'il faisait des inspections au cours des vols. Il aurait remarqué...

M. Lawrence Toet: Il l'aurait remarqué, mais aurait-il été en mesure de leur dire qu'ils étaient obligés d'avoir cet équipement?

Capt Daniel Slunder: Non. Il n'y a aucune loi qui indique que l'on est obligé de l'avoir.

M. Lawrence Toet: Il est donc injuste de laisser entendre qu'il y a eu un incident en raison de ces changements, car ils auraient pu... Ils auraient pu formuler une recommandation ou faire une suggestion, mais ils n'avaient aucun pouvoir de contraindre la compagnie à équiper l'aéronef de cette pièce d'équipement.

Capt Daniel Slunder: Eh bien, cela n'est pas ce que je disais. Je veux dire que la pièce d'équipement...

M. Lawrence Toet: Mais vous laissez entendre que l'incident aurait pu être évité si des inspections avaient été effectuées comme par le passé. En fait ce n'est pas du tout le cas. Cet incident aurait pu avoir lieu sous les deux régimes.

Capt Daniel Slunder: Ce n'est pas l'absence de cette pièce d'équipement qui a causé l'écrasement, mais toute une série d'événements. Notamment, les pilotes n'avaient pas obtenu de formation adéquate au sujet de la gestion des ressources d'équipage. Ils ne comprenaient pas comment le système se débrayait...

M. Lawrence Toet: Mais ce n'est pas ce que vous avez initialement affirmé. Lorsque vous avez fait votre déclaration, vous aviez initialement affirmé qu'on aurait pu éviter cet accident en utilisant la pièce d'équipement. Maintenant vous dites que...

Capt Daniel Slunder: Eh bien, je suis navré si c'est ce que vous aviez compris. Ce n'est pas exactement ce que je voulais dire. Ce que je disais, c'est qu'une telle pièce d'équipement aurait évité cet accident si elle avait été installée. À l'époque, la réglementation n'exigeait pas forcément que l'aéronef soit dotée d'une telle pièce d'équipement. Je ne laissais pas entendre que si nous avions été au poste de pilotage, nous aurions pu changer les choses. Pas du tout.

M. Lawrence Toet: Très bien. Merci de cet éclaircissement.

Madame Collins, combien d'inspections de compagnies non dotées de SGS avez-vous effectuées au cours des cinq dernières années?

Mme Christine Collins: Je ne peux pas vous dire combien d'inspections ont été effectuées au cours des cinq dernières années. Je sais que nous continuons à faire des inspections auprès des compagnies qui ne sont pas dotées de SGS, mais je ne peux pas vous fournir de chiffres précis à cet égard.

M. Lawrence Toet: En avez-vous une idée? Le cas échéant, auriez-vous l'obligeance d'envoyer votre réponse au président afin que tous les membres du comité puissent la recevoir?

Mme Christine Collins: Je suis désolé. Est-ce que je peux vous la fournir plus tard?

M. Lawrence Toet: Si vous ne l'avez pas avec vous, pouvez-vous nous fournir la réponse ultérieurement, s'il vous plaît?

Mme Christine Collins: Je pourrais la fournir au président ou au greffier, mais je crois qu'il y a peut-être quelqu'un qui pourra me fournir l'information.

Le président: M. Chalmers avait levé la main. Vous pouvez lui céder la parole. Il s'agit de votre temps.

M. Lawrence Toet: Oui, absolument. Monsieur Chalmers.

Mme Christine Collins: Merci.

Le président: Allez-y, monsieur Chalmers.

M. Norman Chalmers: Merci, monsieur le président.

Les compagnies reçoivent une inspection de validation de programme. Les inspections peuvent aller d'une inspection de l'aéronef à une inspection du permis d'un membre de l'équipage. En

ce moment, ils procèdent à une inspection de la validation de programme, qui fait partie du programme de SGS. Ainsi, toutes les petites compagnies, qui ne sont pas visées par le RAC 705, ne font plus l'objet de vérifications et de la surveillance habituelle. En ce moment, elles sont soumises à une inspection de validation de programme qui permet une vérification interne afin de voir si tout est en ordre. C'est à peu près la même chose que ce que fait le SGS.

•(1010)

Le président: Monsieur Toet, votre temps est écoulé.

Les cloches sonnent. Pour la gouverne de nos témoins, je signale que nous allons devoir nous rendre à la Chambre pour faire un vote d'urgence.

Monsieur Komarnicki, les cinq dernières minutes vous appartiennent.

M. Ed Komarnicki: Merci, monsieur le président.

Je regarde les notes préparées par la Bibliothèque du Parlement. On y parle des aéronefs qui transportent plus de 20 passagers. On y indique que les règlements du SGS pour ces compagnies ont été introduites en 2005 et qu'il n'y avait pas d'exigence de conformité avant 2008. Si, comme vous nous l'avez dit, les inspections traditionnelles ont été arrêtées en 2004, serait-il juste de dire que, selon ce que je viens de vous dire, cela n'avait rien à voir avec le système SGS?

Madame Collins.

Mme Christine Collins: À ce que je sache, la transition a commencé en 2004, année au cours de laquelle on a commencé à faire certaines des vérifications relevant du SGS.

M. Ed Komarnicki: Vous dites que les règlements liés aux SGS ont ensuite été mises en oeuvre en 2004.

Mme Christine Collins: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je dis que les vérifications dans le genre des SGS ont commencé en 2004. On a ensuite graduellement mis en oeuvre les SGS en 2004.

M. Ed Komarnicki: Je suis en train de regarder une demande d'accès à l'information effectuée par Mme Olivia Chow, la députée de Trinity—Spadina. Je lis aussi la réponse de Transports Canada. La question était la suivante:

En ce qui a trait à la sécurité aérienne: a) combien d'inspections ont été effectuées chaque année de 2004 à 2011, ventilées par (i) vérifications, (ii) inspections classiques, (iii) inspections de validation des procédures...

Dans la réponse qui porte sur la ventilation, on indique que, en 2010-2011, il y a eu 198 vérifications; 13 684 inspections classiques et 905 inspections de validation des procédures.

Madame Collins, êtes-vous en désaccord avec la réponse fournie par Transports Canada?

Mme Christine Collins: Je crois que c'est la définition qui pose problème pour nous. Nous disons simplement que ce qu'ils appellent des « inspections classiques » comprennent les inspections SGS ou les vérifications.

M. Ed Komarnicki: Vous dites que la différence porte sur leur façon de définir les vérifications classiques, qui ne comportent pas en réalité d'inspections sur place sans préavis.

Mme Christine Collins: C'est exact.

M. Ed Komarnicki: Je regarde dans le résumé les recommandations que vous suggérez. Vous dites que les systèmes de gestion de la sécurité sont un « échelon supplémentaire de sécurité », vous convenez donc qu'un système de gestion de la sécurité bien mis en oeuvre est une bonne chose. Est-ce exact?

Mme Christine Collins: Absolument.

M. Ed Komarnicki: Vous dites officiellement que vous appuyez la notion de systèmes de gestion de la sécurité et leur application dans l'industrie du transport au Canada.

Mme Christine Collins: Absolument, comme couche supplémentaire.

M. Ed Komarnicki: Vous dites que c'est important dans la mesure où ça apporte aux sociétés de transport, aux employés et à la gestion une culture et une reddition de comptes axées sur la sécurité.

Mme Christine Collins: Absolument.

M. Ed Komarnicki: Il s'agit donc essentiellement d'une question de mise en oeuvre de maturation. Êtes-vous d'accord avec moi?

Mme Christine Collins: Non, je ne suis pas certaine de ce que vous entendez par là.

M. Ed Komarnicki: La mise en oeuvre est un élément majeur de la maturation du système, est-ce exact?

Mme Christine Collins: Non je ne suis pas tout à fait d'accord sur ce point. Je ne crois pas que ça devrait remplacer le rôle des inspecteurs de Transports Canada.

M. Ed Komarnicki: Je comprends qu'il ne s'agit pas d'un remplacement, mais dans sa forme véritable...

Dans votre sondage vous demandez: « Croyez-vous que des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) mis en oeuvre de façon appropriée pourrait améliorer la sécurité aérienne au Canada? » C'était une de vos questions. La réponse oui sous la rubrique AO était de 81 % et sous la rubrique TI, elle était de 66 %, alors seriez-vous d'accord avec moi pour dire que s'ils sont mis en oeuvre de façon appropriée, ce serait une amélioration de la sécurité aérienne au Canada?

Mme Christine Collins: Oui.

M. Ed Komarnicki: Il s'agit donc surtout d'une question de mise en oeuvre.

•(1015)

Mme Christine Collins: Oui.

M. Ed Komarnicki: À la dernière question: « Avez-vous des suggestions dans le but d'améliorer la sécurité en ce qui a trait aux SGS? »

Pourriez-vous nous donner des exemples d'amélioration qui ont été proposés par des gens dans des réponses à ce sondage? Je pose encore les questions à Mme Collins.

Pouvez-vous...

Mme Christine Collins: Je ne peux pas en ce moment...

M. Ed Komarnicki: Avez-vous ces renseignements disponibles...

Mme Christine Collins: Un instant.

M. Ed Komarnicki: ... et seriez-vous prête à fournir ces renseignements au comité?

Capt Daniel Slunder: J'ai ces renseignements. Je vais les dénicher et les envoyer au comité.

M. Ed Komarnicki: Dans les notes de la Bibliothèque du Parlement, une des questions au sondage indiquait qu'on croit que les SGS préviennent la correction de problèmes en matière de sécurité en temps opportun.

Si tel est le cas, dites-moi comment il en est ainsi si vous êtes d'accord avec la déclaration dans le sondage. Si vous n'êtes pas d'accord, ça va.

Madame Collins.

Mme Christine Collins: Je crois que cela découle du fait que nous n'avons pas d'inspections directes et sans préavis.

M. Ed Komarnicki: On indique ensuite que les SGS augmentent les possibilités d'un accident aérien majeur.

Sur quoi fondez-vous une telle déclaration?

Mme Christine Collins: Nous le disons en raison du fait que la mise en oeuvre se fait à titre de remplacement et non pas à titre de couche supplémentaire.

M. Ed Komarnicki: Alors vous êtes d'accord avec moi pour dire que si les SGS étaient bien mis en oeuvre, c'est-à-dire comme couche supplémentaire en matière de sécurité, vous diriez que c'est en fait une amélioration à la sécurité et que ce serait quelque chose que vous appuieriez à 100 %?

Mme Christine Collins: Oui, j'ai toujours dit que nous appuyions les systèmes de gestion de la sécurité comme une couche supplémentaire. J'appuie pleinement...

M. Ed Komarnicki: C'est tout le temps dont nous disposons?

Le président: Désolé, je croyais que vous aviez terminé, madame Collins.

J'aimerais remercier nos témoins.

Monsieur Chalmers, merci beaucoup de vous être joint à nous si tôt de Vancouver.

Une voix: Rappel au Règlement...

Le président: Je suis désolé de raccourcir la séance, mais nous avons, comme je le disais, des votes d'urgence.

Nous levons la séance...

M. David McGuinty: Monsieur le président, j'ai invoqué le Règlement à deux reprises.

Le président: Un rappel au Règlement? Je suis désolé, je ne vous avais pas entendu. Or, ce rappel au Règlement...

M. David McGuinty: Le greffier a tenté d'attirer votre attention. Pourrions-nous rouvrir la séance?

Le président: Oui. Quel est votre rappel au Règlement?

M. David McGuinty: J'ai reçu un avis de réunion pour le jeudi 12 juin qui indique que les témoins sont du ministère des Transports et dans le procès-verbal, nous nous sommes entendus pour que ce soit des fonctionnaires de Transports Canada et des représentants du Bureau du vérificateur général qui comparaissent.

Pourriez-vous déposer la lettre d'invitation envoyée au Bureau du vérificateur général et la réponse qui indique le refus, je suppose?

Le président: Certainement, j'ai la lettre ici même et vous pouvez l'avoir. Le vérificateur général nous indique qu'il n'a pas de renseignements à nous donner.

Je suggère, monsieur McGuinty, que s'il a des renseignements à nous fournir ultérieurement, on pourrait le réinviter. Voilà la raison.

M. David McGuinty: Je vous remercie, monsieur.

Le président: Oui, d'accord.

La séance est levée.

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.

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.

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