



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 034 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 12 février 2007

—
Président

M. Merv Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

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

Le lundi 12 février 2007

•(1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):
Bonjour, tout le monde, et bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités réuni pour sa 34^e séance.

Conformément à l'ordre de renvoi du mardi 7 novembre 2006, nous étudions le projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence.

Nous recevons aujourd'hui Merlin Preuss, Franz Reinhardt et Joan Knight, du ministère des Transports, ainsi que Jacques Laplante et Alex Weatherston, du ministère de la Défense nationale.

Comme nous le faisons d'ordinaire, nous vous demandons maintenant de nous présenter vos exposés en les limitant à sept minutes par intervention, après quoi nous passerons aux questions des membres du comité, si cela vous convient. Je vais maintenant demander à celui ou celle qui va ouvrir le feu de bien vouloir commencer.

Je vous remercie.

M. Merlin Preuss (directeur général, Aviation Civile, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Bonjour tout le monde.

Je me félicite d'avoir cette occasion de venir témoigner devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités à l'occasion de son étude du projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Cette loi fixe la responsabilité du ministre des Transports en ce qui concerne les activités aéronautiques civiles, ainsi que celles du ministre de la Défense nationale pour ce qui concerne les activités aéronautiques militaires. Le projet de loi, qui a été adopté en deuxième lecture à la Chambre le 7 novembre 2006, s'inscrit dans le droit fil de l'engagement permanent de Transports Canada à l'endroit d'une meilleure sécurité du système national des transports.

Je vais vous exposer aujourd'hui certains des éléments clés du projet de loi dont la teneur est par ailleurs fort technique.

Le Canada peut compter sur l'un des systèmes les plus sûrs au monde en matière aéronautique. Ce palmarès enviable est attribuable en partie à la réglementation en matière de sécurité qui est axée sur la prévention des accidents. Transports Canada a pour rôle d'offrir une assise réglementaire solide à partir de laquelle le système peut fonctionner. Il lui incombe de mettre en place tous les outils nécessaires pour améliorer le palmarès de l'industrie en matière de sécurité. De plus en plus, l'industrie aéronautique a un caractère planétaire, et même si la mondialisation fait de nouvelles potentialités pour les utilisateurs et les fournisseurs de services de transport aérien, elle fait également ressortir la nécessité qu'il y a d'offrir un environnement concurrentiel, une meilleure harmonisation des normes et des règlements et une réglementation plus

intelligente. Pour pouvoir demeurer concurrentielle à l'échelle mondiale, l'industrie doit continuer à améliorer ses résultats en matière de sécurité.

L'expression réglementation intelligente est souvent utilisée dans ce contexte, et elle s'entend d'une amélioration constante de la réglementation, d'une meilleure gestion du processus réglementaire, mais aussi d'une reconnaissance du fait que les gouvernements, les citoyens et l'industrie partagent une même responsabilité pour rendre le système plus efficace encore. Le résultat de cela est une réglementation moins prescriptive harmonisée avec les règles des autres organismes de réglementation au Canada et à l'étranger, ainsi que des consultations véritables avec à la fois l'industrie et la population. Dans la pratique, cela signifie une réglementation qui impose des règles davantage axées sur les résultats en matière de sécurité, avec moins d'interventions, et qui sont élaborées, si nécessaire, de manière à donner à l'industrie la souplesse voulue pour pouvoir faire preuve d'ingéniosité dans la recherche de ces résultats.

Les changements qu'on se propose d'apporter à la loi sont le reflet des nouvelles stratégies qui sont en train d'être mises en oeuvre pour réglementer la sécurité aéronautique tout en prescrivant ou demeurant des pouvoirs habilitants explicites pour les nouvelles initiatives intéressant la sécurité et la réglementation comme les systèmes de gestion de la sécurité, qui sont considérés comme une partie intégrante importante de toute réglementation plus intelligente.

Les systèmes de gestion de la sécurité permettront de rendre plus sûr encore un système qui l'est déjà, tout en renforçant les partenariats avec les industries en précisant clairement les rôles, les pouvoirs et les responsabilités, tout en offrant des normes rigoureuses en matière de sécurité des transports et en reflétant parfaitement le rôle toujours changeant du gouvernement. Ce projet de loi est l'oeuvre d'éminents experts en matière de sécurité et d'autres organismes internationaux qui préconisent depuis longtemps d'accorder davantage d'attention à la sécurité aéronautique au niveau des facteurs humains et organisationnels. Cela veut dire que les problèmes, les risques, les incidents et les accidents font non seulement l'objet d'un rapport, mais encore les risques associés sont-ils analysés et les mesures adéquates sont-elles prises pour empêcher qu'ils ne se reproduisent.

Le Canada est l'un des chefs de file dans ce domaine. Nos homologues américains de la Federal Aviation Administration ont également reconnu la nécessité de fouiller plus profondément afin de changer notre culture en travaillant non plus au niveau du diagnostic mais bien à celui du prévisionnel. Ce que cela veut dire, c'est qu'au lieu de nous contenter de réagir après un accident, nous devons prendre l'initiative en anticipant les problèmes potentiels avant qu'ils ne se transforment en accidents.

Il est important de noter ici que les pouvoirs habilitants en matière de réglementation des systèmes de gestion de la sécurité sont valides et ont été dûment autorisés par l'actuelle loi. Pour plus de précision toutefois, ainsi que pour offrir davantage de protection légale, le ministère propose d'élargir par des amendements les pouvoirs déjà accordés au ministre par l'actuelle loi.

La proposition inclut également entre autres de nouveaux pouvoirs de réglementation comme ceux qui concernent la gestion de la fatigue et des sanctions plus lourdes dans le cas des procédures administratives et des condamnations par déclaration sommaire de culpabilité. Il faut en effet harmoniser les sanctions avec celles déjà prévues par d'autres lois en vigueur étant donné qu'elles n'ont pas été revues depuis plus de 20 ans.

Les amendements au Règlement de l'aviation canadien entré en vigueur en juin 2005 exigent des organisations qui oeuvrent dans ce secteur qu'elles mettent en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité dans le cadre d'une démarche plus générale visant à améliorer la gestion des risques pour la sécurité dans le secteur aéronautique. Il ne s'agit pas d'autoréglementation, il ne s'agit pas non plus d'une déréglementation; en réalité, c'est une réglementation qui vient s'ajouter à celle qui existe déjà, en d'autres termes une réglementation complémentaire, et qui permettra à Transports Canada de poursuivre la mise en oeuvre de son programme de surveillance. Avec ces systèmes de gestion de la sécurité, les exploitants doivent néanmoins continuer à respecter la réglementation déjà en vigueur ainsi que les normes actuelles, et Transports Canada peut continuer à prendre les mesures nécessaires pour les faire appliquer, comme il le fait déjà.

L'équipe d'inspecteurs de Transports Canada forte de plus de 800 membres travaille avec les exploitants aériens canadiens, les entreprises qui assurent la maintenance des appareils, les fabricants, les exploitants des aéroports ainsi que les fournisseurs de services de navigation aérienne pour que notre système aéronautique demeure sécuritaire. Ces inspecteurs sont parfaitement formés dans le cadre du vigoureux programme conduit par le ministère et qui est d'ailleurs obligatoire en suivant les cours prescrits et une formation en cours d'emploi.

• (1540)

Dans un environnement de systèmes de gestion de la sécurité, le rôle des inspecteurs devient encore plus important en ce sens que l'intervention se fait au niveau des systèmes plutôt qu'au niveau opérationnel. Cela veut dire que les systèmes mis en place pour assurer la compétence du personnel, la bonne maintenance et une infrastructure technique saines, de même que la sécurité des opérations doivent être évalués et validés, et que les conséquences des défaillances d'un système seront plus graves encore, puisqu'elles pourraient même se traduire par une suspension des certificats d'exploitation.

Voilà qui représente une manifestation claire du changement apporté au cadre de responsabilisation, un changement tel que dorénavant, tout détenteur de certificat devra prendre en charge la sécurité de ses activités et assumer davantage la responsabilité de celles-ci. Toutefois, les inspecteurs qui interviennent au niveau opérationnel pourraient toujours le faire. De même, toute carence découverte au niveau d'un système justifierait une intervention au niveau opérationnel par le biais d'un audit ou d'une inspection. Cette évolution du cadre de responsabilisation ne modifie en rien la responsabilité que Transports Canada assume au bout du compte puisque c'est ce ministère qui doit assurer le contrôle de sécurité de tous les détenteurs de certificat qui oeuvrent dans un système national de transport aérien.

Le projet de loi que vous étudiez donne un cadre législatif à un programme de déclaration volontaire et non incriminante relevant de la loi, un programme assorti des garanties nécessaires en matière de confidentialité et d'exécution. Fort de l'appui inébranlable de la plupart des parties prenantes, Transports Canada est d'avis que la création d'un tel programme relevant de la Loi sur l'aéronautique permettra d'améliorer la sécurité dans l'industrie. Grâce à ce programme, le ministère pourra avoir accès à de l'information qu'il n'aurait sinon pas pu consulter. Cette information servira à revoir les exigences en matière réglementaire et à élaborer des matériels de promotion et de vulgarisation. Les particuliers en profiteront tout comme les compagnies dès lors que les uns comme les autres pourront consulter et recevoir de l'information complémentaire en matière de sécurité, notamment en ce qui concerne les pratiques exemplaires et les enseignements acquis.

La consultation a été un élément très important de l'élaboration de ce texte de loi, tout comme c'est toujours le cas pour l'élaboration de toute réglementation concernant le monde aéronautique. Le projet de loi à l'étude en comité est la résultante de nombreuses consultations des parties prenantes, consultations menées par le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne qui ont commencé en 2000. Le principal objectif du conseil est d'évaluer et de recommander des changements à apporter au règlement par le biais d'une série d'activités de réglementation effectuées en coopération et qui concernent toute la palette des mandats réglementaires de Transports Canada en matière d'aviation civile.

Toutes les parties prenantes, grandes entreprises et autres associations en particulier, ont pu participer à ces consultations, et en règle générale elles sont favorables aux amendements proposés.

Je me réjouis de pouvoir répondre aux questions que voudraient me poser les membres du comité. Je suis à votre entière disposition à ce titre, tout comme mes fonctionnaires. Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup.

Quel est le suivant?

Lcol Jacques Laplante (directeur, Sécurité des vols, ministère de la Défense nationale): C'est moi, monsieur.

[Français]

Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs.

Je suis le lieutenant-colonel Jacques Laplante. Je suis enquêteur-chef à la direction de la Sécurité des vols, au ministère de la Défense nationale. Je vous remercie de nous offrir l'occasion de faire au comité une brève présentation de nos modifications à la Loi sur l'aéronautique. J'aimerais commencer par vous dire que ces modifications sont essentielles au succès continu de notre programme de sécurité des vols des Forces armées canadiennes et de son programme de navigabilité, car elles nous permettront de corriger plusieurs lacunes qui existent présentement.

• (1545)

[Traduction]

Le directeur de la sécurité des vols, le colonel Shelley, est chargé du suivi et de l'exécution du programme de sécurité des vols des Forces armées canadiennes. Le colonel Shelley, qui est mon patron, est malheureusement en déplacement aujourd'hui dans le cadre de ses fonctions concernant la sécurité des vols.

Notre programme de sécurité des vols est un programme qui concerne la prévention, les bonnes démarches et les protocoles à suivre dans le cadre des enquêtes concernant les incidents, et c'est un programme qui fonctionne extrêmement bien. Il existe depuis plus de 60 ans et plusieurs pays s'en sont servi comme modèle pour élaborer le leur.

Le programme de sécurité des vols a pour seul but de cerner les lacunes en matière de sécurité aéronautique militaire et de formuler des recommandations destinées à réduire ou à éliminer ces lacunes. Il est impératif de noter ici que nos enquêtes ne servent ni à des fins disciplinaires, ni à des fins administratives.

Les changements apportés récemment aux activités à l'appui des opérations et de la formation dans la Force aérienne ont entraîné de graves lacunes au niveau des pouvoirs accordés par la loi dans le cadre des enquêtes concernant la sécurité de l'aviation militaire lors d'incidents mettant en cause des civils. Les amendements permettront de remédier à cette lacune. Comme vous le savez peut-être, il arrive de plus en plus souvent que des entreprises civiles participent à nos activités aériennes et à nos activités de formation, la palette de ces activités allant des contrats de maintenance lourde pour nos appareils à la location à long terme d'aéronefs canadiens au Centre d'entraînement de l'OTAN à Moose Jaw. Ce ne sont que deux exemples.

La Loi sur la défense nationale accorde certains pouvoirs en ce qui concerne le personnel assujéti au Code de discipline militaire, et permet d'ordonner au personnel militaire qui intervient lors d'une enquête suite à un accident aéronautique militaire d'offrir sa pleine et entière coopération. Par contre, la Loi sur la défense nationale ne s'applique en généralement pas aux civils, et encore moins dans ce contexte-ci.

Il faut également que je vous signale que la loi habilitante du Bureau de la sécurité des transports interdit expressément à celui-ci de faire enquête dans les cas d'accidents relevant de l'aéronautique militaire, sauf lorsqu'une installation aéronautique civile distincte ou un avion non militaire est en cause. À ce moment-là, l'enquête doit être effectuée en coordination avec le ministère de la Défense nationale.

Même si la Loi sur l'aéronautique nous charge de faire enquête pour ce qui concerne la sécurité des vols militaires, la loi ne donne aux enquêteurs militaires aucun pouvoir leur permettant d'obtenir de l'information auprès des civils et des entreprises civiles qui sont en cause dans un accident aéronautique militaire. Cette responsabilité ne peut être assumée par le Bureau de la sécurité des transports puisque la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports lui interdit de faire enquête dans le cas d'accidents mettant exclusivement en cause des aéronefs militaires.

Un autre problème connexe est que nous sommes dans l'impossibilité d'obtenir certaines informations pourtant essentielles à toute enquête concernant la sécurité des vols, en particulier auprès d'entreprises civiles ou des proches parents. Les entreprises civiles disposent d'une manne de données techniques et les parents proches sont source de données concernant les facteurs humains impossibles à trouver ailleurs.

Idéalement, nous aimerions aussi demander que ces entreprises et ces particuliers puissent prendre connaissance des rapports d'enquête préliminaires afin de donner leur avis. Or, il n'existe actuellement aucune sanction qui puisse être infligée en cas de divulgation prématurée ou non autorisée d'informations pendant le processus de consultation qui fait partie de l'enquête. Étant donné que la

divulgation prématurée d'un rapport d'enquête risque de compromettre l'intégrité de l'enquête elle-même, nous répugnons beaucoup à procéder à ce genre de consultations par crainte d'entraîner la divulgation prématurée d'informations incomplètes ou inexactes.

L'absence d'information peut également se révéler très traumatisante pour les parents proches car, dans le cas d'enquêtes complexes qui durent plusieurs années parfois, ceux-ci ne sont pas tenus au courant avant la toute fin de l'enquête. Cela est également dû au fait que nous craignons une divulgation prématurée de certaines informations.

Tous ces problèmes de divulgation seront résolus par les dispositions proposées et feront de toute divulgation non autorisée d'informations concernant une enquête une infraction à la Loi sur l'aéronautique. Ainsi, nous pourrions divulguer certaines informations préliminaires pendant la phase de consultation qui fait partie de l'enquête, sachant fort bien que ces informations ne seront pas divulguées.

La nouvelle partie II de la Loi sur l'aéronautique donnera aux enquêteurs militaires les pouvoirs nécessaires pour faire enquête de façon complète et adéquate en cas d'accidents d'un aéronef militaire mettant en cause des civils. Les enquêteurs militaires recevront une formation approfondie sur tous les éléments de ces nouveaux pouvoirs qui leur seront conférés avant qu'ils ne puissent les utiliser. Comme ces nouveaux pouvoirs sont semblables à ceux qui sont déjà prévus par la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, le secteur privé qui travaille dans l'aéronautique canadienne connaît donc forcément leurs modalités d'application.

Les amendements encourageront également les déclarations volontaires en protégeant l'identité des déclarants. Ils faciliteront par ailleurs l'échange d'information avec le Bureau de la sécurité des transports dans le cas d'enquêtes menées en cas d'immersion, étant donné que les deux services seront assujétis à la même obligation de protéger toute information privilégiée.

● (1550)

Enfin, le projet de loi obligera le ministère de la Défense nationale à rendre public le rapport final de l'enquête sur la sécurité de manière à garantir que le processus d'enquête est à la fois ouvert et indépendant. Nous faisons d'ailleurs cela de notre propre initiative depuis 2003, et c'est la pratique courante pour tous les rapports finaux de nos enquêtes.

En conclusion, les amendements proposés sont essentiels pour que les Forces canadiennes soient encore mieux à même d'assurer la sécurité des hommes et des femmes du milieu de l'aviation militaire, des civils qui y sont associés et du grand public.

Je répondrai maintenant avec plaisir à toutes les questions que les membres du comité pourraient vouloir me poser. Je suis également assisté aujourd'hui par M. Alex Weatherston, le conseiller juridique du ministère de la Défense nationale qui travaille aux Services juridiques et qui a participé à l'élaboration du projet de loi.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci mon colonel.

Quelqu'un d'autre voudrait-il intervenir? Non?

Je vais donc donner la parole à M. Volpe qui disposera de sept minutes.

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

Je voudrais d'abord remercier chaleureusement nos témoins qui sont venus aujourd'hui pour nous aider à comprendre un peu mieux ce sur quoi nous serons bientôt appelés à voter, j'imagine.

Si cela ne vous dérange pas, j'aurais simplement trois petites questions à vous poser au sujet de certains problèmes.

Le premier de ces problèmes est l'importance qu'on semble ainsi apporter à ce projet de loi. Comme il s'agit d'une loi habilitante, elle donnerait au gouvernement ou au ministre des Transports la possibilité de s'informer et de régler. D'après ce que je sais, vous faites déjà une bonne partie du travail que, du moins, c'est ce que j'imagine, la réglementation associée à ce projet de loi permettrait justement au ministère de faire. Est-ce que je fais erreur?

M. Franz Reinhardt (directeur des services de réglementation, Aviation civile, ministère des Transports): Si vous voulez parler de la création de systèmes de gestion de la sécurité, la loi permet déjà au ministre de prendre des règlements à ce sujet. Nous avons déjà commencé à le faire pour les principales compagnies aériennes et d'autres segments de l'industrie.

Par contre, pour bien préciser le pouvoir en question, mais aussi pour offrir des garanties expresses permettant aux gens qui feront des déclarations volontaires à l'interne de ne pas craindre les représailles, il fallait élargir ces pouvoirs habilitants, ce que nous avons fait avec cette proposition d'amendements. C'est pour cette raison que nous le faisons, simplement pour étendre la portée de ce qui existait déjà.

L'hon. Joseph Volpe: Ce que vous aviez déjà, c'est ce que vous escomptiez obtenir par le biais du présent projet de loi, et donc permettez-moi de pousser le raisonnement un peu plus loin. Admettons qu'un jour funeste du mois de mars, le gouvernement décide qu'il est désormais incapable de gouverner, de sorte que cette loi, vous ne l'avez plus. Qu'en est-il alors de tous les règlements qui n'ont pas été édictés mais qui sont néanmoins déjà appliqués?

M. Franz Reinhardt: Ces règlements sont toujours valables. Les systèmes de gestion de la sécurité sont toujours valables. Les organisations doivent continuer de se conformer aux critères fondamentaux. Toutefois, les dispositions liées à la protection que nous demandons à l'heure actuelle — afin d'améliorer la reddition de comptes à l'interne, et d'avoir accès à des renseignements additionnels sur la sécurité — ne seront pas mises en application. Selon moi, cela produira un système qui n'est pas robuste et qui ne fournira pas autant de renseignements que nous aimerions afin de prendre des mesures supplémentaires pour améliorer la sécurité.

L'hon. Joseph Volpe: Une partie de cette habilitation remettra également en question une série de relations, lorsque les systèmes de gestion de la sécurité seront créés. Comme vous le dites, ils existent déjà, mais ils ne sont pas complètement fonctionnels parce que nous tentons en fait d'accroître l'autorité du ministre afin de veiller à obtenir un éventail de résultats.

Je crois également que plusieurs projets de loi entreront en conflit les uns avec les autres. Je ne suis pas certain si le projet de loi C-11 comprend les responsabilités en vertu du Code canadien du travail. Pourriez-vous en parler un moment?

M. Merlin Preuss: Selon moi, nous savons tous que le Code canadien du travail est une loi « nonobstant ». Cela signifie que les entreprises qui participent aux systèmes de gestion de la sécurité devront créer un système dans lequel les obligations du Code canadien du travail sont clairement satisfaites.

Nous avons une entente de travail avec Travail Canada sur la façon dont nous allons résoudre les conflits. Nous ne prévoyons pas de problèmes majeurs parce qu'au bout du compte, et surtout si on

examine la façon dont c'est appliqué pour le fonctionnement des aéronefs, la mise en application ne constitue pas réellement une responsabilité divisée. Les systèmes devraient bien se compléter.

• (1555)

L'hon. Joseph Volpe: J'ai une autre observation; elle m'est venue à la suite d'une émission au cours de laquelle le ministre donnait une entrevue. Pour ce qui est des amendes, dont vous avez parlé dans vos déclarations, elles augmenteront, pour passer de 5 000 \$ à 50 000 \$ pour les infractions par des particuliers, et de 25 000 \$ à 250 000 \$ pour les sociétés.

Étant donné que la plupart des gens qui feraient l'objet d'une enquête ou qui devraient payer une amende sont probablement couverts par une assurance d'entreprise, dans un tel cas, ce montant, le nouveau montant, reflète-t-il exactement ce qui pourrait être considéré comme dissuasif dans le marché actuel, ou ce montant devrait-il être plus élevé pour assurer la conformité?

En dépit du fait que vous croyez qu'il ne s'agit pas d'une loi normative, qu'elle encouragera davantage la conformité volontaire, vous avez tout de même pris la peine de parler de la modernisation du montant des amendes. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Franz Reinhardt: Tout d'abord, nous croyons que ces montants seront des maximums. Comme vous le savez, on peut les diminuer, mais ce sont des amendes maximums. Nous croyons qu'ils sont raisonnables...

L'hon. Joseph Volpe: Excusez-moi un moment. C'est exactement ce que je disais. S'il s'agit du montant maximum pour une société... Prenons, par exemple, Air Canada; 250 000 \$ pour cette entreprise, c'est probablement une somme dérisoire.

M. Franz Reinhardt: Tout d'abord, oui, vous pouvez dire qu'il peut ne pas s'agir d'un montant important, mais nous pouvons également avoir recours à ce que nous appelons une déclaration sommaire de culpabilité, pour laquelle l'amende dépasse un million de dollars. Il y a également cette possibilité.

Il faut également penser à la question de la réputation de l'entreprise. Comme vous le savez, nous affichons une liste des sociétés contrevenantes sur le site Web lorsque ce type de choses se produit. Nous parlons ici d'entreprises principalement. Laissez-moi vous donner un exemple. S'il y a des infractions liées à la réduction du bruit dans les aéroports, une entreprise paiera parfois 5 000 \$ ou 20 000 \$, parce que c'est ce que ça coûte pour faire des affaires, au lieu d'avoir à loger des gens à l'étranger, ce qui coûterait peut-être plus cher.

Nous croyons que 250 000 \$ est une augmentation raisonnable par rapport au montant précédent, si l'on tient compte du fait qu'il y a également la possibilité d'avoir recours à la déclaration sommaire de culpabilité, ce qui pourrait encourir une amende pouvant aller jusqu'à un million de dollars.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Preuss, j'ai bien lu votre présentation. Je suis inquiet parce que vous nous dites que vos travaux ont commencé en 1998. Vous avez formé un comité, une sorte de conseil de l'industrie, qui siège depuis 2000. Vous terminez en disant que les représentants de l'industrie appuient le projet de loi qui est déposé devant nous. Ils semblent tous satisfaits de cela. Mon seul problème, c'est qu'il n'appartient pas à l'industrie de déterminer comment la sécurité aérienne est gérée; cela revient à Transports Canada. Mon impression générale est que plutôt que de renforcer le pouvoir de Transports Canada et des inspecteurs, on confie plus de pouvoir à l'industrie pour garantir la sécurité. C'est loin de me rassurer.

Je vous pose ma première question. Dans le moment, dans le domaine du transport commercial, la vérification des capacités des entreprises, etc., est faite par vos inspecteurs; vous l'avez dit plus tôt. Combien en avez-vous?

[Traduction]

M. Merlin Preuss: Nous avons actuellement environ 800 inspecteurs qui participent aux activités de surveillance.

[Français]

M. Mario Laframboise: En 2001, vous en aviez combien?

[Traduction]

M. Merlin Preuss: Je n'ai pas les chiffres exacts, mais le nombre n'a sûrement pas diminué. En fait, il se peut qu'il y ait eu des augmentations. Je pourrai vous revenir avec les chiffres exacts. Ces cinq dernières années, il n'y a pas eu de changement important quant au nombre total d'inspecteurs.

• (1600)

[Français]

M. Mario Laframboise: C'est ce que j'ai cru comprendre aussi. Peut-être que le chiffre est resté stable, mais le problème de la sécurité dans le transport aérien s'est accru au fil des ans, et vous n'avez pas augmenté l'effectif du service d'inspection. Cela m'inquiète.

Pourquoi ne l'avez-vous pas fait? Pourquoi n'avez-vous pas décidé de déployer davantage d'efforts pour garantir la sécurité dans les entreprises? Pourquoi n'avez-vous pas fait ce choix?

[Traduction]

M. Merlin Preuss: Si je comprends bien, vous m'avez dit que vous avez des renseignements indiquant que le niveau de sécurité au pays s'est détérioré ces cinq dernières années?

[Français]

M. Mario Laframboise: Non, ce n'est pas cela. Pour augmenter la sécurité, vous nous proposez ce projet de loi et vous souhaitez créer des organismes désignés indépendants et mettre en place un système de gestion de sécurité administré et appuyé par les entreprises. Pour ma part, j'aurais souhaité que vous prévoyiez un système de sécurité qui s'appuie sur une présence accrue des inspecteurs de Transports Canada, des spécialistes indépendants de l'industrie, justement pour garantir la sécurité.

Pourquoi ne pas avoir fait ce choix? Pourquoi vous tournez-vous vers des organismes plus indépendants plutôt que d'augmenter le pouvoir du service de Transports Canada?

[Traduction]

M. Merlin Preuss: En fait, nous ne nous tournons pas vers le secteur privé. Ce que nous faisons, c'est augmenter leur responsabilité.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration d'ouverture, les exigences en matière de système de gestion de la sécurité s'ajoutent à ce qui est déjà là. En fait, comme je l'ai dit souvent, lorsqu'on me pose cette question, la première exigence d'un système de gestion de la sécurité, c'est de démontrer clairement de quelle façon vous vous conformez aux règlements actuels.

Il s'agit donc d'un système qui s'ajoute à ce que nous avons déjà aujourd'hui. Il ne s'agit pas d'un règlement de réduction. Il ne s'agit pas de déréglementation. Il ne délègue pas la surveillance des activités aux entreprises, que ce soit Nav Canada, les aéroports, ou Air Canada. Il s'agit en fait d'une exigence supplémentaire.

Le point d'insertion sera au niveau des systèmes afin de pouvoir saisir tous les problèmes, plutôt que de se pointer du doigt les uns les autres. Si le problème n'est pas résolu, nous pourrions alors intervenir de la même façon qu'aujourd'hui.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Preuss, la tâche du comité est justement de faire comparaître des spécialistes devant nous. L'un d'entre eux, le juge Moshansky, s'est prononcé en disant, dans le *Toronto Star* du 16 juin 2006, douter fortement que Transports Canada soit capable, avec moins d'inspecteurs de l'aviation civile, de remplir pleinement sa fonction d'assurer la sécurité du transport aérien pour le public voyageur. Ce juge avait examiné tous les problèmes de sécurité, après l'écrasement de 1998 à l'aéroport de Dryden en Ontario.

Des spécialistes commencent déjà à critiquer votre position. J'ai de la difficulté à comprendre. Il me semble qu'après les événements de septembre 2001, on doit accroître la sécurité. Votre choix est de rendre les entreprises plus indépendantes plutôt que de faire ce qu'on vous recommande. Nous allons faire comparaître le juge devant le comité. Pour ma part, j'ai beaucoup de difficulté à comprendre votre démarche.

Pourquoi ne pas avoir augmenté le nombre d'inspecteurs, votre surveillance? Essayez de m'éclairer à ce sujet.

[Traduction]

M. Merlin Preuss: Voyons si je comprends ce que vous me demandez. Vous parlez peut-être du juge Moshansky?

• (1605)

M. Mario Laframboise: Oui.

M. Merlin Preuss: Très bien. Je n'ai pas eu l'occasion de lui parler, et à ma connaissance il n'a pas parlé des détails des systèmes de gestion de la sécurité avec mes employés. Il n'en a certainement pas discuté avec moi. Je ne sais donc pas exactement sur quoi il se fonde pour formuler ses observations. Mais je serais très heureux de lui parler s'il souhaite le faire et nous pourrions alors en discuter.

Notre expérience nous a permis de constater que dans tout le système, notre incidence et notre intégration dans les activités de l'entreprise sont beaucoup plus détaillées, beaucoup plus approfondies qu'auparavant. Nous découvrons des choses grâce à ce processus qui n'ont jamais été évidentes, en ne faisant que superviser directement les activités.

Pour ce qui est des ressources supplémentaires... En fait, au départ, lorsque nous avons commencé, il y a huit ans, à examiner ce qui existait en vue d'améliorer la sécurité et le rendement, nous avons compris... et c'est ce qui indique également si les spécialistes comme le professeur James Reason, qui m'a dit personnellement que si on ajoute davantage d'inspecteurs au système sans adopter une approche différente pour résoudre tout le problème, ça ne sera tout simplement pas rentable. Il sera impossible d'augmenter le rendement par rapport à ce qu'il est à l'heure actuelle. Notre rendement se classe parmi les premiers au monde, par exemple pour ce qui est des compagnies aériennes.

Comment, alors, améliorer notre système déjà extrêmement sécuritaire? Comme je l'ai dit dans ma déclaration, il faut se pencher sur les facteurs humains. Il ne s'agit pas simplement du policier au coin de la rue qui me dit de ne pas faire d'excès de vitesse, et que si je fais un excès de vitesse il prendra des mesures, et puis en réduisant ma vitesse, en me punissant, peut-être que je ne le ferai pas la prochaine fois.

Le président: Merci.

Monsieur Atamanenko.

M. Alex Atamanenko (Colombie-Britannique-Southern Interior, NPD): Merci beaucoup d'être ici.

Ma question porte sur les inspecteurs. Si nous examinons le nombre de vols et le volume de passagers en 2007 par rapport à 2001, nous constatons que le nombre d'inspecteurs est pratiquement identique. Pourriez-vous formuler des observations à ce sujet, je vous prie?

M. Merlin Preuss: Le système sur lequel nous fondons notre profil de risque est un système fondé sur les niveaux d'activité. Vous indiquez qu'il y a eu une augmentation... En fait, il y a eu une diminution lors de la tragédie du 11 septembre, puis une augmentation, et nous en sommes au même niveau que le 11 septembre, pendant cette période. Je ne connais pas les chiffres exacts, mais il n'y a pas eu de réduction calculée du personnel. Selon moi, ce que vous dites résulte d'une perception selon laquelle, étant donné qu'il y a eu des augmentations constantes, pour une raison ou pour une autre, nous ne nous sommes pas tenus à jour, et je crois que nous nous sommes tenus à jour en grande partie.

Bien entendu, lorsque nous examinons ce que nous tentons de mettre en place, et sans perdre la capacité de réaliser les activités individuelles, en s'attaquant à cette question au niveau des systèmes et en ayant des entreprises qui se conforment — et bien entendu, si ce n'est pas le cas, nous reviendrons où nous en sommes à l'heure actuelle et nous demanderons des ressources supplémentaires pour nous attaquer à ce problème en nous fondant sur la conformité. Mais si leur système fonctionne, et que nous avons toutes sortes de données qui sont disponibles aujourd'hui et qui seront disponibles demain pour déterminer si ça se passe, nous serons tout à fait en mesure de faire face à la croissance, parce que si un système est en place pour 100 pilotes et que ce nombre augmente pour atteindre 110, il n'y a pas d'effet sur la main-d'oeuvre à ce point en particulier. Mais encore une fois, il faut être prêt, comme d'autres l'ont dit, à se remettre au travail et à s'attaquer aux problèmes si nous découvrons des lacunes dans le système.

Cette industrie ne l'a jamais fait auparavant. C'est dans l'industrie nucléaire. Les centrales l'utilisent depuis longtemps, de même que Shell Oil, les sociétés pétrolières, pour éviter les importants déversements, et c'est la même chose avec l'industrie chimique. Nous y allons donc étape par étape, et nous utilisons leur expérience ainsi que notre expérience, et nous les mettons à profit.

Comme je l'ai mentionné, nos amis du Sud commencent à adopter cette exigence réglementaire, de même que l'autorité de l'aviation civile internationale.

Alors oui, nous sommes un peu en avance sur certains pays, mais il ne s'agit pas d'une nouvelle idée, et il ne s'agit certainement pas d'une idée qui ne se trouve que chez Transports Canada et au Canada.

M. Alex Atamanenko: Il y a eu une tragédie en Colombie-Britannique que vous connaissez, bien entendu, soit celle des traversiers.

J'ai un document ici, une déclaration sous serment de l'ancien directeur de la sécurité, de la santé et de l'environnement pour BC Ferries, M. Darin Bowland. Comme vous le savez, BC Ferries utilise depuis un certain temps un système de gestion de la sécurité. Toutefois, selon M. Bowland, BC Ferries faisait face à des problèmes de sécurité endémiques. Il croit que ces défaillances ont mené au naufrage du *Queen of the North* et au décès de deux passagers.

Aujourd'hui, Transports Canada a adopté une approche non interventionniste et les exploitants aériens ou les organismes de réglementation doivent maintenant se fier aux bonnes dispositions des compagnies aériennes pour se contrôler elles-mêmes et de dénoncer; la question est donc de savoir si vous craignez que vos plans visant à abandonner à nouveau la surveillance de la sécurité aérienne et à vous fier au système de gestion de la sécurité, ou SGS, avec leurs dispositions d'autovérification et de non-application de la loi, créeront des conditions similaires dans le domaine de l'aviation?

En deuxième lieu, pourriez-vous m'indiquer, ainsi qu'aux membres du comité, quelle sorte de comparaison Transports Canada a faite avec les autres systèmes de gestion de la sécurité au Canada et partout dans le monde.

Finalement, comment le système de gestion de la sécurité proposé par Transports Canada pour l'aviation se compare-t-il au système de gestion de la sécurité utilisé, par exemple, celui de BC Ferries?

M. Merlin Preuss: J'ai une observation générale. Encore une fois, je l'ai dit publiquement assez souvent; si je pouvais revenir huit ans en arrière, je n'aurais jamais utilisé le terme « SGS », parce qu'il est maintenant devenu un mot à la mode.

Comparer des systèmes de gestion de la sécurité revient souvent à comparer des pommes et des oranges. Je n'ai aucune idée de ce qu'est le SGS de BC Ferries, mais je peux vous dire qu'il est possible qu'il soit ou ne soit pas identique à celui que nous avons ici.

L'autre élément qu'il faut envisager lorsque nous parlons de comparer les systèmes de gestion de la sécurité est la question de savoir quels sont les fondements exacts des principes que nous utilisons. Vous verrez que ces éléments sont assez différents.

Lorsque nous avons conçu ce système — comme je l'ai mentionné, nous avons commencé il y a huit ans avec les experts à ce moment-là, comme M. James Reason, qui s'est adressé à nos dirigeants — nous avons passé trois jours à envisager toutes les options, puis nous avons poursuivi sur cette lancée, et nous avons examiné ce dont dispose l'industrie chimique. Cette industrie a une excellente réputation.

Je crois que l'industrie du pétrole a certainement une bonne réputation. En fait, nous avons accepté des conseils de personnes qui travaillent pour Shell, qui travaillent avec le SGS demandé par Shell. Par exemple, si on veut donner le contrat pour des aéronefs à Shell Oil, il faudrait démontrer qu'on possède un certain système de gestion de la sécurité. Encore une fois, les exigences sont moins strictes que les nôtres, mais on aurait tout de même les principes de base.

Ainsi, nous sommes plutôt sûrs que le système est aussi exigeant que tout ce que l'on retrouve ailleurs. Nous croyons adopter une approche graduelle pour sa mise en application, afin de pouvoir corriger toutes les erreurs et tous les problèmes de système qui peuvent survenir avant qu'il n'y ait des incidences en aval. Même les règlements qui ont été mis en place il y a un an et demi ne sont pas actifs. En d'autres termes, nous avons établi un point de départ, puis nous avons mis en place un processus de mise en oeuvre de deux ou trois ans, afin de pouvoir comprendre ce qui se passe. À venir jusqu'à maintenant, les résultats ont été positifs.

• (1610)

M. Alex Atamanenko: Merci.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président.

Ma question ira dans le même sens, afin que je puisse bien comprendre. Tout d'abord, nous avons l'un des systèmes d'aviation les plus sécuritaires, sinon le plus sécuritaire au monde. Est-ce exact? Et nous allons prendre ce système d'aviation le plus sécuritaire au monde et ses règlements et les conserver tels qu'ils sont — en fait, nous allons les améliorer — puis, nous allons ajouter une autre couche par-dessus, ce système de gestion de la sécurité.

Venant du nord de l'Alberta, je sais que de nombreuses usines dans cette région ont un système de gestion de la sécurité et une équipe d'intervention, entre autres. Elles s'en vantent beaucoup, elles semblent les avoir depuis un certain temps. Votre référence à Shell Oil a donc piqué ma curiosité. Je crois que cette société en a même un dans son usine d'Albion là-bas.

Je crois aussi que cette loi va créer de nouveaux outils pour forcer les intervenants à se conformer à la loi ou, en substance, des outils réglementaires supplémentaires pour veiller à ce qu'ils suivent le libellé de la loi. Est-ce exact? Tout, que ce soit une lettre d'avertissement, plus ou moins, ou une restriction des activités, est...

M. Franz Reinhardt: Cela ira des lettres d'avertissement aux ententes de conformité avec les entreprises, selon lesquelles si elles ne se conforment pas aux règlements les amendes seront deux fois plus élevées; il pourrait également y avoir suspension ou annulation des permis. Il y aura donc plus d'exigences et des outils d'application de la loi supplémentaires à l'avenir, si nous acceptons les changements proposés.

M. Brian Jean: Nous avons donc en fait le système d'aviation le plus sûr au monde et nous augmentons le nombre d'outils et nous y ajoutons un autre système en plus. D'accord.

Je crois comprendre que l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont adopté un SGS il y a quelque temps déjà et que les États-Unis, semble-t-il, sont sur le point d'en faire autant. Je crois même savoir que l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale, a en fait adopté une norme internationale et, d'après ce que je sais, la plupart des pays vont l'adopter prochainement.

Est-ce bien le cas?

M. Franz Reinhardt: C'est juste, oui.

M. Brian Jean: Y a-t-il d'autres organisations de ce genre qui se sont exprimées en faveur du SGS que vous avez mis de l'avant?

M. Franz Reinhardt: D'autres organisations que des organisations d'aviation, est-ce ce que vous voulez dire?

M. Brian Jean: Non, dans le domaine de l'aviation, la Air Line Pilots Association, par exemple.

M. Franz Reinhardt: Beaucoup d'associations sont en faveur des changements proposés pour améliorer les systèmes de gestion de la sécurité: les principaux syndicats de pilotes, les fabricants et les associations de transport.

M. Merlin Preuss: De fait, lorsque nous avons lancé le projet pilote avec Air Transat il y a quelques années, nous avons passé beaucoup de temps avec l'ALPA, qui représente les pilotes de cette compagnie et ceux de Jazz. J'ignore quel pourcentage des pilotes l'ALPA représente ici, mais je peux vous dire qu'à l'échelle internationale l'ALPA est très active, et l'est toujours aux États-Unis, dans la promotion des systèmes de gestion de la sécurité dans ce pays. Elle a eu un rôle, important, je crois, dans le revirement de la FAA au sujet de la forme et du moment de la mise en oeuvre du SGS. Surtout donc auprès de ce genre de groupe. L'ACTA, évidemment, est du même avis. Nous travaillons actuellement avec elles pour le mettre en oeuvre.

• (1615)

M. Brian Jean: Autrement dit, les autres pays qui ont adopté ce type de système de gestion — autonome, en quelque sorte — et qui ont adopté un règlement ont eu de bons résultats. Y a-t-il eu beaucoup de déclarations volontaires?

M. Merlin Preuss: Il y a deux formes de déclarations volontaires. Il y a d'abord les cas de danger et ceux, que l'on essaie d'éliminer, dans une certaine mesure, de culpabilité personnelle pour les inciter à les révéler. Il y a les choses habituelles que l'on repère de toute façon d'une manière ou d'une autre.

Mais l'exemple australien est un bon cas de réussite. L'idée était si bonne qu'ils pensaient que tout le monde allait participer; entre 80 et 90 p. 100 de l'industrie se conforme aux règles et veut faire les choses comme il faut et s'est donc conformée. Par contre, il n'y a pas eu de déréglementation.

Nous nous sommes donc inspirés d'eux. Nous nous sommes dit: si nous voulons toucher ceux qui ne veulent pas faire partie du partenariat, qui ne veulent pas faire partie de l'équipe qui fait la promotion de la sûreté globalement, alors il va falloir nous assurer que l'on adopte une réglementation générale, et c'est ce que nous avons fait.

M. Brian Jean: Autrement dit, nous allons éviter les difficultés qu'ont connues d'autres pays? Ce SGS a vraiment l'air d'un système de gestion destiné à prévenir les accidents sur le long terme. J'ai raison?

M. Merlin Preuss: Oui. L'idée est de recenser les petits problèmes avant qu'ils ne grossissent. Ça signifie évidemment se pencher sur la dimension humaine, chercher les causes sous-jacentes. Évidemment, quand on traite avec des gens, il faut qu'ils soient prêts à se faire connaître; à nous dire quels sont les problèmes.

M. Brian Jean: Pour qu'ils révèlent des choses qu'ils auraient peut-être cachées avant parce qu'il n'y a pas vraiment de sanctions pour les petits.

M. Merlin Preuss: C'est juste.

M. Brian Jean: Merci. Ce sera tout pour mes questions.

Le président: Monsieur Bélanger.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je suis un nouveau venu au comité, alors je vais essayer d'aborder cela d'une façon un peu plus vaste.

Monsieur le président, vous me corrigerez ou vous m'aidez si je pose des questions auxquelles les réponses ont déjà été données.

Le ministère a-t-il utilisé, lors de présentations devant d'autres groupes ou d'autres comités, une sorte de charte qui indiquerait la loi telle qu'elle est présentement et les amendements proposés? En d'autres termes, existe-t-il une feuille de route du projet de loi qui nous permettrait de nous y retrouver, étant donné que cela risque de devenir assez complexe au fur et à mesure qu'on avancera?

M. Franz Reinhardt: Nous avons préparé ce que nous appelons une codification administrative. Nous avons pris la loi actuelle et lui avons superposé les nouveaux changements proposés en les identifiant par des zones ombragées. Cela donne une idée. On pourrait fournir ce genre de document au comité pour vous donner une idée de la loi actuelle et des modifications proposées.

L'hon. Mauril Bélanger: Cela serait fort utile.

Ma deuxième question s'adresse à vous, monsieur le président, si vous permettez.

A-t-il été question, au comité, de se doter d'une expertise dans le domaine du transport aérien pour être en mesure d'aller chercher des renseignements spécifiques relativement aux propositions qui sont devant nous?

Je ne veux d'aucune façon nier la compétence du personnel du comité, mais il arrive régulièrement, lorsqu'on entreprend une étude en profondeur comme cela semble être le cas pour ce projet de loi, qu'un comité ait recours à une expertise additionnelle. Cela a-t-il été considéré par le comité?

[Traduction]

Le président: Je ne crois pas que cela ait été écarté lors de nos discussions. Le sous-comité ou le comité est tout à fait prêt à entendre des candidatures et à les proposer.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger: Merci.

Par curiosité, on nous a distribué aujourd'hui un document qui s'intitule: « NOTES D'ALLOCUTION, 2^e lecture », en anglais, « SPEAKING NOTES, 2nd Reading ».

D'où viennent ces notes? Viennent-elles de Transports Canada? J'ai l'impression que ces notes ont été préparées pour un ministre ou pour un secrétaire parlementaire. Savez-vous de quoi je parle?

•(1620)

M. Franz Reinhardt: Je crois que vous parlez du discours de M. Preuss.

L'hon. Mauril Bélanger: Il ne s'agit pas du discours de M. Preuss. En anglais, le titre se lit comme suit:

[Traduction]

« Notes d'allocution, 2^e lecture, modifications à la Loi sur l'aéronautique ». Et on dit que la dernière modification date d'aujourd'hui.

C'était pour la deuxième lecture dit-on. Est-ce que ce n'était pas à l'automne? Pourquoi recevons-nous ce document?

[Français]

M. Franz Reinhardt: Je n'ai pas le même document que vous.

L'hon. Mauril Bélanger: On vient tout juste de nous le distribuer.

M. Franz Reinhardt: Tout ce que nous avons, ce sont les notes. Il peut y avoir des passages du discours qui avait été prévu pour la deuxième lecture, mais ce n'est pas du tout le même document.

L'hon. Mauril Bélanger: On aura votre discours dans le compte rendu du comité. C'est pourquoi je ne vous l'ai pas demandé.

M. Franz Reinhardt: Non.

[Traduction]

L'hon. Mauril Bélanger: Sait-on d'où il vient?

Le président: Il nous a été donné juste avant le début de la réunion.

L'hon. Mauril Bélanger: Par qui?

Le président: Le ministère des Transports.

M. Franz Reinhardt: On me dit que c'est une erreur administrative et que l'allocution de M. Preuss vous sera envoyée par voie électronique.

L'hon. Mauril Bélanger: Merci.

Nous reste-t-il un peu de temps?

Le président: Oui.

L'hon. Mauril Bélanger: Au sujet des consultations — je crois comprendre que cela dure depuis 1998 —, y en a-t-il eu deux séries: avant le 11 septembre et après? Y a-t-il eu des changements au moment des consultations? Est-ce qu'on les a reprises ou recommencées? L'événement a-t-il eu un effet sur les consultations?

Encore une fois, je suis nouveau au comité, mais j'aimerais savoir s'il y a des rapports de ces consultations et s'ils peuvent être consultés.

M. Franz Reinhardt: Oui.

Nous avons commencé les consultations avant le 11 septembre. À ce moment-là, les changements proposés étaient essentiellement ceux que vous voyez ici sauf qu'il y avait plus de modifications relatives à la sécurité de manière à la renforcer.

Après le 11 septembre, ils ont décidé d'accélérer ces changements proposés en matière de sécurité. C'est pourquoi ils les ont retirés de notre projet de loi et ont accéléré leur adoption dans le cadre du projet de loi sur la sécurité publique. Les autres sont identiques aux changements proposés à l'époque.

Nous avons consulté le secteur. Nous avons échangé de la correspondance et incorporé certains changements à la suite des consultations. Il existe des documents, mais j'ignore s'ils sont exhaustifs.

L'hon. Mauril Bélanger: Peut-on les consulter?

M. Franz Reinhardt: Certains documents peuvent être mis à votre disposition, oui.

L'hon. Mauril Bélanger: Ne sont-ils pas sur le site Web?

M. Franz Reinhardt: Certains d'entre eux le sont toujours, sous la rubrique CCRAC.

M. Merlin Preuss: Il y a toutes les conclusions des comités qui ont servi à préparer ceci. Toute l'information est disponible.

Le président: Je ne défalquerais pas cela de votre temps.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour, monsieur Preuss. Vous avez dit, un peu plus tôt, que le Canada était un des pays les plus sécuritaires au monde. C'est une belle affirmation, mais j'aimerais obtenir des statistiques à cet effet. Sur quoi vous basez-vous pour affirmer que le Canada a un bon rendement sur le plan de la sécurité? Vous pouvez peut-être nous donner quelques éléments de réponse, mais j'aimerais aussi recevoir un document écrit.

[Traduction]

M. Merlin Preuss: Je peux sûrement vous en fournir un. Je n'en ai pas ici, il va sans dire. On peut trouver des comparaisons, sans doute même sur notre site Web. Je ne suis pas sûr.

[Français]

M. Robert Carrier: Vous dites qu'il s'agit d'un des meilleurs au monde. Se classe-t-il au deuxième ou au troisième rang?

[Traduction]

M. Merlin Preuss: C'est très difficile à dire. S'il n'était question que d'Air Canada, je pourrais vous donner des chiffres précis.

• (1625)

[Français]

M. Robert Carrier: Non, vous avez parlé du Canada.

[Traduction]

M. Merlin Preuss: Dans le cas d'Air Canada ou des grandes compagnies aériennes, quand vous comparez les chiffres d'un pays à un autre en vous servant des grandes compagnies aériennes, c'est relativement évident. Vous trouverez ces données à l'IATA. Vous en trouverez aussi à l'OACI. Le plus souvent, par contre, il y a des difficultés. Par exemple, si vous voulez examiner la situation des taxis aériens par opposition aux gros avions, et si vous comparez, par exemple, les données de la FAA aux données canadiennes, vous aurez du mal, parce que le calcul ne se fait pas de la même façon. Il faudrait donc faire beaucoup de travail pour comparer, par exemple, les pays du G7 et certaines exploitations de plus petite taille.

Entre les compagnies aériennes, par contre, la comparaison est relativement simple. Vous pouvez même consulter les sites Web de l'IATA ou de l'OACI et vous verrez qu'il y a un code de couleur pour tous les pays. L'Amérique est en vert. Ce n'est pas la même chose pour certains pays européens. Ni en Afrique. Je suis convaincu que nous sommes au sommet, ou très près du sommet, pour ce qui est de notre performance actuelle. Évidemment, ce qui nous préoccupe, c'est d'y rester.

[Français]

M. Robert Carrier: Si je comprends bien, les informations que vous détenez sur la sécurité des différents pays vous permettent d'affirmer que nous vivons dans un des pays les plus sécuritaires. J'aimerais recevoir les éléments qui appuient cette affirmation, pour la gouverner du comité.

Le projet de loi qui est sur la table a sûrement pour but d'améliorer la sécurité, sûrement pas de l'affaiblir. On veut encore être le meilleur parmi les meilleurs. Croyez-vous vraiment que ce que vous proposez comme système de gestion de sécurité, qui devrait être contrôlé en partie par les inspecteurs du ministère des Transports, soit une meilleure solution que d'augmenter le nombre d'inspecteurs qui sont directement dépendants du ministère?

[Traduction]

M. Merlin Preuss: Comme je l'ai déjà dit, la position collective des spécialistes du domaine est que continuer à faire la même chose ne nous mènera pas à l'étape suivante. Évidemment, notre crainte c'est qu'au fur et à mesure que l'activité augmente, nous allons aboutir à plus d'incidents. Il est donc important d'abaisser le taux des accidents, et ça ne peut pas se faire uniquement en consacrant plus de moyens au problème.

Notre secteur connaît un degré de conformité égal à celui de tout autre dans le monde. En d'autres mots, nous nous comportons comme il se doit. Il n'est pas nécessaire de faire grand-chose, surtout pour les entreprises haut risque comme Air Canada ou Air Transat. Ces compagnies respectent scrupuleusement la réglementation. Ce sont des compagnies qui connaissent leur affaire et qui sont très responsables. Mais elles ne peuvent pas passer au niveau suivant. Elles sont incapables d'approfondir davantage les questions qui font problème en l'absence d'une infrastructure ou d'un cadre qui leur permettra de le faire.

Nous sommes en train de créer ce cadre supplémentaire grâce à la réglementation dans le ferme espoir que nous pourrions ainsi mieux faire face aux problèmes et ainsi améliorer notre performance et réduire le taux d'accidents.

[Français]

M. Robert Carrier: C'est bien.

Vous anticipez un rendement accru grâce à ce système et vous semblez sûr qu'il va améliorer notre sécurité. Est-ce parce que des pays comme l'Australie et la Nouvelle-Zélande l'appliquent déjà? À quel niveau se situent ces pays dans l'échelle de rendement ou d'efficacité en matière de sécurité? Sont-ils meilleurs que nous parce qu'ils appliquent ce système?

[Traduction]

M. Merlin Preuss: Je n'ai pas les données sous la main, mais j'ai les chiffres pour le Canada. Le nombre d'incidents d'Air Transat a baissé de beaucoup depuis qu'elle a commencé à mettre en oeuvre ceci. Je suggérerais au comité d'inviter Allen Graham, le président de la compagnie, pour discuter de ce qui est arrivé à sa compagnie depuis qu'elle a pris ce virage.

Ne me citez pas, parce que je ne suis pas certain des chiffres, mais la compagnie produit aujourd'hui trois ou quatre fois plus de déclarations. Le nombre de rapports indiquant un incident a baissé de moitié — quelqu'un qui s'est blessé ou une avarie. Nous pouvons aussi compter sur notre expérience. Je ne peux pas vous donner de chiffres à propos des autres pays, mais je peux vous assurer que l'industrie pétrolière, celle des produits chimiques ou celle du nucléaire vous diront que c'est sans doute la seule chose qui soit efficace dans les situations à risque très élevé.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais passer du général au particulier. J'ai été heureux de voir que l'article 17 du projet de loi aborde la question de la coupe de la végétation. Je pense que cela va toucher les articles 5.82, 5.83, 5.84 et 5.85. Il est certain que cela va toucher ma collectivité, où se trouve l'aéroport d'Abbotsford. Les autorités ont soulevé la question de l'enlèvement des arbres et d'autres formes de végétation qui nuisent à la circulation aérienne. Ils veulent le faire sans tarder.

Trois choses les inquiètent. D'abord, ils veulent qu'un cadre législatif leur confère le mandat clair les y autorisant; c'est ce que fait le projet de loi et je m'en réjouis.

La deuxième chose, c'est que le texte établit clairement qui doit en assumer les frais. Évidemment, les aéroports ne veulent pas en assumer le coût, mais la loi précise bien que la responsabilité leur en incombe.

La troisième question, c'est de savoir comment cela va se faire dans les faits. La bureaucratie est déjà imposante et est sans doute déjà un peu dépassée et doit s'occuper de questions très importantes comme la sûreté et la sécurité. Faudra-t-il dorénavant que des bureaucrates fédéraux surveillent sans cesse ce que font les propriétaires de terrains voisins des aéroports, négocient des ententes avec eux, les signent et envoient des avis au besoin? Ne serait-il pas préférable de déléguer ce pouvoir au moyen d'un protocole d'accord, par exemple, aux aéroports locaux de manière à ce qu'ils soient prévenus quand il y a un problème? De cette façon, dès qu'il y aura un problème, ils pourront agir.

Je sais d'expérience — surtout en ce qui concerne les petits aéroports locaux — que les membres des administrations aéroportuaires ont déjà des contacts avec les riverains de l'aéroport. Ils sont déjà en contact avec ceux qui écient ou abattent les arbres. Y avez-vous songé? À la manière dont on pourrait être plus efficaces et permettre aux gens de l'endroit de s'en occuper eux-mêmes en temps utile?

• (1630)

M. Franz Reinhardt: C'est déjà prévu dans les changements proposés. Il y a une forme de délégation de pouvoir aux municipalités pour qu'elles règlent ceci avec Transports Canada. C'est déjà prévu.

M. Ed Fast: Je suis heureux de l'entendre.

Quelle forme cela va-t-il prendre? Est-ce qu'il faudra un décret ou une directive ministérielle suffira-t-elle?

M. Franz Reinhardt: Je vais demander à notre conseillère juridique de vous répondre.

Joan.

Mme Joan Knight (conseillère juridique, Services juridiques, ministère des Transports): Le ministre pourra se servir de ses pouvoirs en vertu de la loi pour donner ordre de déléguer le pouvoir à d'autres, à la localité, pour s'en charger. Le mécanisme en tant que

tel n'a pas encore été déterminé, autant que je sache, mais ce qui est en place nous permet de le faire. Le ministre a le pouvoir de déléguer la plupart de ses attributions. Il ne peut pas déléguer ce pouvoir législatif, mais tout le reste, il le peut, et il peut s'en prévaloir.

M. Ed Fast: Est-ce quelque chose que le ministère tient à faire? C'est quelque chose que nous attendons impatiemment.

Mme Joan Knight: Il est évident que le ministère va se fier aux administrations aéroportuaires pour obtenir l'information puisque c'est de là qu'elle vient habituellement. Oui, je pense que le ministère voudra régler ceci avec les petites administrations, lorsque c'est possible, si l'administration elle-même veut s'en charger et accepter la délégation de pouvoir.

M. Ed Fast: Je trouve cela encourageant.

Mon autre question porte sur la capacité dorénavant, en vertu de ce projet de loi, de réglementer les émissions des moteurs d'avion. Y avait-il une disposition semblable dans le projet de loi C-62, présenté par l'ancien gouvernement libéral et qui est mort au Feuilleton?

M. Franz Reinhardt: Oui.

M. Ed Fast: Et il s'agit d'une réaction à certains des problèmes que nous rencontrons aujourd'hui en matière de changement climatique...

M. Franz Reinhardt: Précisément.

Mr. Ed Fast: ...de smog et de pollution de l'air?

M. Franz Reinhardt: Il existe actuellement des normes d'agrément, mais nous voulons évidemment nous assurer que le ministre dispose de tous les pouvoirs pour édicter des normes relatives à la qualité de l'air et aux émissions.

M. Ed Fast: Entendu.

Enfin, le texte prévoit une certaine marge d'autonomie pour le secteur, n'est-ce pas?

M. Franz Reinhardt: Je ne parlerais pas d'autonomie. Pour nous, il s'agit d'une exigence supplémentaire. Nous demandons au secteur de faire du travail supplémentaire avec nous. Mais il ne s'agit pas de délégation ni d'autonomie réglementaire — absolument pas — parce que celui-ci doit actuellement respecter une série d'exigences auxquelles nous en ajoutons une autre.

Par le passé, le secteur réagissait. Il devait se conformer à la réglementation. S'il ne le faisait pas, nous prenions des mesures de contrainte. Désormais, nous lui demandons de faire plus que se conformer à la réglementation; nous lui demandons de prendre l'initiative. Nous lui demandons de compiler des données de sécurité, de les analyser, de dégager des tendances pour éviter qu'un petit problème resté sans solution ne prenne de l'ampleur et ne se solde en petit incident, en gros incident ou en accident.

Nous lui demandons d'agir au lieu de réagir. Nous lui demandons de faire des vérifications. Avant même de faire notre propre évaluation et nos propres vérifications, nous lui demandons d'en faire à l'interne, de regarder les données et de nous prouver qu'il s'en est servi de sa propre initiative pour promouvoir la sûreté. C'est pourquoi je dis que c'est beaucoup plus que par le passé. Avant, c'était un ensemble de règlements. Désormais, c'est un ensemble de règlements auxquels vient s'en ajouter un autre lui demandant de prendre les devants. C'est pourquoi je ne parlerais pas d'autonomie réglementaire.

• (1635)

M. Ed Fast: Cela a été très utile.

Merci.

Le président: Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Vous travaillez là-dessus depuis neuf ans, et le projet a été renvoyé à la Chambre puis au comité.

Pour ce qui est du libellé du texte, et précisons que nous avons ici deux conseillers juridiques, estimez-vous que dans son état actuel le projet de loi tel qu'il a été renvoyé à la Chambre et ensuite au comité est satisfaisant? Y a-t-il des points qui vous préoccupent et sur lesquels vous êtes disposé à nous conseiller?

Mme Joan Knight: Non, pas pour le moment.

M. Alex Weatherston (conseiller juridique, Services juridiques, ministère de la Défense nationale): Le parti gouvernemental ne nous a fait parvenir aucune motion visant à l'amender de quelque manière que ce soit, non.

L'hon. Charles Hubbard: Non, mais aucune recommandation de...

M. Alex Weatherston: Non, pas pour le moment.

L'hon. Charles Hubbard: Parfois, c'est vous qui rédigez les projets de loi, parfois c'est le ministère de la Justice qui s'adresse à vous, mais vous êtes satisfait du texte qu'on vous a fait parvenir.

En second lieu, au sujet des coûts éventuels de ce nouveau projet de loi, quelqu'un a-t-il étudié les crédits budgétaires afin de savoir combien il en coûtera de plus au gouvernement pour mettre la nouvelle loi en vigueur?

Lcol Jacques Laplante: Quant à nous, monsieur le président, nous allons continuer à faire la même chose qu'auparavant, mais nous disposerons dorénavant d'une loi améliorée qui nous permettra d'obtenir l'appui du personnel civil; par conséquent, nous n'aurons pas de coûts supplémentaires à payer.

L'hon. Charles Hubbard: Bien. Pour le moment, on ne réclamera donc aucun crédit supplémentaire au Trésor.

Lcol Jacques Laplante: Non, monsieur le président.

L'hon. Charles Hubbard: Maintenant, au sujet des pénalités — l'un d'entre vous a dit quelque chose, et je ne me souviens plus qui — il semble que le système actuel comporte de nombreuses lacunes et que la nouvelle loi les corrigera.

Pouvez-vous me donner deux exemples flagrants des carences actuelles auxquelles cette loi va remédier?

M. Franz Reinhardt: Nous ne cherchons pas avant tout à corriger des lacunes; il s'agit d'aller plus loin afin d'améliorer la sécurité. Or, selon ce que nous ont dit les universitaires, bon nombre d'organismes, des compagnies du secteur pétrochimique et d'autres encore, si l'on veut vraiment améliorer la sécurité, quand déjà on fait

tout ce que l'on peut en ce sens, eh bien, il faut sortir des sentiers battus.

L'hon. Charles Hubbard: Excusez-moi, mais je me reporte ici à des propos que l'un d'entre vous a tenus. Quelqu'un a bien dit « que le système actuel comporte de nombreuses carences ».

À l'heure actuelle, le système permet-il d'obtenir sur le site Internet des renseignements sur l'identité des particuliers ou des sociétés qui ont fait l'objet, soit de pénalité, soit d'avertissement? Comment le public peut-il savoir qu'une compagnie donnée ne se conforme pas à toutes les exigences de l'industrie ou à tous les règlements?

M. Franz Reinhardt: Pour ce qui est des « nombreuses carences », je crois que c'est le ministère de la Défense nationale qui en a parlé, par rapport à ses responsabilités. Je m'en remettrai donc à ses représentants pour répondre à votre question.

Pour ce qui est de chez nous, y a-t-il moyen de savoir comment une société se comporte? Oui, nous disposons d'un site Web, et vous pouvez le consulter pour obtenir des renseignements, y compris sur toutes les infractions commises par les sociétés.

L'hon. Charles Hubbard: Si un particulier veut appeler un taxi, est-ce qu'il peut consulter le site Internet de la compagnie pour consulter ses archives afin de se renseigner sur les rapports entre la compagnie de taxi et le public?

• (1640)

M. Franz Reinhardt: Oui, c'est possible.

L'hon. Charles Hubbard: Si vous me le permettez, j'aimerais poser deux autres brèves questions si j'en ai le temps.

L'une porte sur le mouvement écologique. Leurs membres estiment que les aéronefs sont l'une des plus grandes sources de pollution de la haute atmosphère. Or, nous nous apprêtons à acheter de nouveaux C-17.

Lorsqu'on achète un nouvel aéronef, parmi les modèles conçus par les nouvelles compagnies candidates, est-ce qu'on tient compte de leurs émissions respectives et du carburant dont ils ont besoin pour voler?

Lcol Jacques Laplante: Eh bien, monsieur, vous parlez ici des C-17, et je ne suis pas sûr d'être en mesure de vous répondre. Nous pouvons toutefois consulter les spécialistes de ces questions.

L'hon. Charles Hubbard: Ce que je vous demande messieurs c'est ceci. Est-ce qu'on compare les émissions respectives des aéronefs parmi lesquels on fait le choix? Est-ce qu'on les évalue afin de savoir quels sont leurs effets sur l'environnement?

M. Franz Reinhardt: L'Organisation de l'aviation civile internationale a été saisie de cette question et a mis sur pied un comité de la protection de l'environnement en aviation, le CAEP, qui a pour mandat d'examiner de telles émissions. Vous n'ignorez pas que plus de 180 pays font partie de l'OACI et ont ainsi accès aux renseignements fournis par le CAEP.

L'hon. Charles Hubbard: Ma dernière question est peut-être un peu farfelue.

On entend parler des nouveaux aéronefs, des nouveaux avions en cours de construction. On entend dire que les Américains exercent des pressions sur les citoyens canadiens lorsqu'il s'agit de choisir qui peut participer à la construction de ces appareils, dans le cas où ils détiendraient une double citoyenneté.

Ces dernières années, dans le cas où un citoyen canadien détenait une double citoyenneté, est-ce que cela a donné lieu à un incident quelconque, est-ce que ces personnes ont pu constituer une menace pour la sûreté et la sécurité d'un aéronef survolant notre pays?

M. Merlin Preuss: Pas à ma connaissance, non, monsieur.

L'hon. Charles Hubbard: Merci.

Le président: Je vous remercie, monsieur Hubbard.

Puisque plus personne de ce côté-ci ne veut poser de questions, nous allons donc donner la parole à M. Bélanger.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger: Dans l'une des mesures proposées — je crois qu'il s'agit de l'article 2 —, on parle des obligations internationales du Canada. Les amendements sont proposés en partie pour que le Canada respecte ses obligations nationales.

Pourriez-vous nous dire quelles obligations internationales nous ne sommes pas en mesure de respecter, présentement?

M. Franz Reinhardt: Aucune. Je crois que vous faites allusion à ce qu'on appelle en anglais la *purpose clause*.

[Traduction]

Bien entendu, cela ferait partie d'une disposition de déclaration d'objet. Or, il n'y en avait pas dans le passé et le texte dont on dispose était inexact. Nous sommes donc en train d'élaborer une telle disposition qui refléterait le mandat de Transports Canada.

Elle existait auparavant et figure maintenant dans le texte mais il nous fallait un libellé qui saisisse et exprime fidèlement la raison d'être du projet de loi.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger: Il n'existe donc pas d'obligation internationale que nous ne sommes pas en mesure de respecter. C'est exact?

M. Franz Reinhardt: Oui.

L'hon. Mauril Bélanger: On donne à l'industrie une responsabilité d'autosurveillance. Ici, je ne parle pas d'autoréglementation. Les obligations qui incombent à Transports Canada en matière de conformité aux autres lois incombent-elles également au secteur privé?

M. Franz Reinhardt: En ce qui concerne les autres lois, je ne peux pas me prononcer. Je peux vous dire cependant que lorsqu'on demande aux détenteurs de certificat de faire de l'autosurveillance et d'effectuer des vérifications, nous faisons de notre côté nos propres vérifications et notre propre surveillance, c'est-à-dire ce que nous faisons auparavant. Il n'y a aucun changement, si ce n'est qu'il y a plus de surveillance qu'avant.

L'hon. Mauril Bélanger: Je vais vous donner un exemple, celui des langues officielles. Les transporteurs sont tous assujettis, dans une certaine mesure, à la Loi sur les langues officielles. Lorsqu'on parle d'autosurveillance, y a-t-il des clauses, dans ces régimes de surveillance, par rapport aux langues officielles?

M. Franz Reinhardt: Non. Je peux vous dire, à la lumière de mon expérience, que parmi les exigences que nous avons actuellement, par exemple pour ce qui est de la lecture des mesures de sécurité dans les aéronefs, il n'y a pas d'exemptions. Ils doivent se soumettre aux exigences de la Loi sur les langues officielles.

L'hon. Mauril Bélanger: Je ne parle pas d'exemptions. Souvent, il arrive qu'en cas de délégation, on oublie de déléguer également les responsabilités, ou certaines responsabilités, qui incombent au ministère. Je voudrais savoir si, éventuellement, vous seriez en mesure d'assurer au comité qu'en pareil cas, la délégation inclut la responsabilité du respect des autres lois auxquelles le ministère est assujetti.

M. Franz Reinhardt: Effectivement, nous avons abordé ce sujet et nous pouvons vous donner la garantie qu'il est dans notre intention de nous assurer que ces lois soient respectées. Je peux même vous parler d'un exemple: les dispositions du Code du travail concernant le *Aviation OSH*, le *Aviation Occupational Safety and Health Regulations*.

Nous sommes conscients de la partie II du Code canadien du travail et du fait que ses dispositions s'appliquent malgré toute autre loi. Nous avons d'ailleurs avisé les détenteurs de certificat et nous nous sommes même imposés, en tant que facilitateurs, pour essayer d'amener certains syndicats et certaines compagnies à s'entendre.

Effectivement, la Loi sur l'aéronautique a certaines exigences, mais nous sommes respectueux des exigences des autres lois. Il suffit que les employeurs et les employés s'entendent quant à la mise en oeuvre de cette coordination.

• (1645)

L'hon. Mauril Bélanger: Il n'y aurait donc pas d'objection de la part du gouvernement si un amendement était présenté afin de confirmer cela?

M. Franz Reinhardt: Je n'y verrais aucune objection si cela peut ajouter quelque chose, ce dont je ne suis pas certain.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Preuss, souhaitez-vous ajouter quelque chose?

M. Merlin Preuss: L'idée des délégations dont vous venez de parler n'a rien de nouveau. Elles existent et sont en vigueur depuis bon nombre d'années, peut-être même des décennies, et il n'a jamais été question de se conformer aux exigences de la Loi sur les langues officielles. À ma connaissance, les choses se passaient très bien.

Il y a toujours des incidents lorsque quelqu'un veut contester quelque chose. Quoi qu'il en soit, les délégations elles-mêmes sont tenues de respecter la loi, et à ma connaissance, c'est ce qu'elles font, dans la mesure du possible.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je reviens à ma question de départ. Je n'ai rien contre le système de gestion de sécurité, mais le problème, à mon avis, est que vous êtes en train de créer un système organisé qui va s'appliquer à de petites entreprises. Je peux croire que cela fonctionne chez les grandes entreprises et je suis convaincu que vous avez les inspecteurs requis pour vous présenter n'importe quand chez Air Transat ou Air Canada et vous assurer que tout soit respecté.

Le problème, en ce qui concerne ce projet de loi, c'est que vous organisez les plus petites entreprises en systèmes de gestion de sécurité. Si elles ne sont pas capables de le faire, vous créez des organismes désignés qui organiseront ce secteur. Vous êtes donc en train de créer un système organisé.

L'aspect qui me semble douteux concerne la surveillance de ce système, qui doit toujours être faite par Transports Canada. Vous me dites que vous effectuez plus d'inspections que par le passé. À ce sujet, on verra ce que d'autres témoins diront. Pour l'instant, c'est ce que vous déclarez, et je ne suis pas sûr que ce soit le cas. Je sais que vous avez réduit les budgets de formation de vos inspecteurs. C'est le problème.

Je veux bien qu'on organise le système, qu'on délègue à des organismes qui prendront en charge un secteur, mais il faut que vous ayez le personnel nécessaire pour faire l'inspection de n'importe quelle compagnie, de la plus petite à la plus grande, à tout moment. Que l'industrie s'organise et se construise des systèmes de gestion de sécurité est une chose, mais s'il n'y a personne en qui j'ai confiance pour m'assurer que ceux-ci respectent les normes de sécurité auxquelles la population s'attend, cela pose problème.

On organise un système, mais je ne suis pas sûr que vous ayez le personnel requis pour être capables de vous assurer que ce système est plus performant que notre système actuel. Au moment où on se parle, vous avez des inspecteurs qui peuvent se présenter n'importe quand chez n'importe quelle compagnie afin de s'assurer de la sécurité.

C'est ce que je vous disais au départ. À cause des attentats de 2001, j'aurais préféré qu'ont ait un plus grand nombre d'inspecteurs et qu'on n'ait pas de système organisé; qu'on permette, par exemple, à Air Canada et à Air Transat, par voie de règlement, d'avoir un système de gestion de sécurité, mais pas aux plus petites entreprises. Il ne faut pas oublier que c'est une petite entreprise qui a formé les pilotes dont les avions se sont écrasés contre les tours jumelles à New York.

J'ai de la difficulté à accepter l'idée de ce système et à laisser à l'industrie tout le soin de s'occuper de la sécurité.

[Traduction]

M. Merlin Preuss: Si je vous ai bien compris, ce sont les petites entreprises de services qui vous préoccupent — peut-être, par exemple, celle du taxi aérien.

[Français]

M. Mario Laframboise: Oui, étant donné ce que vous faites. Vous créez des organismes désignés. Dans votre texte, on dit ceci:

Dans les secteurs à faible risque du milieu aéronautique, comme par exemple l'aviation d'affaires, nous avons l'intention d'autoriser certains organismes à établir des normes d'exploitation destinées aux membres de leur secteur et de vérifier les systèmes de gestion [...]

C'est donc l'organisme qui va vérifier le système de gestion. C'est ce que vous nous dites, c'est écrit.

[Traduction]

M. Merlin Preuss: Je crois que ce qui s'est passé c'est qu'il existe un système pour les transporteurs non commerciaux. Ils s'adressent à des entreprises dont Shell Canada, qui a un service de transport aérien, à Weston Foods, aux présidents de sociétés du secteur privé qui possèdent leur propre avion. Il existe à l'heure actuelle un système qui fonctionne très bien depuis trois ans et ils doivent mettre en place un système de gestion de la sécurité. Entre nous et le transporteur, il y a une organisation qui comporte une autorité désignée chargée d'assurer l'existence d'une infrastructure de surveillance de la sécurité. Vous parlez de la Canadian Business Aviation Association.

L'une des raisons de leur succès et de leur excellent bilan en matière de sécurité tient au fait que les PDG des sociétés tiennent compte des conseils de leur service de transport aérien et connaissent bien ces activités. Cela diffère de ce qui se produit quand vous ou moi achetons un billet parce que nous nous en remettons essentiellement au dispositif en place pour assurer notre sécurité.

Je n'ai pas l'intention de désigner une société qui ira assurer la surveillance de ces petits transporteurs — pas du tout. Ce n'est pas ce que cherche à faire le projet de loi. Ce n'est pas du tout l'objectif que nous visons. Nous souhaitons plutôt instaurer des principes de base

pour les petits transporteurs, les plus petits aéroports, afin qu'eux aussi fassent une analyse un peu plus poussée de leurs problèmes dans le but de les corriger avant qu'ils ne donnent lieu à des accidents.

Nous venons tout juste d'achever un projet pilote auquel ont participé même des organismes de maintenance d'une seule personne afin de déterminer quelles difficultés pourraient se présenter si nous exigeons que les petits transporteurs se dotent d'un système de gestion de la sécurité et les résultats ont été plutôt positifs. La seule constatation qui ressort de l'étude c'est que, comme prévu, ils auront besoin d'un peu plus d'aide qu'Air Canada, Nav Canada ou l'aéroport Pearson pour mettre en place un tel système parce qu'ils n'ont tout simplement pas le savoir-faire, les connaissances de pointe ou l'infrastructure — mais nous leur demanderions de respecter les mêmes principes, bien qu'à un niveau moins poussé dans le cadre d'un processus moins évolué.

Comme je l'ai déjà dit, ce n'est pas ce que prévoit la loi ni ce que prévoient les règlements pour les plus petits transporteurs. Nous avons été très circonspects. Nous ne souhaitons pas perturber un système qui nous a permis d'avoir un si bon bilan sans assurer que le nouveau système sera tout aussi efficace. Cela ne se fera pas du jour au lendemain; il faudra compter trois ou quatre années et avoir un plan de mise en oeuvre très mesuré.

Tout ce que je peux vous dire pour l'instant, en m'appuyant sur notre expérience — et nous sommes dans le métier depuis quelques années avec Air Transat — c'est que tout est positif.

On nous a aussi interrogés au sujet de l'intervention. Nous ne perdrons pas le pouvoir d'intervenir comme nous l'avons fait dans le passé. Nous ne partirons toutefois pas de ce point de départ parce que, si le système fonctionne bien, les divers éléments du système fonctionneront bien aussi.

Aujourd'hui, nous mettons à l'épreuve les divers éléments du système et nous intervenons dans le cas d'une infraction auprès de l'intéressé ou à l'égard de la procédure qui ne fonctionne pas. Pourquoi ne pas réparer tout le système? Pourquoi ne pas mettre en place un système où les petits problèmes n'ont jamais l'occasion de prendre de l'ampleur parce qu'ils sont repérés et corrigés?

Voilà en théorie ce que nous proposons. Cette façon de procéder a donné de bons résultats jusqu'à maintenant.

• (1650)

[Français]

Le président: Monsieur Atamanenko.

M. Alex Atamanenko: Le nouvel article 5.392 proposé à l'article 12 a pour but de garantir le caractère confidentiel de l'information fournie au ministère des Transports dans le cadre d'un processus faisant partie du système de gestion de la sécurité d'un titulaire de document d'aviation canadien. D'autres nouveaux articles, en l'occurrence les articles 5.395 à 5.398 proposés par le projet de loi C-6, établissent le cadre législatif d'un programme de déclaration volontaire des entorses à la sûreté ou à la sécurité aérienne. Ils ont pour but d'assurer une confidentialité et une immunité relatives aux personnes qui communiquent ce genre d'information.

Pourriez-vous expliquer comment ces dispositions relatives à la déclaration volontaire figurant à l'article 12 offrent une protection suffisante contre l'auto-incrimination aux personnes qui dénoncent des entorses à la sécurité dans le cadre du programme de gestion de la sécurité?

Autrement dit, il y aurait apparemment, dans le cas de ces gens, un manque de protection. Pouvez-vous nous faire part de vos commentaires?

[Traduction]

M. Franz Reinhardt: Vous parlez de ce que vous appelez la dénonciation, n'est-ce pas?

Ces dispositions n'ont pas du tout pour but d'encourager la dénonciation. Nous avons envisagé d'instaurer un tel programme mais nous avons vite compris qu'avec le système de gestion de la sécurité, nous espérons pouvoir compter sur une meilleure coopération et une meilleure coordination entre les employeurs et les employés et nous avons compris que de telles dispositions n'étaient pas nécessaires à l'instauration d'une culture propice à la sécurité et à de bonnes relations de travail.

Nous demandons plutôt aux employeurs, dans le cadre des règlements déjà en place, d'ajouter à leur SGS un mécanisme de déclaration volontaire assorti d'une politique non punitive de sorte que les gens pourront faire des déclarations sans craindre de représailles à l'intérieur de l'entreprise.

Si Transports Canada fait une évaluation d'une entreprise et repère par hasard des renseignements déclarés par un employé à l'employeur, cette information sera protégée et elle ne pourra être utilisée à l'encontre de l'employeur ou de l'employé aux fins de l'exécution, et en vertu de l'accès à l'information,...

Supposons que nous prenions l'information — obtenue en vertu de la Loi sur l'accès à l'information — elle sera protégée en vertu de l'article 2 de la Loi. Nous souhaitons que les gens se sentent libres de déclarer à leur employeur les erreurs qu'ils auraient pu commettre, des violations mineures qui pourraient mener à des problèmes plus importants. Nous voulons être en mesure de corriger ces problèmes. Voilà pourquoi nous les encourageons à les déclarer.

Si nous prenons connaissance de cette déclaration dans le cadre d'une vérification, nous ne la retiendrons pas contre vous. C'est l'un des volets du système de déclarations volontaires.

Dans une autre disposition qui vient plus loin, nous mettons en place ce que nous appelons un programme volontaire universel de non-déclaration pour ceux qui ne sont pas régis par le SGS, surtout à l'intention des passagers du transport aérien ou d'autres techniciens d'entretien de petits avions qui pourraient vouloir signaler une infraction non délibérée ou non criminelle.

Nous nous sommes inspirés d'un système américain appelé ASRS — Aviation Safety Reporting System — qui a donné d'assez bons résultats pour ce qui est de la collecte d'information sur la sécurité aérienne que nous n'obtiendrions pas autrement parce que personne ne prendrait l'initiative de vous signaler une erreur ou un autre incident lié à la sécurité.

Grâce à ce système, les Américains ont constaté qu'ils pouvaient recueillir davantage de données susceptibles d'être ensuite utilisées de façon utile. Ils collectent les données et s'en servent pour promouvoir et améliorer la sécurité des voyageurs. C'est un autre système.

Il y a donc deux systèmes ici. Le but principal est de recueillir autant de données que possible sur la sécurité parce que nous devons disposer de ces données sur la sécurité pour l'améliorer encore plus. Comme nous l'avons dit plus tôt, nous n'améliorerons pas la sécurité aéronautique en imposant davantage de sanctions.

Nous avons constaté dans le passé que si nous imposons des sanctions à une personne sans l'aider à découvrir pourquoi elle a commis une erreur, elle continuera de la commettre. Maintenant,

grâce à nos nouveaux systèmes, nous donnerons à une telle personne la possibilité de découvrir la cause de l'erreur et de prendre elle-même les mesures correctives pour éviter de commettre la même erreur à l'avenir. C'est ainsi que nous voulons améliorer la sécurité.

• (1655)

Le président: Merci.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: J'aimerais poursuivre brièvement dans la même veine.

On me semble faire énormément confiance à ce système de déclarations volontaires: comme vous venez de le dire, à moins que j'aie tout mal compris, vous pensez que dans ce cas-ci il ne serait pas nécessaire de protéger les dénonciateurs parce que vous ne voulez pas que l'entreprise ou l'organisation craignent d'être pénalisées si l'information est signalée et qu'ainsi elle serait plus disposée à recueillir les données qui permettraient de comprendre les tendances et les causes des problèmes.

Je comprends, en théorie, comment cela fonctionnerait. Que se passe-t-il si l'employeur est mécontent du fait qu'un employé a signalé l'information et qu'il le congédie? Quelle sauvegarde y a-t-il dans le projet de loi advenant un tel cas?

M. Merlin Preuss: Il y a plus d'une réponse à votre question, monsieur. Je dirai d'abord que le système de gestion que met en place la section de l'aviation civile de Transports Canada est identique à ce que nous avons exigé de l'industrie. Quand je parle de cultures propices au signalement de problèmes et du fonctionnement de ces systèmes, c'est que j'ai des connaissances directes de la question. Pour ce qui est de la publicité, si vous visitez notre site Web, vous trouverez le SSQAC, c'est-à-dire le Système de signalement des questions de l'Aviation civile. Si vous cherchez une disposition relative au dénonciateur, vous l'avez trouvée, parce que ce système l'emporte sur toute autre chose. Les renseignements peuvent être signalés en toute confidentialité. L'auteur de la dénonciation peut signaler les renseignements à qui il veut, peu importe le niveau.

Aujourd'hui, si quelqu'un souhaite dénoncer une autre personne, il peut se prévaloir de ce système. Cela fait partie de la politique et je ne pense pas qu'elle soit modifiée de sitôt. En fait, je pense qu'on renforcera son utilisation. Ainsi, celui qui veut signaler un problème à l'intérieur d'une entreprise peut se prévaloir de cette autre possibilité.

Quant à votre autre question, monsieur Volpe, je n'ai pas saisi le début. J'ai manqué la nuance.

• (1700)

L'hon. Joseph Volpe: Il s'agit de garantir à l'employé voulant signaler un problème qu'il ne va pas risquer son emploi. Si l'employé est congédié, il doit y avoir un recours afin qu'il puisse retrouver son emploi ou obtenir un dédommagement quelconque.

M. Merlin Preuss: La réponse est qu'il est difficile d'expliquer comment fonctionne le processus d'évaluation. Bien franchement, quand nous allons sur place faire une évaluation, nous parlons aux gens dans leur milieu de travail. Nous parlons aux pilotes dans les postes de pilotage, nous parlons aux agents de bord dans l'habitacle. Nous leur posons des questions telles : « Comment fonctionne le système? Quelles données avez-vous signalées? Quels problèmes n'avez-vous pas signalés? Pourquoi? Si vous avez fait une déclaration, nous ferons un suivi pour voir si les données ont été versées au SGS. Si vous n'avez pas fait de déclaration, c'est aussi un renseignement à consigner, mais pourquoi ne l'avez-vous pas signalé? Qu'est-ce qui ne va pas? Que craignez-vous? »

C'est un de nos outils d'évaluation qui nous permet de déterminer si le système de déclaration fonctionne puisqu'il est le bord d'attaque du SGS. Les renseignements peuvent être signalés de plusieurs façons.

N'oublions pas que nous parlons ici des problèmes de moindre importance. S'il se produit un incident grave, ce système est écarté. Par exemple, si le coronaire ou la GRC sont appelés, ou si une personne est blessée lors d'un accident, c'est le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports qui intervient. Or, à ce moment-là, le SGS n'a pas fonctionné, le système tout entier n'a pas fonctionné, comme aujourd'hui.

Nous parlons ici de la collecte d'information afin d'éviter qu'un incident ne devienne un problème grave et donne lieu à une enquête du Bureau de la sécurité des transports ou, pire encore, un accident qui nécessite l'intervention du coronaire. C'est là où nous jugeons essentiel d'agir.

[Français]

Le président: Monsieur Bélanger.

[Traduction]

L'hon. Mauril Bélanger: En réalité, nous parlons peut-être d'aller même plus loin puisque, dans cette proposition, le ministère de la Défense obtient beaucoup plus de pouvoir quand un incident est survenu. Est-ce exact?

Lcol Jacques Laplante: Le ministère de la Défense ne devrait pas avoir plus de pouvoir puisque nous utilisons le même concept. Notre enquête à la suite d'un accident ne peut pas donner lieu à des mesures disciplinaires ou administratives. Les renseignements que nous recueillons sont consignés sans mention de l'identité du dénonciateur et nous ne consignons pas de noms dans nos rapports. Nous nous assurons de banaliser la source de l'information.

L'hon. Mauril Bélanger: Mais pour ce qui est des amendements proposés dans ce projet de loi, la Défense nationale aura de plus grands pouvoirs.

Lcol Jacques Laplante: Oui.

L'hon. Mauril Bélanger: D'accord. Et ce ne sont pas que des pouvoirs préventifs, ils seront plus grands après un incident. C'est bien cela?

Lcol Jacques Laplante: À l'heure actuelle, nous réclamons essentiellement davantage de pouvoirs relatifs aux enquêtes, ce que nous n'avons pas à l'égard d'entreprises ou d'employés civils. Le but est en définitive de nous assurer que nous avons tous les pouvoirs d'enquête nécessaires.

L'hon. Mauril Bélanger: Je ne sais pas s'il en est question dans la loi, mais j'espère obtenir une réponse.

Que se passerait-il? Qu'arriverait-il? Qui aurait les pouvoirs en définitive advenant un incident mettant en cause des entités militaires et civiles et qu'il y avait un conflit sur la manière d'agir? Qui serait habilité en définitive à déterminer comment se déroulerait une enquête? Est-ce que ce serait le MDN ou le ministre des Transports?

M. Franz Reinhardt: Voulez-vous parler d'un accident?

L'hon. Mauril Bélanger: Je parle de n'importe quel cas. S'il y a un conflit entre les deux ministères, qui tranche?

Lcol Jacques Laplante: S'il y a une enquête au sujet d'un incident mettant en cause un aéronef militaire, c'est sans doute le ministère de la Défense qui dirigera l'enquête. S'il s'agit d'un aéronef militaire et

qu'un incident se produit dans une installation civile, par exemple dans un aéroport civil, nous dirigerons l'enquête puisqu'il s'agit d'un aéronef militaire. Le Bureau de la sécurité des transports sera représenté au sein de notre équipe d'enquête et nous ferons une enquête coordonnée. S'il s'agit d'un aéronef civil qui a un accident dans une installation militaire, comme cela s'est produit il y a quelques années à Moose Jaw pendant un spectacle aérien... C'était un avion civil. Le Bureau de la sécurité des transports a mené l'enquête à laquelle nous avons participé.

Les responsabilités sont attribuées clairement dans la loi.

● (1705)

L'hon. Mauril Bélanger: Voici ma question. S'il devait y avoir un conflit où les deux ministères sont touchés, lequel sera habilité à agir — au-delà des propositions — et à déterminer comment l'enquête se déroulera? Qui possède l'autorité d'agir?

M. Franz Reinhardt: Si vous relisez les dispositions, vous constaterez qu'elles décrivent très clairement les cas où le ministère des Transports a le pouvoir d'agir et les cas où le ministre de la Défense nationale qui a le pouvoir d'agir. Il ne devrait pas y avoir de zone grise. S'il y en a une, j'imagine que nos ministres et les hauts fonctionnaires se réuniraient et tenteraient de...

Si vous relisez la définition, monsieur Bélanger, vous verrez qu'elle est très claire.

L'hon. Mauril Bélanger: D'accord, je vais la relire.

Je voulais vous poser deux autres questions. La première est plutôt amusante. L'une des dispositions accorde au ministre des pouvoirs en matière de zonage et, si ma mémoire est bonne, le ministre serait habilité à ordonner la destruction. Est-ce que cela signifie que si cette disposition avait été dans la loi à l'époque, le silo de Chatham n'aurait pas posé de problème?

M. Franz Reinhardt: Je me souviens du silo de Chatham, c'était il y a 15 ou 20 ans. À l'époque, nous n'avions pas le pouvoir en question.

L'hon. Mauril Bélanger: Je sais. Cela aurait été une solution à l'époque et le ministre aurait pu en ordonner la destruction?

M. Franz Reinhardt: Ça aurait pu être une piste de solution...

L'hon. Mauril Bélanger: Alors, il ne faut pas oublier cela.

M. Franz Reinhardt: ... en plus de la négociation.

Le président: Soyez très concis.

L'hon. Mauril Bélanger: Cette question a une portée beaucoup plus grande, je l'espère. Est-ce que je me trompe quand je conclus à la lecture du projet de loi qu'il y aurait davantage de pouvoirs en ce qui a trait à la prise de règlement? Je n'en suis pas certain. Je crois avoir entendu quelqu'un dire cela. Je n'ai pas de problème à l'idée que l'on puisse prendre des règlements puisque cela se fait déjà. Mais est-ce que le projet de loi prévoit que le ministère aura davantage de pouvoirs en ce qui a trait à la prise de règlements?

M. Franz Reinhardt: Non, nous demandons, à certains égards, que le pouvoir de prendre des règlements soit élargi sous réserve, bien entendu, de la consultation préalable habituelle du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne, le CCRAC.

L'hon. Mauril Bélanger: Autrement dit, ça ne passe plus par le Parlement, n'est-ce pas?

M. Franz Reinhardt: Mais oui, le Parlement lui donne la première, la deuxième... Il existe un comité, le gouverneur en conseil.

L'hon. Mauril Bélanger: C'est ce que je voulais savoir. Au fil de nos délibérations, c'est sans doute une chose que nous voudrions...

M. Franz Reinhardt: En effet, il y a un ou deux autres éléments qui exigent peut-être également l'exercice du pouvoir de réglementer.

M. Merlin Preuss: Je vais vous donner un exemple. Actuellement, nous n'avons pas le pouvoir de réglementer les questions de fatigue pour les travailleurs de l'entretien. Actuellement, il existe une section de gestion de la fatigue qui s'occupe de tous les travailleurs de l'aviation, car la loi autrefois restreignait nos pouvoirs de réglementer à cet égard. Nous tâchons donc d'aborder les choses dans l'ensemble, de toucher tous ceux qui ont une incidence sur la sécurité des vols et nous nous occupons notamment de la fatigue. Effectivement, il y a en l'occurrence des exigences supplémentaires.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Merci.

Je me réservais certaines questions concernant le rôle du ministère de la Défense nationale.

Monsieur Laplante, on parle des enquêtes portant sur des accidents militaro-civils. J'aimerais savoir ce que vous entendez par là. En existe-t-il un seul type ou plusieurs? S'agit-il de cas où un avion militaire entre en collision avec un avion civil?

• (1710)

Lcol Jacques Laplante: Depuis plusieurs années, un bon nombre de compagnies civiles sont mises à contribution dans le cadre de nos opérations de vol. Les situations varient beaucoup. Dans certaines circonstances, des organisations civiles nous fournissent des appareils. C'est le cas de Bombardier à Moose Jaw. Ces compagnies fournissent l'appareil et l'entretien, alors que de notre côté, nous fournissons les pilotes et assumons l'entraînement de ceux-ci relativement à cet appareil.

D'autres enquêtes militaro-civiles peuvent avoir lieu, par exemple si une compagnie civile effectue des tâches d'entretien majeures sur un de nos appareils et qu'à la suite de cela, un accident a lieu. La compagnie civile est impliquée dans les causes probables de l'accident. On doit pouvoir enquêter sur cette compagnie civile pour déterminer les causes de l'accident.

Dans d'autres cas, par exemple à Southport, au Manitoba, il s'agit d'appareils qui font l'objet d'un contrat entre une compagnie civile et la Défense nationale. Ils appartiennent à la compagnie civile et sont enregistrés auprès de Transports Canada. Leur entretien se fait selon les normes de Transports Canada et c'est ce même ministère qui en assume la certification.

Par contre, l'utilisation par la Défense nationale de ces appareils s'inscrit dans un contrat à long terme et, selon la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, la Défense nationale a la responsabilité d'enquêter sur un accident dans lequel ils seraient impliqués, tant et aussi longtemps qu'ils sont utilisés en soutien à la Défense nationale. Donc, vous avez un appareil qui est complètement réglementé par Transports Canada, mais qui, par contre, est utilisé par la Défense nationale, qui devient responsable d'enquêter. À ce moment-là, si l'accident n'implique pas un autre appareil civil ou un aéroport civil, ça va être considéré purement comme une enquête militaire, et le Bureau de la sécurité des transports ne peut pas prendre part à notre enquête. C'est à ce moment qu'on a besoin de prendre des précautions. On ne veut pas se retrouver avec un employé civil qui craint de perdre son emploi parce qu'il fournit de l'information à la Défense nationale. On doit avoir les mêmes pouvoirs que le Bureau de la sécurité des transports,

pour être capables de protéger l'individu. Notre but n'est pas de punir l'individu, notre but est toujours de trouver les causes de l'accident afin de nous assurer qu'il n'y aura pas un autre accident pour les mêmes raisons.

M. Robert Carrier: Si je comprends bien, dans tous ces cas que vous avez mentionnés, l'enquête sera faite par celui que le ministère de la Défense nationale aura désigné? C'est donc par votre ministère que l'enquête va être effectuée?

Lcol Jacques Laplante: Oui, à l'intérieur du ministère de la Défense nationale, le ministre a l'obligation d'enquêter sur tous les problèmes de sécurité des vols. Le ministère a délégué cette autorité à mon patron, le directeur de la Sécurité des vols, qui est aussi responsable des enquêtes au Programme de navigabilité technique des Forces canadiennes. Lorsque l'on mène une enquête, on la fait de façon indépendante. La chaîne de commandement n'influence pas notre rapport. Le rapport n'est pas signé par le ministre de la Défense ou le commandant de l'aviation, le rapport est signé par mon patron, et c'est un rapport qui est carrément indépendant. C'est un organisme indépendant. Un certain nombre d'enquêteurs sont formés pour mener spécifiquement ce type d'enquêtes.

M. Robert Carrier: La définition que vous m'avez fournie concernant les accidents entre avions militaire et civil se retrouve-t-elle dans le projet de loi?

Lcol Jacques Laplante: Oui. On appelle ces appareils, en anglais, *military conveyance*. En français, c'est identifié à l'alinéa 10 (1a). On y donne la définition de ce qui est considéré comme un appareil militaire et de ce qui est considéré comme un appareil civil à l'emploi de la Défense nationale. C'est un appareil qui est sous la responsabilité de la Défense nationale à des fins d'enquête.

M. Robert Carrier: Ainsi, les experts de Transports Canada pourraient se joindre à une enquête dont vous seriez responsable?

Lcol Jacques Laplante: Oui, sûrement. À ce moment-là, on va utiliser l'expertise de Transports Canada et de la compagnie civile. Avec les changements proposés à la loi, on sera en mesure d'utiliser l'expertise civile, tout en protégeant l'information, et on aura la possibilité de faire des recommandations lorsque notre rapport sera révisé, avant qu'on l'affiche publiquement sur notre site Web.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Laplante.

Sur ce, je vais remercier nos témoins d'être venus aujourd'hui, car vos observations sont appréciées. En terminant, je voudrais apporter deux ou trois choses. Il se peut que nous reprenions cette discussion plus tard, au fur et à mesure que l'examen de ce projet de loi évoluera.

Merci.

Pendant que nos témoins quittent la salle, je vous signale deux ou trois choses.

M. Bélanger a signalé que les témoins experts étaient disponibles pour présenter l'envers du décor, je suppose. Il y a M. Moshansky, qui a joué un rôle dans l'enquête Dryden. Il nous a écrit et a demandé s'il pouvait venir témoigner. Il a participé à l'enquête et a préparé le rapport final ainsi que deux rapports intérimaires. D'après ce que j'ai entendu dire, il se peut qu'il présente un point de vue différent et fort intéressant par rapport à la position qui est la nôtre.

On me dit également que des représentants de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, qui s'occupent de ce genre de questions sont prêts à venir témoigner.

Enfin, j'ai reçu ce matin une lettre de la Société canadienne des postes. Je vais la lire, vous dire ce que j'en ai fait et comment nous allons procéder.

Cette lettre est adressée au greffier. Je cite:

La présidente de la Société canadienne des postes tient à remercier le comité de son invitation à comparaître devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Malheureusement, un conflit d'horaire l'empêche de comparaître le mercredi 14 février 2007.

La présidente veut confirmer son engagement à participer lors d'une séance ultérieure afin de discuter de l'importante question du repostage et d'autres sujets qui intéressent la Société canadienne des postes.

Je vais contacter le bureau de la présidente. Étant donné les contraintes de temps, j'ai cru bon de prendre une décision et d'inviter la présidente à témoigner plus tard, car j'ai l'intention de la contacter au cours de la semaine prochaine pour confirmer une date. Voici comment les choses se présentent.

Pour la réunion de mercredi, nous avons pu confirmer que des représentants de Transport 2000 viendront témoigner sur le projet de loi C-6.

M. Julian, par l'intermédiaire du greffier, m'a confirmé qu'il proposerait sa motion portant sur le Conseil national des affaires maritimes dès mercredi. Elle a été déposée et il a la possibilité de la proposer.

Si tout le monde est d'accord.... Monsieur Volpe.

● (1715)

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, j'avais l'impression, à tort, que vous alliez demander au comité conseil sur la façon de répondre à la présidente de la Société canadienne des postes.

De façon générale, après avoir entendu le passage de la lettre que vous avez citée, je dirais qu'un engagement à l'égard d'un engagement ne m'impressionne pas beaucoup. Ce qui m'impressionne, c'est la présence d'un témoin en réponse à une de nos demandes. À moins qu'il ne soit trop tard, je dirais que vous devriez signaler à la présidente de la Société canadienne des postes que nous avons déjà confirmé sa présence pour mercredi et que les membres du comité ont pris des dispositions à cet égard. Je parle de ce mercredi et non pas de mercredi en 8.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous avez pris une décision. Vous avez déjà contacté Postes Canada pour dire que vous acceptiez de discuter d'une nouvelle journée.

[Traduction]

Le président: Nous avons entamé les négociations et j'espère que ce sera terminé d'ici 10 à 14 jours, ce qui serait en temps utile pour deux de nos quatre prochaines réunions. Je serais prêt à répondre au souhait de Mme Greene... Si elle fixe le 28 février, nous prendrons les dispositions nécessaires pour ce jour-là.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je vous fais confiance. Au comité, on a l'habitude de toujours essayer de s'entendre avec les témoins, mais de mentionner aussi que notre patience a des limites.

[Traduction]

M. Brian Jean: Monsieur le président, y a-t-il une liste d'intervenants? Je me le demande.

Le président: Nous avons confirmé ces témoins pour mercredi, tout simplement pour des considérations de temps. Nous avons fait un appel à tous pour constituer la liste qui a été présentée l'autre jour aux membres du comité et j'espère qu'après mercredi, je pourrai rencontrer les membres du sous-comité et confirmer les noms qui sont inscrits sur cette liste.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je tiens à rappeler aux nouveaux membres du comité que je pense que Mme Green a déjà comparu une ou deux fois devant le comité...

Le président: Une seule fois.

M. Brian Jean: ... et je sais qu'à deux reprises je lui ai demandé de venir nous rencontrer et qu'elle a toujours répondu avec empressement. Je me dis donc que son empêchement doit être majeur.

Je voudrais savoir toutefois qui sont les autres témoins parce que je sais que M. Laframboise a demandé expressément que des représentants du STTP et Mme Greene soient invités en même temps. Je ne sais pas quels sont les souhaits des membres du comité à cet égard mais je sais que c'est ce qu'il avait proposé.

● (1720)

Le président: En effet, j'ai encore l'intention de les inviter ensemble.

M. Brian Jean: Donc, pour mercredi, quel serait notre...?

Le président: Mercredi, nous accueillerons des représentants de Transport 2000 et M. Julian nous a signalé qu'il a l'intention de déposer sa motion portant sur le Conseil national des affaires maritimes.

Nous tâchons de trouver un autre témoin, mais étant donné les délais très courts, cela s'avère un peu plus difficile. Je peux assurer aux membres du comité que je vais faire diligence pour confirmer la présence de Mme Greene.

M. Brian Jean: Par souci de prévention, et sachant comment les choses se passent, ne devrions-nous pas réserver quatre ou cinq heures pour la motion de M. Julian?

Je disais cela pour mémoire. Et ce n'est même pas vendredi.

Une voix: Il n'est pas ici pour se défendre.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Nous ne sommes que lundi, monsieur le président. La tournure que prennent les événements m'étonne — très sincèrement — car sans révéler ici la teneur des discussions à huis clos sur le programme du comité, je vous rappelle qu'il nous a semblé urgent de nous entretenir avec Mme Greene et d'autres, étant donné les contraintes de temps qui nous sont imparties.

Si j'ai bien compris ce que vous avez dit, nous ne rencontrerons pas Mme Greene avant la fin du mois de mars car, même si vous vous attendez à ce qu'elle soit disponible à la fin du mois de février, rien ne vous porte à croire que ce sera effectivement le cas. Le seul moment où nous pourrions la rencontrer serait la semaine prochaine, car après cela il y a deux semaines de relâche.

Je m'explique mal comment les choses ont pris ce tour. Quelle urgence s'impose à Mme Greene, si pressante qu'elle ne peut pas venir témoigner, surtout quand on sait qu'un membre du parti ministériel affirme qu'elle s'est toujours montrée disponible? Comme je l'ai dit, je ne veux pas révéler le contenu des discussions de la dernière séance, mais il y a là des contradictions qui sont pour le moins intrigantes.

Le président: J'ai cru comprendre qu'une chose manifestement très importante s'était présentée. C'est Mme Greene elle-même qui avait proposé le 14 février et je suppose qu'un empêchement majeur a surgi.

Parce que j'ai l'expérience de la dernière session, ici même en comité, je sais que si nous avons l'impression, et que c'est avéré, qu'un témoin nous évite, nous avons le pouvoir, que nous avons déjà exercé, d'assigner quelqu'un à comparaître et que cela prend ni plus ni moins la forme d'un ordre.

L'hon. Joseph Volpe: Voici pourquoi je pose la question. Étant donné la formule que le comité allait retenir pour la séance... Je me demande si c'est cette formule qui a incité le témoin à demander un report.

Le président: Je ne pense pas que ce soit le cas.

Monsieur Jean.

L'hon. Joseph Volpe: Est-ce que c'est votre conviction ou parlez-vous d'un fait avéré?

Le président: Je cède la parole à M. Jean.

M. Brian Jean: Je n'ai pas de renseignement de première main mais je crois savoir que les témoins qui devaient venir mercredi ne voyaient pas de difficulté à l'objet de nos discussions et à ce qui ressort de ces dernières. J'avais l'impression qu'ils étaient encore prêts à venir à ce moment-là.

Je voudrais toutefois ajouter deux choses. D'après l'avis de motion qui a été déposé, la seule question dont on souhaite discuter est celle du repostage. Nous avons aussi discuté du courrier rural et nous voulions des réponses là-dessus également. Ainsi, la motion au départ ne mentionnait pas le courrier rural, seulement le repostage.

À la décharge de Mme Greene, je dirais que j'ai demandé à la rencontrer trois ou quatre fois, y compris pour des séances de comités, et elle a toujours eu l'obligeance d'accepter même quand il s'agissait de questions d'autres membres du caucus, ou de membres d'autres partis.

Elle dirige une grosse société qui a un effectif de 70 000 employés. Je suis sûr que si elle prie les membres du comité de l'excuser, c'est

parce qu'elle a une autre question dont il faut qu'elle s'occupe de toute urgence. Je tiens à rappeler que nous avons adopté cette motion assez majoritairement et de façon réaliste, il faudrait nous occuper des autres questions dont nous sommes saisis.

En effet, nous sommes saisis du projet de loi C-6. Je ne pense pas que la question du repostage soit une question brûlante d'actualité. Le courrier rural en est une mais il y a pour cela une directive. La Société canadienne des postes m'a informé au sujet de cette directive en particulier et des mesures qui sont prises, et ses représentants avaient l'intention de venir nous exposer la situation en ce qui concerne le courrier rural ainsi que le repostage. Cette directive demeurera en place encore 30 ou 40 jours. Je ne pense pas qu'il y ait urgence en l'occurrence.

Bien entendu nous-mêmes — et je pense que c'est le cas de Mme Greene — sommes prêts à fixer une autre date.

• (1725)

Le président: Je vais contacter le bureau de Mme Greene directement et je vais essayer de soumettre aux membres du comité, dès mercredi, une date ferme de comparution.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: J'écoute ce que dit le secrétaire parlementaire. Si cette question n'est pas importante pour lui, elle l'est peut-être pour d'autres. Comprenez-vous?

Je veux que nous nous entendions bien. Je ne veux pas que l'opinion du secrétaire parlementaire, qui ne veut pas qu'elle se présente devant le comité, nous empêche de la recevoir. Si c'est le cas, nous agirons en conséquence, et il n'a pas la majorité. Je veux qu'il le comprenne.

[Traduction]

Le président: Je vais faire rapport au comité mercredi de tous les entretiens que j'aurai eus avec elle jusqu'alors.

Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Il va sans dire que l'on a envoyé les avis pour la réunion de mercredi avant d'avoir confirmé la présence des témoins, n'est-ce pas?

Le président: Non, leur présence était confirmée.

L'hon. Mauril Bélanger: Autrement dit, les témoins avaient confirmé leur présence et après coup, ils se sont décommandés?

Le président: Mercredi est la date que Mme Greene nous avait soumise parce qu'elle lui convenait.

L'hon. Mauril Bélanger: Avait-on reconfirmé vendredi avant de diffuser l'avis?

Le président: Nous avons reçu l'avis aujourd'hui.

L'hon. Mauril Bélanger: Et cela, après reconfirmation vendredi dernier? Cela m'étonne un peu. Nous ne devrions peut-être pas être aussi conciliants que vous à cet égard.

Le président: Je comprend votre sentiment et je vais faire part au comité de mon entretien avec Mme Greene, dès mercredi.

Merci.

La séance est levée.

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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.