



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 032 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 10 juin 2014

—
Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 10 juin 2014

• (0845)

[Traduction]

Le président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): Je veux souhaiter la bienvenue à nos témoins et les remercier de leur présence aujourd'hui. Nous mettons fin à notre étude sur le transport des marchandises dangereuses.

Un certain nombre de témoins sont avec nous aujourd'hui. Nous allons passer directement aux présentations. J'aimerais demander au capitaine Dan Adamus, président, et à M. Mark Rogers, premier officier de l'Air Line Pilots Association, de se présenter.

Allez-y. Vous avez jusqu'à 10 minutes.

Capitaine Dan Adamus (président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association, International): Bonjour, monsieur le président et chers membres du comité.

Je m'appelle Dan Adamus. Je suis le président du Conseil canadien de l'Air Line Pilots Association International, et je suis pilote pour Jazz Aviation.

La personne qui m'accompagne ce matin est le premier officier Mark Rogers. Il est directeur du Programme des produits dangereux de l'ALPA et président du Comité des marchandises dangereuses de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne, l'IFALPA. Le premier officier Rogers est pilote pour United Airlines.

Je vais vous faire part de notre point de vue sur les systèmes de gestion de la sécurité, et le premier officier Rogers abordera nos préoccupations concernant le transport des marchandises dangereuses.

L'Air Line Pilots Association International représente plus de 51 000 pilotes professionnels de 32 compagnies aériennes au Canada et aux États-Unis. L'ALPA est également la plus importante organisation non gouvernementale au monde en matière de sûreté et de sécurité aériennes. En plus d'être l'unité de négociation certifiée de ses membres, elle est aussi leur représentante pour tous les aspects touchant leur sécurité et leur bien-être professionnel. Par conséquent, l'ALPA démontre un intérêt considérable pour toute question touchant l'aviation.

L'ALPA appuie la mise en oeuvre efficace des systèmes de gestion de la sécurité dans le milieu de l'aviation. L'ALPA a accueilli les SGS comme le prochain grand bond en avant en matière de sécurité aérienne. Nous les considérons comme une approche corporative globale à la sécurité qui fait participer la direction et les employés. Mais ici, je dois faire une mise en garde: l'ALPA soutient la mise en oeuvre « efficace » d'un SGS. Maintenant qu'il a été mis en oeuvre pour les exploitations aériennes, notre expérience révèle qu'une entreprise peut devenir conforme sur le plan technique sans pour autant adopter les concepts sous-jacents. Un tel SGS n'est pas efficace.

L'ALPA appuie vigoureusement les SGS pour de nombreuses raisons: ils établissent clairement les responsabilités des hautes

instances de la direction d'une entreprise; ils permettent de signaler des événements relatifs à la sécurité et des renseignements sans crainte de représailles; ils requièrent la participation des employés et un processus officiel d'évaluation des risques et de prise de décisions. Dans le cadre des SGS, une entreprise ne peut faire abstraction d'un problème lié à la sécurité en affirmant qu'elle se conforme à la réglementation applicable. Si un risque d'accident est connu ou est décelé, une entreprise doit procéder à une évaluation des risques et prendre une décision délibérée sur les mesures d'atténuation nécessaires pour régler la situation.

Les SGS établissent clairement que l'industrie de l'aviation est responsable des risques pour la sécurité. La méthode conventionnelle de surveillance de la sécurité, fondée sur des inspections techniques détaillées, peut sembler remplacer l'assurance de la sécurité opérationnelle. Cela peut permettre à l'industrie de l'aviation de penser ou de croire erronément que la sécurité est la responsabilité du gouvernement.

Nous croyons que ces dispositions sont absolument essentielles au succès du SGS d'une entreprise. Pour aborder de façon proactive les enjeux en matière de sécurité, des données sont requises. Les stratégies visant à améliorer les besoins en matière de sécurité doivent être fondées sur des données. En l'absence d'accident, des données adéquates sont nécessaires. Les facteurs humains et organisationnels créent des erreurs ou des dangers qui passent inaperçus jusqu'à ce qu'un ensemble de circonstances propices donne lieu à un fâcheux événement.

Un climat organisationnel, où le signalement d'erreurs, d'anomalies et de dangers n'entraîne pas de conséquences négatives pour les personnes, est essentiel pour obtenir toutes les données disponibles. Par conséquent, un programme de signalement doit offrir la confidentialité et l'immunité contre toute forme de sanction pour être efficace. Bien sûr, un geste volontaire ou délibéré, une négligence grave ou un acte criminel font partie des exceptions.

Selon l'expérience de l'ALPA, la plupart des entreprises qui instaurent un système de gestion de la sécurité se conforment entièrement aux concepts, en adoptant une culture fondée sur la sécurité à tous les échelons. Malheureusement, certaines n'agissent pas ainsi. Nous avons été témoins d'inquiétudes au sujet de la protection en matière de représailles et de confidentialité dans les situations de signalement. Dans certains cas, les employés qui expriment des inquiétudes en matière de sécurité ou qui signalent eux-mêmes des incidents sont encore assujettis à des sanctions. Par conséquent, les employés cessent de faire des déclarations, ce qui a pour incidence d'étouffer l'acheminement des données, ce qui va à l'encontre de l'objectif principal du système de gestion de la sécurité. Dans ces cas, l'entreprise a théoriquement mis en place un système de gestion de la sécurité sans toutefois modifier sa culture.

Même avec un SGS efficace, il incombe toujours au ministre d'assurer une surveillance complète et efficace et de prendre les mesures qui s'imposent au besoin. Lorsqu'il est évident qu'une entreprise ne s'acquiesce pas de ses obligations en vertu du SGS, nous croyons que la surveillance conventionnelle doit être appliquée plutôt que le système de vérification du SGS.

• (0850)

L'ALPA croit comprendre que Transports Canada a retardé la mise en oeuvre du SGS pour les exploitants de types 703 et 704, et l'Association est en accord avec cette décision. Il est plutôt simple de mettre en place, par voie législative, les exigences d'un SGS, mais il est impossible de légiférer sur le changement de philosophie exigé dans le cadre d'un SGS efficace. Par conséquent, le fait de prendre le temps d'éduquer, d'encourager et de guider ces exploitants sera bénéfique à long terme, car l'ALPA croit qu'un programme de signalement volontaire, confidentiel et non punitif est un élément indispensable d'un SGS efficace.

Je vais maintenant céder la parole à Mark, qui va présenter la partie de notre exposé portant sur les marchandises dangereuses.

M. Mark Rogers (directeur, Programme des produits dangereux, Air Line Pilots Association, International): Bonjour.

Je vais présenter notre point de vue sur le transport sécuritaire des marchandises dangereuses et sur les façons dont la mise en oeuvre d'un système de gestion de la sécurité efficace axé sur le transport de ces marchandises peut améliorer la sécurité aérienne.

Plus précisément, ce matin, j'aimerais me concentrer sur le transport des piles au lithium et sur ce qui doit être fait pour s'assurer qu'elles sont transportées de façon sécuritaire à bord d'un aéronef. Les piles au lithium font partie de la vie de tous les jours pour des millions de gens partout dans le monde; elles alimentent divers appareils, comme les ordinateurs portatifs, les téléphones cellulaires, les lampes de poche et les appareils photo. Ces piles sont offertes en deux grands types de composition chimique: le lithium ionique et le lithium métal. Les piles au lithium ionique sont généralement rechargeables et contiennent un électrolyte inflammable, alors que les piles au lithium métal ne sont pas rechargeables et contiennent du lithium métallique.

Même si la grande majorité des piles au lithium qui sont expédiées en tant que fret ou transportées à bord d'aéronefs par des passagers ou des membres de l'équipage arrivent à bon port sans incident, il y a eu un certain nombre d'incidents liés à des surchauffes et à des incendies à bord d'aéronefs, notamment deux accidents fatals de Boeing 747 cargo dus à des incendies à bord qui étaient liés à des piles au lithium. De plus, des essais menés par la FAA au William J. Hughes Technical Center d'Atlantic City ont démontré que les incendies liés à des piles au lithium représentent un risque important pour les aéronefs. Si, dans une cargaison, une seule pile est défectueuse, endommagée ou mal emballée, elle peut s'enflammer spontanément. Cet incendie se propagera ensuite à toutes les piles de la cargaison et donner lieu à ce qui pourrait bien être un incendie incontrôlable. Les chargements de piles au lithium peuvent également déclencher un incendie indépendant, qui serait alors plus intense et plus grave.

Comme le risque que pose une seule pile au lithium dans le cadre de son transport est faible, les instructions techniques de l'OACI et la réglementation canadienne relative aux marchandises dangereuses prévoient des exceptions en ce qui a trait à l'expédition de petites quantités de piles au lithium destinées au consommateur. Si un emballage contient moins de deux cellules au lithium ionique, ou huit piles, le fabricant est exempté de la majorité des dispositions

relatives aux marchandises dangereuses, notamment de l'exigence d'apposer sur l'emballage une étiquette indiquant qu'il s'agit d'une marchandise dangereuse, de former l'expéditeur et d'aviser les pilotes que la cargaison est à bord de l'aéronef. Toutefois, la menace pour l'aéronef vient du fait que la réglementation relative aux marchandises dangereuses s'arrête au niveau de l'emballage. Rien n'empêche un expéditeur de regrouper de nombreux emballages contenant huit cellules ou moins sur une seule palette, et rien n'empêche l'exploitant de charger des piles au lithium dans tout l'aéronef. De fait, il y avait environ de 80 000 à 90 000 piles au lithium à bord du Boeing 747 cargo qui s'est écrasé en 2010, à Dubaï, situation qui serait encore permise aujourd'hui.

Toutefois, on a fait des progrès récemment. En avril de cette année, j'ai représenté l'IFALPA à la réunion d'un groupe de travail de l'OACI qui a eu lieu à Montréal. Le groupe de travail était chargé de se pencher sur le transport des piles au lithium métal à bord d'aéronefs de passagers. Compte tenu du fait que le halon n'est pas efficace pour éteindre un incendie causé par des piles au lithium métal, le Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses de l'OACI a recommandé que le fret de ces piles soit interdit à bord d'aéronefs de passagers. Si la recommandation est approuvée, cette décision entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2015. Il s'agit d'une avancée importante pour la sécurité; pourtant, elle ne règle pas le problème des piles au lithium métal à bord des aéronefs cargo, des piles au lithium métal dans l'équipement ni des piles au lithium ionique à bord de tout aéronef. L'ALPA croit donc qu'il reste encore beaucoup de travail à faire.

Du point de vue de la sécurité des systèmes, le transport de milliers de piles au lithium à un seul endroit représente un risque inacceptable pour l'aéronef et ses occupants. Un système de gestion de la sécurité efficace en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses tient compte du risque que posent les grandes quantités de piles au lithium à bord d'un aéronef au lieu d'axer la réglementation sur l'emballage. Les piles au lithium devraient être reconnues comme des marchandises dangereuses, être emballées de façon appropriée et être chargées dans un compartiment de fret muni d'un système d'extinction d'incendie. De plus, la quantité de piles doit être limitée à un nombre qui permettra au système d'extinction d'être efficace.

En conclusion, l'ALPA croit que Transports Canada devrait maintenant aller au-delà de ce qu'exige l'OACI afin d'assurer l'adoption de mesures qui protégeront le public, les membres d'équipage de vol et les autres personnes qui voyagent à bord d'aéronefs cargo ainsi que celles qui participent au système de transport du fret aérien contre les dangers actuellement associés à l'expédition de piles au lithium par avion. Cette mesure est nécessaire pour améliorer la sécurité globale des activités liées au fret aérien et la protection de la vie et des biens des gens lorsque des piles au lithium sont déplacées au moyen du système de transport aérien.

Au nom des membres de l'ALPA, nous aimerions remercier les membres du comité de nous avoir donné l'occasion de nous présenter devant vous aujourd'hui.

• (0855)

Le président: D'accord, merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à l'Association des pilotes d'Air Canada. Voici le capitaine Craig Blandford et le capitaine Ed Bunoza.

Allez-y. Vous n'avez pas plus de 10 minutes.

Capitaine Craig Blandford (président, Association des pilotes d'Air Canada): Bonjour, monsieur le président et chers membres du comité. Merci beaucoup de me donner l'occasion de vous parler aujourd'hui. Nous allons nous concentrer sur les SGS pour les quelques courtes minutes dont nous disposons.

J'ai commencé à piloter quand j'avais 15 ans, à Terre-Neuve, en tant que jeune cadet de l'air. À 18 ans, je suis entré dans l'Aviation royale canadienne, et j'ai reçu une formation officielle au Collège militaire royal de Kingston. J'ai piloté pendant près de 20 ans dans les forces aériennes, et, depuis 1998, je travaille pour Air Canada comme pilote de ligne et commandant de bord. Si on fait le calcul, j'ai environ 38 ans d'expérience, et j'ai encore quelques bonnes années devant moi.

Le capitaine Ed Bunoza m'accompagne. Ed est le président de la Division de la sécurité des vols de l'Association des pilotes d'Air Canada. Ed a lui aussi reçu une formation officielle, et il a tout autant, sinon plus d'expérience que moi. Je suis également le président de l'Association des pilotes d'Air Canada, qui est le groupe de pilotes professionnels le plus important au Canada. Nous représentons plus de 3 100 pilotes professionnels qui transportent plus de 35 millions de passagers partout au Canada et dans le monde chaque année et en toute sécurité, à bord d'Air Canada et d'Air Canada rouge, notre nouveau transporteur loisirs.

Nos membres travaillent tous les jours sur la ligne de front de la sécurité. C'est ce qu'ils font. C'est leur vie et leur gagne-pain. Ils mangent et respirent de la sécurité chaque jour de la semaine. À partir d'eux et par notre entremise, nous pouvons vous donner une expérience concrète des SGS. Vous nous avez demandé d'examiner les SGS et de formuler certaines recommandations d'améliorations; nous allons donc vous raconter notre expérience de l'évaluation des SGS, que nous appuyons dans le domaine de l'aviation commerciale, étant donné l'avantage que nous procure notre expérience diversifiée de l'aviation de brousse et de l'aviation militaire ainsi que l'expérience de nos pilotes qui ont été aux commandes d'hélicoptères. Nous avons une diversité d'antécédents et de niveaux d'expérience. Nous allons formuler des recommandations de modifications et d'améliorations, mais, bien entendu, comme nous n'avons que 10 minutes, nous allons faire en sorte qu'elles soient brèves et axées sur quelques points clés.

La première chose que nous aimerions recommander, c'est que toute leçon tirée d'un SGS soit transmise et communiquée à l'échelle de tous les moyens de transport. Ce que nous apprenons de l'aviation doit être communiqué aux milieux ferroviaire et maritime. Je pense qu'il est très important que nous le fassions.

Comme mon ami et collègue Dan y a fait allusion plus tôt, le fondement d'un SGS doit être la création d'une culture de sécurité solide. La pierre d'assise d'un SGS, c'est la création de cette culture de sécurité au sein de votre compagnie aérienne. Évidemment, la pierre angulaire de la culture de sécurité est un système de signalement volontaire, confidentiel et non punitif. Il faut que nous puissions signaler les problèmes de sécurité ouvertement et librement. Les utilisateurs du système de sécurité doivent faire confiance aux systèmes et être convaincus qu'ils ne feront pas face à des représailles ou à une punition pour avoir signalé des problèmes liés à la sécurité. Les incidents de nature délibérée, les actes intentionnels ou la négligence professionnelle ne peuvent pas se cacher derrière la sécurité. Nous n'appuierions ou ne tolérerions jamais cela. Il doit y avoir un mécanisme qui permet de traiter ce genre d'incidents, mais c'est au-delà de la portée des SGS et de la sécurité.

Actuellement, la réglementation et le système ne prévoient rien qui protège la confidentialité des rapports sur la sécurité des vols ou sur la sécurité aérienne présentés par les pilotes ou d'autres employés à leur employeur. Il est possible d'accéder aux rapports sur la sécurité aérienne en vertu de la Loi sur la santé et la sécurité au travail, et c'est déjà arrivé. Lorsque les premiers de ces incidents se sont produits, nos pilotes ont adopté une position extrêmement défensive et étaient très réticents à continuer de signaler les incidents librement et ouvertement, car ils avaient l'impression que ce qu'ils signaleraient serait utilisé d'une autre manière. Les failles doivent être colmatées afin de prévenir l'érosion de la confiance à l'égard des SGS. D'autres personnes veulent utiliser ces rapports à des fins qui ne sont pas liées à la sécurité — dans les tribunaux pour l'indemnisation des travailleurs ou dans le cadre de poursuites en justice. Bien entendu, nous ne pouvons pas le permettre, sans quoi le fondement même de notre culture s'éroderait.

La perte de confiance entraînera une réduction du nombre de rapports et nous rendra incapables de trouver et de corriger les problèmes. L'établissement de rapports complets, ouverts et honnêtes est la meilleure façon de repérer, puis de corriger les préoccupations et les problèmes liés à la sécurité.

Un système de surveillance des données de vol et d'analyse des données de vol — parfois appelé FOQA — est une autre source fiable de données sur la sécurité. Les SGS sont également censés inclure un programme de surveillance des données de vol. Les systèmes de suivi des données de vol permettent de surveiller et d'enregistrer des données de vol qu'on examinera dans le but de cerner les risques systémiques. Cette surveillance permet aux programmes de sécurité d'établir les tendances relatives aux vols et de régler les problèmes avant qu'ils deviennent de vrais incidents.

●(0900)

Nous pouvons vous donner beaucoup d'exemples de façons dont les systèmes de surveillance des données de vol permettent de surveiller tous les paramètres d'un vol. Par exemple, on peut surveiller l'atterrissage d'un vol réglementaire sur une piste précise à, disons, Halifax; cerner un problème potentiel; donner à nos membres une formation concernant le problème auquel ils font face; et donner une formation dans le simulateur pour empêcher ce problème de se reproduire, tout cela sans jamais avoir d'incident, en ayant recours à l'analyse des données de vol.

Actuellement, en vertu des lois, en vertu des règlements, il n'y a aucune protection à cet égard non plus, un peu comme dans le cas des rapports sur la sécurité aérienne. Il devrait y avoir un programme, et il devrait y avoir des lignes directrices. Le système fonctionne à Air Canada. Le système fonctionne pour l'Association des pilotes d'Air Canada grâce à la formidable relation axée sur la sécurité des vols qui a été établie avec notre employeur. Nous pouvons rédiger nos propres règlements et établir nos propres mesures de protection pour ce genre de système, de sorte que nous pouvons améliorer la sécurité à Air Canada.

Il va sans dire qu'un autre élément clé du succès des SGS est la surveillance, mais pas de la même manière qu'auparavant, pas dans une culture d'application. Nous avons besoin d'un système qui corrige les problèmes lorsqu'ils sont repérés. Bien entendu, nous savons que le rapport de 2012 du vérificateur général a conclu que Transports Canada ne gérait pas suffisamment les risques relativement à l'aviation civile. Nous allons vous donner très rapidement un exemple: le règlement visant à régler le problème de la fatigue des pilotes est resté bloqué à Transports Canada. Nous entretenons une excellente relation avec le ministère, et des responsables travaillent sur ce règlement, mais il est encore bloqué un peu à cause de la bureaucratie. Il s'est écoulé 18 mois depuis qu'un groupe d'experts a rédigé un rapport et formulé des recommandations. Mon ami Dan a coprésidé ce groupe et corédigé ce rapport, et nous attendons toujours qu'un certain type de règlement soit adopté concernant les vols et les temps de service, car la fatigue est un problème que nous avons cerné. Entretemps, les Américains et l'Union européenne ont progressé et créé un nouveau règlement, et nous accusons encore un retard par rapport au reste du monde.

La surveillance des SGS par Transports Canada ne répond pas toujours aux normes de l'OACI. L'OACI exige qu'une autorité d'État fixe des niveaux de sécurité acceptables. Elle exige que les exploitants aient des indicateurs de rendement particuliers en matière de sécurité et des valeurs cibles. Elle exige que des vérifications ou des inspections soient effectuées au moins une fois tous les 12 mois.

Transports Canada — même s'il est encore là et qu'il assure encore une certaine surveillance — a réussi, on ne sait trop comment, à remplacer ou modifier la plupart de ces choses pour en faire une autre sorte de normes qui est acceptable pour lui. Pourtant, à Air Canada, nous avons un très bon SGS. Il fonctionne. Il fonctionne grâce à la bonne relation entre les pilotes et la direction, et entre nos employés, la direction et l'employeur.

J'ai entendu une explication selon laquelle les SGS, c'était « les gestionnaires qui gèrent la sécurité, et les employés qui assurent la sécurité ». Eh bien, je me plais à penser que les SGS sont comme un tabouret à trois pattes. Il y a l'organisme de réglementation; et il y a l'exploitant; et il faut des intervenants. Dans notre cas, les pilotes sont les employés. L'apport des intervenants de première ligne — dans notre cas, les pilotes — est essentiel à la réussite d'un bon SGS. Lorsque les intervenants et l'exploitant travaillent ensemble pour élaborer un bon programme de sécurité, nous pouvons souvent établir nos propres normes. Nous pouvons souvent faire le suivi de nos propres lignes directrices, de sorte que l'organisme de réglementation n'a pas toujours besoin d'être là. Mais il doit y avoir un mécanisme de règlement pour les situations où nous ne nous entendons pas sur la solution à un problème de sécurité. Encore une fois, c'est dans ces situations que la surveillance de l'organisme de réglementation et de Transports Canada est essentielle, mais les méthodes doivent être plus perfectionnées que le modèle habituel d'inspections et d'application. Ce modèle n'a pas fonctionné dans le passé, et il ne fonctionnera jamais.

J'ai trois éléments principaux avec lesquels je vais conclure et sur lesquels je vais vous laisser, si vous me le permettez, monsieur le président.

Nous demeurons préoccupés par le fait que Transports Canada ne vérifie pas adéquatement la conformité réglementaire avec les SGS, surtout dans le cas des transporteurs ou des exploitants dont les employés ne sont pas syndiqués, dont les pilotes ne sont pas syndiqués ou dont les employés n'ont pas de moyen de fournir une rétroaction à l'employeur. Nous croyons que les leçons tirées des SGS du milieu de l'aviation devraient être communiquées à

l'ensemble des moyens de transport, et que les leçons tirées par les transporteurs aériens et les exploitants dotés d'un SGS plus perfectionné devraient être anonymisées et communiquées à ceux dont le système n'est pas aussi perfectionné afin qu'ils puissent tirer un apprentissage, eux aussi. Enfin, l'élément le plus important est une culture de sécurité très solide. Nous croyons que toutes les failles doivent être colmatées pour assurer la confidentialité et l'intégrité des données déclarées au moyen du SGS. C'est essentiel, et, sans ces mesures de protection, les signalements vont cesser, et notre culture de sécurité va s'éroder.

Merci beaucoup, monsieur le président.

• (0905)

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à l'Association du transport aérien du Canada, avec M. John McKenna et M. Michael Skrobica, à qui j'accorderai jusqu'à 10 minutes.

M. John McKenna (président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada): Mesdames, messieurs, membres du comité, bonjour. Je me nomme John McKenna et je suis président et chef de la direction de l'Association du transport aérien du Canada. Je suis aujourd'hui accompagné de M. Mike Skrobica, vice-président senior et chef de la direction financière.

L'Association du transport aérien du Canada représente l'industrie canadienne du transport aérien commercial depuis 80 ans. Nous regroupons environ 180 membres oeuvrant dans l'industrie de l'aviation commerciale à l'échelle de tout le Canada et desservant la majorité des quelque 600 aéroports du pays.

[Français]

Parmi nos membres figurent des grandes compagnies aériennes, des transporteurs régionaux, des exploitants de service de navette et de taxi aériens, des établissements d'enseignement offrant des programmes en aviation et des centres de formation au pilotage. Nous comptons également des membres provenant de toutes les sphères du secteur de soutien de l'industrie du transport aérien. Ces derniers sont désignés sous l'appellation de partenaires de l'industrie.

Nous vous remercions de nous accorder cette occasion de nous exprimer sur ces importants enjeux qui touchent notre industrie et que vous avez entrepris d'étudier. Le transport des matières dangereuses, en raison du danger évident qu'il pose pour les opérations aériennes, représente un domaine où l'industrie de l'aviation se distingue par ses avancées depuis de nombreuses années.

[Traduction]

Mes propos porteront aujourd'hui plus particulièrement sur les systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Toutefois, je serai heureux de répondre à toutes vos questions, tant en matière de transport de matières dangereuses que de SGS.

La mise en place de SGS devait être facilitée par des modifications à la Loi sur l'aéronautique. Les projets de loi C-6 et C-7 ont été déposés en 2006 et 2007 respectivement. Parmi les principales modifications à la Loi sur l'aéronautique proposées, il y avait des dispositions visant à encourager les employés de transporteurs aériens canadiens à faire part volontairement de leurs inquiétudes sur le plan de la sécurité sans crainte de poursuites ou de mesures disciplinaires; des dispositions permettant une plus grande autoréglementation dans les domaines à faible risque du secteur aéronautique, permettant un meilleur usage des ressources limitées de Transports Canada dans les secteurs à plus haut risque; et de nouveaux moyens d'application de la loi pour le ministre des Transports et l'imposition de peines plus sévères aux contrevenants.

[Français]

La Chambre des communes a ajourné ses travaux ou a été prorogée avant que l'un ou l'autre de ces projets de loi n'ait pu être adopté en dernière lecture. Ces modifications étaient à l'étude au moment où les grandes compagnies aériennes ont participé au développement collaboratif de systèmes de gestion de la sécurité et devaient aider à leur mise en oeuvre, tant chez Transports Canada que chez les transporteurs.

[Traduction]

L'ATAC est convaincue que la mise en oeuvre de SGS offre des avantages de nature sécuritaire aussi bien que financière. Ces systèmes demandent toutefois des investissements considérables, peu importe l'envergure des opérations de l'organisation. Les plus grands transporteurs, désignés comme exploitants de catégorie 705 par le Règlement de l'aviation canadien, affirment qu'ils ne se passeraient plus des SGS, mais s'entendent toutefois tous pour dire qu'ils ont sous-estimé la tâche que représente l'instauration de tels systèmes.

Dans sa Liste de surveillance 2012, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a énoncé le fait que, entre 2001 et 2010, le groupe composé d'exploitants appartenant à la catégorie 703 — services de taxis aériens — a enregistré beaucoup plus d'accidents et de pertes de vie que les exploitants de service aérien de navette — 704 — et les transporteurs aériens réunis. Pendant cette période, les chiffres du BST indiquent pour la catégorie 703 un total de 359 accidents ayant causé 132 décès, alors que les exploitants de service aérien de navette et les transporteurs aériens ont déclaré 44 accidents sans aucune perte de vie.

Depuis 2006, la réglementation canadienne exige la mise en oeuvre de SGS. Toutefois, seuls les transporteurs appartenant à la catégorie 705, les compagnies aériennes et les organismes de maintenance agréés qui les soutiennent ont jusqu'ici été tenus de se doter d'un SGS pleinement conforme. L'ATAC désire encourager et faciliter l'adoption de SGS par tous les exploitants commerciaux. Nous sommes bien conscients que le modèle de SGS approuvé par Transports Canada pour la catégorie 705 ne se prête pas aux exploitants de plus petite taille. Par ailleurs, notre industrie a également reçu des messages contradictoires de la part de Transports Canada en ce qui a trait à l'avenir d'une pleine instauration des SGS.

• (0910)

[Français]

Par conséquent, l'ATAC a conçu son propre guide SGS. Cet outil innovateur, dont le but est d'aider les petits et moyens exploitants à élaborer, mettre en oeuvre et maintenir un SGS conforme, a été distribué gratuitement à tous nos membres.

Nous avons passé plus d'un an à rechercher le type de SGS approprié, puis à concevoir les outils et les services nécessaires pour appuyer les petits et moyens exploitants.

Notre défi était double. Le premier était de concevoir un modèle de SGS qui respecte les exigences de Transports Canada. Le second était de proposer un modèle qui convient aux utilisateurs ciblés et à la taille et à la complexité de leurs opérations, tout en permettant des améliorations sur le plan des opérations et de l'efficacité.

[Traduction]

Les grandes sociétés accumulent et produisent un grand volume de données complexes. L'ampleur et la complexité de leurs activités, ainsi que les défis reliés aux changements culturels, rendent difficile la mise en oeuvre simultanée de processus SGS réactifs et proactifs. Les organisations de plus petite taille doivent efficacement identifier et respecter les exigences réglementaires, en distinguant clairement l'information « essentielle » de l'information « bonne à savoir ». Cette méthode simplifie un grand nombre des processus, procédures et sous-systèmes inhérents aux SGS. De plus, ne pas séparer les objectifs d'affaires des objectifs de sécurité simplifie et appuie le changement culturel essentiel à la mise en place réussie d'un SGS.

Le système de gestion de risques est au coeur du fonctionnement des SGS. Le système de surveillance de la sécurité d'une organisation constitue son système de gestion des risques, lequel est composé de quatre étapes distinctes: le signalement; l'enquête et l'analyse; l'élaboration et l'application de mesures correctives; et le contrôle de l'efficacité.

Il est important de faire la distinction entre la responsabilité de Transports Canada en matière de surveillance de la sécurité et l'obligation pour une organisation de satisfaire les exigences de contrôle de la sécurité des SGS. Bien que l'absence d'erreurs soit impossible à tous les niveaux, elle est encore plus difficile à atteindre pour les organisations de plus petite taille. Au Canada, ces organisations emploient généralement des ressources possédant un degré d'expérience variée (de l'apprenti à l'expert), exploitent l'équipement souvent le plus ancien et le moins sophistiqué et mènent leurs activités dans des environnements techniquement moins perfectionnés et donc à risque potentiellement plus élevé. Face à cette réalité et devant l'obligation imposée par TC de créer un SGS correspondant à la taille et la complexité de l'organisation, l'objectif consiste à fournir l'assurance vérifiable que les opérations sont sécuritaires.

J'aimerais terminer en réitérant notre conviction que les systèmes de gestion de la sécurité permettent des avantages de nature sécuritaire et financière, mais que ces SGS doivent absolument faire partie de la culture d'entreprise du transporteur pour être fonctionnels et générer les bénéfices attendus. Enfin, il serait très important que Transports Canada clarifie ses intentions en ce qui concerne la mise en place de SGS dans tous les secteurs de l'industrie du transport aérien. L'ATAC désire aider les exploitants à intégrer cet élément crucial dans leur culture organisationnelle et leurs activités quotidiennes.

Je vous remercie.

Un système de gestion de la sécurité n'est pas qu'un document stratégique. C'est la mise en oeuvre d'une culture de sécurité encore plus grande. Le plan — et les processus qui le soutiennent — est la façon dont une organisation s'organise et mène ses activités quotidiennes.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons passer directement aux questions et à M. Mai, pour sept minutes.

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Merci, monsieur le président. J'aimerais remercier tous les témoins de leur présence aujourd'hui.

Monsieur le président, il y a une question importante que j'aimerais aborder. J'aimerais la présenter sous forme d'avis de motion verbal. Je vais lire la motion, que voici:

Que, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, compte tenu du fait que d'anciens membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités ont demandé d'examiner toute proposition de modification réglementaire, parce que l'évaluation des risques de 2003 n'a pas été mise à jour et puisque des documents cruciaux, notamment le rapport Wokes de 2001, n'ont pas été rendus publics, le comité entreprenne une étude sur les exigences proposées par Transports Canada pour les agents de bord, qui permettraient aux transporteurs aériens canadiens de réduire le nombre d'agents de bord dans les avions, y compris sur les conséquences de toute modification réglementaire relative à la sécurité des passagers, surtout en ce qui a trait à la règle du « volte-face », qui est une option sans précédent à l'échelle internationale; que tous les efforts sont déployés pour s'assurer que les réunions soient télévisées; et que le comité rende compte de ses résultats à la Chambre des communes.

• (0915)

[Français]

Merci beaucoup, messieurs, d'être ici aujourd'hui.

J'aimerais parler de cet enjeu. Nous avons reçu des représentants de l'industrie qui ont parlé de changement de ratio pour les agents de bord; ils ont affirmé que cela avait une incidence directe sur le système de gestion de la sécurité.

Quel est votre point de vue sur le fait de changer le ratio agent de bord-passagers? Comme vous le savez, certaines propositions feraient en sorte de passer d'un agent de bord pour 50 passagers à un pour 40. Avez-vous une opinion à cet égard?

[Traduction]

Capt Craig Blandford: Notre point de vue sur le ratio d'agents de bord est que nous nous en remettons aux fabricants d'aéronefs et aux normes de sécurité qui ont été établies relativement à la fabrication et à la certification de l'aéronef. Les fabricants d'aéronefs suivent un processus pour s'assurer qu'il y a suffisamment d'assistants, d'agents de bord ou d'autres employés à bord pour procéder à l'évacuation de l'aéronef conformément à des lignes directrices et à des normes particulières qui sont établies par les organismes de réglementation, qu'il s'agisse de Transports Canada, de la FAA ou de toute autre organisation dans le monde.

L'autre chose que nous savons, c'est que la norme de l'OACI est de 1 pour 50. La plupart des transporteurs aériens du monde appliquent la règle du 1 pour 50. C'est la seule position que nous adoptons à cet égard.

[Français]

M. Hoang Mai: D'accord.

J'aimerais revenir sur ce que vous avez dit un peu plus tôt. Je pense que cela a d'ailleurs été mentionné par tout le monde aujourd'hui.

Il s'agit de l'inquiétude que suscite les rapports dressés par les employés. L'on craint qu'il y ait des rapports punitifs, ou que l'employeur prenne des mesures lorsqu'un employé, un pilote ou autre, soulève des problèmes de sécurité.

Avez-vous des solutions concrètes à proposer à cet égard? Ce problème semble toujours présent sur le terrain. Tous les employés ne sont pas en sécurité; ils craignent encore qu'il y ait des répercussions sur leur emploi s'ils soulèvent un problème de sécurité.

Que suggérez-vous pour que l'on ait un mécanisme concret? Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas encore agi à cet égard? Est-ce une chose que vous demandez depuis longtemps, alors qu'aucun système n'a encore été mis en place pour protéger les employés?

[Traduction]

Capt Craig Blandford: Je m'excuse de répondre en anglais, mais je suis né et j'ai grandi à Terre-Neuve, alors pardonnez-moi.

Il y a deux choses. Il s'agit des rapports comme tels et de la culture associée aux rapports sur la sécurité aérienne et au signalement des incidents et du fait qu'il faut les utiliser, et les utiliser à des fins de sécurité seulement. Comme je l'ai souligné, c'est la pierre d'assise et la culture de... Lorsque j'étais un tout jeune pilote de la Force aérienne, la toute première chose que j'ai apprise était que, si je voyais un problème, je devais le signaler pleinement. Tant que je ne fais rien de mal, de délibéré ou qui constitue de la négligence professionnelle, le rapport sera utilisé à des fins de sécurité et pour rien d'autre.

Par conséquent, nous devons nous assurer qu'il y a des règlements. Vous êtes mieux placés que moi pour savoir où doivent être ces règlements afin de prévenir la mauvaise utilisation de ces rapports. Nous ne disons pas qu'il faut les cacher. Nous ne disons pas que les gens ne peuvent pas les consulter. Mais nous ferions valoir que seules les personnes qui sont qualifiées et qui comprennent ce qu'elles ont sous les yeux devraient avoir la permission de consulter les rapports qui ont été rédigés, en toute honnêteté, afin de mieux protéger la sécurité.

La deuxième partie de ce problème est liée à la gestion des données de vol. Actuellement, la quantité de données que nous pouvons recueillir d'un aéronef est incroyable. Je vais demander à Ed de vous en parler dans une seconde. Nous pouvons créer et produire beaucoup de données sur les vols — en vol, au moment de l'atterrissage et en tout temps. Il n'y a rien; il n'y a aucun règlement ni aucune mesure de protection qui s'applique à ces données. Ainsi, lorsque je pilote un avion, si vous voulez recueillir des données sur la façon dont j'ai exercé mes fonctions à bord d'un avion, surtout en cas d'incident, ces données ne sont pas du tout protégées. La seule protection dont nous bénéficions est une entente prévue dans notre contrat avec notre employeur selon laquelle il ne les utilisera qu'à des fins de sécurité. Et je pourrais ajouter...

M. Hoang Mai: Je vais peut-être demander à l'ALPA de répondre à la question.

Capt Dan Adamus: Merci.

Nous représentons les pilotes de neuf transporteurs aériens du Canada, et il y a eu un certain nombre de cas où des pilotes ont fait l'objet de mesures disciplinaires après qu'ils ont signalé leur propre erreur. Pour nous, c'est un problème culturel au sein de la compagnie aérienne en question. Nous travaillons avec ces transporteurs aériens et, dans la plupart des cas, cela se produit deux ou trois fois. Après, cela ne se reproduit plus. Dans les cas extrêmes, nous avons organisé des réunions avec Transports Canada. Nous n'avons pas peur de nous adresser à Transports, et le ministère va prêter une attention particulière à ces exploitants précis, procéder à une vérification de leur SGS et poser certaines questions, si les procédures ont bien été suivies.

Ces mesures, en soi, ont aidé à changer la culture au sein de certaines de ces compagnies aériennes, car, comme l'a dit Craig, si on ne peut pas signaler les problèmes en toute confiance, en sachant qu'on ne fera pas l'objet de mesures disciplinaires, la circulation de l'information s'arrête.

• (0920)

M. Hoang Mai: Monsieur McKenna, allez-y.

[Français]

M. John McKenna: Nous avons appuyé les amendements proposés aux projets de loi C-6 et C-7, qui incluait justement la protection de ces informations pour toutes les compagnies, et qui faisaient en sorte que cette protection était réglemmentée par la loi, et non par la bonne volonté des compagnies. Ces projets de loi sont tous les deux morts au *Feuilleton*, parce que le gouvernement était minoritaire.

Nous appuyons totalement le fait de protéger ces informations. Il y a l'information donnée par les employés, mais il y a aussi les informations relatives aux activités d'une compagnie, qui sont accessibles à des compétiteurs, pour des raisons autres que liées à la sécurité. Nous considérons qu'elles devraient également être protégées.

[Traduction]

Le président: D'accord. Merci.

Nous passons maintenant à M. McGuinty, pour sept minutes.

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

Bonjour, messieurs.

Monsieur Blandford, dans votre témoignage, vous avez dit qu'un « programme de signalement volontaire, confidentiel et non punitif » était essentiel et fondamental au succès d'un SGS. Est-ce exact?

Capt Craig Blandford: Absolument, monsieur.

M. David McGuinty: Alors, pouvez-vous nous dire ce qui est arrivé à votre prédécesseur, le capitaine Paul Strachan?

Capt Craig Blandford: C'est une question ouverte. Que voulez-vous dire? Lui est-il arrivé quelque chose?

M. David McGuinty: Eh bien, j'ai un document juste ici qui indique qu'il a fait l'objet de mesures disciplinaires par Air Canada et a été menacé de congédiement en raison de ses propos sur la sécurité sur la chaîne télévisée de la CBC.

Capitaine Ed Bunoza (président, Division de la sécurité des vols, Association des pilotes d'Air Canada): Vous confondez deux choses différentes.

Si vous soumettez un rapport sur la sécurité aérienne à Air Canada, vous ne ferez pas l'objet de mesures disciplinaires. J'assume la présidence et la vice-présidence depuis six ans. C'est habituellement moi qui vous appelle en premier lorsqu'un incident se produit au milieu de la nuit. Je vous accompagne aux entrevues. Air Canada a un système de déclaration très robuste. Si je produis un rapport sur la sécurité aérienne — et qu'il s'agit d'une auto-déclaration —, je ne ferai pas l'objet de mesures disciplinaires.

M. David McGuinty: Mais, si vous allez en ondes pour parler au public canadien, à titre de président du syndicat — de chef syndical —, et que vous lancez un commentaire sur une compagnie internationale sous séquestre responsable de l'entretien des avions d'Air Canada, vous pouvez recevoir des menaces du PDG d'Air Canada, n'est-ce pas?

Capt Ed Bunoza: Je ne suis pas au courant de ce qui est arrivé dans ce cas, alors je ne pourrais...

M. David McGuinty: Y a-t-il quelqu'un qui pourrait nous dire ce qui est arrivé? L'incident a été largement couvert dans le *Globe and Mail* et le *Financial Times*.

Capt Craig Blandford: Je ne connais pas les menus détails des discussions entre le PDG et le capitaine Strachan à l'époque. Je sais qu'il était question de la relation employé-employeur et des choses qu'on pouvait dire au sujet de son employeur et qui pouvaient lui nuire.

Sinon, j'ignore les détails, monsieur. Toutes mes excuses.

M. David McGuinty: Savez-vous quelle a été l'issue du conflit entre ces deux parties?

Capt Craig Blandford: Je ne peux rien dire à ce sujet non plus.

M. David McGuinty: Vous l'ignorez?

Capt Craig Blandford: Si.

M. David McGuinty: Vous l'ignorez.

Alors, de toute évidence, il y a des limites au « système de déclaration volontaire, confidentiel et non punitif ».

Capt Craig Blandford: Je crois qu'il est important que le président de notre Division de la sécurité des vols, monsieur, a expliqué ce dont il était question lorsque nous parlions d'un système...

M. David McGuinty: Je comprends ce que vous voulez dire par « interne », mais je voulais simplement faire inscrire au compte rendu qu'il existe des limites. Il y a des limites pour un chef syndical qui parle ouvertement de ses préoccupations liées à la sécurité d'Air Canada.

J'aimerais passer à autre chose, si vous le permettez. Vous faites valoir à juste titre, monsieur Blandford, dans votre présentation, que le rapport du vérificateur général de 2012 a révélé que Transports Canada n'effectuait pas une gestion du risque adéquate dans le domaine de l'aviation civile. Ensuite, vous dites au public canadien aujourd'hui que Transports Canada, après 18 mois, n'a toujours pas de normes sur la fatigue des pilotes. Vous dites que les États-Unis et l'Union européenne l'ont déjà fait. Ensuite, vous ajoutez que la surveillance du SGS assurée par Transports Canada ne respecte pas les normes internationales, qui exigent que le gouvernement du Canada fixe des niveaux de sécurité acceptables, mais que Transports Canada et les conservateurs permettent aux transporteurs aériens de déterminer leurs propres niveaux de sécurité. Ensuite, vous dites que, à l'échelle internationale, les transporteurs aériens doivent avoir des indicateurs — des valeurs cibles — précis touchant le rendement en matière de sécurité. Sous le régime du gouvernement conservateur, Transports Canada ne répond pas à cette exigence non plus. Ensuite, vous dites que, à l'échelle internationale, il doit y avoir des vérifications et des inspections au moins tous les 12 mois. Sous le gouvernement conservateur, Transports Canada mène une évaluation tous les 36 mois.

Nous avons un problème de taille ici, en ce qui a trait à une des trois pattes du tabouret qui se rattache aux SGS, n'est-ce pas?

• (0925)

Capt Craig Blandford: J'avancerais qu'il n'y a rien de catastrophique, le SGS n'est pas brisé et je ne crois pas que le système soit corrompu. Selon moi, ce que fait le comité, c'est qu'il prend un moment pour examiner la maison en construction et, avant de recouvrir la charpente, il se demande s'il n'y aurait pas lieu de modifier une pièce ou deux. Je crois que c'est un exercice très intelligent à faire.

Alors, il y a des problèmes, et nos normes proviennent de l'OACI. Alors, dès que nous examinons quoi que ce soit, nous nous demandons toujours quelle est la norme internationale que nous visons. Tout ce que je dis, c'est qu'il est vrai que nous ne réussissons pas toujours à respecter les normes, les buts et les objectifs internationaux de l'OACI.

M. David McGuinty: Et c'est très bien ainsi?

Capt Craig Blandford: Pas toujours, monsieur, non...

De temps à autre, je crois que les Canadiens devraient prendre les devants et établir leurs propres normes et fixer leurs propres buts et objectifs, car nous ne devons pas toujours nous soumettre à des choses qui sont établies par d'autres. Mais, sur la scène internationale, il y a des normes que nous essayons de respecter, et je voulais seulement faire valoir qu'il s'agit de certaines des choses que nous devrions viser.

M. David McGuinty: Alors, permettez-moi de vous poser la question suivante. Combien d'inspections directes et non annoncées ont été menées par des inspecteurs qualifiés de Transports Canada dans les cinq dernières années, disons?

Capt Ed Bunoza: Nous n'avons pas accès à ces données...

M. David McGuinty: Vous ne le savez pas?

Capt Ed Bunoza: Non. Il y a eu deux vérifications des SGS; une en 2009, et je crois qu'il y en a eu une autre l'an dernier.

M. David McGuinty: Alors vous ne savez rien des inspections directes et non annoncées?

Capt Ed Bunoza: Non. Nous n'avons pas accès à ces données.

M. David McGuinty: L'un d'entre vous sait-il quelque chose des inspections directes et non annoncées? Le représentant des compagnies aériennes, le représentant des pilotes et un autre groupe qui représente les pilotes; personne ne sait rien des inspections directes et non annoncées?

M. John McKenna: Pas dans les détails. Nous savons que ces choses se font.

M. David McGuinty: Vous le savez?

Combien y en a-t-il? Parce que, la semaine dernière, une représentante du syndicat nous a dit qu'il n'y avait pas eu une seule inspection directe et non annoncée dans les cinq dernières années.

M. John McKenna: Eh bien, je ne suis pas d'accord.

Tout ce que je dis, c'est qu'il y a des inspections prévues par règlement à intervalles de un à trois ans, selon l'évaluation du risque de chaque compagnie, mais des inspections non annoncées sont menées dès que Transports Canada le juge nécessaire.

M. David McGuinty: Monsieur McKenna, pour l'information du comité, pourriez-vous consulter vos membres afin d'obtenir les données sur le nombre d'inspections directes et non annoncées menées auprès de ces compagnies et nous remettre cette information d'ici deux semaines, disons? Pouvez-vous vous engager à le faire auprès du comité?

M. John McKenna: Je vais m'engager à le leur demander. Je ne crois pas pouvoir vous donner une réponse dans les deux semaines, car nous avons environ 180 membres.

M. David McGuinty: Est-ce qu'un mois serait raisonnable?

M. John McKenna: Ce serait probablement plus faisable.

M. David McGuinty: Alors, nous pouvons nous attendre à obtenir les données de vos membres, car les gens sur le terrain, y compris le capitaine Slunder, nous disent que, en matière

d'inspection, les chiffres sont faussés, qu'il y a beaucoup de tours de passe-passe, que les chiffres ne sont pas exacts et que le chiffre invoqué par le ministre est faux.

Pourriez-vous nous donner un coup de main avec les faits, car vous interagissez avec les compagnies qui se sont conformées? Pourriez-vous nous dire combien d'inspections directes et non annoncées ont été menées?

M. John McKenna: Je vais assurément demander à mes membres de vous transmettre cette information, en ce qui concerne les inspections prévues et les inspections surprises. Je me ferai un plaisir de vous transmettre ces données brutes.

M. David McGuinty: Fantastique. Je vous en suis très reconnaissant.

Merci, monsieur.

Le président: Merci.

Nous allons passer à M. Watson, pour sept minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci à nos témoins d'être venus.

Juste pour commencer, soit M. Blandford, soit M. Adamus — quiconque aimerait répondre —, quelle est la différence — pour l'information du public qui écoute — entre une inspection de conformité — une vérification du SGS — et une inspection de validation des procédés? Pourriez-vous brièvement établir la différence entre les deux?

Capt Dan Adamus: Je ne suis certainement pas un expert en la matière, mais nous comparons toujours les vérifications traditionnelles à un « coup de pied sur les pneus ». J'évolue dans le domaine depuis plus de 30 ans, et, dans les premières années, on voyait des inspecteurs faire le tour de l'avion pour y jeter un coup d'œil.

M. Jeff Watson: Dites-vous qu'il s'agit d'une vérification plutôt que d'une inspection?

Capt Dan Adamus: À l'époque, nous savions qu'il s'agissait d'une inspection traditionnelle.

M. Jeff Watson: Parce que les définitions importent...

Nous avons entendu des témoins la semaine dernière. Selon le premier témoin que nous avons entendu, il n'y avait pas la moindre inspection. Il faut bien tenir compte de la différence entre une inspection de conformité, une vérification du système de gestion de la sécurité et une inspection de validation des procédés. Transports Canada a déjà répondu à une question inscrite au *Feuilleton* sur ces définitions particulières et a donné des chiffres. Pour rassurer les Canadiens qui nous regardent, dites-leur la différence et qui fait quoi.

● (0930)

Capt Dan Adamus: Encore une fois, pour ce qui est de la terminologie, ce n'est probablement pas à moi qu'il faut poser la question. Ce n'est pas quelque chose dont nous discutons normalement au sein de l'entreprise. Nous savons que des inspections sont effectuées. Cela dit, par exemple, j'assiste à une formation périodique dans un simulateur la semaine prochaine, et un inspecteur de Transports Canada pourrait être assis à côté de l'instructeur pour s'assurer que tout est conforme. J'ai souvent vu cela dans ma carrière.

M. Jeff Watson: Allez-y, monsieur Blandford.

Capt Craig Blandford: Je sais qu'il y a beaucoup d'étiquettes et de noms. Il y a des gens qui disent que nous devrions avoir des inspections, et il y en a d'autres qui disent que nous devrions avoir des vérifications. Au bout du compte, l'objectif est d'assurer la sécurité et d'établir un système à l'appui. C'est pourquoi j'insiste sur les trois pattes du tabouret et le fait que la troisième patte n'est pas officielle; il s'agit des intervenants et, dans notre cas, des pilotes. Je suis toujours prêt à faire valoir que, au sein de notre groupe, il y a autant d'expérience, voire plus, que parmi les pilotes de Transports Canada. Nous avons suivi une formation semblable et nous avons le même bagage. Ça ne signifie pas que nous sommes mieux ou pires. Ce que j'essaie de dire, c'est que, si nous sommes l'une de ces trois pattes, nous pouvons nous assurer que les normes et les mesures de protection appropriées sont en place et que nos activités se déroulent de façon sécuritaire. Et c'est le cas, nous sommes sécuritaires.

M. Jeff Watson: Il ne s'agit pas d'une discussion théorique, cependant.

Je pense à un rapport intitulé *Renforcer les liens*. Il s'agit d'un rapport rédigé par un comité consultatif indépendant au sujet de la sécurité ferroviaire. Il était question d'un système de classement à cinq points pour les systèmes de gestion de la sécurité, allant de sous-développé à pleinement développé. Selon le classement, cinq correspond au plein développement, et, dans ce cas, une vérification du SGS remplace l'inspection traditionnelle. Autrement dit, une inspection de conformité est menée selon les besoins si un risque est repéré dans le système de gestion de la sécurité. La question à se poser est la suivante. Est-ce ce que nous voulons? Y aurait-il un meilleur équilibre à atteindre? Si le SGS constitue une nouvelle couche, il ne devrait probablement pas se substituer à l'inspection traditionnelle, mais quel est l'équilibre entre les activités — pas seulement des compagnies aériennes, mais aussi de Transports Canada — nécessaires pour atteindre cet idéal? Quel est le bon nombre de vérifications? Quel est le bon nombre d'inspections de conformité? Transports Canada dira avoir déposé à la Chambre des renseignements selon lesquels le ministère a mené 13 000 inspections classiques en 2010-2011. Il y a un syndicat qui affirme qu'il n'a mené aucune inspection depuis 2004.

Il faut aller au fond de la question. C'est très important.

Capt Ed Bunoza: En ce qui concerne le fonctionnement du système, votre programme de SGS est approuvé par Transports Canada.

Je viens vous voir pour vous présenter mon plan: voici comment je vais m'occuper de la documentation administrative, essentiellement. Tous les 18 à 36 mois, des représentants reviennent mener une IVR, une inspection de validation du rendement. Ils s'attachent à un volet — disons celui de la sécurité des vols —, puis ils l'examinent. L'IVR se rattache à cet élément, puis ils reviennent avec les résultats.

Bon, avant, on vous donnait une note de zéro à cinq. Je crois qu'on a mis fin à cette pratique. Ils évaluent tout simplement le programme, puis ils vous remettent un rapport. S'ils constatent que vous avez des faiblesses dans certains domaines, vous avez de 1 à 30 jours pour créer un plan de mesures correctives. C'est ainsi que fonctionnent les choses à Air Canada.

M. Jeff Watson: Alors plus personne ne donne de coup de pied sur les pneus?

Capt Craig Blandford: Chaque jour.

Capt Ed Bunoza: On donne des coups de pied sur les pneus chaque jour.

M. Jeff Watson: Transports Canada le fait?

Capt Ed Bunoza: Non...

M. Jeff Watson: Y a-t-il encore quelqu'un à Transports Canada qui donne des coups de pied sur les pneus?

Capt Ed Bunoza: Eh bien, que voulez-vous dire par « donner des coups de pied sur les pneus »?

M. Jeff Watson: C'est M. Adamus qui a utilisé cette expression pour décrire les inspections classiques, dans le cadre desquelles quelqu'un faisait l'équivalent de donner un coup de pied sur les pneus.

Capt Ed Bunoza: Je crois qu'il faut se demander si cette méthode était plus efficace que celle que nous avons adoptée.

M. Jeff Watson: C'est une tout autre question. J'essaie seulement de déterminer s'il y a vraiment quelqu'un à Transports Canada qui inspecte un aspect particulier. Y a-t-il quelqu'un qui regarde le roulement des roues, l'intégrité des portes de secours, les instruments de vol ou des choses semblables? Y a-t-il quelqu'un qui vérifie ces choses à Transports Canada?

Capt Ed Bunoza: J'avais un inspecteur de Transports Canada sur le strapontin à côté de moi qui vérifiait ce que je faisais; il est arrivé sans préavis.

M. Jeff Watson: Cela contredit directement les propos de la représentante de l'UCET.

Capt Ed Bunoza: C'est ce qu'on appelle donner un coup de pied sur les pneus. Cela remonte à un an et demi, alors...

M. Jeff Watson: Vous avez dit que le Programme national de vérification avait été remplacé par Transports Canada. Savez-vous quand?

Capt Ed Bunoza: Le Programme national...

M. Jeff Watson: Selon votre présentation — à la diapositive 8 ou 9 —, Transports Canada a remplacé le Programme national de vérification par une évaluation du SGS tous les 36 mois. Quand est-ce arrivé?

● (0935)

Capt Craig Blandford: Je ne suis pas tout à fait certain de la date.

M. Jeff Watson: Est-ce que c'était il y a 1 an, 2 ans, 5 ans, 10 ans...

Capt Craig Blandford: Je ne suis pas certain. Je pourrais me renseigner, si cela est important, monsieur.

M. Jeff Watson: C'est important. Il y a un syndicat qui nous dit qu'aucune inspection n'a été menée depuis 2004. Il est essentiel d'obtenir le véritable chiffre, qu'il s'agisse d'une anomalie sur le plan de l'information — peut-être même d'un mensonge à proprement parler, d'ailleurs — ou que ce soit la vérité.

Soit dit en passant, en ce qui concerne le signalement non punitif, je crois que nous devrions préciser ce qui est arrivé à la suite des modifications de la Loi sur l'aéronautique. Il y a eu une motion de renvoi à la Chambre, dans un contexte de gouvernement minoritaire, ce qui, aux termes des procédures de la Chambre des communes, revient à rejeter un projet de loi, car on le retire du *Feuilleton* et on ne permet pas qu'il y ait discussion à ce sujet pour une période indéterminée. Sans vote, le projet de loi a essentiellement été rejeté par l'opposition.

Pour comprendre ce qu'est le signalement non punitif, qu'est-ce qui distingue le SSQAC, le SCREAQ et le signalement non punitif? Pour l'information des spectateurs, en quoi le signalement non punitif est-il différent? Qu'est-ce qui le distingue des deux autres?

Le président: Votre temps est écoulé, mais je vais autoriser la réponse.

Capt Ed Bunoza: Le SCREAO est le système de comptes rendus quotidiens des événements de l'aviation civile. Disons que je décolle à Calgary, et j'ometts de respecter le départ normalisé aux instruments. Le contrôleur à la tour de contrôle soumettra un rapport de type SCREAO.

L'autre rapport est celui du SSQAC. Dans le SGS, si j'ai une préoccupation en matière de sécurité, je soumetts un rapport à mon employeur; si le résultat de ce rapport ne me satisfait pas, alors je peux soumettre un rapport de type SSQAC. Je crois qu'il est transmis au BST, qui s'en occupe et prend des mesures à l'avenant.

Voilà la différence entre le SSQAC et le SCREAO.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Komarnicki, pour sept minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci.

J'aimerais seulement savoir ce que vous entendez par inspection traditionnelle. Selon les témoignages antérieurs, aucune inspection traditionnelle n'a été menée, mais j'ai entendu M. McKenna dire que vous aviez eu la visite d'un inspecteur non annoncée.

Qu'entendez-vous par inspection traditionnelle et avez-vous fait l'objet d'inspections classiques non annoncées, selon votre définition?

Monsieur Blandford — ou peut-être M. McKenna ou M. Bunoza —, je vous prie de répondre.

Capt Ed Bunoza: Je crois que nous confondons les choses ici. S'agit-il de l'inspection d'un transporteur ou s'agit-il de l'inspection d'un vol particulier? De quoi parlons-nous?

M. Ed Komarnicki: Expliquez-nous la différence entre les deux et quelles sont les caractéristiques d'une inspection traditionnelle, selon votre interprétation.

Capt Ed Bunoza: Du point de vue d'un pilote, je peux vous dire que, il y a 20 ans, un inspecteur de Transports Canada pouvait monter à bord de mon avion — peu importe où j'allais —, il s'assoyait sur le strapontin et menait une inspection visant mon copilote et moi-même. Je peux vous dire que, dans les cinq dernières années, il y a peut-être eu deux cas où un tel inspecteur est arrivé sans préavis — je ne dirais pas sans préavis, car je savais la veille qu'il allait venir —, s'est installé sur le strapontin et a inspecté mon travail.

Bon, on parle du responsable des opérations quotidiennes. La façon dont il mène les inspections auprès de l'entreprise — du transporteur —, il serait probablement mieux placé que moi pour vous l'expliquer, mais je sais qu'il mène une IVR. Je sais qu'on a mené une IVR en 2009, je crois, et je sais qu'on a terminé d'en mener une l'an dernier.

M. Ed Komarnicki: Monsieur McKenna, vous avez dit que l'inspection que vous avez subie n'était pas annoncée; il n'y avait pas eu de préavis une journée à l'avance.

M. John McKenna: Je n'ai pas dit que j'en avais subi une. Je dis que ces choses existent.

Les inspections importantes sont les IVR. Elles exigent beaucoup de temps et de préparation, et, habituellement, toute une équipe d'inspecteurs arrive à votre entreprise et s'installe là pendant deux ou trois jours, le temps d'effectuer toutes ces choses.

M. Ed Komarnicki: Savez-vous s'il est déjà arrivé qu'ils arrivent sans préavis?

M. John McKenna: Pas toute une équipe, mais, parfois, un inspecteur peut arriver à l'improviste pour faire un suivi, oui.

M. Ed Komarnicki: J'ai entendu M. Blandford dire que, bien sûr, la mise en oeuvre efficace est probablement la clé de voûte du SGS et que le SGS en théorie n'entraînait pas nécessairement une culture de sécurité, alors je comprends cela.

L'autre chose que vous avez dite, c'est que l'OACI exigeait que l'autorité réglementaire de l'État établisse des niveaux de sécurité acceptables. J'imagine qu'il est peut-être sous-entendu que Transports Canada ne le fait pas. Si je comprends bien, n'est-ce pas le Règlement de l'aviation canadien qui définit le niveau de sécurité acceptable de sorte qu'il y ait une intervention de l'État pour établir une norme de base en matière de sécurité?

● (0940)

Capt Dan Adamus: Commençons par l'OACI.

L'OACI a des normes et des pratiques recommandées. Les États sont libres de choisir d'y adhérer ou non. S'ils n'y adhèrent pas, ils déposent un avis pour informer le reste du monde qu'ils ne se conforment pas dans le domaine particulier. Par exemple, l'OACI prévoit que l'âge maximum pour un pilote d'avion est de 65 ans. Le Canada a déposé un avis, car il n'est pas permis de discriminer en fonction de l'âge au Canada. C'est un cas où le Canada n'est pas conforme.

M. Ed Komarnicki: Mais, de façon générale, le Règlement de l'aviation canadien prévoit des normes de sécurité que tout le monde doit respecter.

Capt Dan Adamus: Certainement.

Les normes et les pratiques recommandées sont prises en compte au moment de la création du règlement, pour s'assurer qu'on respecte les normes de l'OACI. En fait, le Canada est un chef de file mondial à ce chapitre; il a un bilan exceptionnel en matière de sécurité, et il était l'un des chefs de file au début des SGS.

J'aimerais parler un peu de la question de l'inspection, si vous le permettez.

Lorsque je parle d'inspection « classique », il s'agit de faire le tour et, si on aperçoit une fuite dans le moteur, on demande pourquoi. Ensuite, on rédige un rapport. Vous auriez probablement une amende ou un délai de quelques jours pour régler le problème. Maintenant, avec les SGS, on a instauré une culture qui permet aux travailleurs et aux exploitants de cerner les risques et les problèmes, de les évaluer et de trouver les meilleures solutions. Comme ce processus est en place, Transports Canada croit qu'il n'est probablement pas nécessaire de faire le tour des avions autant que par le passé. On le fait quand même à l'occasion, pour s'assurer que les gens demeurent honnêtes, tout comme l'ARC. Nous déposons notre déclaration de revenus, et, de temps à autre, l'ARC mène une vérification.

M. Ed Komarnicki: Un système de gestion de la sécurité qui est correctement mis en oeuvre et qui fonctionne...

Capt Dan Adamus: C'est le cas. Nous avons un merveilleux...

M. Ed Komarnicki: ... en plus de cerner les dangers pour la sécurité, effectuée une évaluation du risque et prend vraiment des mesures pour atténuer le risque cerné. C'est là la raison d'être des systèmes de gestion de la sécurité.

Capt Dan Adamus: Envisagez-le comme étant une mesure proactive. Pourquoi attendre un accident pour corriger un problème? Soyons proactifs et évitons que l'accident se produise.

M. Ed Komarnicki: Bien sûr, si je regarde le Règlement de l'aviation canadien, selon l'alinéa 107.03b), « Le système de gestion de la sécurité doit comprendre [...] un processus qui permet d'établir des buts en vue d'améliorer la sécurité aérienne et d'évaluer dans quelle mesure ils ont été atteints. » En plus d'évaluer s'il y a un risque, puis de l'atténuer, il s'agit d'un processus continu qui assure l'établissement de buts pour l'amélioration et l'évaluation de la mesure dans laquelle ils ont été atteints.

Un système de gestion de la sécurité correctement mis en oeuvre sera assorti d'un processus et de buts et permettrait d'évaluer dans quelle mesure ils ont été atteints. Ne pourrait-on pas dire que, essentiellement, c'est presque supérieur au simple fait de mener des inspections pour voir si la réglementation est respectée?

Capt Dan Adamus: Assurément.

Capt Craig Blandford: Je suis d'accord.

M. Ed Komarnicki: Alors, encore une fois, il est question de bien mettre ce système en oeuvre. J'ai constaté que, dans votre présentation, vous dites que Transports Canada n'exige pas la définition de cibles particulières touchant le rendement en matière de sécurité. Pourtant, aux termes du RAC, il faut repérer les risques, établir des cibles et atteindre ces cibles. N'est-ce pas en contradiction avec ce que je viens de dire?

Capt Craig Blandford: C'est mon erreur, et je suis désolé du fait que vous avez accordé trop d'importance à ces points particuliers. En fait, j'essaie seulement de faire valoir que certaines des normes de l'OACI que nous essayons de respecter n'ont pas nécessairement été respectées par Transports Canada, mais je ne veux pas laisser entendre que notre système est défectueux, monsieur. Je dis seulement que Transports Canada ne fixe pas les buts et confie plutôt cette responsabilité aux exploitants aériens. Je vous dis que ce système fonctionne à condition que la troisième patte du tabouret soit présente, et cette troisième patte correspond aux employés ou aux pilotes, qui disent: « Oui, nous croyons que ces buts sont raisonnables, nous pouvons mener des évaluations, nous allons procéder en toute sécurité et nous allons régler les problèmes qui existent. Nul besoin d'inspections constantes pour que nous le fassions. »

Le président: Merci beaucoup.

Votre temps est écoulé, monsieur Komarnicki.

Je vais donner la parole à Mme Morin, pour cinq minutes.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais parler de deux choses.

Monsieur Adamus, vous avez dit que les piles au lithium constituaient un problème pour vous. Dans vos recommandations, vous dites que le fait de savoir qu'il y a des piles au lithium pourrait aider le pilote à agir différemment.

Monsieur Blandford, ou Monsieur McKenna, pourriez-vous nous dire ce qui ferait en sorte que vous agiriez différemment si vous étiez au courant qu'il y a des piles au lithium dans l'avion? Qu'est-ce que ça changerait sur le plan du comportement?

● (0945)

[Traduction]

Capt Craig Blandford: En tant que pilotes, nous nous assurons seulement d'avoir la documentation qui nous indique comment ces choses doivent être emballées, protégées, combien il doit y en avoir, ce que...

[Français]

Mme Isabelle Morin: En ce qui a trait à votre travail de pilote, que va changer le fait de savoir qu'il y a des piles au lithium dans l'avion?

[Traduction]

Capt Craig Blandford: Rien ne changera. Si elles sont bien emballées et qu'elles sont et au bon endroit dans l'avion, en cas d'incident, nous nous assurons seulement que le commissaire des incendies sache qu'elles sont à bord. Sinon, il n'y a aucune différence en ce qui a trait à notre travail.

[Français]

Mme Isabelle Morin: M. McKenna pourrait répondre.

Nous pourrions ensuite demander à M. Adamus de s'exprimer à ce sujet.

M. John McKenna: Un transporteur doit s'assurer que ces piles sont bien ancrées et sont, peut-être, éloignées de certains équipements sensibles, tout simplement.

Mme Isabelle Morin: C'est bien.

[Traduction]

M. Mark Rogers: Merci. Certes, s'il y a un incendie à bord de l'avion, vous avez intérêt à atterrir le plus rapidement possible. Cela dit, quand vient le moment de prendre une décision sur l'endroit où atterrir, plusieurs facteurs différents peuvent entrer en jeu. Ce que nous nous exerçons toujours à faire dans le simulateur, c'est atterrir le plus rapidement possible, mais il faudra faire un choix entre un aéroport qui est très près mais a peut-être une piste d'atterrissage très courte, les conditions météorologiques peuvent être mauvaises ou la procédure d'approche aux instruments peut être médiocre, et il faut faire un choix entre cet aéroport et un autre aéroport qui se trouve plus loin, mais qui a de meilleures installations. C'est le travail du pilote.

Si je sais qu'il y a un incendie à bord de mon avion et que je sais qu'aucun extincteur à bord ne suffira à l'éteindre et je sais que j'ai, disons, 90 000 piles au lithium à bord, je peux décider d'atterrir à un aéroport plus près où les installations ne sont pas optimales ou peut-être même de tenter un amerrissage forcé. C'est ce que le pilote a tenté de faire lors de l'accident d'Asiana Airlines.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Actuellement, qu'est-ce qui nous empêche de divulguer cela aux pilotes?

Par ailleurs, votre cinquième recommandation porte sur le fait qu'aucune étiquette de marchandises dangereuses n'est requise pour certaines piles au lithium. Qu'est-ce qui nous empêche de le faire en ce moment? Quel est le principal argument pour cela?

[Traduction]

M. Mark Rogers: Certes, au départ, les piles ont été intégrées au système de transport des marchandises dangereuses lorsqu'elles avaient d'autres compositions chimiques qui, avant les années 1990, ne posaient vraiment pas autant de risque pour le transport. Lorsque les piles au lithium sont arrivées sur le marché, elles ont été ajoutées à cette catégorie. La difficulté tient au fait que, si on réglemente les piles, dès que quelqu'un transporte une pile de rechange pour un téléphone cellulaire ou un ordinateur, il devient expéditeur de marchandises dangereuses. Cela cause beaucoup de difficultés au chapitre du transport.

Donc, la structure de la réglementation concernant les matières dangereuses permet de prendre une pile individuelle et de dire que la pile destinée à un usage personnel est exemptée des dispositions afin de permettre à une personne de transporter une pile. Mais, une fois qu'on accepte cette pile, aucune disposition réglementaire n'empêche le regroupement de ces marchandises, alors, nous avons des milliers de piles qui, individuellement, ne représentent pas un grand risque pour l'aéronef, mais, ensemble, oui. Si nous ne réglementons pas ces piles, l'exploitant n'aura aucune façon de savoir.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Vous nous dites qu'aucune étiquette de marchandises dangereuses n'est requise pour certaines piles au lithium. Que nous recommandez-vous de faire à cet égard?

Voulez-vous que, aussitôt qu'il y a une pile au lithium, tout le monde à bord de l'avion soit informé? Voulez-vous qu'on n'informe que le pilote? Que voulez-vous exactement?

[Traduction]

M. Mark Rogers: Certes, nous avons un processus établi pour informer les pilotes de l'expédition de marchandises dangereuses. Nous avons un formulaire d'information du pilote pour toutes sortes de marchandises dangereuses.

Là où je veux en venir, c'est que, si vous avez un seau de peinture de cinq gallons, ou même de la glace sèche, le pilote est informé de ces marchandises dangereuses, mais, si ces articles se trouvent à côté d'une palette de milliers de piles au lithium, le pilote ne saura pas que ces piles sont à bord. Alors, oui, comme elles présentent un risque pour l'aéronef, nous voulons que les piles soient incluses dans le système de transport de marchandises dangereuses établi et qu'elles soient assorties d'étiquettes et d'avis adéquats.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Je vous remercie.

J'ai une question sur un autre sujet.

Monsieur McKenna, vous avez mentionné que selon les catégories de transporteurs, il pouvait y avoir des changements dans la façon de faire les SGS. Vous avez dit que c'est un peu plus difficile pour les catégories 703 et 704.

Pouvez-vous nous dire ce que seraient, dans le terminal, des exemples concrets de ce qui pourrait nous aider à avoir un meilleur système de gestion de sécurité? Qu'est-ce qui empêche ces petites compagnies d'en avoir un?

• (0950)

M. John McKenna: Avez-vous parlé du terminal? Je n'ai pas compris la question.

Mme Isabelle Morin: Vous nous dites...

M. John McKenna: J'ai compris que vous voulez établir une différence entre les catégories 704 et 703.

Mme Isabelle Morin: Je veux aussi établir une différence avec la catégorie 705.

Vous avez dit qu'il était plus facile pour les exploitants de catégorie 705 d'avoir des systèmes de gestion de sécurité que pour les exploitants des catégories 703 et 704.

M. John McKenna: J'ai dit qu'il ne faut pas transférer un système applicable à la catégorie 705 et s'attendre à ce que les exploitants des catégories 703 et 704 appliquent le même système dans leur organisation.

Le défi est d'élaborer un système approprié en fonction de la taille de ces entreprises.

Mme Isabelle Morin: C'est bien.

[Traduction]

Le président: Je m'excuse, mais votre temps est écoulé.

Maintenant, nous allons donner la parole à M. Braid, pour cinq minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci, messieurs, d'être venus ici ce matin.

Capitaine Blandford, je vais commencer par vous. Je vous remercie d'avoir présenté un exposé aussi utile.

Je veux m'attacher à vos deux préoccupations et recommandations principales. Tout d'abord, en ce qui concerne la confidentialité des RSA — les rapports sur la sécurité aérienne — déposés par les pilotes, j'essaie de comprendre le rôle que jouerait le gouvernement dans ce domaine et particulièrement les changements ou les améliorations que vous aimeriez voir pour mieux protéger le caractère confidentiel de l'information qui figure dans ces rapports.

Capt Craig Blandford: Je ferais valoir que, tout d'abord, personne n'essaie de cacher quoi que ce soit. Ce n'est pas là la question. Il s'agit d'assurer la confidentialité et de veiller à ce que les déclarations soient libres et ouvertes.

Si, pour une raison ou une autre, un ministère — que ce soient les responsables de la santé et de la sécurité au travail ou quelqu'un d'autre — estime qu'il doit voir un rapport sur la sécurité aérienne rédigé par un pilote au sujet d'un incident, que la personne en question ait l'expertise nécessaire pour être autorisée à consulter ce rapport pour une fin particulière... Par exemple, si un agent de bord se blesse durant un vol ou si quelqu'un se blesse au sol parce que j'ai oublié d'activer le frein de parc, puis que je rédige le rapport sur la sécurité en expliquant de façon complètement honnête pourquoi, selon moi, j'ai omis d'activer le frein, alors, les responsables de la santé et de la sécurité au travail ou un avocat peuvent vouloir consulter mon rapport pour me poursuivre en justice parce que quelqu'un a été blessé; ce n'est pas pour cette raison que nous avons des rapports sur la sécurité. Alors, nous avons besoin de mesures de protection, et il faut que les bonnes personnes, qui possèdent les connaissances et comprennent la raison d'être des rapports, soient les seules autorisées à consulter ces choses, dans les circonstances appropriées. Autrement, nous cesserons de rédiger des rapports.

M. Peter Braid: D'accord.

Connaissez-vous certains aspects du projet de loi proposé par le gouvernement il y a cinq ou six ans, le projet de loi C-7, que décrivait M. Watson? À l'époque, l'opposition l'a renvoyé ou l'a renversé. Certaines dispositions du projet de loi prévoyaient des signalements non punitifs, si je me souviens bien. En avez-vous pris connaissance et est-ce ce que vous aimeriez voir?

Capt Dan Adamus: J'en ai pris connaissance. Nous voulions que le projet de loi soit adopté pour cette raison précise; pour protéger les données. Nous avons besoin de dispositions législatives pour les protéger, car si les données ne sont pas protégées et tombent dans les mains de je ne sais qui en vertu d'une demande d'accès à l'information auprès du gouvernement, nous savons ce qui va arriver. Nous avons assurément besoin de protéger ces données.

À l'heure actuelle, les gardiens de cette information sont les exploitants aériens. Ils conservent les données. De cette façon, elles ne sont pas visées par l'accès à l'information. Mais, si le gouvernement veut les obtenir, nous allons seulement obtempérer si les bonnes procédures sont en place pour assurer leur confidentialité et leur utilisation adéquate.

M. Peter Braid: Alors une recommandation que le comité pourrait peut-être formuler à la fin de son étude sur cette importante question serait de suggérer de ramener et de réintroduire ces dispositions. Appuieriez-vous une telle suggestion?

Capt Dan Adamus: L'ALPA l'appuierait.

M. Peter Braid: Je vois les témoins qui hochent la tête. Avez-vous quelque chose à ajouter?

Capt Craig Blandford: Encore une fois, c'est essentiel, et je veux mettre l'accent sur l'analyse et la surveillance des données de vol. Cette information est extrêmement utile pour des raisons de sécurité et des raisons commerciales, mais elle n'est aucunement protégée. Dans d'autres administrations, à l'étranger, si un pilote atterrit trop loin sur la piste d'atterrissage et que les responsables examinent tout ce qui touche l'analyse des données de vol, il recevra une amende de 3 500 \$ parce qu'ils utilisent les données contre vous et pour des raisons qui n'ont rien à voir avec la sécurité du vol. Nous voulons souligner le fait qu'il faut protéger ces données pour des raisons de sécurité.

• (0955)

M. Peter Braid: C'est justement là où je voulais en venir: les données de surveillance des données de vol. En quoi est-ce différent de la confidentialité des déclarations dont nous venons de parler?

Capt Ed Bunoza: Le système de surveillance des données de vol canadien est le PSDV. Aux États-Unis, on parle de « flight operations quality assurance », l'assurance de la qualité des opérations aériennes. Il s'agit d'un logiciel dans les aéronefs qui mesure environ 2 000 paramètres par seconde. Les gens disent vouloir des enregistreurs dans le poste de pilotage. Il y en a déjà. La FDA est là. Elle peut tout vous dire. Je ne sais pas pourquoi ce n'est pas obligatoire.

M. Peter Braid: De quelle façon utilise-t-on actuellement les données de vol enregistrées? Et quelles modifications précises voudriez-vous que l'on apporte?

Capt Ed Bunoza: Il y a un accord commun entre le transporteur et l'association. Nous fournissons deux gardiens, et les pilotes examinent ces données chaque jour. S'ils voient quelque chose qu'ils n'aiment pas, comme Ed qui vole vers Hong Kong et dont l'approche est vraiment trop rapide, en violation des PNE, ils m'appelleront et me demanderont ce qui est arrivé hier soir. Je peux leur dire de me laisser tranquille, mais ce n'est pas ce que je veux faire. Je veux pouvoir leur dire que le contrôleur m'a fait atterrir très rapidement. Des pluies de mousson s'approchaient, et nous devions atterrir. Ils examineront les données et me diront que j'aurais tout de même dû suivre les règles. Ils recommanderont peut-être un plan d'action, et ils me diront que j'ai eu du jugement et me souhaiteront bonne journée. C'est ainsi que les choses fonctionnent.

Capt Craig Blandford: Puis-je ajouter quelque chose rapidement...

M. Peter Braid: Qu'est-ce qui ne va pas?

Capt Ed Bunoza: Rien. C'est un excellent système. Il fonctionne très bien, mais le problème, c'est que tous ne l'ont pas. Il n'est pas obligatoire. Je crois que Transports Canada a réalisé une évaluation du risque l'année dernière et a conclu que nous n'en avions pas besoin.

Capt Craig Blandford: Et il n'y a rien pour empêcher l'employeur de l'utiliser à d'autres fins, sauf si nous avons un bon accord, comme celui que nous avons avec notre employeur et dont Ed vient de parler. Sinon, l'information peut être utilisée à n'importe quelle fin.

Capt Ed Bunoza: Comme vous leur disiez [*Note de la rédaction: inaudible*]... poste de pilotage, vous pouvez lire tout ce que vous voulez là-dessus.

M. Peter Braid: Merci pour ces précisions.

Le président: Monsieur Adamus, voulez-vous ajouter quelque chose, vous aussi?

Capt Dan Adamus: Cela fonctionne pour l'Association des pilotes d'Air Canada parce qu'elle a conclu un accord avec son exploitant. Elle a l'accord, mais il n'est pas prévu dans la réglementation. Il s'agit simplement d'un autre exemple de surveillance des données de vol. J'ai entendu dire qu'un avion peut atterrir quelque part, et les responsables de l'entretien viennent voir le pilote pour lui dire qu'ils doivent changer une pompe à carburant, et ce dernier demandera: « Quelle pompe à carburant? » Les responsables ont vu deux ou trois heures avant qu'elle commençait à moins bien fonctionner, alors ils le savaient d'avance. C'est un bon outil.

Le président: Juste avant de passer à M. Sullivan, monsieur Blandford, vous avez formulé deux ou trois commentaires. J'ai besoin de précisions afin de comprendre. Vous semblez avoir parlé de la protection des dénonciateurs contre une réprimande de l'employeur. Selon moi, lorsqu'une erreur est déclarée ou quoi que ce soit — et je crois qu'il faut déclarer les erreurs —, vous voulez une protection contre toute réprimande, à moins que je n'aie pas bien compris. Si quelqu'un fait une erreur — et je ne vais pas m'avancer sur la pénalité ou la punition qu'il faut appliquer —, ne devrait-il pas y avoir un genre de processus en place afin d'y donner suite d'une façon ou d'une autre?

Capt Craig Blandford: Absolument. Il ne faut vraiment pas invoquer la sécurité des vols si un geste délibéré, intentionnel, criminel ou négligent a été posé. Jamais. Dans la Force aérienne, il y avait un volet lié à la sécurité des vols, et la personne responsable de la sécurité des vols qui procédait à l'inspection appelait le commandant d'escadre et lui disait qu'il devait entreprendre une enquête parallèle. C'est tout ce qu'elle disait, parce qu'elle avait cerné un cas de négligence criminelle ou une situation préjudiciable. Cette situation ne peut absolument pas se produire. Ce dont nous parlons au quotidien, c'est que le rapport normal sur la sécurité des vols lié à une situation pouvant être préjudiciable ne peut pas être exigé par les avocats ou produit en cour à d'autres fins que pour la sécurité. Sinon, les rapports ne seront plus honnêtes ni complets.

Et pour ce que vous avez dit, monsieur, absolument, nous ne le tolérons pas du tout. Nous pourrions probablement vous donner des exemples de gestion des données de vol où des gardiens ont procédé à un examen et souligné quelque chose qui a eu des répercussions qui n'étaient pas liées à la sécurité.

Capt Ed Bunoza: Nous nous méprenons un peu sur la question de la confidentialité et tout le reste. Les signalements sont confidentiels. Seules les personnes appropriées les consultent.

Notre préoccupation, c'est que, il y a plusieurs années, les intervenants obtenaient des ordonnances d'un tribunal. J'ai rédigé une copie de ce rapport. En tant que pilote de ligne, je regarde ce qui se passe et je dois dire que je ne vais pas vous donner un rapport complet et solide, parce que l'information pourrait se retrouver sur la première page d'un journal national. Alors, actuellement, les pilotes s'en tiennent au strict minimum: « Décollage, défektivité hydraulique, atterrissage ». Vous n'obtenez plus de détails sur ce qui s'est passé.

•(1000)

Le président: Ne le prenez pas mal, mais selon moi, c'est très irresponsable de dire: « Eh bien, si je n'obtiens pas ce que je veux en ce qui concerne le signalement, alors je ne dirai rien ». Cette attitude me dérange en tant que passager et en tant que quelqu'un qui voyage assez souvent en avion. Je n'aime pas cette attitude.

Selon moi, cet accord sur la protection de cette information, c'est à votre syndicat ou à votre organisation d'en parler avec votre employeur. Je ne vois pas pourquoi Transports Canada devrait s'en mêler.

Capt Ed Bunoza: Notre employeur s'est vraiment battu contre la publication de ces rapports. Il savait les problèmes que cela occasionnerait.

Dans un SGS parfait, le rapport sert à... Si les responsables de la SST d'une ville se présentent et disent qu'ils sont préoccupés par, disons, un atterrissage brutal quelque part, nous voulons examiner la situation. La composante de SST et la composante des pilotes de ce groupe devraient pouvoir examiner le rapport et dire, oui, ce sont les renseignements détaillés dont vous avez besoin. Mais le rapport que j'ai écrit ne devrait jamais être communiqué.

Capt Dan Adamus: Monsieur le président, si je peux me permettre, l'une des premières choses qui se produisent lorsqu'un rapport d'un SGS est déposé, c'est que le destinataire l'examine et, s'il croit que la situation échappe à la portée du programme — il pourrait s'agir d'un comportement volontaire —, il dira immédiatement: « Il faut présenter ce rapport d'une autre façon. La situation ne relève pas du programme ». C'est l'une des premières choses qui se produisent.

Le président: Qui vous le dit? Est-ce Transports ou...

Capt Dan Adamus: Non, c'est l'exploitant, ou quiconque joue le rôle de gardien du SGS.

Vous avez mentionné le fait que les syndicats des pilotes doivent parler aux exploitants. Il y a beaucoup de pilotes au pays qui ne sont pas syndiqués et ils n'ont aucun processus officiel leur permettant de parler à leur employeur.

Le président: C'est un bon point.

Une dernière chose, monsieur Blandford, je crois que vous avez mentionné une amende de 3 500 \$ pour avoir atterri trop loin sur la piste d'atterrissage. C'est une amende de Transports Canada ou de votre employeur?

Capt Craig Blandford: Non. J'utilisais cette situation à titre d'exemple de la façon dont une autre administration dans le monde qui ne prévoit aucune protection dans le cadre de son système de gestion des données de vol ni dans le cadre des analyses des données de vol. Les responsables peuvent examiner les relevés informatiques à la fin de la journée puis dire: « Oh, vous avez atterri trop loin sur la piste, alors nous vous imposons une amende ».

Alors il n'y a pas de protection. Ils n'utilisent pas le vol...

Le président: Est-ce que ça se produit vraiment?

Capt Craig Blandford: Non, pas ici, monsieur. Mais je dis que nous voulons des protections... Que se passe-t-il si quelqu'un veut faire ce genre de choses?

Le président: Je comprends. Je voulais seulement obtenir des précisions.

Monsieur Sullivan, vous avez cinq minutes.

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

J'apprécie cette discussion plus serrée à propos du véritable enjeu. Nous avons accueilli des témoins du secteur des chemins de fer qui éprouvent des problèmes semblables. Le Bureau de la sécurité des transports recommande depuis huit ou neuf ans d'installer des enregistreurs audio-vidéo à bord. Les compagnies de chemin de fer ont dit: « Nous allons les installer demain si vous nous laissez les utiliser à des fins disciplinaires ».

De toute évidence, vous ne le faites pas dans l'industrie aérienne, et vous ne l'avez jamais fait. Cependant, ces dispositifs sont là, ils sont utiles et on les utilise en cas d'incident. C'est toujours la même vieille querelle.

Mais, dans votre cas, si j'ai bien compris, les projets de loi C-6 et C-7 auraient réglé le problème. Cela remonte à il y a huit ans. Alors, qu'est-ce qui vous retient? Quelqu'un vous en a-t-il parlé? Non? S'agit-il d'une question qui trotte dans la tête du gouvernement actuel?

En ce qui concerne le SGS lui-même, l'autre chose dont nous avons entendu parler dans le cadre de nos discussions avec le secteur des chemins de fer, en particulier, c'est que les SGS contiennent des renseignements confidentiels et exclusifs sur le plan de la concurrence.

Pour quelle raison un SGS ne pourrait-il pas être communiqué publiquement afin qu'on puisse savoir exactement de quoi il est question et peut-être participer à son amélioration?

M. John McKenna: Ce n'est pas tant le système. Le système, c'est la façon dont l'entreprise vaque à ses tâches quotidiennes, la façon dont elle fonctionne. Parfois, une entreprise déclare d'elle-même des incidents, ou on prépare des rapports à la suite d'inspections de validation du rendement ou je ne sais quoi d'autre.

Cette information, lorsqu'elle est communiquée au gouvernement, n'est plus protégée. Nous avons de nombreux membres qui luttent, par exemple, contre l'accès par une tierce partie aux renseignements de nature délicate sur le plan commercial qui figurent dans ces rapports, afin que les renseignements ne soient pas divulgués par l'entreprise.

Si je possède une entreprise et que je vous fournis une information, dans les six mois ou après une certaine période, je peux obtenir une demande d'accès à l'information en question, et je ne peux pas savoir qui a présenté la demande. Une bonne partie de ces renseignements doivent être protégés, et la législation actuelle ne le permet pas.

•(1005)

M. Mike Sullivan: Tout à fait. Pour parler d'Air Canada en particulier, vous bénéficiez d'une bonne et solide relation syndicale avec Air Canada. Vous avez donc réussi à protéger l'intégrité du SGS contre les regards indiscrets de l'extérieur — en partie, en tout cas — et fait en sorte que l'information n'a pas été utilisée à des fins disciplinaires.

Je crois que ce qu'une partie des membres du comité trouve problématique concerne la nature humaine. Si vous êtes puni pour tel ou tel geste, vous n'en parlez pas. On ne peut pas agir ainsi lorsqu'il est question de sécurité. C'est tout à fait exact.

Capt Craig Blandford: Vous avez frappé dans le mille, monsieur. C'est exactement cela.

Nous n'essayons pas d'empêcher quoi que ce soit d'être divulgué publiquement. Nous voulons accroître la sécurité. Et quelle est la meilleure façon d'accroître la sécurité? C'est d'avoir une culture axée sur la sécurité. Il faut produire des rapports ouverts et avoir un bon système qui permet de cerner les problèmes de sécurité. Il faut ensuite un mécanisme pour régler les problèmes. Et quand les intervenants et l'exploitant ne s'entendent pas, un organisme de réglementation devrait nous fournir un mécanisme pour résoudre ces problèmes. Je ne peux pas l'expliquer plus simplement.

M. Mike Sullivan: Je ne sais pas si vous l'avez entendu, mais, la semaine dernière, un représentant de Transports Canada a témoigné et a indiqué qu'il prévoyait plus d'accidents aériens au cours des prochaines années. Le taux d'accidents ciblé par 100 000 heures de vol passe de 6,3 en 2010-2011 à 6,7 en 2014-2015, soit environ de 40 à 50 accidents de plus dans le ciel ou au sol, au Canada, au cours des trois ou quatre prochaines années.

Ça me semble être la preuve de l'échec d'un système ou d'un autre, qu'il s'agisse du SGS ou de Transports Canada. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

Capt Craig Blandford: J'ai été surpris lorsque j'ai lu le taux. Je vous le dis en toute franchise, c'est ce que je dois faire ici, je crois...

M. Mike Sullivan: Absolument.

Capt Craig Blandford: J'étais très surpris. C'est incroyable. Je n'arrive pas à le croire. Je ne suis pas sûr de connaître la source de l'information. J'adorerais pouvoir approfondir cette question, parce que les choses semblent s'améliorer et le contexte semble plus sécuritaire dans le milieu aérien. Les avions sont plus sécuritaires. Ils sont plus solides. Les systèmes de surveillance sont meilleurs. Les pilotes sont bien formés. Nous avons de bons systèmes, et j'ai été très surpris de cette déclaration. Je ne sais pas ce que Dan en pense.

Capt Dan Adamus: Je ne sais pas moi non plus d'où viennent ces chiffres, mais s'ils sont valides, alors nous devrions faire encore plus la promotion du SGS, afin que nous puissions cerner les domaines où il faut régler des problèmes et agir de façon proactive.

Le président: Je suis désolé, monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan: Je sais d'où vient l'information.

Le président: D'accord. Je le permets.

M. Mike Sullivan: L'information est tirée du Rapport sur les plans et les priorités de 2014-2015 de Transports Canada. C'est tiré d'un site Web. L'information vient donc directement de Transports Canada.

Le président: Merci.

Madame Young, vous avez cinq minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Merci beaucoup d'être là, messieurs.

J'ai d'autres questions, mais, sur ce sujet, je crois me rappeler qu'ils l'ont dit. Diriez-vous qu'il y a beaucoup plus de vols au Canada qu'il y en avait il y a des années?

Capt Dan Adamus: Oui.

Mme Wai Young: Alors il y a une marge d'erreur, et par conséquent une marge d'erreur touchant les accidents et les incidents

de sécurité. Croyez-vous que c'est peut-être en partie pour cette raison que le taux augmente?

Capt Dan Adamus: Je ne suis pas statisticien, mais bien sûr.

M. John McKenna: Je dirais qu'il y a plus de vols, mais les résultats en matière de sécurité s'améliorent aussi. Ce serait utile de savoir dans quels segments de l'industrie aérienne ils ont obtenu ces chiffres, plutôt que de simplement lancer un chiffre en l'air.

Mme Wai Young: Oui, absolument. Le président a dit que nous allions faire un suivi, parce que je suis convaincue que le comité s'intéresse à cette question. Je prends l'avion chaque semaine parce que je suis de Vancouver, alors, bien sûr, la sécurité aérienne est très importante pour moi.

Je suis tout particulièrement intéressée par ces accords dont vous venez de parler. Nous comprenons — et vous avez été très clair là-dessus — que vous ne voulez pas que cette information soit rendue publique parce que cela mine votre capacité de mettre en place une culture axée sur la sécurité. Je comprends.

Cela dit, quels éléments de ces accords pourraient ou devraient peut-être être intégrés dans des règlements du gouvernement afin que nous puissions effectuer un suivi de ces choses et peut-être même les enchâsser dans un règlement pour veiller à établir un meilleur SGS? Avez-vous des réflexions ou des idées à ce sujet?

● (1010)

Capt Dan Adamus: Il ne fait aucun doute que, dans une loi du Parlement, nous aimerions bien nous assurer que ces rapports resteront confidentiels, parce que, de cette façon, nous pourrions en obtenir. Vous savez, sinon, les gens ne vont pas déclarer volontairement quoi que ce soit, même s'il y a seulement un risque minime qu'on puisse utiliser l'information fournie contre eux d'une façon ou d'une autre.

Mme Wai Young: Non. Nous vous avons entendu à ce sujet. Nous comprenons. Nous comprenons toute la question de la culture axée sur la sécurité et du besoin de permettre le signalement volontaire et non punitif, comme vous l'avez dit.

Ma question est la suivante: évidemment, vous avez tous dit que l'accord conclu par Air Canada et les pilotes, etc., est extrêmement important. Vous obtenez beaucoup de données de cette façon. D'un autre côté, nous n'aimons vraiment pas le fait que l'information n'est pas ouvertement publique. Le grand public est pris avec un tabouret à trois pattes et n'a pas accès à cette information très importante, comme vous l'avez dit.

C'est pourquoi je vous demande quelles parties ou quels éléments pourraient être rendus publics ou devraient l'être? Et que pourrait-on ajouter au SGS pour s'assurer qu'il est de plus en plus sécuritaire?

Capt Ed Bunoza: Il y a 30 ans, nous n'avions pas un système comme celui-ci. Puis, quelqu'un est arrivé et a dit: « Pourquoi ne créons-nous pas un système permettant aux pilotes et aux représentants des transporteurs aériens de présenter ouvertement des rapports sans qu'on puisse les utiliser contre eux? » Et maintenant, j'entends des gens qui veulent changer le système. Ils veulent que tout le monde puisse savoir ce qui se passe. Vous allez à l'encontre du but recherché, qui était la confidentialité et le fait que l'information n'était pas divulguée.

Le transporteur aérien obtiendra ces rapports, qu'on appelle des rapports sur la sécurité aérienne. Lorsque les inspecteurs arrivent et qu'ils réalisent leurs inspections de validation du rendement, les IVR, ils peuvent examiner de quelle façon le transporteur a géré ces rapports.

Je reçois les rapports sur la sécurité aérienne chaque jour, alors je suis une des pattes du tabouret dont vous avez parlé. Si je n'aime pas de quelle façon le transporteur a géré ces rapports, je le rencontre avec les statistiques et je lui demande ce qu'il en fait. Il y a d'autres mécanismes que nous pouvons utiliser pour aller plus loin.

Lorsque Transports Canada procède à une vérification d'Air Canada ou peu importe ce qu'il fait, il a accès à ces rapports et il nous demande ce que nous faisons avec eux. « Eh bien, nous avons examiné le rapport et nous avons atténué le risque ». On utilise le HFACS pour les classer. On met donc un niveau de — je ne devrais pas parler de blâme —, mais ils disent: « Eh bien, le problème, ce n'est peut-être pas le pilote. Peut-être que c'est plus haut dans la hiérarchie ».

Alors le système se gère lui-même. Qu'allez-vous tirer du fait que j'ai écrit dans mon rapport que quand j'ai décollé, il y a eu une défektivité hydraulique et j'ai dû atterrir. Pourquoi voulez-vous le savoir?

Mme Wai Young: Ne diriez-vous pas que cela fait partie du SGS? N'est-ce pas justement pourquoi nous sommes ici?

Capt Ed Bunoza: Mais qu'allez-vous faire avec cette information?

Mme Wai Young: Nous sommes ici pour évaluer si le système pourrait être plus sécuritaire. Vous me dites qu'il y a des accords privés entre la société et les pilotes et que vous vous surveillez vous-mêmes, que vous vous autorégulez et que vous réglez les problèmes.

Capt Ed Bunoza: [Note de la rédaction: inaudible]

Mme Wai Young: Nous nous demandons si le gouvernement a un rôle à jouer en ce qui concerne le contrôle ou la surveillance de ce système. C'est un peu bizarre que cette situation ait cours. Ce système devrait faire partie du SGS, peut-être que c'est déjà le cas. Mais vous dites qu'il ne devrait pas en faire partie?

Capt Dan Adamus: Je vais vous donner un exemple de situation où le SGS fonctionne.

Un pilote est en vol, et on l'autorise à monter du niveau de vol 340 au niveau de vol 350. Il répond « 360 », et il monte au niveau de vol 360. Tout de suite après, il se rend compte qu'il est à la mauvaise altitude. Que doit-il faire à ce moment-là?

Avant, il n'aurait jamais parlé, parce qu'il aurait reçu une amende de Transports Canada. Il aurait été puni pour cette erreur. Par conséquent, il rédige un rapport du SGS et indique: « Je pensais avoir répondu 350. Le contrôleur n'a rien dit, alors j'ai cru que c'était la bonne chose à faire. »

L'entreprise obtient son rapport. Sur une période d'un mois, elle obtient quatre ou cinq rapports qui portent sur la même chose, alors elle se dit que quelque chose ne va pas.

On a finalement compris, dans ce cas précis — je crois que c'était dans le Nord du Manitoba —, que le répéteur pour le système de communication air-sol était mal positionné. Ce n'était pas clair. Ils avaient toujours de la difficulté à s'entendre. On a installé une nouvelle tour, et, maintenant, la communication est beaucoup plus claire. Ces problèmes ne surviennent plus.

Après coup, j'imagine que nous pourrions anonymiser tous ces renseignements et dire qu'il y avait un mauvais transmetteur quelque part, mais que le problème est maintenant réglé et que le système fonctionne. Mais je ne crois pas que ce soit utile — disons que j'avais été le pilote — que les médias découvrent que je suis monté à une mauvaise altitude. Pourquoi devraient-ils le savoir?

Mme Wai Young: C'est bon pour le public de savoir que le problème est réglé.

Capt Dan Adamus: Tant qu'on anonymise l'information et qu'on ne peut pas cerner un transporteur aérien précis, alors vous pourriez très bien l'envisager.

Mme Wai Young: Pouvez-vous alors cerner des éléments connexes que nous pourrions utiliser pour accroître la sécurité?

•(1015)

Le président: Votre temps est écoulé, madame Young.

Mme Wai Young: Désolée. Merci.

Le président: Si vous voulez répondre très rapidement, vous pouvez le faire.

Capt Ed Bunoza: Encore une fois, par rapport à ce scénario, si j'ai entré la mauvaise altitude et que je monte au niveau de vol 360, vous allez le savoir. Vous allez le savoir en lisant le rapport quotidien du SCREAQ. Le système gère ces situations. C'est à ce moment-là que vous allez en entendre parler. Les rapports sur la sécurité aérienne ne sont qu'un autre filet de sécurité supplémentaire. Il y a donc plusieurs filets, et les rapports sur la sécurité est l'un d'eux.

Le président: Merci.

Monsieur Toet, allez-y, vous avez cinq minutes.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins. C'est très intéressant.

Je veux aborder rapidement un sujet dont nous avons beaucoup parlé, mais je ne veux pas m'éterniser là-dessus.

En ce qui concerne le rapport sur la sécurité, je comprends à 100 % que vous dites qu'il ne faut pas utiliser ces rapports pour imposer des mesures disciplinaires. Je vous suis, et je vous comprends.

Cependant, de quelle façon peut-on concrètement séparer cette situation d'une situation où un pilote — je pose la question puisqu'il y a des pilotes autour de la table — affiche à répétition un certain comportement dangereux qui ne constitue pas une gestion sécuritaire de son aéronef?

Si le transporteur aérien ne peut pas utiliser ces données, de quelle façon peut-on gérer la situation de cette personne? Avez-vous une solution ou une réponse à ce dilemme précis? Si on ne peut pas examiner les données et dire qu'il y a là un réel danger ou une situation non sécuritaire, alors comment peut-on régler le problème?

Capt Dan Adamus: C'est en place actuellement. Lorsque le rapport est déposé, la personne qui le reçoit et qui l'examine peut déterminer que le rapport ne relève pas de sa compétence et qu'il faut gérer la situation différemment.

Capt Craig Blandford: Il y a toujours deux pilotes. Ils entrent dans le simulateur tous les huit mois. Il y a plein de systèmes de surveillance et de rétroaction en plus du système de sécurité lorsqu'il est question d'un pilote en particulier.

Nous nous intéressons principalement aux tendances à l'échelle des pilotes.

M. Lawrence Toet: Je sais, je vois ce que vous voulez dire. Je comprends ce dont vous parlez, des tendances parmi les pilotes.

Mais si le système permettait de cerner une tendance chez un pilote précis?

Je comprends votre point de vue et le fait que vous ne voulez pas que cette information soit utilisée devant un tribunal. Vous voulez un bon rapport alors vous ne voulez pas que les pilotes délayent leurs propos et ne disent quasiment plus rien. Mais il doit y avoir un système parallèle — et un système parallèle assez robuste —, et j'aimerais bien savoir de quelle façon, selon vous — et vous pourriez peut-être même présenter un document au comité plutôt que d'en parler maintenant — on pourrait mettre en place un bon système qui s'intéresserait aux pilotes individuels, parce qu'il s'agit de deux mécanismes dont il faut bénéficier.

Je ne veux simplement pas que quelqu'un puisse se cacher derrière les RSA. C'est ce qui me préoccupe, le fait que quelqu'un pourrait dire: « Vous ne pouvez pas me toucher, parce que le cadre de RSA me protège ».

Capt Dan Adamus: Ce n'est pas ce que nous voulons nous non plus. Nous sommes absolument contre.

Comme je l'ai dit, il y a des freins et contrepoids. Les pilotes sont des personnes très fières, et si un pilote vole avec vous et que vous estimez que son rendement est déficient, il y a des programmes en place et un système qui vous permet d'en parler. Nous voulons nous débarrasser de ces personnes. Leur présence n'est bénéfique pour personne.

Capt Craig Blandford: Nous avons des gardiens, des personnes honnêtes qui examinent les rapports et qui peuvent déterminer qu'ils doivent parler à quelqu'un d'une situation, sans donner de renseignement précis, afin qu'on se penche sur une situation problématique. J'ai donné l'exemple de la Force aérienne. Il y a là un devoir, une obligation aussi. Cela fait partie de notre fibre éthique.

Capt Ed Bunoza: J'aimerais ajouter quelque chose. On ne peut pas se cacher derrière un rapport sur la sécurité arienne. Je peux connaître un atterrissage brutal à Hong Kong et présenter un rapport sur la sécurité aérienne à cet effet. Du côté de la gestion de la flotte et des opérations, le transporteur aérien aussi obtient l'information, et il va se pencher sur la situation et me téléphoner. Il examinera mon dossier et mes antécédents. Alors on ne peut pas se cacher derrière ces rapports.

Si je peux ajouter rapidement quelque chose, madame Young, j'ai réfléchi à votre question au sujet des RSA et de toute cette situation. Les Américains ont un excellent système, le système ASAP. Le pilote présente son RSA. Le transporteur traite le rapport puis l'anonymise avant de le consigner dans une base de données nationale.

Je suis content que vous ayez posé la question.

M. Lawrence Toet: J'aimerais passer rapidement à un sujet très différent.

Capitaine Blandford, dans vos exemples de non-conformité, vous avez:

L'OACI exige que ce soit l'autorité réglementaire du pays qui fixe les règles de sécurité;

et

Transports Canada accepte que ce soient les transporteurs qui décident de leurs propres niveaux de sécurité.

Dites-vous vraiment qu'un transporteur aérien peut déterminer lui-même le niveau de sécurité qui est acceptable, et ce, sans aucune surveillance, sans personne qui ne lui dise: « Attends une minute, ce n'est pas acceptable »? Transports Canada aurait simplement dit: « Eh bien, nous n'avons rien à redire à ce que vous jugez acceptable? »

Capt Craig Blandford: Je n'irais pas aussi loin — et je sais, monsieur, que vous ne le dites pas à la légère —. Je sais que nous prenons tous la situation au sérieux.

Je dis simplement que l'OACI prévoit que l'État doit établir des normes précises en matière de sécurité ou des lignes directrices à respecter. Tout ce que je dis, c'est que, ici, on laisse le transporteur s'en occuper, mais nous n'y voyons aucun problème.

M. Lawrence Toet: Transports Canada n'examinerait-il pas les niveaux que vous jugez acceptables pour déterminer si ceux-ci respectent les paramètres qu'il juge acceptable?

Capt Craig Blandford: Je crois que oui, il le ferait. Il n'y a aucun doute là-dessus.

M. Lawrence Toet: Je crois qu'il est très important, pour le compte rendu, de dire que ce n'est pas seulement au transporteur de déterminer les niveaux de sécurité qu'il juge approprié, et que, même s'il y a un autre intervenant là-haut, c'est acceptable pour lui.

• (1020)

Capt Craig Blandford: Je n'essaie aucunement de laisser sous-entendre que nous n'avons pas une bonne relation avec Transports Canada ni qu'il ne fait pas ce que j'estime être son travail chaque jour.

Cependant, j'essaie de souligner que nous pourrions apporter certaines améliorations au SGS, et que l'organisme de réglementation chargé de la surveillance peut en faire plus conformément aux normes de l'OACI pour nous aider à améliorer la situation. Nous avons une bonne relation, et elle est efficace.

M. Lawrence Toet: En fait, j'ai une dernière question, si je peux y arriver.

Nous reviendrons à vous, capitaine Adamus, s'il reste du temps.

J'aimerais que vous me répondiez rapidement par oui ou non. Vous avez tous parlé des systèmes de gestion de la sécurité dans vos déclarations préliminaires. Le cadre de sécurité aérienne s'est-il amélioré au Canada grâce à la mise en place des SGS?

Capt Dan Adamus: Oui, absolument.

Capt Craig Blandford: Oui.

M. Lawrence Toet: Bien, merci. Je vois que M. McKenna hoche la tête lui aussi, alors merci.

Capt Dan Adamus: Puis-je revenir à votre...?

M. Lawrence Toet: Absolument.

Capt Dan Adamus: Transports Canada établit la réglementation, et tout le monde doit respecter ce niveau de sécurité. C'est absolument nécessaire.

Mais on ne peut pas prévoir un règlement pour gérer toutes les situations, et ce sont les scénarios « moyens » que le SGS permet de découvrir. On peut ainsi cerner les problèmes, les situations où les choses ne se passent pas tout à fait comme on veut. On ne veut pas que les gens disent: « Eh bien, sur papier, nous sommes conformes ». Si on cerne des risques — et c'est ce que le SGS permet de faire —, alors on peut les atténuer à l'avenir.

Le président: Votre temps est écoulé.

La réunion tire à sa fin. Il nous reste du temps pour des tours de quatre minutes.

Monsieur Mai.

M. Hoang Mai: Ma question est pour le représentant de l'ALPA. Vous représentez 51 000 pilotes professionnels et 32 transporteurs aériens. Mais vous représentez aussi First Air. Pouvez-vous nous parler de l'écrasement du vol 6560? J'aimerais savoir ce qui s'est produit sur le terrain en ce qui concerne les rapports. Nous savons que le BST a produit un rapport. Il s'est penché sur la situation et a constaté qu'il y avait des problèmes liés au SGS. Essentiellement, l'avion s'est écrasé en raison du manque de rapports.

Pouvez-vous nous en parler?

Capt Dan Adamus: Je ne connais pas les détails du dossier. Je sais qu'il a relevé certains aspects. Certains étaient liés à l'équipement, et au manque d'équipement sur l'aéronef également, et il y a eu certaines recommandations. C'est malheureux qu'il faille un accident pour obtenir certaines recommandations de changements, parce que, selon nous, avec les systèmes de gestion de la sécurité, nous essayons de recenser ces dangers avant qu'un accident ne survienne de sorte que nous puissions apporter des changements afin qu'ils ne se reproduisent pas.

Malheureusement, je ne connais pas les détails du rapport.

M. Hoang Mai: D'accord.

Aussi, il y a eu certains problèmes liés à l'entretien. Par exemple, en ce qui a trait à Aveos, à Montréal, nous savons que tout a été transféré ailleurs, et nous sommes au courant de certains problèmes liés à la location d'avions avec équipage. Pouvez-vous parler de l'impact de ces problèmes sur les SGS?

Essentiellement, l'entretien est effectué ailleurs, tout comme les rapports, donc sont-ils conformes au système de gestion de la sécurité, ici? Quelle est la façon de faire?

Monsieur Adamus et monsieur Bunoza.

Capt Ed Bunoza: Notre association, notre MEC, m'a demandé de produire un rapport, il y a environ un an et demi, lorsque Aveos était transféré et tout. Nous avons examiné les travaux d'entretien, de réparation et de révision. Les employés assuraient l'entretien pour notre transporteur, et leurs modes de fonctionnement étaient tous de classe mondiale, puisqu'ils utilisaient les techniques de Lufthansa. L'entreprise qui effectue le travail aux États-Unis a pour clients le MDN, UPS, FedEx. Il ne s'agit pas d'exploitants de deuxième ordre, donc, à cet égard, non, les travaux d'entretien, de réparation et de révision sont irréprochables.

Capt Dan Adamus: Selon ce que je sais de nos neuf exploitants, ils effectuent la majeure partie du travail à l'interne, ou au Canada.

M. Hoang Mai: J'ai une autre question pour l'ALPA, encore.

Nous avons entendu dire qu'il y avait certains problèmes liés aux inspections sans préavis. Pouvez-vous nous dire si vos membres ont fait l'objet d'une inspection sans préavis au cours des dernières années?

Capt Dan Adamus: Si vous parlez plus précisément des pilotes, habituellement, si nous sommes dans un simulateur, nous avons un préavis de 24 heures, simplement pour dire que quelqu'un vous accompagnera. S'il s'agit d'une vérification de compétence en route, l'inspecteur se présente à la porte, c'est donc totalement inattendu.

•(1025)

M. Hoang Mai: D'accord.

Pour ma dernière question, on a dit qu'il y avait un problème lié à la fatigue, et nous avons également constaté le même problème sur les chemins de fer. Un des problèmes auxquels nous sommes confrontés, actuellement, c'est qu'aucune mesure n'a été prise.

Pouvez-vous nous en dire davantage là-dessus? Pour nous, la fatigue est vraiment un problème de sécurité.

Capt Craig Blandford: Oui, nous avons suivi le processus de Transports Canada, qui consiste à réunir tous les intervenants dans une salle pendant plusieurs années, à parler de ce qui doit être fait, à examiner la science de la fatigue. C'est très important, la science de la fatigue. Tous les intervenants se sont réunis, ont produit un rapport, ont formulé une recommandation. Ils ont recommandé des changements aux temps de vol et de service en vol au pays, parce que nos temps de service en vol sont largement révolus. Ce rapport a été déposé en novembre 2012, et il suit le processus de Transports Canada, c'est-à-dire qu'il fait l'objet d'une évaluation et qu'on essaie de créer des règlements. Dix-huit mois se sont écoulés, et, bien sûr, nous nous attendons à devoir patienter probablement une ou deux autres années... Le ministère pourrait créer des règlements et devoir les soumettre au ministère de la Justice. Ce processus prendra beaucoup de temps.

Nous savons tous que l'écrasement de Colgan Air, aux États-Unis, a fait en sorte que ce processus s'est grandement accéléré. Nous ne voulons pas que ce genre de choses se produise dans notre pays, et je ne veux pas faire du mélodrame. Je n'utilise pas la sécurité de cette façon, mais les temps de vol et de service en vol doivent être [*Note de la rédaction: inaudible*]. C'est le problème le plus important auquel nous faisons face, actuellement.

Le président: Merci.

Monsieur McGuinty, vous avez quatre minutes.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Messieurs, savez-vous que, dans les comptes publics de 2011-2012 à 2012-2013, Transports Canada a effectué des compressions de 11 % dans ses dépenses liées à la sécurité aérienne?

Capt Craig Blandford: Je ne le savais pas.

M. David McGuinty: Vous ne faites pas le suivi de ces chiffres.

Capt Dan Adamus: Je sais qu'il y a eu des compressions dans le budget. Oui, je le sais.

M. David McGuinty: Monsieur McKenna, vos entreprises le savent-elles?

M. John McKenna: Oui, nous suivons le dossier. Transports Canada nous assure que ces compressions n'étaient pas liées à la sécurité.

M. David McGuinty: Même si elles figurent sous la rubrique de la sécurité de l'aviation, elles ne sont pas liées à la sécurité. Est-ce exact? Je ne veux pas vous mettre sur la sellette.

M. John McKenna: Eh bien, c'est sa réponse.

M. David McGuinty: J'en suis sûr.

Monsieur Adamus et monsieur Blandford — capitaines tous les deux, pardonnez-moi —, connaissez-vous l'Association des pilotes fédéraux du Canada?

Capt Dan Adamus: Nous la connaissons.

Capt Craig Blandford: Oui.

M. David McGuinty: Est-ce une organisation crédible?

Capt Dan Adamus: Elle représente les inspecteurs de Transports Canada.

M. David McGuinty: Est-elle crédible?

Capt Dan Adamus: Je n'en sais pas beaucoup à son sujet; je suis sûr qu'elle l'est.

Capt Craig Blandford: Je ne sais rien à propos de sa structure et de sa gouvernance. Je ne sais pas quels sont ses mandats. Je sais qu'il s'agit du syndicat qui représente les pilotes.

M. David McGuinty: Exact.

Et on apprend dans le cadre du témoignage de M. Daniel Slunder, qui est le chef de cette association, qu'elle représente 382 pilotes brevetés qui travaillent à titre d'inspecteurs à Transports Canada et au Bureau de la sécurité des transports. Elle représente également 32 pilotes brevetés qui travaillent à Nav Canada. Ce sont des gens très qualifiés, n'est-ce pas?

Capt Dan Adamus: Ils connaissent certainement Transports Canada, oui.

Capt Craig Blandford: Tout à fait. Certains d'entre eux sont mes pairs, des gens avec qui j'ai étudié, des gens avec qui j'ai volé dans la Force aérienne. Tout à fait.

M. David McGuinty: Je veux examiner une partie du témoignage qu'il nous a présenté, ici, et je veux entendre vos commentaires. Avez-vous lu son témoignage?

Capt Craig Blandford: Oui.

M. David McGuinty: Excellent.

Alors, que dites-vous aux Canadiens lorsqu'il affirme que nous avons 50 inspecteurs de moins aujourd'hui que la dernière fois où M. Slunder a comparu devant notre comité, en novembre 2009?

Capt Craig Blandford: C'est une chose dont il fait le suivi, je...

M. David McGuinty: Est-ce une situation qui vous préoccupe?

Capt Craig Blandford: Non, ça ne me préoccupe pas.

Est-ce tout ce que vous vouliez m'entendre dire, monsieur?

M. David McGuinty: Oui, c'est tout ce que je veux que vous disiez. Vous n'êtes pas préoccupé par le fait que nous avons 50 inspecteurs de moins qu'en 2009.

Il cite l'examen qu'a fait le vérificateur général du programme de sécurité aérienne de Transports Canada. Il dit:

... le nombre d'inspecteurs et d'ingénieurs nécessaires pour assurer la sécurité est inconnu; il y a considérablement moins d'inspections faites que planifiées; le niveau admissible minimal de surveillance pour assurer la sécurité n'est pas établi et il n'y a pas de justification documentée pour modifier le niveau admissible minimal de surveillance.

Que répondez-vous à ces conclusions?

Capt Craig Blandford: Je dirais que la sécurité s'est améliorée depuis que nous avons mis en oeuvre les SGS et que nous nous sommes éloignés du modèle culturel traditionnel que nous employons relativement aux inspections, à l'application des règlements et aux sanctions. Nous avons amélioré notre sécurité de façon considérable depuis que nous nous sommes éloignés de ce modèle. Et donc, je ne pense pas que...

M. David McGuinty: Donc, le vérificateur général a tort?

Capt Craig Blandford: ... seules les inspections permettront d'améliorer la sécurité. Je vous ai dit, monsieur, que nous avons autant d'expérience que Transports Canada et que nous effectuons beaucoup plus d'inspections de notre propre transporteur qu'il ne le fera jamais. Nous procédons à des inspections tous les jours.

M. David McGuinty: Donc, lorsque M. Slunder affirme que:

... les prévisions optimistes de Transports Canada sont fondées sur des tours de passe-passe. Les inspections, qui étaient requises annuellement, peuvent maintenant se faire aussi rarement qu'une fois tous les cinq ans.

Est-ce vrai?

•(1030)

Capt Dan Adamus: Je n'ai pas parlé à M. Slunder de son témoignage.

M. David McGuinty: Je dispose de quatre minutes, donc, oui, non, plus ou moins.

Capt Dan Adamus: Mais la question m'est destinée. Vous voulez savoir, s'il y a moins d'inspections qui sont effectuées, si cela est attribuable au fait que nous ayons en place des SGS plus robustes? C'est le cas depuis cinq ans. Je dirais oui.

M. David McGuinty: Il dit que Transports Canada:

... annule toute évaluation exhaustive des SGS pour les aéroports et les aérodromes en faveur d'inspections de validation de programme, dont la portée est moins large.

Est-ce vrai?

Capt Dan Adamus: Je ne suis pas au courant de...

M. David McGuinty: Donc, vous n'avez pas lu son témoignage.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur McGuinty.

Capt Craig Blandford: Je ne sais pas si c'est vrai ou non, monsieur. Je ne sais pas si c'est vrai. Je l'ai lu, mais je ne sais pas si c'est vrai ou non.

M. David McGuinty: Je le recommande à vos membres.

Le président: Merci.

Monsieur Watson, vous avez quatre minutes.

Je veux juste rappeler aux membres que M. Watson a présenté un avis de motion dans les délais prescrits. Donc, durant les 10 dernières minutes, nous allons en parler.

Vous avez les quatre dernières minutes.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

Merci encore une fois à nos témoins d'être ici.

Nous avons entendu dire, par opposition au témoignage de l'UCET, que Transports Canada effectue bel et bien des inspections. Il ne s'agit pas seulement de pratiques administratives effectuées dans les bureaux, et nous entendons dire que les inspecteurs de Transports Canada se présentent sans préavis à la porte. Ce sont des points importants à comprendre, aujourd'hui.

J'ai en main le rapport sur les événements et les accidents aéronautiques du Bureau de la sécurité des transports du Canada, il s'agit de son sommaire statistique pour 2013. Ce rapport indique que, en 2011, les vols de l'aviation civile, au Canada, ce qui ne comprenait pas les ultralégers, les planeurs, les montgolfières, etc., représentaient environ 3 966 000 heures de vol. Il y a eu, au cours de la dernière décennie, une importante tendance à la baisse des taux d'accidents, qui sont passés de 7 en 2002 à 5,7 en 2011. En fait, ces statistiques en matière de sécurité sont les meilleures depuis 10 ans, au Canada, et elles s'améliorent.

M. Chalmers, qui a comparu devant le comité à la dernière réunion, a laissé entendre que les améliorations apportées à la conception des avions expliquent en grande partie l'amélioration de la sécurité. Est-ce une évaluation juste? N'est-il pas intéressant de noter que la mise en oeuvre et l'amélioration des systèmes de gestion de la sécurité coïncident très précisément, en fait, avec l'amélioration des données en matière de sécurité?

Capt Craig Blandford: Je dirais que vous avez raison, monsieur. Nous utilisons les outils. Nous employons des méthodes beaucoup plus perfectionnées pour cerner les problèmes et les corriger, aujourd'hui. Pour nous, le système de gestion des données de vol est incroyable. Nous pouvons savoir ce qui se produira si nous n'intervenons pas.

Sans même produire de rapports, nous utilisons la technologie d'aujourd'hui — les systèmes de perfectionnement, d'éducation et de formation — pour cerner les problèmes et y remédier, et les SGS nous ont aidés à ce chapitre.

Est-ce qu'on encore améliorer les choses? Oui, tout à fait.

M. Jeff Watson: Bien sûr, et c'est la tâche du comité.

J'apprécie votre attitude positive à cet égard. Si nous devons nous fier aux représentants de l'UCET, ils se sont opposés au passage aux systèmes de gestion de la sécurité environ un millier de fois, ce qu'ils ont admis devant le comité à la dernière réunion, et c'est dommage.

Monsieur McKenna, je veux vous poser une question. Vous avez élaboré la trousse d'outils et le guide sur les SGS de l'ATAC pour les transporteurs de deuxième niveau, ici — vous parlez d'autres catégories —, afin de les aider à mettre en oeuvre les systèmes de gestion de la sécurité ou une certaine version qui serait adaptable ou acceptable pour leurs catégories en particulier.

Avez-vous obtenu une réponse des représentants de Transports Canada concernant votre trousse d'outils en particulier? Est-ce une chose sur laquelle ils se penchent? Est-ce une chose qu'ils ont peut-être envisagé d'adopter, à titre de norme? Quelle rétroaction recevez-vous de l'organisme de réglementation?

M. John McKenna: Nous collaborons avec eux depuis le début. Depuis l'étape de conception jusqu'à la toute fin, nous avons collaboré. La trousse n'est pas nécessairement connue de tous les inspecteurs sur le terrain. Les représentants de Transports Canada n'iraient jamais jusqu'à la sanctionner ou lui donner leur sceau d'approbation, mais ils nous incitent à la distribuer et à en faire la promotion auprès de nos membres.

M. Jeff Watson: D'accord, merci.

C'est tout ce que j'ai.

Le président: Merci.

Je veux remercier nos témoins. Nous devons nous consacrer aux travaux du comité, que nous devons aborder à huis clos, alors merci, encore une fois, d'être venus ici.

S'il y a des membres des médias, ici, qui veulent poser des questions aux témoins, je vous prie de le faire à l'extérieur. Je dois libérer la salle, parce que nous devons travailler à huis clos.

Invoquez-vous le Règlement, monsieur McGuinty?

M. David McGuinty: Avant de nous réunir à huis clos, monsieur le président, je veux soulever une question de procédure avec vous une question, qui, je pense, est très importante. C'est concernant le procès-verbal de la réunion du mardi 13 mai.

•(1035)

Le président: Le 13 mai. D'accord.

M. David McGuinty: Exact. Il indique clairement que le comité a adopté le rapport du sous-comité indiquant que des représentants de Transports Canada et du Bureau du vérificateur général seraient invités à comparaître le jeudi 12 juin. Vous en souvenez-vous, monsieur le président?

Le président: Je sais qu'ils ont été invités. Je ne me souviens pas des dates, monsieur McGuinty...

M. David McGuinty: Il s'agit du procès-verbal de la réunion du mardi 13 mai.

Le président: D'accord. Que voulez-vous dire?

M. David McGuinty: La première chose pour laquelle je veux invoquer le Règlement, monsieur le président, c'est que je comprends que vous, et non le fonctionnaire non partisan digne de confiance chargé de s'occuper de ces choses pour le comité et pour tous les comités, aviez écrit au Bureau du vérificateur général pour l'inviter...

Le président: Oui, et vous l'aviez demandé, et je vous l'ai accordé.

M. David McGuinty: Dans la lettre que vous lui avez adressée, vous avez dit qu'il s'agissait d'une invitation non officielle à comparaître devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Le président: Oui.

M. David McGuinty: Pouvez-vous m'aider à comprendre, simplement en ce qui a trait au Règlement, monsieur le président, pourquoi vous, et non pas le greffier, inviteriez le vérificateur général?

Le président: Le greffier en aurait été le responsable. Je les avisais. C'est une chose dont je me suis chargé. Si cela vous pose problème, eh bien, j'imagine...

M. David McGuinty: Est-ce une pratique courante, monsieur le président? Je n'ai jamais vu ce genre de chose en près de 10 ans, ici.

Le président: Je ne sais pas pour vous, monsieur McGuinty, mais chaque fois qu'il y a un témoin que je veux ajouter sur une liste, je communique avec lui à l'avance afin de m'assurer qu'il est, à tout le moins, disposé à venir. Dans ce cas-ci, je voulais les voir ici autant que vous.

M. David McGuinty: D'accord. Le deuxième point que je veux aborder, alors, c'est que, lorsque le vérificateur général accepte de venir dans la note qui vous est adressée, il dit: « Je suis heureux de me rendre disponible pour le comité le 12 juin afin de discuter de façon plus approfondie des conclusions figurant dans un chapitre de 2013 ». Selon ce que j'en comprends, vous, le président, avez décidé, de façon unilatérale, de...

Le président: Mais si vous...

M. David McGuinty: Laissez-moi terminer ma phrase.

Le président: Mais vous n'en avez lu qu'une partie. Si vous examinez le dossier, il n'a rien à signaler, et j'ai pris la décision que, s'il n'a rien à signaler, nous allons l'inviter plus tard, à un moment où il aura quelque chose à dire.

M. David McGuinty: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, avez-vous utilisé votre pouvoir discrétionnaire unilatéral?

Le président: À titre de président, je dois prendre des décisions, et je les assume.

M. David McGuinty: N'êtes-vous pas tenu, selon les règles, de procéder en fonction de l'entente, que j'ai décrite en me fiant au procès-verbal de la réunion du mardi 13 mai 2014?

Le président: Écoutez, monsieur McGuinty, si cette décision pose problème pour vous, c'est très bien, vous nous en avez fait part. Mais lorsque j'assiste à une réunion, j'aime bien qu'elle soit productive. Si la personne n'a rien à ajouter pour le moment, ce ne serait pas une réunion très productive. J'ai donc pris cette décision. Manifestement, vous n'êtes pas d'accord avec moi là-dessus, et je l'accepte. Avez-vous d'autres rappels au Règlement?

M. David McGuinty: Ce que...

Le président: Avez-vous d'autres rappels au Règlement?

M. David McGuinty: Ce que je vous dirais, monsieur, c'est que, selon les règles, il s'agit d'une pratique anormale. En fait, ce qui devrait se produire, c'est que, une fois que vous obtenez une réponse du vérificateur général, vous devriez la présenter au comité de façon intégrale et vous pourriez peut-être soulever ce point et en discuter, puis laisser le comité décider, après que nous aurons donné notre approbation pour ce qui est du report d'une invitation au vérificateur général.

Le président: D'accord. C'est noté.

M. David McGuinty: Le président n'a pas le pouvoir discrétionnaire de décider.

Le président: C'est votre opinion.

Avez-vous un autre rappel au Règlement?

M. David McGuinty: Ce n'est pas une opinion. Je vous demande, à vous et au greffier, de me donner une idée, s'il vous plaît, en fait de règles de procédure du comité, du fonctionnement et du fonctionnement dans l'avenir.

Ce n'est pas une opinion; c'est un rappel au Règlement.

Le président: En ce qui concerne le vérificateur général, qui est le témoin en cause, ici, il sera invité de nouveau.

M. David McGuinty: Quand sera-t-il invité?

Le président: Quand voudriez-vous qu'il le soit?

M. David McGuinty: C'est non pas à moi de décider, mais au comité...

Le président: Bien sûr.

M. David McGuinty: ... c'est pourquoi nous avons décidé en premier lieu de l'inviter.

Le président: À la lumière de la lettre — et je ne l'ai pas devant moi —, je pense que, lorsqu'il aura quelque chose à y ajouter, il communiquera probablement de nouveau avec moi ou avec le greffier, et il pourra être invité. Si vous voulez dire, tout de suite, que nous voulons le réinviter à la première réunion, à l'automne, alors dites-le.

M. David McGuinty: J'aimerais le réinviter le 12 juin, conformément à la décision que le comité a prise.

Le président: Eh bien, si vous voulez que j'annule ou que le greffier annule les témoignages des personnes qui sont invitées à comparaître jeudi...

M. David McGuinty: Non, je pense que nous pourrions l'ajouter. Pourquoi ne l'ajoutons-nous pas? Il dit qu'il est prêt à se rendre disponible pour la réunion du comité du 12 juin.

Le président: Quel est le souhait du comité?

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: J'aimerais parler du rappel au Règlement, parce que le comité a convenu — du moins, de ce côté-ci — que le vérificateur général comparaitrait en vue de discuter du plan de travail élaboré par Transports Canada. C'est ce que nous avons

convenu, c'est-à-dire que le vérificateur général comparaisse, et non qu'il comparaisse simplement relativement à un rapport pour lequel il a déjà comparu devant le comité. C'est une perte de temps. Donc, si M. McGuinty veut soulever la question de ce dont le comité a convenu, nous en avons convenu à la condition — et vous pouvez examiner les bleus à ce sujet — qu'il comparaisse au sujet du plan d'action et de travail mis à jour de Transports Canada relativement à son rapport, et non pour parler de ses propres conclusions figurant dans le rapport de 2013. Je dirais donc que le président a déjà donné suite à ce qui avait été convenu par le comité.

• (1040)

M. David McGuinty: Je suis désolé, monsieur le président. Qui a fait allusion à la condition dont parle M. Watson?

M. Jeff Watson: Les membres du gouvernement, ici...

M. David McGuinty: Oh, je vois.

M. Jeff Watson: ... ont appuyé le fait que le vérificateur général comparaisse devant le comité pour discuter du plan d'action de Transports Canada relativement à son rapport, et non des conclusions générales du rapport. Nous avons déjà fait cela, de façon exhaustive.

M. David McGuinty: Je vous le dis à vous, monsieur le président, je ne savais pas que M. Watson et les membres du gouvernement avaient le droit d'imposer des conditions aux décisions du comité. Le comité a pris une décision, que je peux vous lire: « Que, dans le cadre de l'étude de l'Examen du régime canadien de sécurité des transports, des représentants du ministère des Transports ainsi que des représentants du Bureau du vérificateur général du Canada soient invités à comparaître le jeudi 12 juin 2014. » Je ne vois aucune condition là-dedans.

M. Jeff Watson: Lisez les bleus, monsieur le président.

Le président: Avez-vous un autre rappel au Règlement?

M. David McGuinty: Oui.

Pourrions-nous, s'il vous plaît, inviter le vérificateur général et respecter le procès-verbal de la réunion et ce qui a été convenu par le comité? Invitons le vérificateur général à comparaître devant le comité, le 12 juin.

Le président: En faites-vous une motion?

M. David McGuinty: Je vous demande d'expliquer pourquoi le vérificateur général ne sera pas ici, le 12 juin.

Le président: En faites-vous une motion, que vous voulez qu'ils soient ajoutés à la liste de jeudi?

M. David McGuinty: Tout à fait.

Le président: D'accord.

Tous ceux qui sont pour?

M. Hoang Mai: J'aimerais avoir une précision sur ce rappel au Règlement, parce que je n'ai pas le procès-verbal de la réunion. Pour le compte rendu, pouvons-nous savoir exactement ce qui a été décidé, parce que je comprends, selon votre... De toute façon, nous avons simplement besoin de plus d'information.

Le président: Là où j'essaie d'en venir, c'est que le greffier a raison, en ce sens que nous ne pouvons proposer une motion sur un rappel au Règlement. Est-ce que tout le monde, ici, est en faveur du fait qu'on demande au vérificateur général de venir ici jeudi?

Des voix: Oui.

Des voix: Non.

(La motion est rejetée.)

Le président: D'accord, la motion est rejetée.

Avez-vous un autre rappel au Règlement?

M. David McGuinty: Oui.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Je n'ai pas été reconnu, monsieur le président.

Le président: Eh bien, vous n'avez jamais rien dit.

Donc, monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci.

Je propose que nous procédions à huis clos.

Le président: Sommes-nous...?

M. David McGuinty: Quelle était la motion?

Le président: La motion vise à siéger à huis clos.

M. David McGuinty: Est-ce que M. Watson fournit...?

M. Jeff Watson: Elle ne peut pas faire l'objet d'un débat.

M. David McGuinty: Je vois. Donc nous imposons le bâillon à la population canadienne maintenant, c'est ça?

M. Jeff Watson: Monsieur le président, il n'y a pas de discussion à ce sujet.

Le président: Il n'y a pas de discussion à ce sujet, et vous le savez. Vous êtes ici depuis aussi longtemps que je le suis.

M. David McGuinty: Donc nous imposons le bâillon à la population canadienne. Je comprends.

Le président: Non, nous poursuivons à huis clos.

M. David McGuinty: C'est exact, ce qui signifie que la population ne peut pas suivre.

M. Jeff Watson: Mettez la motion aux voix.

Le président: Vous enfreignez le Règlement.

Nous avons un avis de motion qui...

M. Hoang Mai: Allons-nous...?

Nous devons décider si nous poursuivons ou non à huis clos.

Le président: Tous ceux qui sont pour? Nous savons ce que sera le résultat. Tous ceux qui sont contre?

(La motion est adoptée.)

Le président: Prévenez-moi lorsque la séance sera suspendue.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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