



HOUSE OF COMMONS
CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

**LE CHAPITRE 5, LA SURVEILLANCE DE
L'AVIATION CIVILE — TRANSPORTS CANADA, DU
RAPPORT DU PRINTEMPS 2012 DU
VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA**

**Rapport du Comité permanent
des comptes publics**

Le président

David Christopherson

MARS 2013

41^e LÉGISLATURE, PREMIÈRE SESSION



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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

**LE CHAPITRE 5, LA SURVEILLANCE DE
L'AVIATION CIVILE — TRANSPORTS CANADA, DU
RAPPORT DU PRINTEMPS 2012 DU
VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA**

**Rapport du Comité permanent
des comptes publics**

Le président

David Christopherson

MARS 2013

41^e LÉGISLATURE, PREMIÈRE SESSION

COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS

PRÉSIDENT

David Christopherson

VICE-PRÉSIDENTS

L'hon. Gerry Byrne

Daryl Kramp

MEMBRES

Malcolm Allen

Lysane Blanchette-Lamothe

Alain Giguère

Andrew Saxton

John Williamson

Jay Aspin

Earl Dreeshen

Bryan Hayes

Bev Shipley

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Mathieu Ravnat

Brian Storseth

GREFFIÈRE DU COMITÉ

Joann Garbig

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Service d'information et de recherche parlementaires

Lindsay McGlashan, analyste

Alex Smith, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS

a l'honneur de présenter son

DOUZIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(3)g) du Règlement, le Comité a étudié le chapitre 5, La surveillance de l'aviation civile — Transports Canada, du rapport du printemps 2012 du vérificateur général du Canada, et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

INTRODUCTION

Un réseau de transport sûr est un élément essentiel de l'engagement du gouvernement du Canada à protéger la santé et le bien-être des Canadiens. Transports Canada est chargé d'élaborer et d'administrer par l'entremise de sa Direction générale de l'aviation civile, les politiques, les règlements et les normes nécessaires pour assurer la sécurité de l'aviation civile en territoire canadien. Le ministère doit aussi voir si les compagnies aériennes se conforment au cadre de sécurité et, au besoin, prendre les mesures correctives qui s'imposent. La responsabilité générale de maintenir la sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations aériennes civiles, y compris de fabriquer des aéronefs et d'en assurer la maintenance, relève de l'industrie de l'aviation.

Depuis 2008, Transports Canada réglemente la mise en place de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans l'industrie de l'aviation par les exploitants aériens dont les aéronefs transportent au moins 20 passagers ainsi que par leurs organisations de maintenance (que nous appelons grandes compagnies aériennes). Les SGS ont pour objet de permettre d'assurer une surveillance plus uniforme et rigoureuse des compagnies aériennes ainsi que de la conformité aux règlements en matière de sécurité.

Le Bureau du vérificateur général (BVG) avait déjà examiné le Programme de l'aviation civile de Transports Canada en 2008. Au chapitre 3 de son rapport de mai 2008, « La surveillance de la sécurité du transport aérien — Transports Canada », le BVG avait constaté que la gestion, par Transports Canada, de la transition vers la nouvelle approche des SGS accusait plusieurs faiblesses¹.

En avril 2012, le BVG a publié un rapport d'audit de performance sur la surveillance de l'aviation civile par Transports Canada. Au chapitre 5 de son rapport du printemps 2012, « La surveillance de la sécurité du transport aérien — Transports Canada », le BVG a vérifié si Transports Canada a géré les risques associés à la

¹ Vérificateur général du Canada, « La surveillance de la sécurité du transport aérien — Transports Canada », chapitre 3 du Rapport de mai 2008, Ottawa, 2008.

surveillance de son programme de sécurité aérienne pour l'aviation civile². Le travail d'audit a 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. Dans l'ensemble, le BVG a constaté que, si certains volets du nouveau programme de surveillance fonctionnent bien, il existe des faiblesses dans la façon dont Transports Canada planifie, mène et communique ses activités de surveillance.

Étant donné l'importance de la sécurité de l'aviation civile, le Comité permanent des comptes publics (le Comité) a consacré une réunion à cet audit le 27 novembre 2012³. Le BVG y était représenté par Michael Ferguson, vérificateur général du Canada, Maurice Laplante, vérificateur général adjoint, et Lucie Talbot, directrice. Transports Canada y était représenté par Anita Biguzs, sous-ministre déléguée, Gerard McDonald, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, et Martin J. Eley, directeur général, Aviation civile. Le présent rapport présente les observations et les recommandations formulées par le Comité dans le cadre de son étude.

PLAN D'ACTION DE TRANSPORTS CANADA

En avril 2012, avant même que le BVG n'eût publié ses plus récents résultats d'audit, Transports Canada avait préparé un plan d'action interne intitulé, *Améliorer le programme de sécurité de l'Aviation civile du Canada : plan d'action jusqu'en avril 2013*. Ce plan d'action détaillé a été remis au Comité peu avant la réunion. Selon Transports Canada, les discussions suscitées par le plus récent audit du BVG l'ont aidé à découvrir d'autres moyens de renforcer son Programme de l'aviation civile. Ce plan comprend quelque 61 engagements en matière de gestion.

Afin d'assurer le suivi de son plan d'action, Transports Canada a créé un comité directeur qui se réunit toutes les deux semaines. Au sujet de ce plan d'action, la sous-ministre déléguée Anita Biguzs a déclaré : « Je dirais que nous en sommes à

² Vérificateur général du Canada, « La Surveillance de l'aviation civile — Transports Canada », chapitre 5 du Rapport du printemps 2012, Ottawa, avril 2012.

³ Chambre des communes, Comité permanent des comptes publics, *Témoignages*, 1^{re} session, 41^e législature, 27 novembre 2012, réunion n^o 67.

environ 75 ou 77 %. Nous estimons pouvoir atteindre les 99 % de réalisation d'ici la fin du mois de mars [2013⁴]. » Reconnaisant l'importance de renforcer le Programme de l'aviation civile, Anita Biguzs a ajouté : « 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 particulière⁵. »

Bien que l'audit du BVG ne portât pas sur le plan d'action lui-même, le vérificateur général a déclaré : « En avril 2012, Transports Canada nous a communiqué un plan d'action détaillé qui semble suffisant s'il est mis en œuvre⁶. »

Le Comité reconnaît la pertinence du plan d'action détaillé de Transports Canada et juge qu'il est essentiel que ce dernier le mette intégralement en œuvre en temps utile afin de remédier aux lacunes constatées par le BVG. Le 21 décembre 2012, Transports Canada a présenté au Comité les progrès de la mise en œuvre de son plan d'action.

Anita Biguzs a déclaré : « 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 sommes⁷. » Par conséquent, le Comité recommande :

RECOMMANDATION 1

Que, d'ici le 31 mars 2013, Transports Canada fournisse au Comité des comptes publics une mise à jour sur son plan d'action démontrant qu'il a tenu compte des recommandations du vérificateur général.

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Les compagnies aériennes qui veulent obtenir l'autorisation d'exploiter un service commercial au Canada doivent respecter les normes de sécurité minimales imposées

⁴ Réunion n° 67, 1120.

⁵ Réunion n° 67, 1110.

⁶ Réunion n° 67, 1105.

⁷ Réunion n° 67, 1125.

pour assurer la sécurité de l'aviation civile dictées par la *Loi sur l'aéronautique* et le Règlement de l'aviation canadien.

Dans le cadre de son audit, le BVG a constaté que Transports Canada avait instauré un cadre réglementaire exhaustif compatible avec les normes et pratiques internationales (SARP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le vérificateur général a déclaré à ce sujet : « 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 ministère⁸. » Au sujet du cadre réglementaire en place, le vérificateur général a ajouté par la suite : « À l'époque où a eu lieu l'audit, [Transports Canada] avait notamment rédigé des manuels et adopté des procédures qui nous ont semblé satisfaisants et, la situation était donc, assez satisfaisante, dans l'ensemble⁹. »

L'audit a montré que le processus appliqué par Transports Canada pouvait relever efficacement les problèmes de sécurité, comme l'OACI l'exige. Il a toutefois été signalé qu'il s'écoulait beaucoup de temps entre le moment du recensement de certaines menaces à la sécurité et la date à laquelle le ministère réglait ces menaces – plus de 10 ans dans certains cas. Sur ce fait, Gerard McDonald, sous-ministre adjoint, a commenté : « 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 pose¹⁰. » Selon Anita Biguzs :

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

⁸ Réunion n° 67, 1100.

⁹ Réunion n° 67, 1135.

¹⁰ Réunion n° 67, 1235.

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 poser¹¹.

Il est important que Transports Canada règle rapidement certains nouveaux problèmes en matière de sécurité afin de garantir la confiance du public dans l'industrie de l'aviation, et pour que cette dernière sache clairement ce que l'on attend d'elle. Le Comité désirant savoir plus précisément comment Transports Canada compte améliorer ce processus, il recommande :

RECOMMANDATION 2

Que, d'ici le 31 mars 2013, dans le cadre de sa mise à jour sur son plan d'action, Transports Canada fournisse au Comité des comptes publics des détails sur les mesures spécifiques prises afin de se doter plus rapidement de la capacité de régler des problèmes de sécurité en temps utile.

SURVEILLANCE

Transports Canada, en sa qualité d'organisme de réglementation de l'aviation civile au Canada, se doit de vérifier que les compagnies aériennes ont des systèmes efficaces pour gérer la sécurité de leurs activités. Pour ce faire, Transports Canada doit compter sur un régime de surveillance efficace et fondé sur le risque pour obtenir l'assurance que l'industrie respecte le cadre réglementaire qui régit l'aviation civile au Canada. Compte tenu de la taille de l'industrie de l'aviation au Canada, des inspections annuelles relèvent de l'impossibilité. En matière de surveillance, Martin Eley a expliqué les différentes approches utilisées :

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

¹¹ Réunion n° 67, 1230.

de valider les renseignements que nous fournissent 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 documentation¹².

Si Transports Canada a mis en place un cadre réglementaire lui permettant de s'acquitter de ses obligations en matière de surveillance de l'aviation civile, le vérificateur général a constaté des lacunes dans la mise en œuvre de ce cadre et a indiqué : « [La] formation n'était pas complète, la documentation n'était pas toujours uniforme, et la surveillance n'était pas toujours assurée par la direction¹³. »

L'audit a révélé que la planification fondée sur le risque manquait de rigueur. Les données servant à évaluer les indicateurs de risques que Transports Canada utilise pour repérer les compagnies aériennes à risques élevés qui devraient être inspectées ne sont pas toujours disponibles ni à jour. Il a également montré que la méthodologie utilisée par le ministère ne précisait pas les données que les inspecteurs devaient utiliser pour évaluer une compagnie par rapport aux indicateurs de risque normalisés. Par exemple, le type d'information financière à utiliser pour évaluer le risque qu'une entreprise soit en « difficulté financière » n'est pas clairement indiqué. À ce sujet, Anita Biguzs a commenté :

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 catégories¹⁴.

¹² Réunion n° 67, 1240.

¹³ Réunion n° 67, 1135.

¹⁴ Réunion n° 67, 1245.

Le BVG a recommandé que Transports Canada précise l'information sur l'industrie et les compagnies aériennes qui devrait servir à étayer les décisions en matière de risques, la recueillir, en évaluer l'exhaustivité et la fiabilité, et élaborer des profils de risque au moment de la préparation des plans annuels de surveillance dans les régions. En réponse à ces préoccupations, Gerard McDonald a souligné : « 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 surveillance¹⁵. »

Transports Canada a décidé, dans le cadre de sa planification fondée sur le risque, de ne pas évaluer la santé financière des compagnies aériennes, sachant que ses inspecteurs ne sont généralement pas qualifiés pour le faire et que l'information nécessaire n'est pas disponible pour toutes les compagnies. Au sujet de l'examen des renseignements financiers, Martin Eley a déclaré :

Je tiens à confirmer que lors de la période de mise en place des outils servant à dresser des profils de risque, nous avons retenu, parmi les facteurs pertinents, la santé financière. Or, nous nous sommes rapidement aperçus que c'était quelque chose que nos inspecteurs n'étaient, de manière générale, pas en mesure d'évaluer. 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 supprimé celui de la situation financière. [...] 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 financière¹⁶.

L'audit a également montré que le niveau de surveillance minimal acceptable n'a pas été clairement défini pour établir combien de temps une compagnie aérienne peut fonctionner sans faire l'objet d'une inspection. De plus, seulement 67 % des inspections prévues ont été effectués¹⁷. Le vérificateur général a déclaré à ce sujet : « 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

¹⁵ Réunion n° 67, 1205.

¹⁶ Réunion n° 67, 1250.

¹⁷ Chapitre 5, par. 5.47.

nécessaires¹⁸. » Afin de répondre à cette préoccupation, Transports Canada a établi un plan de surveillance axé sur les risques qui prend en compte des indicateurs de risque et les expositions au risque pour définir l'intervalle entre deux inspections, qui peut varier de un à cinq ans, et ce, afin d'allouer les ressources du ministère aux secteurs présentant les risques les plus élevés. Ce plan de surveillance axé sur les risques a pour objet de garantir que toutes les compagnies soient régulièrement inspectées, tout en s'assurant que les compagnies présentant un risque plus élevé sont inspectées plus fréquemment que celles qui présentent un risque peu élevé.

Le BVG a recommandé que Transports Canada doive s'assurer que tous les membres du personnel chargés des inspections suivent les séances de formation requises, en temps opportun, afin qu'ils puissent s'acquitter de leurs responsabilités. Transports Canada a répondu qu'il avait essentiellement atteint l'objectif de formation qu'il s'était fixé. Anita Biguzs a déclaré : « 99,2 % 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 assurée¹⁹. »

L'audit a aussi révélé que la plupart des inspections ne sont pas menées conformément aux méthodes établies et que la documentation relative aux décisions clés laisse à désirer. Des plans d'inspection avaient été établis avant le début des travaux dans environ 35 % des dossiers étudiés²⁰. Le vérificateur général a déclaré à ce sujet : « 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 régions²¹. » En réponse à cette préoccupation, Anita Biguzs a déclaré : « 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

¹⁸ Réunion n° 67, 1215.

¹⁹ Réunion n° 67, 1205.

²⁰ Chapitre 5, par. 5.55.

²¹ Réunion n° 67, 1105.

correspondent bien à leurs besoins à mesure que nous passons à de nouvelles façons d'accomplir nos tâches²². » Parallèlement, Gerard McDonald a ajouté :

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 œuvre et la formation des utilisateurs sera terminée en mars 2013²³.

Enfin, le BVG a souligné que la direction ne participait pas suffisamment aux décisions importantes en matière de planification, comme l'a démontré l'absence d'approbation par la direction d'importantes décisions en matière de planification, et notamment de planification des inspections. Transports Canada a depuis lors pris plusieurs mesures visant à améliorer la surveillance assurée par la direction, notamment en termes d'approbation et de suivi des plans d'inspection par la haute direction. Selon Anita Biguzs : « [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'inspection²⁴. »

Le Comité, reconnaissant l'importance de la planification et des activités de surveillance de Transports Canada, invite ce dernier à combler les lacunes constatées et à mettre en œuvre l'ensemble des recommandations du BVG.

PLANIFICATION DES RESSOURCES HUMAINES

Dans le cadre de son audit de 2008, le BVG avait vérifié si le ministère disposait d'un nombre suffisant d'inspecteurs possédant les compétences et les aptitudes nécessaires, au bon endroit et au bon moment, pour mener à bien son mandat. À l'époque, le BVG avait remarqué que Transports Canada n'avait pas encore défini le nombre total d'inspecteurs et d'ingénieurs dont il avait besoin pendant et après la

²² Réunion n° 67, 1120.

²³ Réunion n° 67, 1110.

²⁴ Réunion n° 67, 1120.

transition aux SGS, ni leurs compétences connexes. Pendant l'audit de 2012, il a découvert que même si Transports Canada avait élaboré un plan national en matière de ressources humaines, ce plan ne précisait pas de combien d'inspecteurs et d'ingénieurs il avait besoin. L'audit a révélé que la lenteur de la réorganisation et la résistance de certains inspecteurs avaient entravé les efforts du ministère visant à mettre pleinement en œuvre des stratégies clés en matière de ressources humaines. Le BVG a réitéré sa recommandation de 2008 dans son rapport de 2012, c'est-à-dire que Transports Canada devrait indiquer le nombre de ressources et les compétences connexes dont il aura besoin pour planifier et effectuer les inspections conformément à sa nouvelle stratégie de surveillance²⁵.

Transports Canada a déclaré au Comité que, si, dans le cadre de mesures de réduction du déficit, il a regroupé certaines fonctions administratives, réduit les frais de déplacement et les services professionnels, il n'a pas réduit le nombre de postes d'inspecteur de première ligne du Programme de l'aviation civile, qui demeure de 881. Cependant, Transports Canada éprouve des difficultés à attirer ou à maintenir en poste des inspecteurs qualifiés. Selon Anita Biguzs : « Le taux d'occupation [de Transports Canada] est considérablement supérieur à 80 % et nous faisons tout afin de pourvoir intégralement les postes prévus [mais] le nombre de postes affectés à Transports Canada n'a pas changé²⁶. »

Pour ce qui est de combler l'écart entre le nombre d'inspecteurs et le nombre de postes d'inspecteur, Anita Biguzs a déclaré : « [Nous] recrutons actuellement des inspecteurs afin de pouvoir combler les postes au fur et à mesure des départs à la retraite²⁷. » Elle a expliqué de plus : « 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 retraite²⁸. »

Lorsque le Comité a demandé à obtenir un plan des ressources humaines à jour indiquant le nombre d'inspecteurs nécessaires, Gerard McDonald a répondu : « Nous

²⁵ Chapitre 5, par. 5.74.

²⁶ Réunion n° 67, 1140.

²⁷ Réunion n° 67, 1200.

²⁸ Réunion n° 67, 1200.

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 cours²⁹. » Le Comité souhaitant s'assurer que Transports Canada mette en œuvre la recommandation du BVG à l'effet que le ministère doit indiquer le nombre de ressources dont il aura besoin pour planifier et effectuer les inspections, il recommande :

RECOMMANDATION 3

Que, d'ici le 30 juin 2013, Transports Canada fournisse au Comité des comptes publics un plan des ressources humaines à jour de la Direction générale de l'aviation civile comportant une évaluation du nombre d'inspecteurs et d'ingénieurs requis pour assurer les activités liées à l'Aviation civile.

CONCLUSION

En 2011, le Canada a enregistré le nombre d'accidents le plus faible pour des avions immatriculés au Canada depuis 1976. De plus, le taux d'accidents a baissé, depuis 10 ans environ, de 25 %. Ces statistiques viennent corroborer le fait que le Canada jouit de l'un des réseaux aériens les plus sûrs dans le monde entier. Selon le BVG, si le bilan du Canada en matière de sécurité aérienne se compare avantageusement à celui de bien d'autres pays, toute détérioration aurait des répercussions importantes sur la confiance du public.

Dans l'ensemble, le BVG a constaté que, si certains aspects du programme de surveillance fonctionnent bien, il existe des faiblesses dans la façon dont Transports Canada planifie, mène et communique ses activités de surveillance. Cependant, Transports Canada a établi un plan d'action détaillé visant à pallier ces faiblesses et à mettre sur pied un solide programme de sécurité axé sur le risque. Le Comité continuera de suivre de près la façon dont Transports Canada met en œuvre son plan d'action, ainsi que les recommandations du BVG et du Comité.

²⁹ Réunion n° 67, 1255.

La surveillance de l'Aviation civile constitue un aspect essentiel de la responsabilité qu'a le gouvernement de garantir la sécurité et le bien-être des Canadiens. Le BVG a souligné : « L'OACI prévoit une augmentation annuelle probable du volume de la circulation aérienne en Amérique du Nord d'environ 4 %. Cette augmentation pourrait représenter plus du double du volume [de 2005] de la circulation aérienne en Amérique du Nord d'ici à 2025 — soit la fin de la période de prévision³⁰. » Il est crucial que le gouvernement continue d'imposer des normes de sécurité extrêmement élevées à l'industrie de l'aviation. À cette fin, Transports Canada se doit de faire preuve de diligence dans sa surveillance des systèmes de sécurité des compagnies aériennes.

³⁰ Chapitre 5, par. 5.14.

ANNEXE A

LISTE DES TÉMOINS

Organisations et individus	Date	Réunion
Ministère des Transports	2012/11/27	67
Anita Biguzs, sous-ministre déléguée		
Martin J. Eley, directeur général, Aviation civile		
Gerard McDonald, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté		
Bureau du vérificateur général du Canada		
Michael Ferguson, vérificateur général du Canada		
Maurice Laplante, vérificateur général adjoint		
Lucie Talbot, directrice		

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux pertinents (41^e législature, 1^e session : [séances n^{os} 67, 74 à 76 et 78](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

David Christopherson