



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des comptes publics

PACP • NUMÉRO 067 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 27 novembre 2012

Président

M. David Christopherson

Comité permanent des comptes publics

Le mardi 27 novembre 2012

• (1100)

[Traduction]

Le président (M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD)): La 67^e séance du Comité permanent des comptes publics est ouverte.

Chers collègues, soyez les bienvenus. Je souhaite également la bienvenue à nos invités.

Nous accueillons à nouveau M. Byrne. Vous avez dû vous absenter pour des affaires d'ordre personnel et c'est avec plaisir que nous vous retrouvons. M. Allison va se joindre à nous aujourd'hui, à titre de remplaçant. J'espère que vous allez passer parmi nous un moment agréable.

Nous allons donc commencer. Cette audience publique porte sur le chapitre 5, La surveillance de l'aviation civile — Transports Canada, du rapport du printemps 2012 du vérificateur général du Canada.

Nous accueillons, naturellement, M. Ferguson. Je lui souhaite la bienvenue et l'invite à nous présenter ses collaborateurs. Nous passerons ensuite à Mme Biguzs, sous-ministre déléguée. Je lui demanderais, après M. Ferguson, de nous présenter ses collaborateurs et de faire un exposé préliminaire.

Chers collègues, si personne ne souhaite intervenir, nous allons débiter.

Bon. Monsieur Ferguson, vous avez la parole.

[Français]

M. Michael Ferguson (vérificateur général du Canada, Bureau du vérificateur général du Canada): Monsieur le président, je vous remercie de nous donner l'occasion de discuter du chapitre 5 de notre rapport du printemps 2012, qui s'intitule « La surveillance de l'aviation civile — Transports Canada ».

Je suis accompagné de Maurice Laplante, vérificateur général adjoint, et de Lucie Talbot, directrice, qui était responsable de cet audit.

De façon générale, la responsabilité de la sécurité aérienne incombe à l'industrie de l'aviation. Transports Canada est chargé d'élaborer et d'administrer les politiques, les règlements et les normes qui sont nécessaires pour assurer la sécurité de l'aviation civile en territoire canadien. Le ministère doit aussi surveiller si les compagnies aériennes se conforment au cadre de sécurité.

[Traduction]

Nous avons vérifié si le ministère avait géré les risques associés à la surveillance de son programme de sécurité aérienne pour l'aviation civile. Les travaux d'audit ont ciblé les activités de surveillance de Transports Canada auprès des transporteurs aériens, des entreprises de maintenance des aéronefs et des aéroports qui font partie du Réseau national des aéroports du Canada.

Transports Canada a réalisé des progrès dans l'adaptation de son cadre réglementaire pour en faire un cadre fondé sur les systèmes de gestion de la sécurité. Il a adopté une stratégie qui prévoit confier aux compagnies aériennes la responsabilité d'établir des systèmes de gestion de la sécurité conformes aux règlements en vigueur. Cette stratégie permet d'assurer une surveillance plus uniforme et rigoureuse de la conformité des compagnies aériennes aux règles de sécurité.

Même si Transports Canada a mis en place un cadre réglementaire compatible avec les exigences internationales, nous avons constaté qu'il s'écoulait parfois beaucoup de temps avant qu'il ne parvienne à régler de nouveaux problèmes de sécurité.

[Français]

Nous avons constaté que certains volets du programme de surveillance fonctionnaient bien. Par exemple, le ministère a élaboré des méthodes de surveillance normalisées pour permettre des inspections uniformes de la conformité des compagnies aériennes aux règles de sécurité, partout au Canada.

Ces méthodes de surveillance sont conformes à la stratégie axée sur les systèmes de gestion de la sécurité au sein de l'industrie de l'aviation civile, et les inspections sont réalisées selon les instructions du ministère. Il existe cependant des faiblesses, dans des secteurs critiques, notamment dans la planification et la réalisation des activités de surveillance de Transports Canada.

Nous avons constaté que la planification fondée sur le risque manquait de rigueur. Par exemple, les données servant à évaluer les risques que Transports Canada utilise pour repérer les compagnies aériennes à risque élevé, qui devraient être inspectées, ne sont pas toujours disponibles ni à jour.

De plus, un niveau minimal de surveillance acceptable n'a pas été clairement défini pour assurer la fréquence nécessaire des inspections des compagnies d'aviation civile.

• (1105)

[Traduction]

En 2010-2011, seulement environ les deux tiers des inspections prévues ont été effectuées. Cela est significatif, car seuls les secteurs opérationnels et les compagnies aériennes considérés comme ayant les risques les plus élevés sont sélectionnés en vue d'une inspection au cours d'une année donnée.

La plupart des inspections n'ont pas été menées selon toutes les méthodes établies et elles ont fait l'objet de peu de surveillance de la part de la direction.

Nous avons constaté que des plans d'inspection avaient été préparés dans 35 p. 100 des dossiers que nous avons examinés. Par ailleurs, ces plans renfermaient très peu de renseignements sur les principaux tests nécessaires pour garantir que l'inspection porte sur les risques les plus élevés. Nous avons aussi constaté que des plans d'échantillonnage étaient rarement préparés. Étant donné qu'il n'y a aucune exigence minimale pour la documentation des travaux effectués et la communication des résultats des inspections, la qualité de la documentation divergeait considérablement selon les inspecteurs et les régions.

Nous avons constaté que de nombreuses inspections avaient été effectuées au cours de l'exercice 2010-2011 par des inspecteurs qui n'avaient pas suivi la formation nécessaire sur les nouvelles méthodes de surveillance. Il importe que les inspecteurs suivent la formation en temps opportun afin qu'ils puissent mieux comprendre et appliquer les nouvelles méthodes de surveillance. Sinon, le ministère n'aura pas l'assurance dont il a besoin que les compagnies aériennes respectent les règlements en matière de sécurité aérienne.

À la fin de l'audit, nous avons constaté qu'environ 65 p. 100 des inspecteurs avaient suivi la formation sur les procédures de surveillance.

[Français]

Transports Canada a élaboré un plan national en matière de ressources humaines pour la surveillance de l'aviation civile. Le plan ne précise cependant pas le nombre d'inspecteurs et d'ingénieurs requis, même si le ministère a convenu de fournir ces chiffres, dans sa réponse à la recommandation que nous avons présentée dans notre rapport de 2008.

Par ailleurs, nous avons constaté que Transports Canada ne disposait pas d'un programme d'assurance de la qualité qui lui permettrait d'améliorer continuellement son programme de surveillance. Un programme d'assurance de la qualité efficace visant à évaluer les activités de surveillance de Transports Canada aiderait la direction à voir si les méthodes établies sont respectées.

[Traduction]

Transports Canada joue un rôle déterminant en veillant à ce que le cadre de sécurité de l'aviation civile au Canada soit compatible avec les normes minimales de sécurité internationales. Le bilan du Canada en matière de sécurité aérienne se compare avantageusement à celui de bien d'autres pays, mais toute détérioration aurait des répercussions importantes sur la confiance du public. Il est donc primordial que Transports Canada maintienne un cadre réglementaire solide et efficace pour l'aviation civile, d'autant plus que l'Organisation de l'aviation civile internationale a prévu une croissance appréciable de l'aviation jusqu'en 2025.

La haute direction du ministère doit maintenant voir en priorité à ce que le personnel applique les méthodes approuvées de manière uniforme et rigoureuse, à ce que les directions réalisent les examens voulus et assurent la supervision nécessaire, et à ce que soit mis en place un programme efficace d'amélioration continue. Sinon, Transports Canada n'aura pas l'assurance dont il a besoin que l'industrie de l'aviation fonctionne conformément au cadre réglementaire qui régit la sécurité de l'aviation civile au Canada.

[Français]

Monsieur le président, nous sommes heureux d'annoncer que Transports Canada a accepté nos recommandations. Le ministère s'est engagé à les mettre en oeuvre au plus tard en avril 2013.

En avril 2012, Transports Canada nous a communiqué un plan d'action détaillé qui semble suffisant s'il est mis en oeuvre. Le comité

pourrait vouloir étudier ce plan d'action et examiner les progrès réalisés jusqu'à maintenant pour régler les problèmes soulevés dans le chapitre à l'étude.

• (1110)

[Traduction]

Monsieur le président, je termine ainsi ma déclaration d'ouverture. C'est avec plaisir que nous répondrons à toutes les questions des membres du comité.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Ferguson.

Nous passons maintenant à Mme Biguzs. Madame, vous avez la parole.

[Français]

Mme Anita Biguzs (sous-ministre déléguée, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je vous remercie de cette occasion de vous parler du rapport 2012 du vérificateur général sur le programme de l'aviation civile. Je suis accompagnée de deux de mes collègues: Gerard McDonald, sous-ministre adjoint de la Sécurité et de la sûreté, et Martin Eley, directeur général de l'Aviation civile.

Nous prenons le rapport du vérificateur général très au sérieux, comme nous l'avons fait en 2008 avec le rapport sur le programme de sécurité de l'Aviation civile du Canada. Il n'y a pas de solution miracle ni instantanée pour changer un programme de surveillance d'envergure comme le programme de l'Aviation civile. Nous avons dû établir l'ordre de priorité des activités de façon stratégique.

À la suite du rapport de 2008, nous avons commencé à prendre des mesures pour renforcer le programme de sécurité de l'Aviation civile et nous prenons appui sur ces mesures pour aller de l'avant. Nos efforts ont mené à l'élaboration du document intitulé *Améliorer le programme de sécurité de l'Aviation civile du Canada: un plan d'action jusqu'en avril 2013*. Grâce à ce plan d'action, nous serons à même d'appliquer les recommandations du vérificateur général d'ici la fin de 2013, en plus des autres priorités que nous avons déterminées.

[Français]

Le plan d'action a été soumis au Bureau du vérificateur général et un exemplaire a été envoyé aux membres du comité. Dans deux semaines, le ministère fera le point auprès du comité sur la mise en oeuvre du plan d'action.

[Traduction]

L'application du Plan d'action figurait dans la liste des priorités ministérielles pour l'exercice en cours et le sous-ministre, le Comité ministériel de vérification et moi-même y avons apporté une attention particulière. J'ai bon espoir que les progrès que nous avons accomplis ont permis de renforcer le programme de sécurité de l'Aviation civile.

Monsieur McDonald va maintenant nous expliquer l'état d'avancement et l'orientation du programme de l'Aviation civile.

M. Gerard McDonald (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Merci madame Biguzs et merci mesdames et messieurs les membres du comité.

Le programme de sécurité de l'Aviation civile a toujours été axé sur l'atténuation des secteurs de risque les plus élevés et nous croyons qu'il est parvenu à améliorer la sécurité aérienne. En effet, en 2011, le Canada a enregistré le nombre d'accidents le plus faible pour des avions immatriculés au Canada depuis 1976. Ces statistiques viennent corroborer le fait que le Canada jouit de l'un des réseaux aériens les plus sûrs dans le monde entier.

Toutefois, on peut toujours faire mieux. D'ailleurs, le rapport du vérificateur général présente des recommandations précieuses sur la façon de renforcer l'approche fondée sur les risques à laquelle on a recours.

[Français]

Transports Canada s'efforce de remplacer son approche uniformisée par une approche de prise de règlements qui soit plus adaptable aux priorités de sécurité. Parallèlement, il souhaite affecter les bonnes personnes, au bon moment, aux bons enjeux.

D'ici mars 2013, le ministre mettra en oeuvre un nouveau mécanisme pour accélérer le suivi des problèmes de sécurité majeurs qu'auront relevés les divers intervenants.

[Traduction]

Le vérificateur général recommande que Transports Canada effectue les inspections conformément aux méthodes établies et que le personnel suive toutes les séances de formation requises. Je suis heureux de vous annoncer que Transports Canada a passé en revue et mis à jour ses documents sur la procédure de surveillance et qu'il soumet actuellement ces changements à des essais auprès de son inspectorat afin de s'assurer qu'ils répondent aux besoins du groupe.

En décembre, un système centralisé de gestion de l'information sera mis en oeuvre et la formation des utilisateurs sera terminée en mars 2013.

Tous les inspecteurs ont été formés pour exercer le pouvoir délégué dont ils sont investis conformément à la politique ministérielle sur la formation relative à l'aviation civile. Ils ont tous suivi la formation de perfectionnement pour les nouvelles procédures de surveillance. Une analyse des besoins est en cours et vise à déterminer si d'autres formations spécialisées sont nécessaires.

Dans son rapport, le vérificateur général recommande également que Transports Canada précise les renseignements sur les organismes d'aviation utilisés pour élaborer les profils de risque et les plans de surveillance ainsi que les processus à l'appui des activités de surveillance. Les responsables du programme de l'Aviation civile ont mis en place de nouveaux outils tels qu'un outil indicateur de risque et la formation des employés qui y est associée. Lancé en avril 2012, cet outil offre une approche normalisée pour l'élaboration des profils de risque.

Nous avons également mis en place un outil de planification de la surveillance qui marque le passage d'une fréquence fixe de surveillance à un nouvel intervalle de surveillance fondé sur les risques. Avec la nouvelle approche par intervalle, la fréquence des inspections prévues augmentera au fur et à mesure que les risques augmentent. Combinée à un horizon de planification de cinq ans, cette approche permet d'affecter les ressources aux entreprises prioritaires, tout en veillant à ce que toutes les entreprises aient un calendrier d'inspection. Un projet pilote est en cours et le nouvel outil de planification de la surveillance devrait être mis en oeuvre pour la première année complète en 2013-2014.

Après le lancement du plan d'action, les responsables de l'Aviation civile ont canalisé davantage leurs efforts sur les activités

d'application de la loi et ont recensé d'autres mesures qui pourraient renforcer cet aspect du programme.

●(1115)

[Français]

On fait régulièrement le suivi de l'ensemble des activités de surveillance à l'échelle nationale. L'équipe nationale de gestion du programme de l'Aviation civile examine les activités tous les mois afin de déterminer si les activités prévues sont réalisées et si des changements doivent être apportés.

Dans son rapport, le vérificateur général recommande l'instauration d'un programme interne d'assurance de la qualité. Compte tenu des progrès réalisés dans les grands secteurs de programme, Transports Canada a établi des procédures d'assurance de la qualité ainsi qu'un plan complet d'assurance de la qualité dont l'application a débuté. Ainsi, on veillera à ce que les procédures en place soient respectées et améliorées de façon systématique.

[Traduction]

Transports Canada a toujours veillé à ce que l'Aviation civile dispose d'un nombre adéquat d'inspecteurs. Même si nous sommes actuellement en période de réduction des effectifs dans la fonction publique, nous continuons d'embaucher des inspecteurs afin de préserver la force de l'effectif. Le vérificateur général a recommandé que Transports Canada détermine les ressources dont il aura besoin pour planifier et réaliser les inspections selon la nouvelle approche de surveillance et qu'il élabore une stratégie pour se doter de ces ressources.

Tout cela nous amène à poser la question évidente: Avons-nous un nombre suffisant d'inspecteurs pour remplir notre mandat? En sachant si nous disposons d'un nombre suffisant de ressources, nous serons en mesure de déterminer si ces ressources sont affectées efficacement et si les activités de surveillance sont réalisées de façon optimale.

Si je me fie à la façon dont nous percevons les risques dans le système, je crois que oui. Pour répondre à cette question, nous avons recours à une méthode plus rigoureuse pour déterminer la meilleure façon d'affecter les ressources à l'exécution des activités de surveillance. Nous tentons de mieux comprendre si le temps que nous accordons à chaque inspection est adéquat et nous déterminerons si les niveaux de risque que nous assumons sont acceptables.

[Français]

La nouvelle approche de planification de la surveillance nous permettra plus particulièrement de prévoir les ressources nécessaires pour les activités de surveillance prévues et de répondre aux besoins de surveillance imprévus, et ce, pour une période de cinq ans.

[Traduction]

Nous sommes conscients que nous devons continuer à améliorer notre programme. Voilà pourquoi Transports Canada a élaboré le plan d'action jusqu'en 2013 pour l'Aviation civile et le met actuellement en oeuvre. Le rapport du vérificateur général confirme que nous avons ciblé les bons enjeux et pris les bonnes mesures. Nous sommes persuadés qu'au cours de la prochaine année, les mesures que nous prendrons satisferont entièrement les attentes du vérificateur général et appuieront le solide programme de sécurité aérienne fondé sur les risques de Transports Canada. Ainsi, nous veillerons à ce que les Canadiens continuent d'être fiers de notre dossier de sécurité aérienne et lui fassent confiance.

Je vous remercie monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité. C'est très volontiers que nous répondrons aux questions que vous souhaiteriez nous poser à cet égard.

Le président: Très bien. Nous vous remercions.

Nous allons maintenant, en commençant par M. Saxton, entamer notre série de questions, chacun disposant de cinq minutes.

Monsieur, vous avez la parole.

M. Andrew Saxton (North Vancouver, PCC): Merci, monsieur le président.

Je tiens, moi aussi, à remercier nos témoins.

Ma première question s'adresse au vérificateur général.

Pourriez-vous nous expliquer les mesures prises par Transports Canada en réponse à votre audit pour régler les questions concernant ses activités de surveillance. Pourriez-vous nous dire quelles sont, à cet égard, les mesures qui se sont révélées particulièrement efficaces?

M. Michael Ferguson: Monsieur le président, nous avons présenté nos travaux d'audit au printemps dernier et depuis lors, nous avons reçu le plan élaboré par le ministère, plan qui, comme je l'ai dit dans le cadre de mon exposé préliminaire, me paraît satisfaisant dans la mesure où il est mis en oeuvre.

Cela dit, nous n'avons opéré aucune vérification du plan lui-même, et je ne peux donc pas vous donner davantage de détails sur ce point. Je peux simplement confirmer que nous avons effectivement reçu le plan. Nous l'avons examiné et il nous paraît satisfaisant dans la mesure où il est mis en oeuvre, mais nous n'avons, à son égard, procédé à aucune vérification.

M. Andrew Saxton: Je vous remercie.

Ma deuxième question s'adresse à Transports Canada. Pourriez-vous nous expliquer en quoi consiste ce plan d'action? Quels sont les résultats que vous vous proposez d'atteindre et quelles sont les mesures que vous avez mises en oeuvre en réponse au rapport du vérificateur général?

• (1120)

Mme Anita Biguzs: Je vais vous en dire quelques mots, avant de céder la parole à mes collègues.

Je précise, afin de vous donner une idée de l'importance que nous accordons à ce rapport, que nous avons mis en place une procédure très rigoureuse. Toutes les deux semaines, le comité directeur se réunit sous ma présidence. Nous nous penchons sur ce plan d'action qui prévoit toute une série de mesures.

En ce qui concerne, par exemple, la surveillance, nous passons actuellement à une approche axée sur le risque. Nous avons mis en place des plans de surveillance qui établissent des normes minimums. Nous améliorons notre documentation ainsi que les directives à l'intention des inspecteurs. Nous avons, dans toutes les régions du pays, pris contact avec nos inspecteurs afin d'obtenir leurs réactions et nous assurer que les directives que nous avons élaborées à leur intention répondent bien à leurs besoins à mesure que nous passons à de nouvelles façons d'accomplir nos tâches.

Nous avons, donc, mis en place une procédure extrêmement rigoureuse et nous suivons de très près l'évolution de la situation afin d'être assurés d'obtenir les résultats voulus.

Je vais maintenant demander à mes collègues de vous expliquer les diverses initiatives inscrites dans notre plan d'action.

M. Gerard McDonald: Comme vient de le dire Mme Biguzs, il s'agit d'un plan complet et détaillé qui comprend les 61 engagements pris par la direction afin d'améliorer le programme.

Permettez-moi de vous décrire très brièvement certaines des choses que nous avons faites jusqu'ici. Nous avons élaboré un nouvel indicateur de risque qui nous permet d'évaluer les compagnies et les risques qu'elles posent pour le système. Nous avons raffiné et développé le programme national de surveillance, et nous en suivons de près le fonctionnement afin que nos plans de surveillance soient constamment mis à jour.

Nous avons renouvelé la formation de nos inspecteurs, l'adaptant à nos nouvelles procédures de surveillance, et tous les inspecteurs ont désormais subi cette formation. Il est très important d'entretenir le contact avec nos employés, et nous avons pour cela mis en place une stratégie de contacts et de communication afin d'assurer que chacun comprend le programme, son fonctionnement et les moyens que nous tentons de mettre en oeuvre. Nous avons en outre achevé la mise à jour de la documentation des activités de surveillance.

Nous avons revu notre modèle de consultation. On nous avait reproché de prendre trop longtemps à mettre en oeuvre un cadre réglementaire, et nous nous sommes donc penchés sur notre modèle de consultation et sur les moyens d'accélérer la mise en oeuvre de règlements à chaque fois que se posent de réels problèmes de sécurité. Nous avons achevé l'évaluation des aéroports, tâche qui avait pris du retard par rapport au reste. Nous avons émis des instructions complémentaires en matière de surveillance et de respect des règles applicables.

Une autre question importante concerne la réorganisation de la direction générale, engagée il y a déjà bon nombre d'années. Nous arrivons rapidement au terme de ce qui est sans doute la plus importante réorganisation qui ait jamais eu lieu au sein de notre ministère.

Mme Anita Biguzs: Puis-je ajouter un mot à cela?

Le vérificateur général a également soulevé la question de la participation de la direction à la supervision des activités de surveillance et nous avons donc mis en oeuvre des mesures destinées à renforcer cette supervision. Je précise que les plans de surveillance sont soumis à l'approbation de la haute direction qui se réunit tous les mois pour comparer les résultats des inspections aux objectifs définis dans les plans. Tout écart doit être consigné par le superviseur.

Bref, nous avons renforcé la surveillance à l'égard des plans d'inspection, c'est-à-dire la surveillance de nos activités afin d'assurer que les résultats sont évalués par rapport aux buts que nous nous sommes fixés.

M. Andrew Saxton: Pourriez-vous nous dire où en est votre plan? C'est-à-dire, quel en est actuellement le taux de réalisation?

Mme Anita Biguzs: Je dirais que nous en sommes à environ 75 ou 77 p. 100. Nous estimons pouvoir atteindre les 99 p. 100 de réalisation d'ici la fin du mois de mars. D'ailleurs, il s'agit en grande partie d'un travail continu. Non seulement avons-nous élaboré un plan d'assurance de la qualité, mais nous entendons le réévaluer afin de nous assurer qu'il nous permet effectivement d'obtenir les résultats prévus. Il s'agit donc d'un processus permanent.

En ce qui concerne la réorganisation évoquée par M. McDonald, nous estimons, là encore pouvoir, d'ici la fin du mois de mars, compléter les descriptions de travail et pourvoir l'ensemble des postes. Là encore, tout devrait être achevé à environ 99 p. 100. Nous pensons y parvenir et nous suivons de près la situation. Nous nous réunissons régulièrement afin d'assurer le respect de nos engagements.

M. Andrew Saxton: Je vous remercie.

Le président: Très bien. Je vous remercie.

Nous passons maintenant à Mme Blanchette-Lamothe. Madame, vous avez la parole.

[Français]

Mme Lysane Blanchette-Lamothe (Pierrefonds—Dollard, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup à tous nos invités d'être ici et de nous avoir fourni autant d'informations et de documents récents qui nous permettent de bien poursuivre l'étude de ce dossier.

Monsieur Ferguson, j'aimerais que vous nous répétiez pourquoi, selon vous, il est essentiel de s'occuper rapidement des menaces à la sécurité de l'aviation civile, comme vous l'avez écrit dans votre rapport. Pourquoi est-il essentiel de réagir rapidement?

• (1125)

[Traduction]

M. Michael Ferguson: Il y a effectivement lieu pour le ministère d'intervenir rapidement à l'égard de ces diverses questions, monsieur le président, afin de maintenir la confiance du public dans le réseau aérien. C'est essentiellement pour cela qu'il est important d'agir dans les meilleurs délais.

[Français]

Mme Lysane Blanchette-Lamothe: Merci.

Je ne sais pas si M. Ferguson ou Mme Talbot pourraient me dire quelles sont les ressemblances entre les recommandations de 2008 et celles de 2012, ou entre les lacunes qui ont été décelées dans les rapports de 2008 et de 2012.

[Traduction]

M. Michael Ferguson: Je vais demander à Mme Talbot d'exposer les points communs des deux rapports.

[Français]

Mme Lucie Talbot (directrice, Bureau du vérificateur général du Canada): En 2008, notre bureau a étudié la transition au système de gestion de la sécurité. Ce n'est pas ce qu'on a fait cette année. En 2012, on a fait un rapport sur la façon dont Transports Canada surveillait l'aviation civile au Canada.

Une recommandation de 2008 a été reprise en 2012. En 2008, on avait recommandé au ministère de déterminer le nombre total d'inspecteurs et d'ingénieurs dont il avait besoin pendant et après la transition ainsi que les compétences que ceux-ci devraient posséder. C'est aussi une recommandation qu'on a faite en 2012.

Mme Lysane Blanchette-Lamothe: C'est donc parce que cette recommandation, faite en 2008, n'avait pas été...

Mme Lucie Talbot: ... suivie.

Mme Lysane Blanchette-Lamothe: Merci beaucoup.

Monsieur Ferguson, vous dites que le plan d'action semble suffisant s'il est mis en oeuvre. J'aimerais mettre quelque chose au clair. Affirmez-vous que le Comité permanent des comptes publics ne peut pas dire en ce moment que le plan d'action répond

parfaitement aux recommandations de votre rapport, ni que tout a été mis en oeuvre et que le problème est réglé? Pouvez-vous confirmer que, pour l'instant, il y a une piste intéressante, mais que le comité ne peut pas dire que ce plan répond exactement, jusqu'à preuve...

[Traduction]

M. Michael Ferguson: Monsieur le président, le plan d'action nous a été communiqué et, comme je le disais tout à l'heure, il nous paraît satisfaisant, mais nous ne l'avons encore soumis à aucune vérification. Nous n'avons fait aucun travail d'audit sur ce qui a été fait jusqu'ici, et je ne suis par conséquent pas en mesure de dire si le plan d'action a permis de résoudre toutes les questions qui se posaient. Il nous faudrait pour cela procéder à un nouvel audit et communiquer au comité les résultats de nos vérifications.

[Français]

Mme Lysane Blanchette-Lamothe: Vous conseillez au comité d'étudier le plan d'action, les progrès réalisés et sa mise en place. J'imagine que vous maintenez cela. Avez-vous des délais à suggérer au comité ou certaines pistes d'études précises par rapport à cela?

[Traduction]

M. Michael Ferguson: La séance d'aujourd'hui vous présente l'occasion d'obtenir du ministère des précisions concernant son plan d'action, les échéanciers prévus et la manière dont il entend mettre ce plan en oeuvre. Ce que nous voulions essentiellement dire dans notre exposé préliminaire, c'est que le comité a ainsi l'occasion d'obtenir du ministère les renseignements voulus concernant le plan d'action et la manière dont il va être mis en oeuvre.

[Français]

Mme Lysane Blanchette-Lamothe: Merci.

J'ai une dernière question pour Mme Biguzs ou M. McDonald.

Vous avez dit que le ministère allait faire le point sur la mise en oeuvre du plan d'action et rendre compte de cette mise au point au comité dans deux semaines. Parlez-vous de ce comité-ci, le Comité permanent des comptes publics? Le délai de deux semaines est-il toujours d'actualité? Comment avez-vous l'intention de faire ce compte rendu, avec quel type d'informations et de documentation?

On y parle aussi d'objectifs qui devraient être atteints en mars et avril 2013. Avez-vous également l'intention de rendre des comptes au comité une fois que le délai du printemps 2013 sera atteint?

[Traduction]

Mme Anita Biguzs: Nous vous avons hier exposé le plan, et vous pouvez constater qu'il porte la date du mois d'avril. Nous entendons par ailleurs vous tenir au courant des étapes parcourues et vous préciser certaines de nos échéances — expliquant ce que nous avons fait jusqu'ici et ce que nous entendons faire d'ici septembre, octobre et décembre. Nous allons vous tenir au courant de la situation et vous dire où nous en sommes par rapport aux échéances que nous nous sommes fixées dans le document en question. Certaines de ces échéances nous projettent dans les premiers temps de la nouvelle année, et c'est très volontiers, donc, qu'à la fin de l'exercice en cours, nous vous indiquerons où nous en sommes.

Nous estimons avoir réalisé à 75 ou 77 p. 100 les objectifs que nous nous étions fixés. Bon nombre de ces initiatives ont été engagées en réponse à des questions cernées par la vérificatrice générale en 2008 et donc, dans une certaine mesure, cela nous a fourni un point de départ et évité d'avoir à repartir à zéro. Nous avons déjà une fondation. C'est d'ailleurs pour cela que nous pensons être à même d'apporter, à nos systèmes, à nos procédures, à nos moyens de formation et à notre documentation, les changements nécessaires.

C'est très volontiers qu'à la fin de l'année financière, ou au début de l'exercice financier suivant, nous vous présenterons un autre rapport d'étape indiquant dans quelle mesure nous avons fait ce que nous avons dit.

• (1130)

Le président: Très bien. Je vous remercie.

Nous sommes à court de temps.

Monsieur Kramp, vous avez la parole.

M. Daryl Kramp (Prince Edward—Hastings, PCC): Merci, monsieur le président, et bienvenue à nos invités.

Monsieur Ferguson, vous dites, dans votre rapport, que le bilan du Canada en matière de sécurité aérienne se compare avantageusement à celui de bien d'autres pays. Pourriez-vous nous préciser un peu les éléments de comparaison que vous avez retenus et qui vous permettent d'aboutir à cette conclusion.

M. Michael Ferguson: Je vais demander à Mme Talbot de vous répondre sur ce point.

[Français]

Mme Lucie Talbot: Monsieur le président, dans notre chapitre, au point 5.1, on mentionne ceci:

Selon les statistiques de l'Association du Transport Aérien International, l'Amérique du Nord possède l'un des secteurs aéronautiques les plus sécuritaires au monde.

Comme l'indique la pièce 5.1, les nombres d'accidents en 2009 et en 2010 représentent les taux d'accidents les plus bas au cours des 10 dernières années.

[Traduction]

M. Daryl Kramp: Je vous remercie.

Je voudrais poser sensiblement la même question aux représentants du ministère des Transports.

Nous vivons dans un monde très concurrentiel, qui nous impose des exigences et des responsabilités sur le plan international, et il est donc essentiel que nous soyons à la hauteur en matière de sécurité. Un bon bilan en matière de sécurité est, pour le Canada et pour nos transporteurs, un outil de commercialisation et il serait bon que nous allions même au-delà des attentes et des exigences. Pourriez-vous nous préciser où nous en sommes par rapport aux transporteurs d'autres pays? Nous situons-nous plutôt dans le haut de la fourchette ou dans le bas? Occupons-nous une place intermédiaire? Pourriez-vous nous dire un peu ce qu'il en est?

Mme Anita Biguzs: Le Canada, en raison de la sécurité de ses systèmes, jouit d'une excellente réputation. Le passage à des systèmes de gestion de la sécurité, dont l'adoption est prônée partout dans le monde par l'Organisation de l'aviation civile internationale, repose en grande partie sur des travaux lancés par le Canada. Nous souhaitons voir la culture du secteur évoluer vers une attitude plus proactive permettant d'identifier les risques avant que ne se produisent des incidents. Dans le monde, le Canada est très bien

perçu, mais je vais demander à mes collègues de vous répondre sur ce point.

M. Gerard McDonald: Nous ne sommes hélas pas en mesure d'effectuer une comparaison entre pays car, en matière de sécurité, les statistiques de l'IATA sont consolidées pour l'ensemble de l'Amérique du Nord. Il est vrai, cependant, qu'au cours des 10 dernières années, notre taux d'accidents a baissé de 25 p. 100, et je pense pouvoir dire qu'en matière de sécurité aérienne, le Canada se classe parmi les pays les plus sûrs.

M. Daryl Kramp: Merci.

J'aurais une autre question à vous poser, mais avant cela je tiens à féliciter Transports Canada. Il s'agit, pour ce comité, de quelque chose de rare et je dois dire que si nous avons l'habitude de nous pencher sur des situations problématiques, ce n'est pas souvent que l'on a affaire à un ministère qui s'attaque de manière si proactive à un problème, non seulement à la suite d'un audit, mais avant même que soient effectuées des vérifications et qui parvient à maîtriser la situation. Je dois dire que j'ai, en tant que membre de ce comité, davantage d'assurance que nous allons aboutir à un plan d'action qui permettra d'obtenir en temps utile les résultats escomptés et je vous remercie du travail que vous avez effectué dans ce dossier. C'est très rassurant, non seulement pour le comité, mais pour l'ensemble du public qui voyage par avion.

Je voudrais maintenant revenir au vérificateur général. Il est clair que, dans ce dossier, vous vous êtes livré à une analyse FFPM approfondie. Il serait formidable de parvenir à améliorer encore nos points forts et à formuler des recommandations permettant de corriger nos faiblesses.

Si vous aviez à citer quelques points forts pouvant nous servir d'assise — soit au niveau du processus actuellement engagé par Transports Canada, ou dans d'autres aspects de la situation — quels seraient les points forts sur lesquels nous pourrions nous appuyer?

Existe-t-il, en revanche, une carence manifeste appelant notre attention immédiate?

• (1135)

M. Michael Ferguson: En ce qui concerne l'audit, je dirais, de manière générale — et il me faut rappeler que depuis nos vérifications, la situation a évolué — que le ministère avait mis en place un système conforme aux normes internationales, et c'était une bonne chose. À l'époque où a eu lieu l'audit, il avait notamment rédigé des manuels et adopté des procédures qui nous ont semblé satisfaisantes et, la situation était donc, assez satisfaisante, dans l'ensemble.

C'est au niveau de la mise en oeuvre que nous avons relevé certains problèmes: la formation n'était pas complète, la documentation n'était pas toujours uniforme, et la surveillance n'était pas toujours assurée par la direction. Bref, le cadre était satisfaisant dans son ensemble, mais nous avons, dans de nombreux domaines, relevé des difficultés de mise en oeuvre.

M. Daryl Kramp: Je vous remercie.

Le président: Merci.

Nous passons maintenant à M. Giguère.

Monsieur, vous avez la parole.

[Français]

M. Alain Giguère (Marc-Aurèle-Fortin, NPD): Merci, monsieur le président.

On a indiqué, dans le présent rapport du vérificateur général, que Transports Canada ne gérait pas adéquatement les risques associés à la surveillance de son programme basé sur l'autorégulation par les entreprises. Cette remarque avait déjà été faite en mai 2008.

Ça fait donc deux fois que l'on vous fait la même remarque au sujet de l'évaluation des risques. Quelle est la valeur d'un programme d'autorégulation s'il ne fait l'objet d'aucune vérification de la conformité?

[Traduction]

Mme Anita Biguzs: Monsieur le président, je tiens à vous assurer que Transports Canada exerce sa surveillance sur l'ensemble du secteur. Ce secteur d'activité n'est en effet pas auto-réglementé et l'autorité réglementaire c'est, justement, Transports Canada.

Certains des changements que nous avons adoptés en passant à des systèmes de gestion de la sécurité devaient essentiellement permettre d'aboutir à un secteur davantage proactif, plus énergique et plus efficace en raison de la mise en place de systèmes permettant de repérer les risques avant que des incidents ne se produisent. Notre rôle consiste à vérifier que ces systèmes sont conformes à la réglementation canadienne.

Mais non seulement examinons-nous les systèmes mis en place par les exploitants, mais nous menons des inspections. Nous effectuons en effet ce que nous appelons, des inspections de la validation du programme, c'est-à-dire des inspections approfondies menées par une équipe d'inspecteurs multidisciplinaire. Nous effectuons également des inspections des processus où nous procédons par échantillonnage. C'est dire que nous continuons à réglementer l'activité de ce secteur.

[Français]

M. Alain Giguère: Le problème est que le même rapport du vérificateur général indique que le nombre d'inspecteurs et d'ingénieurs dont le ministère a besoin pour réaliser son programme n'est pas indiqué. On y précise aussi que seulement 67 p. 100 des vérifications sont effectivement réalisées dans le plan général et que, de ce pourcentage, seulement 35 p. 100 des vérifications sont conformes aux nouvelles méthodes.

Transports Canada aura-t-il les ressources nécessaires pour corriger cette situation dans le contexte des compressions budgétaires, étant donné que le plan des ressources humaines est déjà insuffisant et que le ministère n'a pas répondu aux recommandations du vérificateur général au sujet des carences en ressources humaines qui figuraient déjà dans le rapport de 2008?

[Traduction]

Mme Anita Biguzs: Monsieur le président, en réponse à la question qui a été posée, je précise que ce que nous avons mis en place à Transports Canada est un processus axé sur le risque. Au niveau des activités de surveillance, le rapport du vérificateur général recommandait que nous concentrions nos ressources dans les domaines où se posent les plus grands risques.

Cela étant, nous avons établi un processus de surveillance axé sur le risque qui comprend des indicateurs de risque, et c'est en fonction des risques qui se posent que nous planifions nos activités de surveillance. Nous élaborons actuellement des plans quinquennaux. Les compagnies feront toutes l'objet d'inspections régulières. Les compagnies qui présentent un risque plus élevé seront inspectées plus souvent que les entreprises qui présentent de moindres risques. Cela est conforme à un processus axé sur le risque et correspond à ce que le vérificateur général a recommandé.

Je ne sais pas, Gerard, si vous souhaitez ajouter quelque chose sur ce point.

● (1140)

M. Gerard McDonald: Non, je pense que vous avez dit l'essentiel.

Il convient de noter que ce que le vérificateur général avait relevé c'est que nous n'assurions pas une surveillance suffisante de nos plans afin de vérifier qu'ils étaient effectivement appliqués. Depuis, nous avons renforcé la planification et la surveillance de nos procédures d'inspection et nous allons y tenir.

[Français]

M. Alain Giguère: Oui, mais le vérificateur général indiquait déjà que vous n'aviez jamais précisé clairement le nombre d'inspecteurs dont vous aviez besoin. Il l'a souligné en 2008 et en 2012. Dans votre rapport pour 2013, ce n'est toujours pas précisé. Dans son rapport de 2008, il était question de 890 inspecteurs. On sait que ce nombre d'inspecteurs n'est pas suffisant. Or vous indiquez dans votre rapport pour 2013 que vous en avez 799. Bien que vous ayez perdu 100 inspecteurs, vous affirmez pouvoir réaliser toutes les inspections. Pourtant, avec 100 inspecteurs de plus, vous ne remplissiez que 67 p. 100 de votre commande, et sur ce pourcentage, seulement 35 p. 100 des inspections étaient conformes à vos plans généraux en cette matière. Il y a un problème de ressources humaines.

[Traduction]

Mme Anita Biguzs: Permettez-moi, monsieur le président, de préciser dès le départ que nous n'avons pas réduit le nombre d'inspecteurs. Nous en avons plus de 880. Malgré certaines contraintes administratives, nous avons fait en sorte que...

[Français]

M. Alain Giguère: Excusez-moi, madame, mais les chiffres que j'ai présentés proviennent de documents de votre cru. Le chiffre 799 se trouve à la page 44 de votre rapport, et le chiffre 890 est cité au point 3.38 du rapport de 2008. Je me fie aux renseignements que vous nous avez communiqués. Ce ne sont pas des chiffres que j'invente. Vous avez perdu 100 inspecteurs.

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Désolé, mais je ne parviens pas à retrouver le chiffre que vous avez extrait du rapport. Je pense que vous vous fondez peut-être sur deux chiffres différents: le premier serait le nombre de postes d'inspecteur, et l'autre serait le nombre d'inspecteurs effectivement en poste.

Le nombre de postes demeure inchangé, mais, comme dans toute organisation de cette envergure, il y a un renouvellement régulier de l'effectif — il y en a qui partent à la retraite, d'autres qui sont nommés à de nouvelles fonctions. Les postes prévus ne sont donc jamais intégralement pourvus car dès que vous comblez un poste, un autre devient vacant, son titulaire ayant pris sa retraite ou assumé d'autres fonctions.

Le taux d'occupation est considérablement supérieur à 80 p. 100 et nous faisons tout afin de pourvoir intégralement les postes prévus. Je précise que le nombre de postes affectés à Transports Canada n'a pas changé et que nous allons continuer, conformément aux services votés, à disposer de 881 inspecteurs.

Le président: Merci. Nous sommes à court de temps.

Nous passons maintenant à M. Shipley.

Monsieur, vous avez la parole.

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Je vous remercie.

Je vous demanderais une petite précision.

Monsieur le vérificateur général, dans votre rapport du mois d'avril 2012, vous dites que Transports Canada vous a communiqué son plan d'action détaillé et que ce plan semble avoir été mis en oeuvre. En réponse, Transports Canada précise qu'il espère être à même « d'appliquer les recommandations du vérificateur général d'ici la fin de l'année 2013 ». Selon le rapport du vérificateur général, le ministère s'est engagé à mettre ses recommandations en oeuvre en avril 2013 au plus tard.

Je constate qu'il y a là un écart et je vous demanderais de nous expliquer comment il se fait que nous ayons, d'une part, avril 2013, et d'autre part « d'ici la fin de 2013 ».

Je vais m'adresser d'abord au vérificateur général. Monsieur le vérificateur général, cela se trouve au paragraphe 15 de votre rapport. Puis, à la page 2 de la réponse de Transports Canada, on lit que le ministère espère être à même de mettre en oeuvre les recommandations du vérificateur général avant la fin de 2013.

• (1145)

M. Michael Ferguson: Je vais demander à M. Laplante de vous répondre.

M. Maurice Laplante (vérificateur général adjoint, Bureau du vérificateur général du Canada): Merci, monsieur le président.

Les renseignements qui figurent dans le rapport sont fondés sur ce que le ministère nous a dit à l'issue de l'audit, et conformes par conséquent au plan d'action que le ministère nous a remis en avril 2012. Selon l'échéancier prévu, la mise en oeuvre des recommandations devait être à peu près achevée à la fin d'avril 2013.

M. Bev Shipley: Transports Canada pourrait peut-être préciser les renseignements fournis dans le cadre de son exposé.

Mme Anita Biguzs: Monsieur le président, notre plan, qui est très ambitieux, comprend diverses mesures touchant plusieurs domaines, et les échéances que nous nous sommes fixées tiennent compte des moyens dont nous disposons et des délais dans lesquels nous pouvons effectuer le nécessaire conformément aux priorités que nous avons définies.

Nous avons donc, de manière générale, choisi le mois d'avril 2013 comme échéance des tâches que nous avions à accomplir. Comme je le disais plus tôt, certaines de nos initiatives vont se poursuivre au-delà de cette date. Je peux vous citer, à titre d'exemple, le programme d'assurance de la qualité, qui va permettre une amélioration constante de notre travail. S'il y a des ajustements à apporter, soit au niveau de nos procédures, soit au niveau de la planification de surveillance, nous compléterons les mesures déjà prises, mais nous avons décidé d'achever d'ici le mois d'avril 2013 la plupart des mesures prévues dans notre plan d'action.

M. Bev Shipley: Il y a eu le rapport de 2008, et puis il y a celui sur lequel nous nous penchons actuellement, mais afin que le public comprenne clairement ce qu'il en est en matière de sécurité aérienne, je précise que le Canada a enregistré le nombre d'accidents le plus faible de l'histoire de l'aviation moderne.

Nous abordons une saison où beaucoup de gens vont partir en voyage, et je voudrais être assuré que le réseau canadien est un des plus sûrs du monde, sinon le plus sûr. On peut toujours améliorer les choses, et nous souhaiterions obtenir une réponse sur ce point. Ils nous ont tous les deux dit qu'ils reviendront nous dire un peu où ils en sont et comment ils vont parvenir assez rapidement aux résultats

escomptés, car depuis la rédaction du rapport, un nombre considérable de mesures ont déjà été prises.

Je pense que nous souhaitons nous assurer qu'au fur et à mesure que l'aviation continue à se développer, elle demeurera, au Canada, un moyen de transport sûr. Comment être certains que nous allons pouvoir assurer qu'il continuera d'en être ainsi? Ma question sur ce point s'adresse à Transports Canada. Comment nous assurer que nous allons pouvoir accompagner le développement de l'aviation, non seulement en ce qui concerne les aéronefs eux-mêmes, mais également en ce qui concerne la surveillance des aéroports?

Pouvez-vous nous assurer que nous allons être en mesure de répondre aux exigences avec le nombre d'inspecteurs en poste, compte tenu du travail que les inspecteurs doivent effectuer dans les aéroports et auprès des compagnies d'aviation?

Mme Anita Biguzs: Monsieur le président, le passage à des systèmes de gestion de la sécurité va, je pense, nous permettre de faire face au nombre croissant de vols.

Comme je le disais tout à l'heure, l'idée est de confier aux compagnies la responsabilité de mettre en place des systèmes proactifs permettant de repérer les risques. Notre rôle consiste également à évaluer les systèmes que les transporteurs et les exploitants ont mis en place afin de nous assurer qu'ils sont conformes à notre réglementation et nous avons, pour cela, adopté une approche axée sur le risque.

Les initiatives que nous avons prises pour corriger certaines lacunes ou faiblesses relevées par le vérificateur général devaient nous aider à faire porter nos efforts sur cela afin d'assurer que nous disposons, dans l'ensemble, du système et de la documentation nécessaires, qu'il y a une uniformité dans leur application, et que nos inspecteurs, dans les diverses régions, reçoivent les directives leur permettant d'assurer la mise en oeuvre des plans et la conduite des inspections.

Monsieur McDonald, voudriez-vous ajouter quelque chose à cela?

M. Gerard McDonald: Je pense qu'il s'agit de travailler de concert avec l'industrie et de veiller à ce que, des deux côtés, on travaille à faire en sorte que la culture soit plus propice à la sécurité dans l'ensemble du système.

C'est une des principales raisons ayant porté Transports Canada à adopter, en matière de réglementation, une approche systémique, faisant en sorte que les transporteurs jouent leur rôle pour assurer la sécurité du système alors que, parallèlement, nous exerçons des fonctions de surveillance qui nous permettront, en cas de besoin, d'intervenir rapidement et efficacement.

• (1150)

M. Bev Shipley: Je vous remercie.

Le président: Merci. Vous avez épuisé votre temps de parole.

Nous passons maintenant à M. Byrne. Monsieur, vous avez la parole.

L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Ferguson, vous précisez, dans votre rapport, que plus de 5 000 compagnies aériennes relèvent des autorités canadiennes et sont, par conséquent, soumises à la surveillance du gouvernement fédéral dans le cadre des responsabilités incombant à la Direction générale de l'aviation civile.

Monsieur Ferguson, vous avez également indiqué que, parmi les compagnies relevant des autorités canadiennes, seules les compagnies présentant les risques les plus élevés font l'objet, sur place, de mesures de surveillance de leurs protocoles de gestion de la sécurité, et d'inspections menées dans leurs hangars. D'après les notes que vous avez rédigées, pourriez-vous dire au comité combien de compagnies canadiennes sont considérées, par la Direction générale de l'aviation civile, comme présentant des risques élevés?

Si ce renseignement ne figure pas dans vos notes, puis-je poser la question à la sous-ministre déléguée?

Mme Anita Biguz: Monsieur le président, je vais passer la parole à mon collègue, mais avant cela, je tiens à préciser que la procédure que nous avons mise en place, une procédure axée sur le risque, est essentiellement fondée sur les indicateurs de risque, sur les critères...

L'hon. Gerry Byrne: Je comprends bien, mais je vous pose une question très précise. Selon le rapport du vérificateur général, seules les compagnies canadiennes d'aviation civile présentant un risque élevé font l'objet de mesures de surveillance sur place, et d'inspections des hangars.

Combien de compagnies d'aviation canadiennes présentent un risque élevé?

M. Martin Eley (directeur général, Aviation civile, ministère des Transports): Je ne suis pas sûr de pouvoir vous citer un chiffre précis.

Je tiens à préciser que les observations du vérificateur général se justifiaient car notre gestion comportait effectivement des lacunes. Une grande partie des efforts engagés, notamment au cours de l'année dernière, visaient à uniformiser notre approche afin d'assurer que, sur le plan de la sécurité, toutes les compagnies font l'objet, dans l'ensemble du pays, de mesures de surveillance adaptées au niveau de risque qu'elles présentent, et c'est pour cela que j'estime que nous avons maintenant en place un plan bien meilleur qu'auparavant.

L'hon. Gerry Byrne: Mais ce n'était pas vraiment ce que je vous demandais. Je vous remercie des informations que vous nous livrez, mais ce n'est pas tout à fait la question.

Si je me penchais sur un rapport du vérificateur général sur l'aviation civile, et que j'avais note que, selon ce rapport, seules les compagnies présentant un risque élevé font effectivement l'objet d'inspections de la part de la Direction générale de l'aviation civile, et que seulement les deux tiers des inspections qui devaient avoir lieu ont effectivement été menées, je me présenterais devant un comité parlementaire muni du renseignement en cause. Il s'agit d'un renseignement qui devrait être communiqué au Parlement.

Le deuxième renseignement — et je passe à la question suivante — qui devrait être communiqué au Parlement concerne le plan national en matière de ressources humaines pour la surveillance de l'aviation civile. Un tel plan a été promis en 2008. Si je comprends bien, il n'a été mis en place qu'en partie, mais, comme l'a relevé le vérificateur général, ce plan ne précise pas le nombre d'inspecteurs ou d'ingénieurs nécessaires pour assurer les tâches prévues.

Puis-je demander à Transports Canada, en m'adressant à vous en tant que sous-ministre déléguée, de transmettre au Parlement une mise à jour du plan national en matière de ressources humaines pour la surveillance de l'aviation civile, avec le nombre précis d'inspecteurs et d'ingénieurs, conformément aux conclusions et aux

recommandations du vérificateur général concernant ce plan de ressources humaines?

Mme Anita Biguz: Je vais, sur la première question, demander à M. McDonald et M. Eley de vous répondre.

Voudriez-vous répondre sur ce point?

L'hon. Gerry Byrne: Madame, je tiens à dire, en toute déférence, que vous êtes ici la principale représentante de Transports Canada. Il me faut savoir si vous entendez assurer la mise à jour de ce plan. Pouvez-vous vous engager auprès du comité, à mettre ce plan à jour, et à nous le communiquer? C'est de votre bouche que je souhaiterais obtenir une réponse, puisque vous êtes ici la principale représentante du ministère.

Mme Anita Biguz: Monsieur le président, nous avons, effectivement, un plan de ressources humaines pour l'aviation civile. Nous l'avons effectivement mis à jour. J'ajoute qu'il est mis à jour régulièrement.

Nous estimons avoir un nombre suffisant d'inspecteurs pour assurer les fonctions nécessaires...

L'hon. Gerry Byrne: Quel en est le nombre? Quel est ce nombre suffisant?

Mme Anita Biguz: Nous avons 881 postes d'inspecteur...

L'hon. Gerry Byrne: Ce nombre est-il suffisant?

Mme Anita Biguz: Comme M. McDonald le disait, en raison des départs, et des gens qui prennent leur retraite, nous recrutons en permanence afin que tous les postes soient pourvus, mais nous estimons que le nombre d'inspecteurs dont nous disposons — 880 postes d'inspecteur — nous permet de répondre aux exigences du programme.

• (1155)

L'hon. Gerry Byrne: Le ministère des Transports et l'autorité de l'aviation civile ont-ils transmis au directeur parlementaire du budget des renseignements concernant les coupures budgétaires affectant ces postes-là, et plus précisément l'effectif des inspecteurs? Avez-vous communiqué ces renseignements au directeur parlementaire du budget?

Mme Anita Biguz: Je pense pouvoir dire que, comme tous les autres ministères, nous avons répondu aux demandes de renseignements du directeur parlementaire du budget en ce qui concerne la compression des dépenses.

L'hon. Gerry Byrne: En ce qui concerne la réduction budgétaire affectant l'autorité de l'aviation civile, qu'avez-vous indiqué au directeur parlementaire du budget?

Mme Anita Biguz: Les renseignements que nous lui avons transmis étaient fondés sur notre structure organisationnelle. Nous n'avons pas effectué de ventilation faisant ressortir les chiffres propres au programme de l'aviation civile, mais je peux affirmer, comme je pense l'avoir déjà dit, monsieur le président, que nous n'avons pas réduit, dans le cadre du programme de l'aviation civile, le nombre de postes d'inspecteur de première ligne. Il y a eu, au sein du programme, certaines compressions budgétaires, mais elles concernent des mesures administratives telles que la rationalisation des procédures applicables aux comptes créditeurs.

Nous avons transféré à Services partagés Canada quelque 1,9 million de dollars au titre des services informatiques. Nous avons regroupé certaines fonctions administratives. Nous avons réduit les sommes consacrées aux déplacements et à certains services professionnels. Si, donc, les mesures de réduction du déficit ont entraîné certaines compressions budgétaires au sein du programme de l'aviation civile, ces compressions n'ont pas touché nos effectifs de première ligne. Nous n'avons pas réduit le nombre d'inspecteurs de première ligne. Les réductions budgétaires que nous avons obtenues proviennent de la prise de mesures administratives et de la rationalisation de nos procédures.

Le président: Merci.

Je suis désolé, mais nous sommes à court de temps. Monsieur Byrne, vous aurez à nouveau l'occasion de poser des questions au tour suivant.

Monsieur Dreeshen, vous avez la parole.

M. Earl Dreeshen (Red Deer, PCC): Merci, monsieur le président. Je tiens également à remercier nos invités.

Je voudrais élargir notre discussion des systèmes de gestion de la sécurité. Je passe, chaque année, des centaines d'heures en avion et je vous suis reconnaissant d'assurer si bien la sécurité des vols.

À la page 13 de votre rapport, vous évoquez la position que le Canada occupe dans le monde, ainsi que les questions sur lesquelles nous nous penchons actuellement. Vous dites ceci:

Par la suite, l'OACI a reconnu le ministère comme étant l'un des premiers organismes à mettre en oeuvre un SGS. L'OACI est actuellement en train d'adopter, à l'échelle mondiale, des normes et pratiques recommandées (SARP) pour la mise en oeuvre de SGS, et le travail en étroite collaboration avec l'OACI a permis à...

Puis on trouve un tas de sigles en rapport avec cette activité, mais il s'agit, essentiellement, de dépasser les normes adoptées à l'échelle mondiale, ce qui implique que c'est dans ce sens-là qu'évoluent les choses.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet. J'aimerais en outre savoir si, selon vous, cet audit permet de mieux saisir l'utilité de l'approche axée sur la gestion de la sécurité qui a été adoptée en matière de surveillance de l'aviation civile.

M. Gerard McDonald: L'audit ne se prononce pas sur l'utilité des systèmes de gestion de la sécurité, mais je peux vous dire que les systèmes de gestion de la sécurité sont reconnus dans le monde entier comme pratique exemplaire, non seulement dans le secteur de l'aviation mais dans d'autres domaines de l'industrie des transports. C'est notamment l'approche retenue dans le secteur des transports maritimes. Il en va de même des chemins de fer et de certains autres secteurs d'activité. Le premier secteur à adopter ce concept a été l'industrie chimique, après la catastrophe de Bhopal en Inde.

Cette approche est considérée comme le meilleur moyen d'améliorer la sécurité et de renforcer la culture de la sécurité.

M. Earl Dreeshen: Pourriez-vous également nous dire quelque chose de vos objectifs et de vos intentions afin que chacun comprenne en quoi consiste ce système qui vous permet de surveiller la situation. Quels sont, en outre, les avantages découlant de l'adoption de ce SGS?

M. Gerard McDonald: Le meilleur moyen de décrire ce qu'est un système de gestion de la sécurité me semble être de dire que c'est un moyen d'obliger les exploitants à mettre en place un système leur permettant d'assurer qu'ils répondent effectivement aux exigences réglementaires.

Pour expliquer cela, il m'arrive souvent de prendre un exemple très simple, tel que celui d'une compagnie de taxi. Disons qu'un règlement prévoit que les freins des taxis doivent avoir au moins cinq millimètres d'épaisseur. Par le passé, on aurait pu vérifier cela en retirant la roue pour inspecter les freins. Avec un système de gestion de la sécurité, on dit aux exploitants qu'il leur faut mettre en place un système permettant de veiller à ce que les freins des voitures ne tombent jamais en-dessous de l'épaisseur prescrite. On se rend dans l'organisation en question, et on dit « Montrez-nous le système que vous avez mis en place, montrez-nous que vous inspectez les freins à intervalles réguliers et que ces inspections sont menées par des gens ayant les compétences nécessaires », et puis on vérifie leurs dossiers d'inspection. On peut même en profiter pour déboulonner une roue et inspecter les freins, simplement pour veiller à ce que tout soit bien en place. Si quelque chose ne va pas, cela signifie qu'il faudra peut-être approfondir l'inspection et voir où se situe le problème.

L'autre avantage du système de gestion de la sécurité, c'est que si le plan qui énonce les mesures à prendre n'est pas respecté, la compagnie doit trouver les moyens d'améliorer la situation et nous convaincre que le plan qu'elle présente répondra effectivement aux exigences de la réglementation.

Je ne sais pas, Martin, si vous voulez ajouter quelque chose à cela.

● (1200)

M. Martin Eley: Je pense que votre exemple est bien choisi.

Dans l'approche que nous avons adoptée, l'accent est mis sur des mesures proactives. Par le passé, en effet, les systèmes mis en place étaient essentiellement réactifs, c'est-à-dire que les exploitants prenaient des mesures en réaction à un problème et, de notre côté, nous réagissions aux mesures prises par le transporteur. Maintenant, nous nous attendons à ce que les exploitants assurent de manière proactive la gestion de la sécurité, conformément à l'exemple que nous a cité M. McDonald, et qu'ils soient constamment à l'affût des problèmes et à la recherche de solutions. Il leur appartient, de manière générale, d'anticiper les problèmes au lieu d'y réagir.

Les recherches menées en ce domaine démontrent que cela permet de régler des tas de petits problèmes, avant qu'ils ne s'aggravent et que la situation devienne critique. Par le passé, on s'attachait moins à ces détails, mais en suivant régulièrement la situation, les compagnies ont beaucoup amélioré leurs résultats.

M. Earl Dreeshen: Comment les parties intéressées voient-elles la chose? Constatez-vous une généralisation de ce type de programmes au sein du secteur, et avez-vous remarqué, d'une année à l'autre ou d'un mois à l'autre, une amélioration? Comment le secteur en général, et les parties intéressées assurent-ils leur participation à ce système?

M. Martin Eley: Lorsque ce système est adopté dans un secteur d'activité donné, on nous communique les réactions. Les compagnies reconnaissent que non seulement la sécurité y gagne, mais que tout cela est dans l'intérêt même de l'entreprise. Depuis quelques années, le montant des indemnités pour accidents de travail a baissé en raison d'une meilleure sécurité du milieu de travail.

De manière générale, l'amélioration de la culture d'une organisation entraîne des effets dans d'autres domaines, pas seulement dans le secteur de l'aviation. En ce qui concerne maintenant les secteurs qui n'ont pas encore été soumis à réglementation, il y en a qui nous demandent déjà d'accélérer le mouvement car ils estiment que c'est la chose à faire. Ils ont pu constater les résultats et sont prêts à adopter ce genre de systèmes dans d'autres domaines d'activité. Selon nous, l'ensemble du secteur est acquis à l'idée, mais ses membres souhaitent simplement s'assurer d'opter pour la bonne solution.

Le président: Désolé, nous avons épuisé le temps de parole. Je vous remercie.

Nous passons maintenant à M. Ravignat.

Monsieur, vous avez la parole.

M. Mathieu Ravignat (Pontiac, NPD): Merci, monsieur le président.

Je tiens également à remercier nos témoins d'avoir répondu à notre invitation.

Ma question s'adresse à Transports Canada. Vous venez de dire que vos quelque 880 inspecteurs vous permettent de mener correctement votre mission, mais vous reconnaissez en même temps que le nombre de vos inspecteurs n'atteint pas 880.

Êtes-vous en mesure de rassurer les Canadiens qui assistent à nos délibérations que le fait que l'effectif des inspecteurs ne soit pas au complet n'a nui en rien à la sécurité?

Mme Anita Biguzs: Je suis en mesure de dire que nous exerçons actuellement toutes les fonctions prévues. Nous avons mis en place des plans solides et nous mobilisons nos ressources en fonction des besoins. Je répète que nous recrutons actuellement des inspecteurs afin de pouvoir combler les postes au fur et à mesure des départs à la retraite.

M. Mathieu Ravignat: En ce qui concerne le recrutement actif d'inspecteurs, je constate qu'en 2008 il y avait 130 postes à pourvoir. Or, il en reste environ 100.

Faites-vous effectivement des efforts de recrutement? Si ce n'est pas le cas, et c'est effectivement ce que les chiffres semblent indiquer, est-ce parce que vous avez reçu une directive vous demandant de ne pas recruter en raison des compressions budgétaires.

Mme Anita Biguzs: Non. Je répète que nous recrutons activement des inspecteurs. Il y a, bien sûr, les départs et le renouvellement du personnel. Nous tentons de recruter au sein du secteur des gens qui entament une deuxième carrière. Le cadre de nos inspecteurs comprend généralement des gens d'un certain âge et il y a donc, bien sûr, le problème des gens qui partent à la retraite, mais, comme je viens de le dire, nous n'avons pas renoncé à nos efforts de recrutement en vue de combler les postes vacants.

M. Mathieu Ravignat: Puis-je vous demander si, compte tenu des compressions budgétaires, vous êtes autorisé à avoir 881 inspecteurs?

Mme Anita Biguzs: C'est exact.

M. Mathieu Ravignat: Bon. Est-ce à dire que cette pénurie d'inspecteurs s'explique simplement par le fait qu'il est difficile de trouver des personnes ayant les aptitudes requises?

Mme Anita Biguzs: C'est exact.

Martin, souhaitez-vous ajouter quelque chose à cela?

• (1205)

M. Martin Eley: Je précise que l'organisation compte au total 1 400 personnes. Compte tenu du taux normal de renouvellement, le nombre de départs est naturellement assez important. Dans un certain secteur d'activité, nous avons, en 12 mois, recruté 36 personnes et nous en avons perdu 37. C'est dire que nous continuons à recruter activement. La génération de l'après-guerre y est pour beaucoup. Il est clair qu'il nous reste à pourvoir un certain nombre de postes, mais ce n'est pas dû à un manque d'efforts de notre part.

[Français]

M. Mathieu Ravignat: D'accord.

Au point 5.63, la réponse de Transports Canada au vérificateur général est la suivante: « En juillet 2012 au plus tard, tous les inspecteurs actuels auront reçu une formation sur les procédures de surveillance. »

Ma question est très simple: est-ce que tous les inspecteurs ont bel et bien reçu cette formation?

[Traduction]

Mme Anita Biguzs: Monsieur le président, je précise que 99,2 p. 100 de nos inspecteurs ont été formés aux nouvelles procédures de surveillance. Ces nouvelles procédures ont été consignées dans des documents qui ont été diffusés. La formation a été mise à jour et assurée. Si le taux est de 99,2 p. 100, c'est en raison des quelques personnes qui étaient en congé et qui n'ont pas encore subi la formation. Cela dit, nous avons essentiellement atteint l'objectif de formation que nous nous étions fixé.

[Français]

M. Mathieu Ravignat: D'accord.

Je vais maintenant parler du plan de travail de Transports Canada visant à classer les problèmes de sécurité par ordre de priorité. Il semble que le ministère n'ait pas communiqué ces priorités à l'industrie de l'aviation ni aux principaux intervenants.

Pourriez-vous nous dire s'il y a effectivement eu un oubli et, le cas échéant, quels en ont été les conséquences?

C'est à la page 15 de la version française.

M. Gerard McDonald: D'accord.

[Traduction]

Vous parlez là des efforts en vue de communiquer à l'ensemble du secteur les risques qui se présentent? Oui.

Nous admettons qu'en ce domaine, notre planification axée sur le risque n'a pas été aussi rigoureuse qu'elle aurait dû l'être. Ainsi que nous l'indiquons dans notre plan d'action, nous avons pris des mesures en vue de la mise en place d'un système complet, un système national permettant d'évaluer les divers facteurs en rapport avec le risque que pourrait présenter un exploitant. Ces données sont ensuite intégrées à nos plans de surveillance.

Le président: Je suis désolé, mais nous sommes à court de temps.

Nous passons maintenant à M. Allison. Vous avez la parole —, non la parole est en fait à M. Hayes. Bien.

M. Bryan Hayes (Sault Ste. Marie, PCC): Merci, monsieur le président. Je vous en suis reconnaissant.

J'aurais besoin d'une petite précision, car tout le monde semble se poser la question. Pourriez-vous nous confirmer si, en raison du plan d'action pour la réduction du déficit, Transports Canada a dû supprimer des postes d'inspecteur de première ligne?

Mme Anita Biguzs: Nous n'avons supprimé aucun poste d'inspecteur de première ligne.

M. Bryan Hayes: D'après vous, les mesures adoptées dans le cadre du PARD ont-elles de quelque manière que ce soit, mis en danger la santé et la sécurité des Canadiens?

Mme Anita Biguzs: Non. Nous avons essentiellement agi en cela par des mesures administratives — simplification, réduction des frais de déplacement, rationalisation des procédures applicables aux comptes créditeurs, regroupement de certaines fonctions administratives — mais cela n'a eu aucun impact sur nos obligations au niveau des services de première ligne. Il n'y a pas eu de réduction à ce niveau-là.

M. Bryan Hayes: Je vous remercie.

M. Byrne songeait peut-être à ce sujet. Nous avons beaucoup parlé du risque en général et d'où proviennent des risques particuliers. J'imagine, ainsi, que les compagnies qui présentent des risques particuliers ont été identifiées. J'aimerais comprendre comment cela se passe. Comment les Canadiens peuvent-ils être certains que les compagnies qui ne font pas l'objet d'inspections sont sûres? Pouvons-nous en être assurés? Les Canadiens peuvent-ils en être assurés?

M. Gerard McDonald: D'abord, je dois préciser que toutes les compagnies assurant le transport de passagers payants font l'objet d'inspections. Nous avons mis en place un système axé sur le risque et donc, après une analyse détaillée des risques que présentent les diverses compagnies, nous programmons des inspections à des intervalles d'un à cinq ans.

• (1210)

M. Bryan Hayes: Oui.

Je souhaiterais comprendre un peu mieux les procédures d'inspection, et plus particulièrement les outils d'inspection. Quelles sont les mesures qui ont été mises en place? De quoi s'agit-il au juste? Les changements apportés sont-ils directement dus au rapport du vérificateur général, ou y avait-il d'autres raisons d'envisager de tels changements? Ces mesures sont-elles les meilleures de tout le secteur de l'aviation? Cherchez-vous des outils d'inspection encore meilleurs?

Je vous demanderais de bien vouloir nous apporter quelques précisions au sujet des outils d'inspection et de l'ensemble des procédures d'inspection.

M. Gerard McDonald: Cela ne va pas être facile étant donné le peu de temps dont nous disposons.

M. Bryan Hayes: Je vous demande de faire de votre mieux.

M. Gerard McDonald: En quelques mots, donc, avons-nous amélioré nos outils? La réponse est oui. À la suite du rapport du vérificateur général? Manifestement. Le rapport du vérificateur général nous a aidés à mieux cerner les domaines qui appelaient des améliorations.

Certaines améliorations sont également dues à l'adoption de méthodes systémiques. Nous avons dû changer les méthodes d'inspection de nos inspecteurs. Nous avons élaboré à l'intention du corps de nos inspecteurs des directives très complètes quant à la manière de mener les diverses sortes d'inspections, qu'il s'agisse d'une évaluation, c'est-à-dire d'une vérification globale d'un système, ou d'une inspection de la validation du programme, qui est un examen assez complet d'un programme donné, ou encore d'une inspection des processus, qui consiste à se pencher au sein d'une organisation sur un aspect précis.

Martin, peut-être voulez-vous ajouter quelque chose au sujet des procédures d'inspection.

M. Martin Eley: Nous avons mis en place un plan de surveillance qui précise les intervalles d'inspection, et qui prévoit les outils à employer. En effet, pour de très simples opérations, il n'est pas nécessaire de procéder à des contrôles approfondis, tels qu'une évaluation, une inspection de la validation du programme ou une inspection de processus. Le plan quinquennal que nous avons mis en place l'année dernière combine une évaluation des risques et le choix des outils à employer. Nous estimons avoir atteint un état assez satisfaisant de maturité, puisque nous avons maintenant toute une panoplie d'outils ainsi que des directives quant à leur emploi.

M. Bryan Hayes: Il s'agit en fait d'un audit. Vous vérifiez si la compagnie en question a mis en place les procédures nécessaires. Vous entretenez-vous avec le personnel et avec la direction? Pourriez-vous m'expliquer un peu comme cela se passe?

M. Martin Eley: Nous nous sommes aperçus que les contacts avec les compagnies, l'examen de leurs systèmes et les entretiens que nous avons avec le personnel nous ont permis de nous familiariser avec la culture de la compagnie en question. Cela nous a permis de mieux comprendre l'aspect proactif de la question, au lieu de simplement, comme nous le faisons par le passé, nous attacher à l'aspect application de la loi. Nous avons dorénavant une bien meilleure idée d'où en sont les entreprises, de ce qui va et de ce qui ne va pas dans leur manière de fonctionner.

M. Bryan Hayes: Il semblerait, donc, que le Canada jouisse en matière de santé et de sécurité d'une réputation mondiale. Je reviens à ma première question et vous demande comment pouvons-nous savoir que vos outils d'inspection sont les meilleurs du secteur de l'aviation? Qu'avez-vous fait en matière d'analyse comparative avant de conclure qu'effectivement, au regard d'autres compagnies, vos pratiques sont les meilleures?

M. Martin Eley: Il s'agit d'un travail en cours. L'analyse de nos procédures de surveillance se situe au coeur du programme d'assurance de la qualité que nous introduisons cette année afin de savoir si ces procédures sont correctement appliquées et si elles donnent les résultats voulus. Nous nous attachons, actuellement, aux deux premiers volets, mais nous avons recueilli la réaction d'autres autorités qui nous disent que ce que nous faisons constitue effectivement une avancée. Nous ne sommes pas encore en mesure de le démontrer. Si nous allons dans la bonne direction, il va falloir pas mal de temps avant que nous puissions le prouver, mais nous oeuvrons dans ce sens.

Le président: Je vous remercie.

Nous passons maintenant à M. Giguère. Vous avez la parole — oh, excusez-moi. Je me suis trompé. C'est au tour de M. Byrne.

Monsieur Byrne, vous avez la parole.

L'hon. Gerry Byrne: Merci, monsieur le président.

Il y a quelques instants, le vérificateur général nous a dit que selon l'audit de l'autorité canadienne de l'aviation civile, mené par le BVG, « la planification fondée sur le risque manquait de rigueur », et que « par exemple, les données servant à évaluer les risques que Transports Canada utilise pour repérer les compagnies aériennes à risque élevé qui devraient être inspectées ne sont pas toujours disponibles ni à jour. »

Vous n'avez pas été en mesure de me répondre sur ce point, mais je vous ai posé une question très simple au sujet d'un renseignement très simple lui aussi; combien de compagnies d'aviation civile relevant des autorités canadiennes, sont considérées par Transports Canada comme faisant partie de la catégorie des compagnies présentant un risque élevé, catégorie sur laquelle le ministère se base pour décider si la compagnie en question doit faire l'objet de mesures de surveillance plus actives afin d'assurer le respect de la réglementation. Pourriez-vous simplement m'indiquer combien de compagnies font l'objet d'une surveillance renforcée en raison des risques plus élevés qu'elles présentent?

• (1215)

M. Gerard McDonald: Je suis désolé, monsieur le président, mais je ne dispose pas actuellement du renseignement demandé.

L'hon. Gerry Byrne: Je vous remercie.

Je vais donc passer à un autre sujet. Le vérificateur général a rappelé qu'en 2008, le BVG avait formulé une recommandation très précise, acceptée, je le précise, par le gouvernement du Canada et, plus particulièrement, par Transports Canada. Il s'agit du plan national en matière de ressources humaines pour la surveillance de l'aviation civile, plan qui devait préciser le nombre d'inspecteurs et d'ingénieurs qu'exige la surveillance.

Le ministère avait convenu en 2008 d'établir ce nombre, mais comme le vérificateur général l'a rappelé ce matin, cela n'a jamais été fait. Le plan de ressources humaines ne précise pas le nombre d'inspecteurs et d'ingénieurs requis, et je pense que le Parlement peut retenir ce fait pour décider si Transports Canada respecte ou non ses obligations.

Entendez-vous compléter et réécrire votre plan national en matière de ressources humaines pour la surveillance de l'aviation civile, et y inscrire le nombre précis d'inspecteurs et d'ingénieurs requis?

Mme Anita Biguz: Monsieur le président, il est clair que notre plan prévoit la manière dont les ressources dont nous disposons doivent être affectées pour que nous respections les responsabilités qui nous incombent et nous sommes en cela disposés à préciser les ressources dont nous avons besoin, y compris les ressources humaines qu'il nous faut pour exercer nos fonctions.

L'hon. Gerry Byrne: Est-ce à dire que, comme l'a relevé le vérificateur général, ces chiffres figureront dans le plan que vous nous communiquerez à brève échéance. Ce plan va-t-il nous être communiqué?

Mme Anita Biguz: Monsieur le président, je vais devoir vous préciser ultérieurement l'échéancier. C'est très volontiers que nous communiquerons ce chiffre au comité à la première occasion.

L'hon. Gerry Byrne: Je vous remercie.

Et enfin, je tiens à rappeler que nous prenons tout cela très au sérieux, car il en va de la santé et de la sécurité des passagers.

Je vais demander au vérificateur général, ou peut-être, monsieur Ferguson, à l'un de vos collègues, de nous parler de la surveillance exercée par les compagnies elles-mêmes.

La question me préoccupe, puisque, cela veut essentiellement dire que la surveillance est maintenant confiée aux compagnies en cause. Nous nous sommes beaucoup préoccupés de la question de la sécurité alimentaire dans le cas de XL Foods. Nous éprouvons de grandes inquiétudes concernant la sécurité de l'aviation lorsque nous constatons que les deux tiers des inspections devant être menées auprès de compagnies présentant des risques élevés ne sont en fait pas assurées.

Pourriez-vous nous dire si, selon vous, cette sorte de délégation de pouvoir, ou de défaussement, donne ou non de bons résultats? Quelles seraient vos recommandations sur cette manière de procéder?

M. Michael Ferguson: Cet audit n'avait pas pour objet de dire si cette approche est ou non la bonne. Nous avons simplement noté que cette approche est conforme aux recommandations formulées à l'échelle internationale. Nous avons en cela également pris en compte le fait qu'il serait extrêmement coûteux de procéder autrement en exigeant de Transports Canada qu'il vérifie tout lui-même.

Selon nous, l'important est de savoir si, ayant adopté cette approche, on procède avec rigueur, et conformément à la réglementation applicable afin qu'aient lieu toutes les inspections nécessaires.

L'hon. Gerry Byrne: Lorsque vous déléguez ce pouvoir d'inspection, les tâches sont à la charge des compagnies.

Je vais poser une question à la sous-ministre déléguée. Si l'on constatait une baisse soudaine de la conjoncture économique, et que l'aviation civile en subissait les conséquences, les compagnies étant alors portées à ne pas effectuer peut-être toutes les inspections nécessaires, auriez-vous les moyens de réagir immédiatement en recrutant davantage d'inspecteurs? Une telle situation entraînerait manifestement une augmentation des risques. Lorsqu'une mauvaise conjoncture économique accroît les risques et que les inspections ne sont plus assurées, c'est à vous de veiller à ce qu'elles aient lieu.

Votre plan comprend-il les moyens de réagir immédiatement en déployant plus de 880 inspecteurs?

Mme Anita Biguz: Monsieur le président, je dois dire que la procédure axée sur le risque est en évolution constante. Les compagnies sont surveillées en permanence. Le profil d'une compagnie peut changer d'un mois à l'autre, car nous prenons en compte de divers critères. Nous nous penchons sur les pratiques de gestion, sur les difficultés qui se posent au niveau des personnels. Nous nous penchons sur la gamme de produits, sur les installations, le renouvellement de la main-d'oeuvre, les employés clés. Nous examinons tout cela. Nous sommes donc constamment en train d'ajuster le profil de risque des compagnies, et nous tentons de fournir à nos inspecteurs des directives claires afin qu'ils comprennent bien ce que cela implique.

Si, à partir d'un certain moment, nous estimons qu'une compagnie présente un risque plus élevé, il y a diverses mesures que nous pouvons prendre non seulement en matière d'inspection, mais également en matière d'application des dispositions réglementaires. Si nous constatons un risque immédiat, qu'une compagnie présente un risque accru, nous disposons en vertu de la loi et du règlement, d'un certain nombre de pouvoirs. Nous pouvons annuler le certificat de la compagnie, émettre un avis de suspension, exiger un plan d'action correctif ou suspendre ses opérations. Nous avons, dans notre panoplie, un certain nombre de moyens qui nous permettent de répondre à ce genre de problèmes.

Monsieur McDonald, souhaiteriez-vous ajouter quelque chose?

• (1220)

Le président: Je suis désolé, mais vous avez largement dépassé votre temps de parole. J'ai voulu laisser du temps à cet échange de propos, mais vous pourriez peut-être répondre sur un autre point.

Madame Biguzs, en réponse à M. Byrne, vous avez dit que vous pourriez nous fournir des renseignements mais vous n'avez pas dit quand. Vous avez bien dit « À la première occasion ». Pourrais-je vous demander d'y réfléchir pendant la séance, et de nous proposer une date sur laquelle vous vous engageriez. Nous verrons alors si le comité est disposé à l'accepter. Il nous serait utile d'avoir une date précise.

Mme Anita Biguzs: Je comprends

Le président: Je vous remercie. Cela nous serait utile.

Monsieur Aspin, vous avez la parole.

M. Jay Aspin (Nipissing—Timiskaming, PCC): Merci, monsieur le président.

Je tiens également à souhaiter la bienvenue à nos invités. Je vous remercie des précisions que vous apportez sur un sujet particulièrement important.

Je voudrais maintenant revenir à la question des systèmes de gestion de la sécurité et poursuivre la discussion entamée par mon collègue, M. Dreeshen.

Je dois dire que ces systèmes de gestion de la sécurité m'intriguent. Il s'agit, essentiellement, d'une approche très proactive. Monsieur McDonald, pourriez-vous nous citer un exemple, ou peut-être nous donner une explication de la manière dont ce système de gestion de la sécurité va permettre de renforcer la culture de la sécurité?

M. Gerard McDonald: Pardon?

M. Jay Aspin: Pourriez-vous nous citer un exemple, et peut-être nous expliquer comment l'approche fondée sur un système de gestion de la sécurité va renforcer la culture de la sécurité?

M. Gerard McDonald: Il s'agit, essentiellement, d'obliger les compagnies à se pencher en permanence sur les questions de sécurité afin de s'assurer qu'elles respectent bien leurs obligations réglementaires et, je dirais même, qu'elles les dépassent. Nous prenons donc contact avec la compagnie et nous lui demandons de nous montrer qu'elle a effectivement mis en place les systèmes nécessaires.

Comme le disait M. Eley, il s'agit d'un système beaucoup plus proactif qu'avant. Au lieu d'attendre que Transports Canada relève une carence, le système de gestion de la sécurité oblige maintenant les compagnies à rechercher elles-mêmes les carences, les insuffisances de leur système et à élaborer des plans permettant de les corriger.

M. Jay Aspin: Très bien.

Quelles seraient les prochaines mesures à prendre en vue de la mise en oeuvre de SGS? Les parties intéressées sont-elles acquises à cette approche?

M. Gerard McDonald: En ce qui concerne les SGS, les systèmes de gestion de la sécurité — les exploitants peuvent, bien sûr, actuellement les appliquer de manière facultative, et nous les encourageons fortement à le faire, mais ces systèmes ne s'appliquent qu'aux exploitants transportant au moins 20 passagers, c'est-à-dire aux exploitants régis par la sous-partie 705. La prochaine étape, sur laquelle nous nous penchons actuellement, consiste à décider s'il y a lieu ou non, d'introduire un règlement imposant l'adoption de SGS aux transporteurs de moindre envergure, ceux qui transportent de 10 à 20 passagers, ou de 0 à 10 passagers, essentiellement les taxis aériens.

Ce qu'il nous faut d'abord décider, c'est dans quelle mesure les compagnies ont les moyens de mettre en oeuvre ce type de systèmes. Une petite compagnie ne dispose naturellement pas, pour la mise en

oeuvre de tels systèmes des ressources que possède, par exemple, Air Canada. Nous nous penchons actuellement sur les ressources qu'il nous faudrait éventuellement pour encadrer de tels changements réglementaires.

• (1225)

M. Jay Aspin: Où en sommes-nous, sur le plan mondial, en matière de systèmes de gestion de la sécurité? Nous situons-nous parmi les premiers? Occupons-nous une position intermédiaire, ou avons-nous pris du retard? Pourriez-vous me dire un peu ce qu'il en est?

M. Gerard McDonald: Je vais laisser à M. Eley le soin de vous répondre.

M. Martin Eley: Nous avons, il est clair, été parmi les premiers à introduire le concept. Nous avons, en 2009, décidé tout à fait consciemment de ralentir un peu nos efforts afin de pouvoir lancer les initiatives que M. McDonald vient de décrire, mais, de concert avec d'autres autorités de l'aviation civile, nous y travaillons sérieusement. Ces autres autorités tirent profit de certaines des choses que nous avons apprises en cours de route, et, de notre côté, nous tirons les leçons de ce qu'ils ont appris depuis.

Je dirais que nous sommes dans le peloton de tête. Dans certains domaines, nous sommes en avance, alors que dans d'autres nous le sommes moins, mais nous sommes dans le peloton de tête, cela ne fait aucun doute.

M. Jay Aspin: Vous nous avez dit tout à l'heure que ce système de gestion de la sécurité a eu ses débuts dans l'industrie chimique. Est-il très répandu dans le secteur de l'aviation?

M. Martin Eley: Dans les domaines où nous n'en avons pas encore prescrit l'adoption, il y a des compagnies, notamment au Canada, qui l'ont déjà fait. Les SGS sont très répandus par exemple. Quel que soit actuellement l'état de la réglementation, il est actuellement impossible, sans SGS, d'obtenir un contrat dans le secteur énergétique. Dans de nombreux secteurs autres que celui de l'aviation, toute activité aérienne doit s'exercer dans le cadre d'un SGS, que nous l'imposons ou non. Quelle que soit la réglementation actuellement applicable, une compagnie ne peut pas espérer obtenir un contrat dans le secteur énergétique à moins d'avoir mis en oeuvre un SGS. En dehors de l'aviation, certains secteurs, quelles que soient nos exigences, imposent déjà à leurs composantes aériennes l'adoption de tels systèmes.

M. Jay Aspin: Mais est-ce très répandu dans d'autres pays? Pourriez-vous nous en dire quelque chose?

M. Martin Eley: C'est très répandu dans le secteur énergétique, quel que soit le pays en cause, et de telles exigences s'imposent donc aux compagnies canadiennes qui espèrent décrocher des contrats dans d'autres pays. De plus en plus d'entreprises... Le secteur médical y vient. De nombreux secteurs industriels s'en rendent compte et on trouve de nombreux articles sur l'« accident organisationnel », et l'importance qu'il y a de régler les petits problèmes avant qu'arrive un accident. Voilà, essentiellement, la culture qui s'étend à de plus en plus de secteurs d'activité. Je dirais que, dans de nombreux secteurs, le SGS est devenu un phénomène mondial.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Aspin, ainsi prend fin votre temps de parole.

M. Jay Aspin: Je vous remercie.

Le président: Nous passons à l'intervenant suivant.

La parole est maintenant à M. Giguère.

[Français]

M. Alain Giguère: Merci, monsieur le président.

J'aimerais parler de l'inspection et de la qualification du risque à Transports Canada. Déjà, le vérificateur général avait indiqué que, dans la majorité des cas, les inspections n'indiquaient pas l'étendue des dossiers examinés dans l'entreprise ni, surtout, l'importance des observations des risques liés à la sécurité. Comment peut-on espérer qu'une situation soit corrigée si les dangers observés ne sont pas inclus dans le rapport?

Je tiens à faire une remarque importante. Je ne tiens pas à vous tendre une embuscade, mais, à la suite de mes recherches, j'ai des dossiers sur une compagnie aérienne qui a vu son autorisation de vol être suspendue à cause d'un problème vieux de deux ans. Il a fallu deux ans au ministère pour s'apercevoir qu'il y avait un risque majeur.

Pouvez-vous répondre à la question, s'il vous plaît? Comment corriger une situation à risque si les dangers observés ne sont pas communiqués?

[Traduction]

M. Martin Eley: Nous avons, dans notre exposé, évoqué certaines des mesures que nous avons prises pour assurer le respect de la réglementation. Il s'agit d'harmoniser les outils de mise en application du règlement et les outils d'inspection afin que nous puissions, dès que nous repérons un risque, répondre de manière uniforme sur l'ensemble du territoire national. Nous n'avions pas jusqu'ici toujours été en mesure de le faire. Nous le sommes désormais, car nous nous penchons régulièrement sur les renseignements recueillis dans toutes les régions du pays.

Nous avons renforcé nos procédures de surveillance, c'est-à-dire les programmes d'inspection que nous avons évoqués dans le contexte de la planification. Nous avons sur le renforcement des mesures de surveillance des directives claires qui permettent dès que nous repérons un risque soit d'accélérer la recherche d'une solution, soit de déclencher des mesures de mise en application.

Nous avons d'ores et déjà mis en place certains des moyens nécessaires. D'ici la fin de l'exercice en cours, nous allons prendre d'autres mesures encore afin de nous assurer que ce genre de problème fait l'objet d'un traitement uniforme.

[Français]

M. Alain Giguère: Faire des inspections est une bonne chose, mais si l'inspecteur va dans un endroit dont on ne lui a pas communiqué les risques appropriés, il ne sait pas quels points particuliers inspecter. C'est particulièrement le cas dans les dossiers qui sont en ma possession. En effet, il y a eu des inspections, mais puisqu'on ne lui avait pas dit qu'il y avait un risque majeur, il a continué à autoriser la compagnie à voler pendant deux ans, alors qu'il y avait un danger important. Là est le problème.

À la page 24 de votre rapport, vous avez énuméré 10 des principaux secteurs de risque. Votre service ne compte aucun service des plaintes. Un passager, un membre de l'équipage, un mécanicien au sol, du personnel de NAV CANADA ou du personnel d'un aéroport fait une observation sur un danger ou un risque relatif à une compagnie, et dans votre ministère, il n'y a aucun service des plaintes. Pour affirmer cela, je me fie aux documents que vous nous avez transmis. On n'informe pas un inspecteur qu'il y aura un risque qu'il devrait examiner de plus près lors de sa prochaine inspection. C'est problématique.

C'est ce qui s'est passé dans les cas dont j'ai parlé. Il y avait eu des plaintes officielles adressées à un employé de haut grade de votre

ministère, et ce fonctionnaire ne les a pas incluses dans le dossier. Par conséquent, votre inspecteur est allé et il n'a rien vu. Ce n'est que deux ans et demi plus tard que vous avez décidé de dire que ce qui s'était passé en 2009 était inacceptable, au point que vous avez retiré l'autorisation de vol. Cette erreur est majeure.

Pourquoi n'avez-vous pas de service des plaintes? Cela vous assurerait par le fait même que vos inspecteurs, qui testent un nombre suffisant de dossiers, rencontrent les bonnes personnes pour tirer la bonne conclusion à partir des bons renseignements qui lui auront été communiqués.

• (1230)

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Monsieur le président, je n'ai aucun renseignement précis concernant la compagnie évoquée par monsieur le député, mais je tiens à dire qu'outre les contacts directs avec nos inspecteurs, il existe pour le public ou un employé d'une compagnie, au moins deux moyens de porter un problème à notre connaissance.

Il y a, d'abord, le système de rapports d'incident de l'aviation civile. Le numéro peut facilement être obtenu sur notre site Internet, et il est connu dans le secteur de l'aviation. C'est un moyen de nous signaler divers types de problèmes. Nous avons mis en place un système de suivi.

J'ajoute que le Bureau de la sécurité des transports du Canada a un système dénommé Securitas, au moyen duquel tout incident aérien et même tout incident se produisant dans le domaine des transports — peut être signalé au Bureau de la sécurité des transports. L'identité de l'auteur de la plainte demeure confidentielle, et n'est pas divulguée à Transports Canada. Le renseignement nous est communiqué par le BST afin que nous prenions les mesures nécessaires qui s'imposent.

Le président: Nous passons maintenant à M. Saxton, le dernier intervenant dans le cadre de notre alternance habituelle.

Monsieur, vous avez la parole.

M. Andrew Saxton: Merci, monsieur le président. Ma question s'adresse à Transports Canada.

En réponse à la recommandation 5.63, vous aviez indiqué que tous les inspecteurs actuellement en poste devaient être, avant la fin du mois de juillet 2012, formés aux procédures de surveillance.

Je voudrais savoir si cela a effectivement été le cas.

Mme Anita Biguzs: Oui, monsieur le président. Nous en sommes maintenant à 99,2 p. 100 des inspecteurs. Certains étaient partis en congé, mais nous pouvons dire que tous nos inspecteurs ont été formés aux procédures de surveillance.

M. Andrew Saxton: Je vous remercie.

Pourriez-vous nous expliquer la fréquence des inspections menées auprès des compagnies?

Mme Anita Biguzs: Notre plan d'action comprend un plan de surveillance quinquennal, qui va faire en sorte que, au bout de cinq ans, toutes les compagnies auront été inspectées. Les compagnies qui présentent un risque plus élevé seront naturellement inspectées plus souvent. J'ai, plus tôt, évoqué certains des critères permettant d'établir le profil de risque, mais, selon le plan de surveillance quinquennal, toutes les compagnies seront inspectées.

M. Andrew Saxton: Bon, merci.

Dans sa réponse à la recommandation 5.29, Transports Canada a indiqué qu'il entendait dégager les moyens d'accélérer le suivi des problèmes de sécurité signalés par les intéressés.

Pourriez-vous nous dire à quoi ressembleront ces procédures, et où elles en sont actuellement?

Mme Anita Biguz: De concert avec les acteurs du secteur, nous avons consacré de gros efforts à la rationalisation de nos procédures afin d'être en mesure de réagir aux incidents en temps utile. Aux termes de la réglementation actuellement applicable, nous avons constitué un comité consultatif auquel les acteurs du secteur sont invités à participer. Nous avons tout fait pour en assurer l'efficacité. Nous avons d'ailleurs apporté au système des changements que nous allons présenter au comité consultatif en décembre. Nous espérons aboutir très rapidement afin de pouvoir répondre en temps utile aux problèmes qui peuvent se poser.

À plusieurs occasions, nous avons, au cours des deux dernières années, pu réagir en temps utile à des incidents et mis en oeuvre les mesures réglementaires permettant d'y remédier.

Je vais maintenant passer la parole à M. McDonald qui souhaite peut-être ajouter quelque chose à ce que je viens de dire.

•(1235)

M. Gerard McDonald: Votre réponse expose bien la situation. Alors que nous tentons d'adapter notre processus de consultation et faire en sorte que nous puissions réagir dans les meilleurs délais à des problèmes de sécurité, le fil conducteur de notre action est l'idée de réunir au bon moment les personnes les plus aptes à régler le problème qui se pose.

M. Andrew Saxton: Je vous remercie.

Précisons, enfin, que le trafic aérien devrait très fortement augmenter dans les 10 à 15 prochaines années. Je voudrais savoir si Transports Canada est prêt à faire face à l'augmentation de sa charge de travail que cela entraînera.

Mme Anita Biguz: Monsieur le président, compte tenu des efforts que nous avons consacrés à la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité, travaillant de concert avec les acteurs de ce secteur d'activité, les poussant à adopter des procédures systémiques proactives, compte tenu aussi des changements introduits au sein du ministère au niveau des programmes d'amélioration des moyens pouvant être mis en oeuvre, et aussi de ce que nous avons fait pour nous assurer que nos inspecteurs disposent de directives claires et uniformes, et de renseignements leur permettant de comprendre en quoi consiste leur mission, nous estimons être capables de nous adapter à une telle augmentation du trafic aérien.

M. Andrew Saxton: Merci, monsieur le président.

Le président: Très bien. Je vous remercie.

Chers collègues, il nous reste un petit peu plus de 20 minutes et d'habitude lorsqu'il nous reste un peu de temps, nous avons le choix entre lever la séance, passer aux travaux du comité, soit encore opter pour quelques autres séries de questions. Il nous reste assez de temps pour trois ou quatre questions. Je m'en remets à vous.

Les députés de la majorité n'ayant à cet égard exprimé aucune préférence, je vais demander l'avis des deux principaux représentants de l'opposition, en commençant par l'opposition officielle. Monsieur Ravignat.

M. Mathieu Ravignat: La séance se déroule correctement. Pourquoi ne pas poursuivre les questions? Nous recueillons des témoignages intéressants.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Byrne, qu'en pensez-vous?

L'hon. Gerry Byrne: Merci, monsieur le président.

Je préférerais, moi aussi, continuer. Pourriez-vous, en fin de séance, revenir à la question que vous avez posée au sujet de l'échéance pour la...

Le président: Oui, j'espère aussi obtenir une réponse sur ce point.

Bon. Les députés de la majorité souhaitent-ils participer aux questions?

Bon, très bien. Nous allons donc commencer par un député de la majorité. Qui souhaite intervenir?

Monsieur Kramp, vous avez la parole.

M. Daryl Kramp: Merci, monsieur le président.

Nous pourrions peut-être simplement recevoir une mise à jour. Vous avez dit, dans votre rapport, que le Canada a, en 2011, enregistré le nombre d'accidents le plus faible de toute l'histoire de l'aviation moderne. Nous sommes naturellement ravis de ce résultat. Qu'en est-il de 2012? Nous arrivons à la fin de l'année. Où en sommes-nous par rapport aux autres années?

M. Martin Eley: Selon les statistiques recueillies, la tendance se maintient. Le taux d'accident est faible. Il suffirait de quelques accidents en fin d'année pour affecter ce taux, mais nous ne constatons à l'heure actuelle aucun écart sensible par rapport à l'année dernière.

M. Daryl Kramp: Entendu. Un accident majeur peut faire toute la différence.

Comme beaucoup d'autres personnes, j'ai volé à bord d'aéronefs gouvernementaux. Nous empruntons ce vieil Airbus, ce dinosaure des airs, les Challengers étant progressivement supprimés.

En ce qui concerne les hélicoptères, qui effectue les inspections de validation? Est-ce le MDN, à l'interne, ou les inspections relèvent-elles de Transports Canada?

M. Martin Eley: Vous voulez parler des aéronefs du MDN?

M. Daryl Kramp: Oui.

M. Martin Eley: Ils ne font pas partie de l'aviation civile. Je peux dire que lorsque le MDN se sert d'appareils civils, il applique en grande partie les mêmes normes, bien qu'il n'y soit pas obligé. Les travaux qu'ils effectuent sur ces aéronefs contribuent en fait à l'activité de notre Direction générale des services des aéronefs.

M. Daryl Kramp: Je vous remercie.

Vous affirmez avoir un nombre suffisant d'inspecteurs, mais ce n'est pas seulement leur nombre qui retient mon attention. Je m'intéresse aussi à la question de leur compétence. Qui assure la formation de nos inspecteurs, et franchement, comment savoir s'ils possèdent les connaissances nécessaires? Existe-t-il des normes juridiques ou des titres les qualifiant pour mener les diverses inspections?

•(1240)

M. Martin Eley: Aux termes de la délégation de pouvoir ministériel, il existe au ministère des Transports essentiellement deux grandes sources de formation obligatoire.

Il y a les politiques ministérielles précisant la formation que les inspecteurs doivent subir afin d'être à même d'exercer leurs fonctions, cela étant une des conditions de la délégation de pouvoir. Dans certains cas, la formation peut être précisée dans le contrat d'emploi. Il s'agit encore une fois d'une formation obligatoire, même si elle émane d'une source différente.

Il y a au sein de l'aviation civile des directives concernant la formation que doivent recevoir les inspecteurs, en matière de surveillance, par exemple. Il y a également le besoin permanent, même si ce n'est pas nécessairement obligatoire, d'assurer que les inspecteurs entretiennent leurs compétences techniques, non seulement dans leur domaine précis de spécialisation, mais en matière de méthodes d'inspection.

M. Daryl Kramp: Je vous remercie.

Afin d'assurer le public que les compétences... Il s'agit manifestement d'une formation intensive. Je me souviens que lorsque j'étais pilote, l'inspection consistait simplement à faire le tour de l'appareil. Ça fait longtemps qu'il n'en est plus ainsi. Maintenant, lorsque nos inspecteurs interviennent... Je sais qu'il vous faudrait des heures pour nous décrire de manière détaillée leurs diverses responsabilités, mais pourriez-vous nous résumer brièvement les principales choses qui doivent retenir leur attention?

M. Martin Eley: Cela dépend du niveau d'inspection. L'évaluation est une intervention de haut niveau. L'inspection de validation du programme porte sur le programme dans son ensemble, et l'inspection des processus porte sur les détails, mais, quel que soit le niveau d'inspection, nous pouvons toujours procéder à un échantillonnage. Alors que, par le passé, on aurait inspecté de manière détaillée un grand nombre d'appareils, nous procédons maintenant par échantillonnage afin de valider les renseignements que nous fournissons les systèmes. L'approche visant l'assurance de la qualité passe nécessairement par l'échantillonnage. Il demeure nécessaire, sur le plan pratique, de se pencher de temps à autre sur le matériel afin de contrôler les renseignements produits par le système. Il s'agit donc de combiner plusieurs choses, et de ne pas se contenter d'examiner la documentation.

M. Daryl Kramp: L'inspection d'un Beechcraft et d'un Airbus A300 est-elle confiée au même inspecteur ou, selon les exigences techniques, le travail est-il effectué par des inspecteurs différents?

M. Martin Eley: S'il s'agit d'inspecter l'aéronef, la tâche est confiée à un inspecteur différent. Si, cependant, il s'agit de vérifier la formation en vol des pilotes, l'écart entre les connaissances requises est manifestement moins grand. Tout dépend donc de l'objet de l'inspection, et des connaissances techniques nécessaires, ces connaissances demeurant essentielles. Bien que nous ayons adopté une approche systémique, de grandes compétences techniques demeurent nécessaires afin de pouvoir, en cas de besoin, procéder à une inspection détaillée.

M. Daryl Kramp: Je vous remercie.

Monsieur le président, je vais m'en tenir là afin que mes collègues puissent eux aussi intervenir.

Le président: Bien. Nous vous en savons gré. Merci.

Nous passons maintenant la parole à Mme Blanchette-Lamothe. Vous avez la parole.

[Français]

Mme Lysane Blanchette-Lamothe: Merci, monsieur le président.

Monsieur Ferguson ou madame Talbot, au point 5.27 du rapport, on peut lire qu'il s'écoule beaucoup de temps entre le moment où l'on peut recenser une menace à la sécurité et le moment auquel on peut régler cette menace. Certains délais vont jusqu'à 10 ans.

De quels genres de menaces parle-t-on?

[Traduction]

M. Michael Ferguson: Monsieur le président, nous traitons, au paragraphe 5.28, de plusieurs de ces problèmes. Ils figurent dans le rapport. Il s'agit, par exemple, de l'état des pistes en 1999, de la fatigue des pilotes, en 2001, et ainsi de suite. Ces problèmes sont énumérés au paragraphe 28.

[Français]

Mme Lysane Blanchette-Lamothe: Merci.

Il s'agit d'une gamme de menaces. On parle toutefois, selon vos mots, de menaces à la sécurité qui peuvent prendre, du moment où on les recense, jusqu'à 10 ans avant d'être réglées. Quand on les recense, peut-être qu'elles existaient déjà depuis quelques années. Il serait normal que les gens soient inquiets en voyant des menaces à la sécurité n'être réglées qu'après plusieurs années.

J'aimerais savoir si Mme Biguzs ou M. McDonald ont pris au sérieux cette constatation.

Maintenant, avec ce nouveau plan que vous avez mis en oeuvre, combien d'années faudra-t-il avant de vous attaquer sérieusement à des menaces à la sécurité?

[Traduction]

Mme Anita Biguzs: Monsieur le président, il est très rare que ce genre de problèmes prennent 10 ans à régler. Certains des problèmes auxquels nous avons dû faire face sont très complexes et difficiles à résoudre. Ce genre de problème exige une analyse approfondie ainsi que des consultations auprès de l'ensemble du secteur. Nous avons oeuvré très efficacement à l'amélioration des processus, afin de réduire les délais et faire en sorte que, dans les domaines présentant un risque accru, nous nous attaquions aux questions prioritaires.

Je vais maintenant demander à M. McDonald de nous en dire un peu plus au sujet de certains de ces exemples.

● (1245)

M. Gerard McDonald: Une des difficultés est que la plupart des problèmes dont a fait état le vérificateur général correspondent à des recommandations du Bureau de la sécurité des transports qui, après un incident aérien, ou un incident lié aux transports, formule des recommandations à l'intention du ministre des Transports, quant à la manière de renforcer la sécurité des systèmes. Lorsque nous recevons de telles recommandations, une de nos tâches, si nous décidons d'intervenir sur le plan réglementaire, consiste à expliquer comment les coûts que cela va entraîner pour le système pourraient annuler les avantages escomptés...

Mme Lysane Blanchette-Lamothe: Excusez-moi. Je suis désolée d'avoir à vous interrompre.

[Français]

Ma question concerne les menaces à la sécurité recensées dans le rapport du vérificateur général qui prennent du temps à être réglées. Je ne veux pas entendre dire que cela arrive rarement. Même si cela n'arrive qu'une fois, c'est déjà une fois de trop. Je ne veux pas non plus entendre dire que c'est complexe. Ce n'est pas ce que je veux entendre de votre part.

Je veux savoir si vous prenez cela au sérieux et si vous avez cherché à instaurer, dans votre nouveau plan d'action, des façons de régler cela.

Oui, c'est complexe, je comprends. Peut-être que c'est rare, mais une fois est déjà une fois de trop.

Prenez-vous cela au sérieux? Y avez-vous porté attention dans votre nouveau plan?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Oui, monsieur le président. Nous prenons le rapport du vérificateur général tout à fait au sérieux, comme nous prenons très au sérieux toute recommandation en matière de sécurité. Nous avons mis en place des procédures nous permettant d'intervenir rapidement en cas de grave problème intéressant la sécurité.

[Français]

Mme Lysane Blanchette-Lamothe: Je vous remercie de votre réponse concise, monsieur McDonald. On va attendre avec beaucoup d'enthousiasme et d'impatience les résultats de l'application de ce plan d'action.

J'ai une dernière question, qui porte sur le nombre d'inspecteurs. Madame Biguzs, vous avez indiqué plus tôt que vous aviez comme objectif d'avoir environ 880 inspecteurs pour répondre aux exigences. Cependant, vous n'arrivez pas à pourvoir ces 880 postes. Probablement que vous essayez de le faire, je ne veux pas le remettre en doute. Or, ce que vous faites pour pourvoir ces postes n'est manifestement pas suffisant.

Avez-vous de nouvelles stratégies ou de nouvelles façons de faire que vous voulez mettre en place? Vous reconnaissez qu'il s'agit du nombre d'inspecteurs nécessaires pour répondre aux besoins. On voit au fil des années, malgré tous les efforts que vous faites pour pourvoir ces postes, que vous n'y arrivez pas. Avez-vous quelque chose de nouveau à proposer pour pourvoir ces postes?

[Traduction]

Mme Anita Biguzs: Il s'agit bien évidemment d'un domaine extrêmement important. Nous veillons à ce que les postes soient pourvus. Nous nous penchons actuellement sur la question de savoir s'il conviendrait de renforcer nos efforts en matière de recrutement et chercher du côté de l'industrie des transports aériens. Nous devons étudier les mesures qui permettraient de pourvoir les postes vacants.

Le président: Je suis désolé, mais nous sommes à court de temps.

Compte tenu du temps qu'il nous reste, et par souci d'équité, j'espère que vous me permettrez de passer maintenant au troisième parti et de donner à M. Byrne l'occasion de poser une question.

Monsieur Byrne, vous avez la parole.

L'hon. Gerry Byrne: Merci, monsieur le président.

En ce qui concerne les critères d'évaluation des risques permettant de dresser le profil d'une compagnie, et de décider si elle répond aux critères appelant une surveillance accrue, le vérificateur général a indiqué que la situation financière de la compagnie constitue bien un indicateur, précisant cependant que l'on ne sait pas au juste quels sont les renseignements financiers permettant de dire qu'une compagnie risque d'éprouver des difficultés financières.

Pourriez-vous nous confirmer que la santé financière ou la situation financière d'une compagnie constitue effectivement un critère d'évaluation des risques? La question s'adresse à la sous-ministre déléguée.

Mme Anita Biguzs: Nous avons tenté, dans le cadre de notre plan de surveillance, de fournir à nos inspecteurs des directives claires

quant aux renseignements qu'il nous faut pour dresser le profil de risque d'une compagnie. Nous nous penchons sur des facteurs tels que les problèmes qui se posent au niveau du personnel, des pratiques de gestion, des procédures contractuelles, ou en ce qui concerne le renouvellement des effectifs et les principaux employés. Nous avons élaboré, à l'intention des inspecteurs, une série de questions normalisées les aidant à décider si, dans tel et tel cas, il se pose des questions entrant dans l'une ou l'autre de ces catégories. Nous tentons actuellement de parfaire notre outillage afin de fournir aux inspecteurs des directives claires leur permettant d'intervenir de manière aussi uniforme que possible.

Monsieur Eley, souhaitez-vous ajouter quelque chose à cela?

• (1250)

M. Martin Eley: Oui, merci.

Je tiens à confirmer que, pendant la période d'essai des outils servant à dresser des profils de risque, nous avons retenu, parmi les facteurs pertinents, la santé financière. Or, nous avons rapidement constaté que nos inspecteurs n'étaient généralement pas en mesure d'évaluer cela. Nous n'avons par conséquent pas retenu ce critère. Nous avons recours à de nombreux autres indicateurs de la santé d'une compagnie, mais nous avons éliminé celui de la situation financière.

L'hon. Gerry Byrne: Vous l'avez éliminé?

M. Martin Eley: Oui. Nous tenons compte d'autres facteurs qui influent sur la santé de la compagnie, mais nous ne demandons plus à nos inspecteurs d'évaluer la situation financière car il s'agit d'un domaine dans lequel ils n'ont reçu aucune formation.

L'hon. Gerry Byrne: On pensait, à une certaine époque, que cela serait un moyen d'évaluer le risque, mais vous y avez renoncé car les inspecteurs actuellement en poste n'ont pas les compétences nécessaires. La question a-t-elle été reprise dans le cadre de votre plan de ressources humaines, et avez-vous l'intention d'en tenir à nouveau compte pour évaluer le risque que présente une compagnie?

M. Martin Eley: Permettez-moi une petite précision. Le fait que les inspecteurs n'étaient pas à même de comprendre ce type de renseignements est certes un aspect de la question, mais il y a aussi le fait qu'on n'a pas nécessairement accès à ce genre de renseignements pour toutes les compagnies. Ces renseignements ne sont pas rendus publics si la société n'est pas cotée en bourse, et il ne s'agit donc pas d'un indicateur sur lequel nous pourrions nous fonder de manière générale. Autrement dit, cela n'est pas uniquement lié à la question de savoir si les inspecteurs étaient en mesure de se prononcer sur de telles données. Il y a également le fait qu'on ne pouvait pas obtenir de tels renseignements pour tous les exploitants.

L'hon. Gerry Byrne: Mais, selon vous, cela peut-il servir à évaluer le risque?

M. Martin Eley: C'est ce que nous pensions au départ. Nous avons fini par conclure qu'il y a de nombreux autres indicateurs que nous pouvons analyser de manière plus directe et obtenir les renseignements qu'il nous faut sans avoir à se pencher sur la situation financière.

L'hon. Gerry Byrne: Si cela est vrai de compagnies prises individuellement, j'imagine qu'il en va de même pour l'ensemble du secteur de l'aviation. Si vous constatez qu'en raison de sa mauvaise situation financière, une compagnie présente de plus grands risques, vous allez lui prêter davantage attention. Étant donné que nous ne procédons plus ainsi, permettez-moi de vous poser une question concernant la situation économique de l'ensemble du secteur.

À supposer que l'industrie de l'aviation civile soit affectée par une baisse de conjoncture, êtes-vous d'avis que les pressions économiques seraient de nature à affecter les risques que présente non seulement une compagnie donnée, mais l'ensemble de l'industrie de l'aviation civile, la marée, montante ou descendante, affectant, si je puis dire, aussi bien les gros navires que les petites embarcations?

M. Martin Eley: C'est une réalité dont il nous faut tenir compte.

L'hon. Gerry Byrne: Mais en avez-vous les moyens? Êtes-vous en mesure d'accroître le nombre d'inspecteurs qu'il vous faudrait alors? Si ce n'est pas juste une compagnie, mais l'ensemble du secteur qui est en difficulté, cela va accroître les risques que présente l'ensemble des compagnies. Êtes-vous en mesure d'accroître le nombre d'inspections et d'inspecteurs afin d'évaluer cette augmentation générale du risque?

M. Martin Eley: Permettez-moi de vous répondre en deux temps. Premièrement, le système que nous avons mis en place nous permet d'évaluer les risques qui se présentent à l'échelle nationale. Ce système repose sur des critères uniformes. Cela nous permet de saisir la situation du secteur de l'aviation dans l'ensemble du pays. Toutes les compagnies ne sont peut-être pas touchées, mais cela peut toucher un secteur d'activité précis, ou une région...

L'hon. Gerry Byrne: Mais que se passerait-il si cela changeait?

M. Martin Eley: Nous sommes actuellement en mesure de discerner la tendance, ce qui n'était pas le cas auparavant. C'est quelque chose d'important.

Deuxièmement, nous nous attaquons en priorité aux risques les plus élevés. Lorsque surgit un problème, nos ressources sont affectées là où le risque est le plus grand. Nos moyens ne sont certes pas illimités, mais je ne pense pas que le risque augmenterait en même temps dans tous les secteurs d'activité et toutes les régions du pays. Une telle éventualité n'est pas conforme au comportement général de l'industrie de l'aviation civile. Les compagnies les plus responsables, qui sont aussi les plus nombreuses, réagissent aux évolutions de la situation et prennent des mesures permettant d'y faire face. Je serais donc très surpris de voir le risque augmenter en même temps pour l'ensemble du secteur.

L'hon. Gerry Byrne: Mais ma question était...

Le président: Non, je regrette, mais nous sommes à court de temps.

La parole passe maintenant à M. Shipley.

M. Bev Shipley: Je vous remercie.

Plusieurs collègues ont soulevé la question de l'évaluation du risque dans l'hypothèse d'un ralentissement de l'activité économique. Pourriez-vous nous dire en quelques mots les changements apportés depuis la récession des années 1990? Le système de gestion de la sécurité a-t-il été amélioré depuis la récession économique des années 1990? Ma question concerne l'ensemble du secteur de l'aviation civile.

Je voudrais, deuxièmement, revenir à ce qui a été dit plus tôt au sujet des systèmes de gestion de la sécurité. On avait terminé en parlant du rôle qui revient aux exploitants. Les exploitants sont appelés à participer aux contrôles, mais va-t-on essentiellement leur déléguer cette fonction? Dans le domaine des affaires, nous adoptons une attitude davantage proactive, et prenons les mesures permettant d'assurer que les problèmes potentiels ne se réalisent pas.

Pourriez-vous, je vous prie, me répondre sur ces deux points?

• (1255)

Mme Anita Biguz: Monsieur le président, pour répondre à votre dernière question, je précise que nous disposons de divers moyens et de diverses procédures nous permettant de prendre contact avec les acteurs de l'aviation civile. Nous vous avons déjà, je pense, expliqué les divers processus d'inspection que nous appliquons. Nous effectuons des évaluations. Nous procédons à des inspections de validation du programme. Nous prélevons des échantillons. Nous faisons des inspections des processus.

Cela veut dire qu'il nous faut, pour tenir à jour les profils de risque, tisser des liens avec les acteurs de l'aviation civile. Il nous faut, en effet, connaître les transporteurs auxquels nous avons affaire. Cela implique que les inspecteurs se rendent auprès d'eux et apprennent à les connaître. Nous entretenons toute une gamme de contacts avec les divers transporteurs afin de recueillir les renseignements qu'il nous faut pour établir le profil de risque des compagnies. Tout cela contribue à notre gestion du système.

En ce qui concerne, maintenant, l'évolution de ce système depuis les années 1990, l'objet de votre première question, je pense pouvoir dire que la sécurité du système ressort clairement des statistiques. Les systèmes de gestion de la sécurité sont une approche systémique proactive qui ne consiste pas simplement à dépêcher sur place des inspecteurs chargés de détecter des problèmes, mais, au contraire, de déléguer cette tâche aux acteurs eux-mêmes.

Le président: Monsieur Dreeshen, voulez-vous prendre la parole?

M. Earl Dreeshen: Je vous remercie.

Je voudrais revenir à un autre sujet. J'ai écouté en interprétation les propos de Mme Blanchette-Lamothe sur les problèmes de sécurité. Si la question a été évoquée c'est bien dans le contexte du paragraphe 5.27. Je voulais m'assurer que c'était clair, car je ne voudrais pas que quelqu'un qui écoutait la question dans son interprétation anglaise pense qu'un problème de sécurité se posait dans ce cas.

Je voudrais, maintenant, madame Biguz, revenir à ce que vous avez dit dans votre exposé. Vous avez évoqué la révision et la mise à jour des documents sur la procédure de surveillance et leur mise à l'essai auprès de l'inspectorat. Pourriez-vous nous décrire en quoi consiste cette mise à l'essai? J'ai enseigné les mathématiques et je m'intéresse aux procédures d'échantillonnage. Je me demande si c'est de cela qu'il s'agit. Pourriez-vous me dire un mot de cela dans les quelques instants qu'il nous reste?

Merci.

Mme Anita Biguz: Monsieur le président, si j'ai bien compris la question, la mise à l'essai que j'ai évoquée dans mon exposé devait permettre de valider les outils et les directives élaborés à l'intention de nos inspecteurs.

Il nous faut nous assurer que les directives que nous leur fournissons quant à la manière de mener leurs inspections, le genre de déclarations qu'ils doivent remplir, et les feuilles de travail et fiches récapitulatives qu'ils doivent établir leur permettent de bien comprendre le genre de renseignements qu'il leur faut consigner. Les directives doivent être claires. Elles doivent leur fournir une réponse aux questions qu'ils peuvent se poser. C'est cela qui permet d'assurer la cohérence et l'uniformité du système.

Il s'agit, essentiellement, de valider nos directives et nos critères. Nous allons convoquer des groupes d'inspecteurs provenant des diverses régions alors même que nos experts rédigent les directives et documents en cause, afin de nous assurer que ces documents correspondent bien aux besoins de nos inspecteurs, que les inspecteurs comprennent ce que l'on exige d'eux, et que les renseignements consignés le soient de manière uniforme et cohérente. C'est comme cela que nous avons pu instaurer un système national, la cohérence étant assurée d'une région à l'autre.

M. Earl Dreeshen: Je vous remercie.

Le président: Je vous rappelle, chers collègues, que nous sommes en fin de séance.

Certains engagements ont été pris en matière d'échéances. D'abord, on s'est engagé à nous remettre une mise à jour du plan d'action dans les deux semaines qui suivent, ce qui nous amènera à la mi-décembre. Une autre mise à jour consécutive aux mesures qui ont été prises doit nous parvenir dans la nouvelle année, après l'échéance du mois de mars 2013. J'imagine que cela nous sera communiqué peu de temps après. Le troisième engagement concerne la mise à jour du plan des ressources humaines, avec le nombre des inspecteurs nécessaires.

Madame Biguzs, êtes-vous maintenant en mesure de nous fixer une date?

M. Gerard McDonald: Nous pouvons nous engager à vous communiquer ce plan au mois de juin 2013. Il nous faudra en effet intégrer pour cela les données du plan de surveillance de l'année en cours...

Le président: Très bien. C'est entendu.

Le comité indiquera dans son rapport si cette date lui paraît acceptable. C'est convenu. C'est effectivement ce que je souhaitais obtenir, et je pense que cela répond à la question posée par M. Byrne.

Deuxièmement, et j'insiste — je pense qu'on en a débattu de manière satisfaisante — qu'il s'agit d'un sujet que le comité a toujours pris très au sérieux. Les sous-ministres et sous-ministres adjoints qui n'auraient pas entièrement saisi ce que cela implique risquent un jour d'éprouver des problèmes.

Lorsqu'un audit a relevé des carences, et qu'un audit subséquent révèle que le problème n'a toujours pas été réglé, nous commençons à nous échauffer. La question du nombre d'inspecteurs et d'ingénieurs fait partie de cette catégorie.

Je pense que la question a été réglée ici de manière satisfaisante, mais lorsque ce genre de chose se produit c'est, pour notre comité, un signal d'alarme. Étant donné qu'il en va de la sécurité et de la santé des Canadiens, il n'y a rien de plus important que les inspections. J'espère qu'un audit ultérieur ne révélera pas que certains des problèmes évoqués dans celui-ci n'ont toujours pas été réglés. C'est ce qui s'est passé en l'occurrence et j'espère que cela ne se reproduira pas.

Une dernière chose, chers collègues. Nous allons, dans une heure, passer à l'examen spécial des sociétés d'État. Je vous propose d'y consacrer une séance, et de passer le temps qu'il nous restera à rédiger notre rapport. Le comité est-il d'accord sur ce point? Très bien.

Eh bien, chers collègues, nous achevons ainsi nos travaux.

Je tiens d'abord à vous remercier de votre participation. Je sais que vous avez trouvé cela passionnant et que nous nous retrouverons avec plaisir.

Monsieur Ferguson, encore une fois, merci à vous et à vos collaborateurs. Nous vous remercions du travail que vous avez effectué.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

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

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

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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