



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 038 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 26 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 26 février 2007

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bon après midi à tous et bienvenue à cette 38^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du mardi 7 novembre 2006, le comité reprend l'étude du projet de loi C-6, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence.

Nous accueillons aujourd'hui M. Jim Facette et M. Fred Jones du Conseil des aéroports du Canada; M. Sam Barone et M. Less T. Aalders de l'Association du transport aérien du Canada; M. Rich Gage de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires et M. Phil Benson de Teamsters Canada. Bienvenue à tous.

Je suis persuadé que notre greffier vous a déjà indiqué que vous pouviez choisir l'ordre dans lequel vous souhaitez présenter vos exposés préliminaires, mais je vous rappelle que vous disposez de sept minutes pour ce faire. Après cela, nous passerons aux questions des membres du comité.

Jim, voulez-vous commencer? Merci.

M. Jim Facette (président et chef de la direction, Conseil des aéroports du Canada): Merci beaucoup.

Bonjour à vous, monsieur le président, ainsi qu'aux membres du comité. Nous vous remercions de nous donner l'occasion de formuler nos observations quant aux modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique, la pierre angulaire de l'infrastructure réglementaire de l'aviation au Canada.

De manière générale, les aéroports canadiens sont favorables aux modifications proposées. C'est un projet de loi utile. Dans le mémoire que nous distribuerons aux membres du comité, nous avons exposé différentes observations et préoccupations, mais j'aimerais aujourd'hui mettre en lumière deux aspects importants à l'égard desquels ce projet de loi pourrait avoir un impact extrêmement favorable quant au maintien de la sécurité aérienne et à la place qu'occupe l'aviation dans notre pays : la nécessité d'établir que le ministre est tenu en permanence de favoriser les progrès de l'aéronautique; et la mise en valeur des systèmes de gestion de la sécurité avec le soutien d'organismes désignés pour en assurer la bonne marche.

L'aviation joue un rôle essentiel au sein de la société canadienne et de notre économie plus que jamais fondée sur le commerce. C'est pour cette raison que nous estimons important que le ministre demeure mandaté pour favoriser les progrès de l'aéronautique, comme c'est actuellement le cas en vertu de la Loi sur l'aéronautique. Les modifications proposées lui enlèveraient cette responsabilité et nous croyons que ce serait un erreur.

Parallèlement à la croissance du Canada et de son économie, le secteur de l'aéronautique continue de prendre de l'expansion. Cette évolution exige des aéroports plus maniables et mieux aptes à

s'adapter rapidement aux changements. Les aéroports canadiens estiment que plusieurs des modifications proposées s'inscrivent dans une approche gouvernementale nouvelle et bienvenue qui favorisera l'atteinte de cet objectif.

La sécurité est la préoccupation principale des aéroports canadiens. Les systèmes de gestion de la sécurité, ou SGS, constituent une approche proactive de la sécurité dans l'aviation au Canada en donnant voix au chapitre à ceux qui sont les plus près de l'action, à ces milliers d'hommes et de femmes qui assurent jour après jour le bon fonctionnement de notre système d'aviation. Ces gens ne sont-ils pas les mieux placés pour déceler les risques et proposer des solutions?

Il est important de noter que le secteur de l'aviation est extrêmement sécuritaire au Canada actuellement, et que nos aéroports ont un excellent dossier en la matière. La désignation d'organismes pouvant assurer la surveillance réglementaire est conforme à l'évolution naturelle d'un système de gestion de la sécurité bien établi. Elle permettra de compter sur une approche mieux adaptée grâce à laquelle l'industrie pourra réagir plus facilement pour relever les risques en matière de sécurité et apporter les changements nécessaires pour les atténuer. Il est bien évident qu'une telle approche devrait être mise à la disposition uniquement des segments de l'industrie qui se sont montrés parfaitement aptes à assurer la sécurité et à s'acquitter de cette responsabilité déléguée.

La désignation de tels organismes exigera un changement de culture — cela ne fait aucun doute — mais ce sera un changement bien accueilli qui permettra à notre industrie de capitaliser sur l'identification précoce des situations problématiques avant qu'un incident ne survienne. Nous parlons ici d'améliorations réelles et tangibles au chapitre de la sécurité.

Jour après jour, les femmes et les hommes qui travaillent dans nos aéroports décèlent des problèmes potentiels que personne d'autre n'aurait pu repérer. Par exemple, il est possible que les pilotes ou les travailleurs de piste d'un aéroport sachent qu'une intersection est dangereuse. Le système actuel exige que l'on attende l'approbation des changements par l'organisme de réglementation avant d'apporter des correctifs, et il faut parfois des mois pour que les modifications nécessaires aux manuels d'exploitation de l'aéroport soient approuvées par le ministère. C'est un régime inefficace dans le cadre duquel des retards indus se traduisent par des pertes d'efficacité et des risques pour la sécurité que l'on pourrait éviter. Les dispositions réglementaires du régime actuel peuvent donc effectivement nuire à la sécurité. Les aéroports canadiens ont préconisé sans relâche l'adoption d'un système de gestion de la sécurité qui permet aux travailleurs de signaler ce genre de problèmes sans crainte de représailles.

Les aéroports connaissent bien leur secteur d'activité et sont les mieux placés pour cerner les mesures qui amélioreront la sécurité au sein de leur organisation. Dans l'état actuel des choses, il n'est pas rare qu'ils se heurtent à la réglementation lorsqu'ils souhaitent apporter des améliorations en matière de sécurité. Il va de soi que ce n'est pas l'objectif visé par le gouvernement.

Par exemple, les dispositions touchant le marquage, la signalisation et l'éclairage des aires de trafic viennent tout juste d'être retirées des normes applicables pour l'agrément d'un aéroport au Canada. Ce changement a permis au Conseil des aéroports du Canada de produire un document regroupant les pratiques les plus efficaces de l'industrie en la matière pour remplacer ces normes. On y retrouve ce qui se fait de mieux dans les différents aéroports du Canada.

Nous pourrions éventuellement prendre des mesures semblables pour d'autres aspects touchant les normes d'agrément et la réglementation de l'aviation canadienne. Évolution naturelle de l'approche de SGS, la désignation d'organismes pour gérer les normes de sécurité permet à l'industrie d'agir beaucoup plus rapidement pour colmater les brèches potentielles en matière de sécurité avant qu'un incident ne puisse se produire.

● (1535)

Les lacunes relevées grâce aux programmes de SGS pourraient alimenter le processus de modification réglementaire. Les organismes désignés représentent un autre palier de surveillance pour la sécurité, mais le ministre conserverait le droit de mener des vérifications et des inspections auprès de l'organisme et des titulaires de permis concernés.

En conclusion, nous voudrions réitérer la priorité absolue que les aéroports canadiens accordent à la sécurité. Nous estimons que bon nombre des modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique que vous étudiez aujourd'hui vont grandement contribuer à faire en sorte que l'aviation canadienne continue à se classer parmi les meilleures au monde en matière de sécurité au cours des années très chargées qui nous attendent.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci.

Monsieur Barone.

M. Sam Barone (président et directeur général, Association du transport aérien du Canada): Merci, monsieur le président.

Bonjour à vous tous, honorables députés.

Je suis très heureux d'être ici en ma qualité de président de l'Association du transport aérien du Canada (ATAC) pour vous parler du très important projet de loi C-6. Comme vous le savez sans doute, l'ATAC représente le secteur de l'aviation commerciale au Canada. Les revenus de nos membres comptent pour plus de 95 p. 100 des recettes de l'aviation commerciale au pays.

Il n'y a pas de meilleur ciment entre nos membres que leur détermination sans faille à assurer la sécurité de leurs passagers. C'est l'aspect le plus important de notre travail. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui pour solliciter votre soutien en faveur de l'adoption du projet de loi C-6. Comme bon nombre d'entre vous s'en souviendront, ce projet de loi a déjà fait l'objet d'examen alors qu'il portait d'autres appellations, mais le contenu n'a pas changé. Pourquoi? Parce qu'il s'agit de l'un des rares exemples de mesures législatives qui font consensus.

L'ATAC a appuyé l'adoption de ce projet de loi à chaque occasion parce qu'il permet aux transporteurs aériens de gérer leurs protocoles de sécurité de façon plus efficace grâce aux systèmes de gestion de la

sécurité. Il en va de même pour le projet de loi C-6. L'ATAC appuie cette mesure législative et exhorte les membres du comité à abonder dans le même sens.

Les systèmes de gestion de la sécurité offrent un filet d'assurance supplémentaire dans la prise en charge de la sécurité aérienne au Canada. Ils sont bénéfiques tant pour les transporteurs que pour leurs passagers, car ils imposent des règles uniformes assorties de mesures de reddition de comptes quant à la façon dont les compagnies gèrent leurs protocoles de sécurité. En résumé, il s'agit d'une approche de gestion du risque.

Les transporteurs doivent soumettre leurs plans de SGS à l'approbation de Transports Canada. On évalue ces plans en fonction d'un ensemble de critères très stricts pour s'assurer qu'ils sont complets et réalisables. En fait, tous les grands transporteurs canadiens utilisent déjà quotidiennement des SGS pour gérer leurs protocoles de sécurité. Le projet de loi C-6 aurait simplement pour effet de reconnaître et d'officialiser ce recours déjà généralisé et fructueux aux systèmes de gestion de la sécurité.

Après avoir vanté brièvement les mérites du projet de loi C-6 et fait valoir les raisons pour lesquelles nous appuyons son adoption, permettez-moi de faire ressortir quelques points qu'il y aurait lieu d'améliorer. Je vais débiter par un principe fondamental en soulignant la nécessité d'instaurer un climat propice à la communication volontaire sans risque de représailles. C'est un élément essentiel à la réussite des régimes de type SGS. À cet effet, nous nous préoccupons du manque de mesures de protection dans ce projet de loi quant à l'intégrité des données de sécurité fournies à Transports Canada.

Bien que des garanties soient prévues pour les personnes qui signalent une situation au départ, on ne sait pas exactement si ces mesures s'appliquent également aux transporteurs. À cet égard, les membres du comité pourraient envisager des modifications au libellé de l'article 5.39 proposé en vue d'apporter des éclaircissements à ce sujet. Après tout, nous voulons d'abord et avant tout relever et atténuer dès que possible les risques pour la sécurité. Nous devons favoriser une communication ouverte et transparente de ces situations tant par les entreprises que par les individus. Nous ne craignons pas nécessairement que de véritables problèmes de sécurité puissent être passés sous silence, mais il est possible qu'avec le temps, on commence à ne pas relever certaines questions de moindre importance, surtout si l'employé concerné a signalé dans le passé des problèmes qui se sont révélés insignifiants.

Nous voulons que tous les exploitants, du plus gros jusqu'au plus petit, soient aussi ouverts que possible relativement à tous les dossiers. Nous ne souhaitons pas placer les individus dans une situation où ils pourraient choisir de se taire, de crainte des conséquences possibles.

D'une manière plus générale, nous aimerions aussi que ce projet de loi utilise des définitions plus précises. Ainsi, ce même article 5.39 parle de systèmes de gestion intégrée. Les dispositions qui suivent prescrivent de façon très claire la marche à suivre pour l'administration d'un système de gestion de la sécurité. On devrait donc parler de systèmes de gestion de la sécurité, plutôt que de systèmes de gestion intégrée. Le projet de loi C-6 concerne la sécurité; alors pourquoi ne pas l'indiquer ouvertement?

Nous voulons également faire part de nos observations dans le cadre du récent débat concernant une éventuelle insuffisance au chapitre des inspections. Permettez-moi de vous assurer que l'ATAC ne va pas se servir des SGS pour éviter les inspections, mais propose plutôt que les dispositions du projet de loi C-6 concernant la cueillette de données soient modifiées pour exiger des visites sur place des inspecteurs de Transports Canada à cette fin.

Les dispositions qui exigent des transporteurs qu'ils soumettent leurs rapports du SGS au ministère par des moyens comme le courriel sont tout simplement inacceptables. À notre avis, de telles mesures mettent en péril l'intégrité des données et ajoutent au processus de communication un palier inutile qui n'apporte rien de plus. Nos membres encouragent Transports Canada à intervenir directement dans ce dossier.

Nous invitons donc les membres du comité à envisager des modifications à l'article 5.39 proposé afin d'exiger des inspections sur place par Transports Canada pour la cueillette des données, plutôt que de demander aux transporteurs de les fournir par voie électronique ou autrement. Cela permettrait d'assurer l'intégrité des données et d'établir une relation de travail directe entre les transporteurs et l'organisme de réglementation.

• (1540)

La question de l'intégrité des données est également à la base d'une autre préoccupation que nous avons concernant ce projet de loi, à savoir le manque de clarté quant aux liens entre ce projet de loi et les autres cadres réglementaires en place. On parle ici notamment de la réglementation en matière de santé et sécurité au travail, du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et la sécurité des transports, et même des lois touchant l'accès à l'information. En résumé, nous voulons nous assurer que les données en matière de sécurité sont utilisées par les professionnels de la sécurité et à leur intention dans le seul but d'améliorer la sécurité aérienne et que tous les ministères utilisent ces données en appliquant les mêmes règles.

Encore là, notre point de vue sur ces questions s'articule autour de notre volonté d'instaurer un climat entièrement propice à la communication volontaire. L'information sur la sécurité doit être protégée et considérée comme prioritaire. C'est la raison pour laquelle nous demandons aux membres du comité de se pencher sur des amendements possibles à ce projet de loi en vue d'interdire l'utilisation des données sur la sécurité aérienne à toute autre fin. Pour ce qui est de l'application de la Loi sur l'accès à l'information et des relations avec le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et la sécurité des transports, nous devons souligner que nous n'avons rien contre le fait que les rapports finaux soient rendus disponibles une fois qu'une enquête est terminée. Il convient toutefois de prendre les précautions requises pour éviter d'impliquer indûment les individus ou les entreprises en cause.

Il va de soi que des enquêtes complètes, équitables et ouvertes sont bénéfiques pour tous les intéressés. Il n'est cependant souhaitable pour personne que l'on laisse filtrer dans le domaine public des éléments d'information non vérifiés. On risque ainsi d'inquiéter indûment et inutilement les voyageurs et de dissuader les employés de première ligne de signaler toutes les lacunes en matière de sécurité.

Pour assurer un maximum d'efficacité aux SGS dans l'instauration d'un régime non punitif de communication ouverte, nous devons garantir l'intégrité de l'information. Cet objectif est également souhaitable de manière générale pour de nombreuses dispositions du projet de loi qui confèrent au ministre un pouvoir discrétionnaire

trop large quant à l'utilisation des données recueillies auprès des exploitants. Ainsi, l'alinéa 5.392(1)c) proposé permet au ministre de communiquer des renseignements lorsqu'il l'estime nécessaire dans le contexte d'une suspension de permis. L'article 5.394 proposé autorise le ministre à conclure des accords avec les exploitants relativement à l'utilisation des renseignements provenant d'un enregistreur de données de vol ou pour des fins générales touchant la sécurité aérienne. En outre, le paragraphe 5.397(1) proposé permet au ministre ou à toute personne désignée par lui d'utiliser les données sur l'aviation pour toutes les fins jugées nécessaires à la sécurité aérienne.

Dans toutes ces situations, nous estimons que Transports Canada devrait définir dans la loi les circonstances dans lesquelles ces données peuvent être utilisées ou non. Si, par exemple, on pouvait garantir au transporteur que les données sur les activités commerciales concurrentielles seront exclues de telles fins, ces dispositions deviendraient beaucoup plus acceptables.

En bref, si on veut vraiment favoriser l'émergence d'un esprit d'ouverture et de coopération, il faut garantir l'intégrité de l'information que les transporteurs sont tenus de fournir à l'organisme de réglementation.

En terminant, je veux revenir à la question des programmes non punitifs de communication volontaire. Je pense que nous conviendrons tous qu'il est nettement préférable de cerner les problèmes et d'apporter les correctifs nécessaires, plutôt que de s'amuser à essayer de prendre quelqu'un en défaut. Dans cette perspective, nous devrions nous inquiéter des limites imposées quant au recours aux dispositions en matière d'immunité prévues à l'article 5.396. Les exceptions devraient être fondées sur des critères plus précis que le nombre de fois où une personne a recours à la protection pendant une période donnée. Je ne voudrais surtout pas qu'un risque potentiel pour la sécurité ne soit pas signalé parce qu'une personne a déjà demandé l'immunité pour une contravention involontaire à la loi au cours des deux années précédentes.

Je vais terminer, monsieur le président, par où j'ai commencé. Malgré toutes les inquiétudes que nous nourrissons relativement à certaines dispositions de ce projet de loi, nous considérons qu'il s'agit en définitive d'une mesure efficace qui devrait être adoptée par le Parlement. Il est temps d'aller de l'avant avec cette troisième mouture du projet de loi qui permettra de procéder à une importante modernisation de la Loi sur l'aéronautique.

Je vous remercie pour le temps que vous nous avez consacré et je suis prêt à répondre à vos questions.

• (1545)

Le président: Merci beaucoup.

M. Gage.

M. Rich Gage (président et directeur général, Association canadienne de l'aviation d'affaires): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président et honorables députés, merci de me permettre de vous faire part de notre point de vue concernant le projet de loi C-6. Je vais d'abord vous parler brièvement de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires.

Nous existons depuis un bon moment déjà. Nous travaillons à défendre les droits de nos membres depuis 1962. Nous comptons actuellement largement plus de 400 membres et parlons au nom de 272 entreprises et organisations qui exploitent plus de 500 aéronefs au pays comme à l'étranger. En outre, 150 autres entreprises sont membres de notre association dans les secteurs de la fabrication et du soutien de l'industrie aéronautique. L'ACAA est donc la voix de l'aviation d'affaires au Canada.

Nous avons participé activement aux vastes consultations sur la révision de la Loi sur l'aéronautique, et avons notamment dirigé un large groupe de représentants de l'État et de l'industrie dans la rédaction d'un document progressiste et moderne. Les changements intègrent à la loi des pratiques de gestion proactives et éprouvées, une souplesse d'organisation, une transparence élargie et un système de rapport non punitif, le tout destiné à améliorer la sécurité et l'efficacité du transport aérien.

La notion de gestion de la sécurité et le mécanisme explicite et complet de gestion du risque qui en découle sont particulièrement importants. Le système de gestion de la sécurité (SGS) suppose la responsabilité et l'action à l'échelle de l'organisation afin de prévenir les dommages dus aux accidents; il établit des outils de gestion proactifs pour repérer et limiter les risques. Il s'agit d'une démarche documentée intégrant les opérations et les systèmes techniques à la gestion des ressources financières et humaines, afin de garantir la sécurité du transport aérien.

De concert avec la Direction générale de l'aviation civile de Transports Canada, l'ACAA a guidé le secteur du transport aérien dans la conception, le développement et la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité, ainsi que dans la création de normes axées sur le rendement pour les exploitants d'avions, notamment en vertu de la partie IV, sous-partie 4 du Règlement de l'aviation canadien. Pour vous donner une définition peut-être plus représentative, il est question ici des exploitants ou des propriétaires qui font voler des aéronefs pressurisés à propulsion par turbine, et qui transportent des passagers privés.

Le programme de l'ACAA est appuyé par les 272 exploitants visés par l'article 604. On lui reconnaît les avantages suivants : meilleure participation des organisations à la sécurité aérienne; plus de souplesse et d'efficacité dans les opérations; administration plus efficace.

Nos membres, qui utilisent les systèmes de gestion de la sécurité depuis plus de quatre ans, endossent collectivement cette méthode de gestion du risque. D'après notre évaluation, le programme de l'ACAA et les SGS ont amélioré la sécurité aérienne des transporteurs commerciaux et réduit les procédures et les coûts administratifs. Soulignons que, durant cette période, l'aviation commerciale a connu au Canada une croissance au rythme annuel de 15 à 18 p. 100, ce qui fait que notre taille a doublé au cours des quatre dernières années.

Le secteur canadien de l'aviation est à l'avant-garde mondiale dans les mesures de sécurité : les fonctionnaires canadiens ont notamment réussi à convaincre l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et d'autres organes nationaux de l'aéronautique d'endosser et d'utiliser les systèmes de gestion de la sécurité. Ceux-ci deviendront un outil mondial permettant d'identifier et de gérer le risque.

Notons également que 11 associations nationales ou régionales d'aviation d'affaires, représentant plus de 14 000 exploitants d'avions commerciaux dans le monde, ont sanctionné le programme du Conseil international de l'aviation d'affaires, basé à Montréal, appelé Norme internationale pour les exploitants d'avions commerciaux

(ISBAO). Cette norme qui reprend notre programme est basée sur un SGS et est axée sur la performance. L'utilisation et la reconnaissance aussi vastes des SGS en prouvent la valeur.

Monsieur le président, l'ACAA appuie à tous les égards les changements proposés à la Loi sur l'aéronautique.

Merci.

• (1550)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gage.

C'est au tour de M. Benson.

M. Phil Benson (lobbyiste, Teamsters Canada): Merci, monsieur le président, et bonjour à tous.

Teamsters Canada est une organisation syndicale regroupant plus de 125 000 membres. Teamsters Canada représente des travailleurs dans de nombreux secteurs, y compris ceux du transport aérien, ferroviaire, routier et portuaire, ainsi que dans d'autres industries comme le commerce au détail, le cinéma, les brasseries, les boissons gazeuses, la construction, la production laitière et l'entreposage. Nous sommes également affiliés à la Fraternité internationale des Teamsters qui compte 1,5 million de membres en Amérique du Nord. Nous remercions le comité de nous fournir l'occasion de participer à l'examen du projet de loi C-6.

La plupart des dispositions de ce projet de loi semblent être de nature administrative ou viser la mise à jour de la loi actuelle en fonction des nouvelles exigences applicables. Bien qu'il y ait des points à améliorer, nos commentaires se limiteront aux aspects du projet de loi qui, selon nous, pourraient outrepasser l'objectif visé, avec certaines conséquences pour la sécurité au sein de l'industrie.

On pourrait croire que les systèmes de gestion proposés dans ce projet de loi sont des pratiques d'affaires à privilégier au sujet desquelles il n'est pas nécessaire de légiférer. Nous craignons toutefois que ces propositions ne soient pas sans conséquence et qu'elles puissent entraîner des résultats non souhaités. Le cadre législatif de ces systèmes de gestion sera façonné au gré d'un processus réglementaire fortement influencé tant par la politique du ministère des Transports en faveur de l'efficacité et de l'économie que par l'application de mesures réglementaires que l'on dit «intelligentes». Ce projet de loi pourrait ainsi mener dans les faits à une déréglementation ou une autoréglementation de l'industrie; si c'est ce que l'on désire, il faudrait l'indiquer clairement dans le libellé.

Certains ont fait valoir que l'industrie du transport aérien ne prendra jamais de mesures risquant de compromettre la sécurité — le processus réglementaire prévu dans le cadre de ce projet de loi va certes permettre de vérifier cette hypothèse — et que l'industrie n'a pas besoin de règles normatives. En fait, les pressions du marché et la nécessité de réaliser des profits feraient en sorte qu'on ne produira jamais une voiture susceptible d'exploser, des pneus qui vont éclater, des matériaux qui vont rendre malade, ou des médicaments qui font plus de tort que de bien, pas plus qu'on ne verra des entreprises demander à leurs travailleurs d'en faire plus que ce que leur physiologie leur permet.

Si des règles normatives sont en vigueur c'est parce que les entreprises sont là pour faire de l'argent, alors que le gouvernement est chargé de gouverner. Il ne faut quand même pas demander au renard de surveiller le poulailler. Les Canadiens doivent pouvoir compter sur le gouvernement pour assurer la sûreté et la sécurité de la population. Quelles que soient les mesures législatives en place, si un incident se produit, ce n'est pas le dirigeant d'une entreprise ou le représentant d'une association de l'industrie qui va devoir en répondre; c'est le rôle des ministres parce que c'est ce que veulent les députés et c'est ce qu'exige la population canadienne.

L'alinéa 4.9(v) permettrait la prise de mesures pour réduire les effets négatifs de la fatigue. Encore là, on s'attendrait à ce que cet aspect relève des pratiques commerciales exemplaires, sans qu'une autorisation législative ne soit requise. De toute évidence, la fatigue n'est pas simplement un autre facteur de risque en matière de sécurité qui peut être géré. Il est possible que chacun des secteurs de l'industrie des transports ait des processus différents ou doivent fonctionner à l'intérieur de son propre créneau de marché. Cependant, la physiologie des travailleurs ne change pas et il demeure nécessaire de prescrire des règles pour s'assurer de l'application de normes minimales. Ces normes doivent s'inspirer de la science du sommeil, plutôt que des besoins de l'industrie ou de la recherche de profits par les entreprises.

Les heures de service des agents de bord n'ont pas été prises en compte dans le cadre du processus réglementaire en place. On tourne le dos aux données scientifiques et on néglige de mettre en place des mesures de protection minimales; nous estimons que les correctifs seront encore plus difficiles à apporter si ce projet de loi est adopté dans sa forme actuelle. La question des heures de service des travailleurs du transport a été abordée dans le rapport Arthurs sur la partie III du Code canadien du travail. Nous sommes d'accord avec les recommandations voulant que Travail Canada contribue à l'établissement des heures de travail dans le secteur du transport ou assume le leadership à cet égard. Les agents de bord et tous les travailleurs de l'industrie aérienne ont les mêmes droits que tous les autres travailleurs — pauses santé et personnelles, congés entre les affectations, temps nécessaire pour manger.

Le travail par rotation et la fatigue ne sont pas simplement des facteurs de risque à gérer en matière de sécurité. Dans le cadre du processus réglementaire en vigueur, on essaie de déterminer en quoi ce phénomène influe sur le transport par avion, et non pas de quelle façon cela affecte la vie des travailleurs ainsi que leur santé et leur sécurité. Nous ne sommes pas d'accord avec une telle approche. Il s'agit de questions fondamentales liées à la santé et à la sécurité au travail qui relèvent du Code canadien du travail, lequel ne devrait pas cesser de s'appliquer lorsqu'une personne choisit de travailler dans le secteur des transports.

Nous invitons les membres du comité à se demander jusqu'où le projet de loi pourra nous amener. Le processus réglementaire actuel ne nous convient pas sous tous ses aspects, mais nous devons admettre qu'il s'inspire d'une logique valable et qu'il produit des résultats satisfaisants pour l'ensemble des intervenants de l'industrie. Nous sommes persuadés que les Canadiens n'apprécieront pas les risques associés à l'adoption du projet de loi C-6. Teamsters est donc d'avis qu'il convient d'apporter des modifications à ce projet de loi.

Je vous remercie et je suis prêt à répondre à toutes vos questions.

•(1555)

Le président: Merci, monsieur Benson.

Monsieur Bélanger.

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

J'aimerais d'abord apporter une précision aux fins du compte rendu, si vous me le permettez.

Dans un article diffusé jeudi dernier par la *Presse canadienne*, il était question d'un fonctionnaire de Transports Canada qui essayait d'empêcher certaines comparutions devant le comité. On y citait Messieurs Julian et Laframboise, ce qui ne me pose aucun problème. J'ai également été interviewé aux fins de cet article, mais mes réponses n'y sont pas reprises. Je ne sais pas si c'est le fait du journaliste ou d'un réviseur mais, peu importe, j'estime que mes commentaires doivent être rendus publics. Je dois reconnaître qu'il n'y avait pas vraiment matière à manchettes, mais j'ai indiqué que les allégations faites à l'égard d'un haut fonctionnaire de Transports Canada n'étaient rien d'autre que des allégations pour l'instant. Le comité a fait part de son intention de convoquer à nouveau le fonctionnaire concerné et je croyais préférable de réserver notre jugement tant qu'il n'aura pas eu la chance de donner sa version des faits en comparissant devant nous. C'est ce que j'ai répondu au journaliste, mais mes propos n'ont pas été cités.

J'ai pensé que cela était suffisamment important pour l'inscrire au compte rendu, monsieur le président. Merci de votre indulgence.

Avant de passer à mes questions, je dois porter à votre attention deux requêtes parmi les nombreuses auxquelles on n'a pas répondu, monsieur le président.

Premièrement, j'ai demandé une note d'information sur les préceptes législatifs et réglementaires à la base des SGS. Je crois qu'il serait bon que nous puissions compter sur cette information dès que possible, de préférence avant le congé.

Deuxièmement, Transports Canada devait nous fournir un document présentant le projet de loi dans sa forme actuelle et la loi en vigueur avec ajout des dispositions prévues dans le projet de loi, en indiquant les chevauchements entre les deux. Nous n'avons encore rien reçu. Pourtant, le témoin qui s'est engagé à nous transmettre ce document nous a précisé qu'il existait déjà, alors ce n'est pas comme si on avait à le rédiger. Je me demande donc pourquoi cela traîne autant, monsieur le président.

Monsieur Barone, vous avez formulé différentes suggestions et fait part de vos préoccupations concernant les modifications incluses dans ce projet de loi. Dans le travail préparatoire amorcé il y a une dizaine d'années, je crois, pour cette version ou les moutures qui l'ont précédée et qui ne sont pas nécessairement identiques—je n'ai pas vérifié—je présume que les fonctionnaires de Transports Canada vous ont consultés ou que vous avez eu l'occasion de discuter avec eux de vos préoccupations. Est-ce que ma présomption est bonne?

M. Sam Barone: Avons-nous travaillé en consultation avec Transports Canada relativement à ce projet de loi? En notre qualité de principal organisme de réglementation de notre industrie, Transports Canada nous a effectivement consulté pour ce projet de loi comme pour bien d'autres qui sont déposés devant le Parlement.

•(1600)

L'hon. Mauril Bélanger: Merci.

Avez-vous formulé les mêmes recommandations à Transports Canada à un moment ou à un autre?

M. Sam Barone: Nous avons toujours fait valoir notre point de vue, conformément à ce que nous avons déclaré aujourd'hui.

L'hon. Mauril Bélanger: Le ministère vous a-t-il indiqué pour quelles raisons vos recommandations n'ont pas été acceptées?

M. Sam Barone: On ne m'a pas donné de raisons à moi personnellement, mais il faut préciser que mes collaborateurs travaillent dans ce dossier depuis plus longtemps que moi.

M. Les T. Aalders (vice-président, Ingénierie et maintenance, Association du transport aérien du Canada): Monsieur le président, Transports Canada et l'ATAC ont participé à ces discussions dans le cadre des travaux du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne, un mécanisme que vous connaissez sûrement.

L'hon. Mauril Bélanger: Je ne le connais pas.

M. Les T. Aalders: L'ATAC est un participant très actif au sein de ce conseil, au même titre que d'autres représentants de l'industrie et d'unités de négociation. Nous avons commenté les propositions et avons constaté jusqu'à maintenant que quelques-unes des observations que nous avons formulées aux différentes étapes du processus n'ont pas été prises en compte dans la mesure où nous l'aurions souhaité. C'est la raison pour laquelle nous proposons d'autres changements aujourd'hui.

L'hon. Mauril Bélanger: Je ne sais pas si vous êtes en mesure de la faire mais, le cas échéant, seriez-vous disposés à proposer directement un libellé qui vous conviendrait pour différentes dispositions et à soumettre le tout à notre comité?

M. Les T. Aalders: Oui.

M. Sam Barone: Oui, monsieur le président.

L'hon. Mauril Bélanger: Merci. Si vous pouviez nous transmettre vos propositions d'ici la mi-mars, cela nous serait très utile.

Monsieur Facette, j'aimerais profiter du temps qu'il me reste pour parler des organismes désignés. De quoi s'agit-il exactement?

M. Jim Facette: Un organisme désigné serait une organisation qui, selon Transports Canada, aurait la capacité d'administrer un système de gestion de la sécurité. Il y a actuellement un organisme désigné pour l'aviation au Canada et c'est l'ACAA. Si ce projet de loi était adopté aujourd'hui, l'ACAA deviendrait un organisme désigné en vertu de la nouvelle loi.

L'hon. Mauril Bélanger: À votre avis, quels organismes pourraient être désignés en vertu de cette loi?

M. Jim Facette: Il pourrait y avoir les administrations aéroportuaires.

L'hon. Mauril Bélanger: Mais encore —?

M. Jim Facette: Je pourrais difficilement formuler d'autres hypothèses à ce sujet.

L'hon. Mauril Bélanger: Êtes-vous satisfait du —? Parce que M. Benson semble indiquer qu'il ne l'est pas. Il y a une disposition qui commence à retenir mon attention. Il s'agit du paragraphe 5.31(3) proposé :

L'organisme désigné dispose de tous les pouvoirs nécessaires au contrôle d'application des normes et des règles qu'il établit.

Est-ce que cette disposition vous convient, monsieur Facette?

M. Jim Facette: Tout à fait, et je vais laisser notre vice-président responsable des opérations et des affaires juridiques vous expliquer pourquoi.

M. Fred Jones (vice-président, Opérations et affaires juridiques, Conseil des aéroports du Canada): Merci.

L'organisme désigné pourrait être une association, comme c'est le cas pour l'ACAA. Il pourrait aussi s'agir d'une société distincte et indépendante. La loi ne précise pas expressément la forme que

pourraient prendre les organismes désignés, mais disons simplement que différentes options sont possibles.

L'organisme désigné pourrait assurer la surveillance d'un segment établi du secteur de l'aviation. Il lui serait ainsi possible d'établir ses propres normes applicables à ce segment bien défini à l'intérieur du cadre réglementaire en place pour l'aéronautique.

L'hon. Mauril Bélanger: Si je voulais citer certains députés gouvernementaux—et je serais d'accord avec eux sur ce point—le rôle premier du gouvernement dans le dossier qui nous intéresse consiste d'abord et avant tout à assurer la sécurité des voyageurs. Je dois avouer que je nourris certaines inquiétudes à l'idée d'une instance désignée qui aurait le pouvoir d'établir les normes et les règles applicables. Cela ne vous inquiète pas?

M. Fred Jones: Pas du tout, car je dois respectueusement vous préciser que le ministre ne renonce pas à ses responsabilités; il les délègue. Le ministre peut intervenir pour annuler une mesure prise par l'organisme désigné si elle contrevient au régime mis en place pour le compte du ministère. Il peut même intervenir à l'encontre d'un titulaire de permis. Rien ne l'empêche de le faire.

L'hon. Mauril Bélanger: Qu'est-ce qui pourrait inciter, selon vous, le ministre à intervenir — un incident?

• (1605)

M. Fred Jones: Pas nécessairement, bien que j'estime que cela justifierait une surveillance accrue.

Le ministre interviendrait et demanderait, pour commencer, que l'organisme désigné fasse l'objet de vérifications périodiques. Si ces vérifications permettent de relever certains problèmes, on pourrait être obligé de pousser l'examen jusqu'aux titulaires de permis s'il y a lieu de s'inquiéter quant aux mécanismes internes de l'organisme.

Hon. Mauril Bélanger: Si j'ai une deuxième chance, je reviendrai sur cette question.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

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

Je vous remercie, messieurs, de comparaître aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à vous, monsieur Facette. Je ne m'oppose pas au système de gestion de la sécurité. Je pense que l'industrie doit se prendre en main et que c'est une façon de le faire. Une chose me pose problème, par contre, et c'est la situation amenée par tout ce système d'inspection par lequel on s'assure que le système de gestion de la sécurité est efficace. C'est une question d'équilibre. Je sursaute en voyant que vous êtes en faveur du système de gestion de la sécurité. Pour vous, les choses vont bien; c'est la solution.

Pour sa part, l'Association des pilotes fédéraux a dit et écrit ceci :

En mars 2006, Transports Canada a torpillé le Programme national de vérification couvrant les 8 principales compagnies aériennes, les 5 plus grands aéroports et les 3 plus importants constructeurs d'aéronefs au pays. La raison? Redistribuer les ressources et les budgets prévus pour l'inspection à l'administration des SGS.

Voilà ce qui m'inquiète. Avec l'aéroport de Montréal-Trudeau, on a vécu nos problèmes de sécurité. Maintenant, ce sont les journalistes qui font les inspections pour s'assurer que tout est conforme. Or, on nous dit que depuis mars 2006, du personnel chargé de l'inspection des cinq plus grands aéroports — et je présume que Montréal-Trudeau fait partie de ces aéroports — a été retiré de ces aéroports pour être affecté au système de gestion de la sécurité. Ça ne me rassure pas du tout.

J'espère que vous allez comprendre. J'aurais aimé que dans votre discours, vous fassiez valoir — M. Barone l'a fait un peu — la nécessité de maintenir un système de surveillance et d'inspection adéquat, tout en appliquant un système de gestion de la sécurité.

Êtes-vous d'accord?

[Traduction]

M. Jim Facette: Merci pour votre question.

Il y a une marge importante entre la perception qu'on peut avoir quant à la responsabilité d'un aéroport d'assurer la sécurité de son environnement et la notion de système de gestion de la sécurité. Il faut comparer des pommes avec des pommes. Je ne sais pas si l'on peut établir une telle comparaison dans l'état actuel des choses.

La question de la sécurité ne relève pas uniquement des aéroports. Nous parlons ici d'une évolution de la sécurité aérienne qui l'amènera à un tout autre niveau où il sera possible pour le personnel au sol d'un aéroport de compter sur un mécanisme fiable lui permettant de communiquer de l'information en vue d'améliorer le système. Il s'agit donc d'un outil s'ajoutant au cadre réglementaire en place pour bonifier encore davantage notre système de sécurité aérienne.

Nous sommes persuadés que les travailleurs de première ligne sont capables d'alimenter un système de ce genre pour faire en sorte que les aéroports offrent un environnement sécuritaire pouvant s'appuyer sur la réglementation appropriée. Pour ce qui est des comparaisons avec le système de sécurité actuel d'un aéroport, il faut dire que les repères peuvent varier grandement par rapport à ce qui se fait ailleurs, étant donné que l'aéroport n'est pas responsable de toutes les mesures de sécurité. Comme il y a certaines choses qu'une administration aéroportuaire peut faire et d'autres qui ne sont pas de son ressort en matière de sécurité, la distinction est assez marquée.

Alors, bien que certaines améliorations doivent être apportées, notamment à ce projet de loi—et nous les avons exposées de façon détaillée dans notre mémoire qui vous sera remis sous peu—il demeure assez délicat d'établir un parallèle avec la sécurité à ce moment-ci.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous ne répondez pas à ma question.

Seriez-vous d'accord pour qu'on ait un système d'inspection adéquat afin d'assurer que les systèmes de gestion de la sécurité fonctionnent?

[Traduction]

M. Jim Facette: Oui, nous avons mis en place un système de surveillance de la sécurité pour nous assurer que tout se déroule bien.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je reviendrai à vous, monsieur Facette.

Ma deuxième question s'adresse à M. Gage.

J'ai consulté votre site Internet et j'ai vu votre présentation. Peut-on présumer que l'Association canadienne de l'aviation d'affaires est un organisme désigné en vertu de la loi?

• (1610)

[Traduction]

M. Rich Gage: Notre organisation est habilitée à agir à ce titre en vertu de la loi en vigueur. Ce n'est pas une mesure qui a été prise en prévision de certaines modifications à la Loi sur l'aéronautique. La loi en vigueur nous autorise déjà à jouer notre rôle actuel. Certains pouvoirs sont étendus pour que nous puissions remettre de l'ordre dans certaines activités en application de la nouvelle loi, mais nous ne faisons rien en fonction de la loi à venir.

[Français]

M. Mario Laframboise: Quand la loi sera adoptée, vous serez un organisme désigné? M. Facette nous a dit plus tôt que vous en étiez un.

[Traduction]

M. Rich Gage: Notre position demeurera la même. Je dirais seulement que l'appellation «organisme désigné» ne nous convient pas nécessairement. Je crois que la désignation «tiers réglementé» décrirait mieux ce que nous faisons ainsi que nos liens avec nos membres, d'une part, et Transports Canada, d'autre part.

Dans la Loi sur l'aéronautique, c'est le terme «désignation» qui est utilisé, mais ce n'est pas nécessairement la meilleure façon de décrire notre structure.

[Français]

M. Mario Laframboise: Il reste qu'en vertu de la nouvelle loi, il est fort possible que Transports Canada vous considère comme un organisme désigné, même si vous pensez être autre chose. Selon la nouvelle loi, s'il y a un organisme qui devrait en être un, c'est bien le vôtre.

[Traduction]

M. Rich Gage: Nous sommes actuellement une entité désignée pour mener certaines activités et administrer certains éléments de la structure. Si vous me demandez si nous sommes prêts à en faire davantage, je vous répondrai par l'affirmative, pour autant que Transports Canada et l'ACAA s'entendent à ce sujet. Il faut que quelqu'un délègue des pouvoirs pour qu'un autre puisse les exercer.

[Français]

M. Mario Laframboise: D'après ce que je comprends, vous acceptez déjà certains mandats. C'est exact?

[Traduction]

M. Rich Gage: Effectivement.

[Français]

M. Mario Laframboise: Transports Canada a-t-il fait des audits portant sur votre façon de faire?

[Traduction]

M. Rich Gage: Nous collaborons quotidiennement avec Transports Canada au niveau opérationnel. Nous avons déjà fait l'objet d'une vérification par Transports Canada qui s'apprête à en amorcer une deuxième—mais peut-être vaudrait-il mieux parler d'«évaluation»—où l'on se penchera sur l'ensemble de la structure d'ACAA pour juger de son mode de gestion et d'administration du programme d'agrément des exploitants privés.

[Français]

M. Mario Laframboise: Depuis 2003, vous avez certains pouvoirs. Vous dites qu'ils ont fait une seule vérification depuis 2003.

[Traduction]

M. Rich Gage: C'est exact. Nous délivrons des permis d'exploitation depuis quatre ans, au départ en vertu d'une exemption et, plus récemment, en application des changements apportés à la réglementation.

Le président: Merci, monsieur Gage.

Monsieur Atamanenko.

M. Alex Atamanenko (Colombie-Britannique-Southern Interior, NPD): Merci beaucoup d'avoir pris le temps de comparaître devant nous, messieurs.

Je vous prie d'être patients; ma première question est plutôt longue, mais je crois qu'elle reflète bien la situation qui pourrait se présenter. Je vais demander à M. Benson de répondre d'abord, mais vous pouvez tous commenter.

Nous avons vu de quelle façon des mécaniciens d'Air Canada Jazz ont mis au jour des pratiques dangereuses qui ont mis en péril la vie de 80 000 Canadiens au cours des cinq dernières années, alors que des accidents ont été évités de justesse. Cette compagnie aérienne a permis à un avion par semaine, en moyenne, de décoller même s'il éprouvait de sérieux problèmes mécaniques. Nous avons également vu quatre mécaniciens être suspendus l'an dernier parce qu'ils avaient divulgué les pratiques dangereuses en usage au sein de cette compagnie aérienne, après que leurs plaintes auprès de Transports Canada n'aient donné aucun résultat.

Lors de leur dernière conférence de presse, les inspecteurs de l'aviation au Canada ont rendu publics les résultats d'un sondage Pollara révélant que deux inspecteurs sur trois croyaient que le système de gestion de la sécurité instauré par Transports Canada en s'appuyant sur le projet de loi C-6 allait accroître les risques pour le système, et que 80 p. cent des inspecteurs les plus expérimentés au pays estiment que les SGS vont les empêcher de corriger les problèmes de sécurité avant qu'ils ne se manifestent. Ils ont également souligné que l'absence de mesures de protection, dans le projet de loi C-6, pour mettre les employés qui signalent des situations problématiques à l'abri de représailles aura pour effet d'augmenter les risques en matière de sécurité.

Nous présumons que les inspecteurs connaissent bien leur environnement de travail. Leur point de vue apparaît tout à fait logique. Si l'on confie la surveillance uniquement à des associations sectorielles et à des compagnies aériennes et si l'on laisse ces dernières déterminer les niveaux de risque appropriés, il ne sera plus possible pour les inspecteurs de juger si ce qu'on leur présente sur papier est conforme à ce qu'ils pourraient constater sur place. Comme nous l'avons vu, un travailleur serait encore moins bien protégé s'il décidait de rapporter une défaillance.

Êtes-vous d'accord avec l'évaluation des inspecteurs? Dans l'affirmative, quelles mesures proposeriez-vous pour faire contre-poids dans le cadre d'une approche équilibrée pour régler les problèmes? Monsieur Benson, vous avez indiqué avoir d'autres recommandations à formuler quant aux mesures à prendre. N'hésitez pas à nous faire de vos observations à ce sujet, messieurs.

• (1615)

M. Phil Benson: Merci.

Je ne peux vous en dire plus là-dessus que ce qu'en ont dit les médias. Il est évident que nous sommes toujours préoccupés lorsque la sécurité d'une opération est mise en cause, car nos membres pilotent les aéronefs et composent avec eux, et il est certain que nous souhaitons réduire les risques au minimum.

Le principal problème avec ce projet de loi, c'est le processus par lequel on établit les règlements. Au bout du compte, si cette mesure législative fait que des règlements sont pris en fonction de ce que veulent les entreprises, on aboutira à l'autoréglementation. Il y a toutes sortes d'enjeux dont nous n'avons pas à nous inquiéter. Je conviens que s'il s'agit d'un règlement mineur sur des détails superficiels, cela importe peu. Mais quand il s'agit de la santé et de la sécurité des travailleurs, et qu'on présume que les entreprises feront toujours ce qui est le mieux pour la sécurité de tous, des règles normatives existent justement parce qu'il s'est avéré que ce n'était pas le cas.

Dans ce cas-ci, celui des règles normatives concernant les préoccupations relatives à la santé et à la sécurité des travailleurs, la sécurité en milieu de travail et celle des voyageurs, nous ne sommes nullement convaincus qu'on les encadrera de façon appropriée afin que le gouvernement et le ministère des Transports aient la capacité de surveillance nécessaire pour assurer la sécurité des voyageurs et de nos membres.

Quant à la santé des travailleurs, le rapport Arthurs était bien clair là-dessus. Actuellement, l'objectif d'efficacité et d'économie de Transports Canada, en fin de compte son souci de la rentabilité des entreprises, crée un déséquilibre. Le Code canadien du travail, lui, assure un équilibre quand il est question des travailleurs et de leurs besoins. Il faut considérer ce qui est bon pour l'économie et pour la rentabilité des entreprises.

Nous sommes tous en faveur de ce que les entreprises fassent des profits, mais en même temps, nous devons trouver un juste milieu entre cet impératif et les dispositions sociales et relatives à la santé et à la sécurité prévues dans le Code. Or, nous ne sommes pas du tout convaincus qu'on y arrivera avec ces procédures ou ces processus particuliers. En fait, d'après notre expérience, c'est tout le contraire; ceux-ci ont failli à la tâche. Dans une perspective d'avenir, nous sommes inquiets pour les voyageurs et les parlementaires, car nous ne sommes pas sûrs que le ministre maintiendra la surveillance comme il se doit. Nous nous méfions du processus et y prenons part chaque fois que nous le pouvons.

Merci.

M. Alex Atamanenko: Y a-t-il d'autres remarques?

M. Jim Facette: Merci, monsieur le président.

J'aimerais seulement dire au député qu'il devrait utiliser le terme « exclusivement » avec précaution car, à notre connaissance, il n'est mentionné nulle part dans la loi que quelqu'un pourrait avoir l'exclusivité de ces pouvoirs. Comme nous l'avons souligné plus tôt, le ministre a encore la possibilité d'intervenir en temps opportun, et des mécanismes sont prévus à cette fin. On n'a pas annulé cette disposition. Je voulais seulement que ce soit clair.

J'aimerais aussi dire très clairement que nous avons défendu une position selon laquelle ceci améliorera la sécurité et permettra aux gens d'accroître la sécurité de leur environnement.

Comme nous l'avons exprimé en détail dans notre exposé, nous convenons de l'existence de problèmes ainsi que de changements à apporter du côté de la confidentialité et de l'information afin de s'assurer que la transmission de renseignements soit possible et que les travailleurs de première ligne puissent rendre l'environnement plus sûr. Mais vous devriez éviter de glisser dans le débat que les organismes désignés ne peuvent fonctionner de façon aussi ou plus sécuritaire qu'aujourd'hui, car honnêtement, ce serait dénaturer l'intention de la loi.

Le président: Allez-y, je vous prie.

M. Sam Barone: Merci, monsieur le président.

J'aimerais préciser au comité qu'il n'est pas question ici d'une approche irréfléchie. Les SGS du secteur aéronautique sont bien établis partout dans le monde, et ils ont été soigneusement conçus en fonction des réalités de notre industrie et de la façon dont nous exerçons nos activités.

Qui plus est, nous sommes très fiers de notre bilan en matière de sécurité. Même selon les données sur la sécurité de Transports Canada, nous comptons parmi les meilleurs au monde, et c'est de mieux en mieux. Quand il s'agit de sécurité, nous ne sollicitons la confiance de personne. En fait, nous sommes heureux de cette attention, monsieur le président. Notre industrie est l'une des plus étroitement réglementées au Canada et dans le monde, et quand il est question de sécurité, c'est justifié. Le projet de loi C-6 prévoit simplement une discipline plus rigoureuse. Il codifie et enchâsse dans la loi les dispositions relatives aux rapports punitifs et non punitifs, et c'est ce que nous voulons.

De plus, pour notre industrie, la sécurité n'est pas un coût, c'est un investissement. En ce moment, nous utilisons le SGS. Nous affirmons que ce projet de loi codifie les dispositions à cet égard, sans incidence sur les coûts, en plus de prévoir certaines dispositions relatives aux préoccupations évoquées par les membres du comité, monsieur le président.

• (1620)

Le président: Nous allons entendre M. Gage, très brièvement.

M. Rich Gage: J'appuie entièrement la position de l'ATAC, car je reconnais que notre taux d'accidents est stable. Il a considérablement baissé au cours des 40 dernières années, mais il demeure au point fixe, et la méthode normative n'a pas amélioré cela. Nous devons trouver de nouvelles façons de faire en ce qui a trait à la gestion de la sécurité, et le SGS est un moyen d'y arriver.

Le président: Merci.

Allez-y, monsieur Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à tous de votre présence aujourd'hui.

J'ai écouté attentivement M. Benson parler du projet de loi. Ce qui ressort encore une fois, et c'est déjà arrivé dans les discussions de ce comité, ce sont les mots « déréglementation » et « autoréglementation ». Je sais que Transports Canada et le ministre ont beaucoup insisté sur le fait que ce n'est pas ce dont il s'agit. À mes yeux, l'autoréglementation implique que le ministre abdique totalement ses responsabilités.

Je présume que vous avez tous lu le projet de loi et que vous avez pleinement saisi le contenu de la Loi sur l'aéronautique, ainsi que la façon dont ces deux mesures législatives contribueront à améliorer la sécurité aérienne.

Je vais vous poser une question. Considérez-vous que ce projet de loi met l'industrie sur la voie de l'autoréglementation, ou qu'il

constitue plutôt un degré de protection supplémentaire imposée à une structure réglementaire existante?

M. Rich Gage: Je vais répondre.

En gros, c'est exact. C'est une couche de protection additionnelle. Mais je dirais également qu'il établit une relation de partenariat, de responsabilité commune avec Transports Canada. C'est un régime qui s'appuie sur l'apport de plusieurs groupes et parties. Nous ne faisons en aucun cas de l'autoréglementation. Mais il s'agit certainement d'une responsabilité commune avec Transports Canada, et cela nous convient parfaitement.

Le président: Allez-y, monsieur Barone.

M. Sam Barone: Monsieur le président, il ne fait aucun doute pour notre industrie que la supervision de Transports Canada en matière de sécurité se poursuivra et fera partie intégrante du système. Nous demandons même un niveau de surveillance accru à cet égard afin de respecter les objectifs du projet de loi. Le Canada a toujours été, monsieur le président, un leader en matière d'innovation dans le domaine de l'aéronautique, qu'il s'agisse de technologies, de cadres réglementaires ou de mesures institutionnelles, et ce projet de loi en est une illustration.

Merci.

Le président: Monsieur Jones, je vous en prie.

M. Fred Jones: Merci, monsieur le président.

Je suis d'accord avec MM. Barone et Gage. J'aimerais seulement ajouter qu'il ne s'agit pas d'une évolution, mais d'un changement de culture.

Certains députés du comité manifestent le même scepticisme à l'égard des SGS que celui exprimé par des membres de la communauté aérienne il y a huit ou neuf ans, au moment où nous nous engageons dans le processus. Celui-ci a nécessité un investissement de ressources considérable de la part du secteur de l'aéronautique. Tous les titulaires de documents d'aviation y investissent. Une longue période de rodage est nécessaire, non seulement pour les entreprises, mais aussi pour leurs employés; cela implique davantage de responsabilités et d'obligations pour les titulaires de documents d'aviation.

La communauté internationale va dans cette direction; ce n'est pas que le Canada. Notre pays est un chef de file dans le domaine. Nous avons jugé nécessaire d'améliorer les mesures sécuritaires que nous appliquions depuis des années. Il a fallu un certain temps au secteur de l'aviation pour se rallier à ce principe, mais nous croyons que c'est ainsi qu'il faut procéder. Les systèmes de gestion de la sécurité sont l'outil de l'avenir pour réduire encore davantage le nombre d'accidents.

• (1625)

M. Phil Benson: J'aimerais préciser que de nombreuses dispositions des SGS et des SGSU ne sont pas très préoccupantes. Lorsque je parle de déréglementation et de réglementation douce, je fais en partie allusion au processus. Je vais vous donner quelques exemples pour clarifier mes propos.

Lorsque Teamsters Canada signale un problème relatif à la santé et à la sécurité en ce qui concerne les nouvelles prises d'empreintes rétinienne, pourquoi met-on neuf mois à réagir — et j'attends encore une réponse écrite? Quant aux normes de réglementation des heures de service et des méthodes de travail — qui concernent les domaines de l'aéronautique et ferroviaire —, pourquoi déraillent-elles rien qu'en cours de processus, les entreprises s'y montrent réticentes? Quand une entreprise est en cause, pourquoi s'occupe-t-on immédiatement du problème en passant outre au processus?

Il est question des SGS et des SGSU, alors beaucoup d'éléments entrent en jeu. C'est très bien, mais en ce qui concerne les préoccupations des travailleurs en matière de santé et de sécurité, nous aimerions qu'il y ait un juste milieu; or, d'après notre expérience, en ce moment, ce n'est pas le cas.

Cette mesure législative permettra de participer au processus. En ce moment, nous attendons — Je peux continuer —

M. Ed Fast: Monsieur Benson, je dispose de très peu de temps. Il ne me reste probablement qu'une minute.

Je ne conteste pas vos propos. Le problème, c'est que le projet de loi C-6 ne traite pas de santé et de sécurité au travail, mais de sécurité aérienne.

Je reviens à l'objet du débat. Certains de vos confrères de deux autres syndicats ont participé à nos discussions, plus tôt, et il semble qu'il étaient les seuls à s'opposer réellement au projet de loi C-6. Nous avons reçu une série de témoins, dont un grand nombre se préoccupent uniquement de la sécurité dans les transports aériens, et tous sont favorables à cette mesure législative, sous réserve de certains amendements mineurs qu'on a également mentionnés ici. Je crois que le gouvernement a indiqué que nous étions prêts à poursuivre le dialogue.

En ce qui concerne votre organisation et les deux syndicats qui ont comparu devant nous, il est clair que le problème, c'est que certains craignent que le projet de loi leur fasse perdre leur emploi, à cause de ce que vous avez appelé l'autoréglementation. C'est en tout cas la crainte qu'ont exprimée les autres témoins.

M. Phil Benson: Là n'est pas la question. Ce que je dis, c'est simplement que la fatigue constitue un problème sur le plan de la sécurité, de la sûreté, et qu'on ne peut le régler au moyen d'un processus de gestion.

Il y a la biologie, la science, et certains diktats selon lesquels on ne peut enfreindre certaines règles. Celles-ci vous permettent d'établir des critères concernant les heures de service et les méthodes de travail — alors, oui, c'est une question de sécurité.

Quand les gens sont fatigués, malades, cela pose un problème de sécurité. Lorsqu'un de nos membres gît blessé sur le plancher d'un avion, la question que se posent les pilotes, à cause des mesures de sécurité établies depuis le 11 septembre, c'est ce qu'ils devraient faire pour aider la personne. Le Code canadien du travail prévoit que quelqu'un qui se blesse au travail devrait pouvoir être secouru. Mais aux termes des règles de sécurité, on cherche plutôt à savoir s'il y a des risques de dommages pour l'avion.

Eh bien, cela fait partie du processus en question, qui sert à créer ces règles. Un certain cadre est nécessaire. Nous disons que des règles normatives — et comme vous le savez, Teamsters Canada ne fait pas d'obstruction à ces réunions. Nous sommes très ouverts à des changements logiques pour nos employeurs, qui leur permettront d'être plus efficaces et de créer davantage d'emplois, mais ils faut fixer des limites, et ce projet de loi n'en tient pas compte.

Le président: Monsieur Pacetti.

M. Massimo Pacetti (Saint-Léonard—Saint-Michel): Merci aux témoins.

Je suis nouveau ici; je viens d'arriver.

Monsieur Facette, votre organisation supervise les aéroports. Est-ce exact?

M. Jim Facette: Oui. Le Conseil des aéroports du Canada représente 45 aéroports canadiens, dont les 8 plus importants. Notre conseil d'administration compte 14 membres.

M. Massimo Pacetti: Quel est l'impact de ce projet de loi pour vous? Il vise principalement la sécurité, et c'est là votre responsabilité, n'est-ce pas?

M. Jim Facette: Nous nous occupons de sûreté et de sécurité dans les aéroports. J'ai cité l'exemple d'un incident qui s'est produit dans une zone de roulage, où un changement des systèmes d'éclairage ou des marques au sol s'impose peut-être, de l'avis du pilote et des gens sur le terrain, le personnel de l'administration aéroportuaire. Mais comme il fallait un certain temps pour y remédier, en attendant, lorsqu'un avion atterrissait à l'aéroport, l'administration assumait la responsabilité de la sûreté d'un avion et de ses passagers, en s'assurant d'établir une passerelle et de faire débarquer les passagers de l'appareil en toute sécurité.

La sécurité est certainement un autre aspect de la question, mais ce dont nous parlons, et ce qui constitue l'objet de Loi sur l'aéronautique, c'est la sûreté.

• (1630)

M. Massimo Pacetti: Qu'en est-il de vos relations avec les transporteurs aériens? Ceux-ci ne doivent-ils pas assurer la sécurité des aéronefs?

M. Jim Facette: Il faut distinguer l'avion de l'aérodrome, pour ainsi dire. Il s'agit de deux entités bien distinctes. Ainsi, les compagnies aériennes sont responsables de la sûreté et de la maintenance de leurs appareils, mais c'est l'administration de l'aéroport qui est responsable de l'aérodrome, de l'installation en tant que telle.

M. Massimo Pacetti: En cas de problèmes de sécurité.

M. Jim Facette: Oui.

M. Massimo Pacetti: Merci.

Monsieur Barone, dans votre exposé, vous avez parlé de confier les données sur la sûreté à Transports Canada, une perspective qui ne vous enchante pas tellement — à cause de la confidentialité. Est-ce seulement parce que vous ne voulez pas que ces renseignements figurent dans des courriels, ou cela pose-t-il problème?

M. Sam Barone: Nous craignons la transmission par courrier électronique de nos données relatives à la sécurité; c'est pourquoi nous voyons d'un bon oeil les inspections supplémentaires sur place. Quant à la propriété commerciale et aux données transmises, nous voudrions nous assurer qu'une partie de ces données ne servent qu'à des fins de sécurité, et non à d'autres fins publiques.

M. Massimo Pacetti: Où ces renseignements vont-ils actuellement?

M. Sam Barone: À Transports Canada.

M. Massimo Pacetti: Alors où est le problème? Où d'autre pourraient-ils aller?

M. Sam Barone: Nous voulons que cela soit conforme à d'autres cadres réglementaires en matière d'accès à l'information. Parfois, s'il se produit un incident et que celui-ci est tout de suite rapporté publiquement sans qu'on lui fasse — Nous ne pouvons encourager la mentalité de la peur dans notre secteur. Ce n'est pas très indiqué et, bien souvent, il peut s'agir d'un incident mineur méritant une enquête, mais dans le cadre —

M. Massimo Pacetti: Pour en revenir à mon autre question, si vous voulez éviter les échanges par courriel, que proposez-vous? La bonne vieille méthode des lettres? Elles restent des copies papier.

M. Sam Barone: Les inspecteurs auraient accès aux données et aux autres modes de transmission, mais l'envoi par courriel de données sur les vérifications de sécurité et autres renseignements délicats ne nous inspire pas confiance.

Les, voulez-vous en dire plus et donner des détails?

M. Les T. Aalders: Nous préconisons la visite des inspecteurs sur place, chez les transporteurs aériens, pour examiner l'ensemble des données, et non un fragment isolé de celles-ci, et consulter les bases de données avec le personnel sur les lieux.

M. Massimo Pacetti: Il n'en est pas question précisément dans le projet de loi.

M. Les T. Aalders: Non. C'est l'un des changements que nous allons proposer.

M. Massimo Pacetti: Merci.

Mauril.

L'hon. Mauril Bélanger: Qu'est-ce qu'un secteur non aérien à faible risque de l'industrie aéronautique? Qui entre dans cette catégorie?

M. Fred Jones: Pour commencer, pour un organisme désigné, il faudrait un segment du secteur aéronautique qui a fait preuve d'une certaine maturité et qui présente un bilan remarquable en matière de sécurité au regard de la réglementation actuelle. Il faudrait avoir atteint une maturité suffisante pour intégrer une infrastructure permettant d'exercer une surveillance sur les secteurs dont on assure la gestion, ou sur lesquels on exerce le degré de surveillance supplémentaire.

Pour nous, ce sont là certaines des conditions dont il faudrait tenir compte — ainsi, bien sûr, qu'un SGC bien implanté — avant de pouvoir envisager —

L'hon. Mauril Bélanger: Il n'est pas question des SGC, mais de faible risque. Beaucoup de gens ont parlé des secteurs à faible risque de l'industrie de l'aviation et ne concernant pas le transport aérien.

M. Fred Jones: Des secteurs à faible risque de l'industrie de l'aviation et ne concernant pas le transport aérien?

L'hon. Mauril Bélanger: Oui. J'aimerais savoir ce que c'est.

M. Fred Jones: Je suis désolé, je ne peux vous aider, monsieur.

Hon. Mauril Bélanger: Monsieur Gage, voudriez-vous —?

• (1635)

M. Rich Gage: J'ignore à quoi vous faites référence exactement. Dans le domaine de l'aviation, tout comporte une part de risque.

L'hon. Mauril Bélanger: Je fais allusion au témoignage devant notre comité d'un représentant de l'Association internationale des pilotes de ligne, et je cite :

Des fonctionnaires de Transports Canada nous ont expliqué que cette disposition ne vise que des secteurs à faible risque de l'industrie de l'aviation et ne concernant pas le transport aérien. Nous recommandons que le comité obtienne à ce sujet un tel engagement de la part du ministre.

J'ai essayé de comprendre ce qu'on entendait par là; je sollicite votre aide.

M. Rich Gage: Je vais faire de mon mieux pour éclaircir cela, bien que je ne sois pas tout à fait sûr de comprendre la question.

Je pense que cela correspond à ce que M. Jones a évoqué, à savoir certains domaines de l'industrie qui ne sont peut-être pas directement du domaine public et que l'on peut bien définir. Le milieu de l'aviation d'affaires en est peut-être un exemple; aucune pression importante n'est exercée en vue de réaliser des profits au moyen de l'exploitation. Ainsi, on parle d'un organisme, on tente de le définir et d'en faire une cible potentielle pour une certaine forme de —

L'hon. Mauril Bélanger: Les aéroports entreraient-ils dans cette catégorie?

M. Rich Gage: Je vais vous donner mon avis. Ce n'est qu'une opinion personnelle.

[Français]

Le président: Monsieur Carrier.

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Monsieur Barone, vous avez proposé des amendements dans le cadre de votre présentation. Serait-il possible d'obtenir le texte de votre présentation dans les deux langues officielles, de façon à ce que nous puissions prendre note de ces propositions?

M. Sam Barone: Oui, monsieur le président. Notre version française sera disponible demain.

M. Robert Carrier: Elle sera transmise au greffier?

M. Sam Barone: Oui.

M. Robert Carrier: Merci.

On a admis plus tôt devoir ajouter un niveau de sécurité à l'ensemble de notre système. J'aimerais que vous me disiez si d'après vous, les inspections faites par les pilotes fédéraux devraient être maintenues telles quelles ou s'il serait préférable de simplement auditer les systèmes de gestion de la sécurité.

[Traduction]

M. Fred Jones: Monsieur le président, je veux bien commencer.

Naturellement, en ce qui concerne les aéroports, il semble qu'on passerait de la vérification des menus détails de l'exploitation des titulaires de documents d'aviation à la vérification de l'application du SGS, puisque vous avez maintenant établi un degré supplémentaire de surveillance de ces titulaires sur le plan de la sécurité. Cela n'empêcherait pas le ministre d'y regarder plus près si le fonctionnement du système soulevait des inquiétudes; mais il nous semblerait naturel, je pense, que les inspecteurs se concentrent davantage sur les titulaires des documents d'aviation et le système qu'ils utilisent plutôt que de vérifier les menus détails d'un organisme. Comprenez-moi bien: cela pourrait être une excellente chose en cas de contrôle ponctuel, mais les inspecteurs n'ont tout simplement pas la capacité d'examiner les moindres détails d'une exploitation. Tout ce qu'ils peuvent faire, ce sont des vérifications ponctuelles.

[Français]

M. Robert Carrier: Admettez-vous qu'il y aurait alors une interface entre la responsabilité gouvernementale en matière d'inspection des avions et le système qui serait mis en place? On parle de se fier entièrement au système. Nos inspecteurs ne pourraient donc pas s'assurer eux-mêmes de la bonne qualité des avions.

Est-ce votre opinion, monsieur Barone? Êtes-vous d'accord?

[Traduction]

M. Sam Barone: Nous nous sommes toujours engagés à procéder à des vérifications, et nous continuerons en ce sens au moyen de ce SGS, qui constitue un cadre rigoureux favorisant la reddition de comptes, et qu'on devra utiliser pour régler les problèmes de sécurité, sans pouvoir y passer outre. C'est une chose que nous approuvons totalement. Comme je l'ai déjà fait remarquer, cela codifie le processus. Au chapitre de la vérification et de l'inspection auprès de nos transporteurs aériens, le SGS ne change rien; la loi rend simplement ces exercices plus formels, au lieu de les laisser au bon vouloir des intéressés.

[Français]

M. Robert Carrier: Monsieur Gage, une partie importante du projet de loi concerne les organismes désignés. Vous en êtes un exemple en puissance, puisque depuis 2003, vous octroyez des permis à des compagnies aériennes et vous faites certaines inspections de sécurité. Vous faites donc ce travail depuis quatre ans.

À quelle fréquence les inspecteurs du gouvernement ont-ils inspecté vos propres avions ou vérifié votre façon de faire? Était-ce une fois par année, deux fois?

• (1640)

[Traduction]

M. Rich Gage: C'est une culture complètement différente des dispositions ou des organisations normatives. D'abord, il ne s'agit pas d'un transporteur aérien, mais de la communauté de l'aviation d'affaires. Il s'agit surtout de gens qui possèdent et exploitent leur propre avion; c'est un secteur non commercial.

Selon notre système, tous les exploitants doivent appliquer un SGS et faire l'objet de vérifications selon un cycle d'un maximum de trois ans. Ces vérifications sont faites à intervalles d'un à trois ans par d'autres organismes, et non directement par l'Association canadienne de l'aviation d'affaires.

L'ACAA est un organe de gestion et d'administration. Nous sommes en relation avec les exploitants ainsi qu'avec Transports Canada, l'organe de réglementation. Nous fournissons un service pour le compte de ce dernier, mais nos activités ne débordent pas de ce cadre réglementaire. Transports Canada supervise l'ACAA qui, elle, supervise les exploitants.

[Français]

M. Robert Carrier: Il reste que sur votre site Internet, vous dites émettre des permis reliés à la pratique de la sécurité.

Malgré le fait que vous assumiez cette responsabilité, les inspecteurs de Transports Canada ont-ils exercé une surveillance, un contrôle, sur votre travail au cours des quatre dernières années?

[Traduction]

M. Rich Gage: Transports Canada exerce une surveillance et effectue des inspections en matière de navigabilité et de maintenance. Quant aux problèmes d'exploitation — ce dont nous sommes responsables — nous avons un droit de regard.

Chacun des exploitants applique un SGS et procède à des vérifications. Notre pays est le seul au monde à établir de telles règles pour la communauté de l'aviation d'affaires. Aucun autre n'exerce une telle surveillance, ni n'impose de SGS à notre communauté.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être ici.

Mon Dieu, à entendre le député néo-démocrate tout à l'heure, j'ai presque cru que les avions tombaient du ciel et que les inspecteurs recevaient des avis de congédiement.

Le projet de loi C-6ne crée pas le SGS. Je pense que nous pouvons établir ce fait. Le SGS a déjà été mis en oeuvre. Le projet de loi ne fait que le codifier, et je pense que cela nous permet de faire quelques évaluations.

Nous continuons d'entendre certaines affirmations. On a presque laissé entendre que le SGS allait faire disparaître les règles d'une quelconque façon. Nous pouvons confronter cette hypothèse à la réalité : certaines règles de Transports Canada ont-elles disparu jusqu'ici, à votre connaissance?

M. Sam Barone: Monsieur le président, cela me dérange lorsque j'entends le mot « déréglementation ». La déréglementation de notre secteur a surtout porté sur l'entrée et la sortie, la réglementation économique de l'industrie aérienne, si vous voulez, et c'était en 1986. Toutefois, il est tendancieux de parler de déréglementation de la sécurité. En fait, il s'agit d'une autre amélioration du cadre réglementaire entourant la sécurité aérienne au Canada.

En ce qui concerne la surveillance ou la responsabilité de Transports Canada, nous n'avons vu aucun changement. Il s'agit d'une relation constante et, comme je l'ai dit plus tôt, monsieur le président, en tant qu'industrie canadienne de l'aéronautique, nous sommes très fiers de notre bilan.

M. Jeff Watson: En fait, Transports Canada impose davantage de règles, n'est-ce pas?

M. Sam Barone: Je dirais que c'est assez vrai, monsieur le président.

M. Jeff Watson: Monsieur Benson, je vais en parler, car vous avez déclaré que le SGS pouvait mener à la déréglementation ou à l'autoréglementation. « Pourrait » est un mot un peu vague; que vous invite à préciser. Y aura-t-il vraiment déréglementation ou autoréglementation?

M. Phil Benson: Il ne s'agit pas tant de ce qu'on a enlevé que de ce qu'on n'a pas ajouté. Le terme « constamment » renvoie à la notion de normalisation. Cela ne correspond pas à une réglementation intelligente, ni à la nouvelle direction que nous prenons. Pour nous, ne serait-ce que du point de vue de la santé et de la sécurité des travailleurs, il est très important que des règles soient en place. Il ne s'agit pas de s'en remettre aux entreprises, ni d'imposer des exigences minimales. Encore une fois, il y a là-dedans beaucoup de dispositions qui, du point de vue de la promotion de l'économie et de la rentabilité sur le marché, sont une très bonne chose. Il existe d'autres domaines où d'autres lois et politiques du gouvernement se recoupent, et il faut prendre cela en considération. Malheureusement, cette structure n'en tient pas compte. Du moins, c'est ce que nous craignons.

En ce qui concerne la déréglementation, il faut assister à toutes les réunions et tendre l'oreille. D'après ce que j'ai compris, c'est précisément ce qui nous attend.

• (1645)

M. Jeff Watson: Très bien.

Les questions que M. Laframboise a posées plus tôt au sujet de l'équilibre entre le SGS et les inspections donnaient presque l'impression, de par leur formulation, que la situation actuelle est quelque peu déséquilibrée. Le SGS est déjà en place. Y a-t-il un déséquilibre en ce moment? Le SGS nuit-il aux inspections d'une quelconque façon? Réduit-il leur nombre? Y a-t-il moins d'inspecteurs maintenant qu'il n'y en avait il y a quatre ans, par exemple?

Quelqu'un souhaite-t-il s'exprimer là-dessus?

M. Les T. Aalders: Je vais tâcher de répondre, monsieur le président.

Non, il n'y a pas moins d'inspections ou d'inspecteurs en ce moment. Il y a toujours autant de surveillance. À certains égards, celle-ci a en fait augmenté. Comme nous n'en sommes qu'aux tous débuts de l'implantation du SGS, il nous reste beaucoup à accomplir en étroite collaboration avec Transports Canada.

M. Jeff Watson: J'aimerais seulement revenir rapidement à M. Benson; vous avez presque semblé dire que le SGS remplacerait les règlements. Veuillez m'aider à y voir plus clair. En cas d'accident — pour cause de fatigue, selon l'exemple que vous avez cité —, le Conseil national de la sécurité des transports pourrait déterminer qu'il était attribuable à la fatigue et recommander des modifications réglementaires. Le SGS ne pourrait-il pas servir à établir les tendances, par exemple, pour un problème comme la fatigue, et signaler les changements nécessaires avant qu'un accident ne se reproduise?

Quelqu'un d'autre peut répondre s'il le souhaite.

M. Phil Benson: À Teamsters Canada, en raison du rôle que nous jouons dans de multiples secteurs et à l'échelle de l'Amérique du Nord, je pense que nous avons une solide compréhension de la science du sommeil et des besoins biologiques. Si c'est vrai, la meilleure façon de s'occuper du problème de la fatigue est d'adopter des règlements normatifs assortis d'un système de gestion de la fatigue. Nous savons à quoi nous en tenir en matière de science du sommeil et de contenu des règles normatives. On peut en avoir une idée en regardant les nouvelles heures de service des camionneurs. Le problème devient alors que nous sommes pris dans un processus qui nous empêche d'avoir des règles normatives, mais selon lequel nous pouvons régler le problème uniquement grâce à la gestion de la fatigue. Or, ce n'est pas le cas.

Nous parlions du problème, mais on l'a retiré de l'ordre du jour. Nous savons, d'après notre compréhension de la science du sommeil — due à notre présence dans les industries du camionnage, ferroviaire, aéronautique et autres — qu'il y a des inquiétudes. Nous sommes préoccupés par un processus qui ne traite pas adéquatement les préoccupations en matière de santé et de sécurité de nos membres, et qui réaffirme toujours qu'on ne peut mettre en place des règles normatives et qu'on doit adopter ce nouveau système. C'est le processus qui est en cause, et non la loi.

Donc, à cet égard, les députés devraient savoir que la codification d'un processus qui ne traite pas de ces problèmes nous inquiète. Le fait qu'il s'agisse de préoccupations relatives à la santé et à la sécurité mène à une véritable déréglementation, et à toutes sortes de choses qu'à notre avis, vous ne voulez pas en tant que législateurs. Du moins, nous l'espérons.

Le président: Monsieur Facette.

M. Jim Facette: Merci, monsieur le président.

Toute cette question de mise à jour et de modernisation de la Loi sur l'aéronautique et d'inclusion de SGS et d'organismes désignés est exactement ce que M. Watson a évoqué, monsieur le président. Il s'agit de regarder en avant, d'adopter des mesures d'atténuation, d'éviter que ces incidents se produisent pour une raison ou une autre et de permettre aux gens qui travaillent quotidiennement sur la ligne de front de prendre immédiatement les mesures qui s'imposent pour résoudre les problèmes, plutôt que d'avoir à enclencher un processus aujourd'hui qui finira par prendre des semaines ou des mois.

Le président: Monsieur Gage.

M. Rich Gage: Merci.

Dans les faits, votre SGS tiendra compte de la gestion de la fatigue, sera prospectif et pourra s'adapter aux circonstances. C'est l'une des raisons pour lesquelles la normalisation ne fonctionne pas. Ce n'est pas parce que vous dites que vous vous reposerez pendant 12 heures que vous serez suffisamment reposé. La gestion de la fatigue fait partie du SGS, et on devrait l'utiliser.

• (1650)

Le président: Monsieur Zed.

M. Paul Zed (Saint John, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'avais une question pour M. Benson au sujet du cadre législatif volontaire régissant les infractions à la sécurité ou à la sûreté aérienne. Les personnes qui communiquent pareils renseignements sont assurées d'une certaine confidentialité, de protections et présument d'immunités au regard de l'application de la loi.

Croyez-vous que les dispositions du projet de loi sur la communication volontaire protège adéquatement contre l'auto-incrimination? Croyez-vous que le mécanisme de déclaration interne pourrait faire défaut pour d'autres raisons, par exemple parce qu'un employeur décourage un employé de signaler des lacunes en matière de sécurité?

M. Phil Benson: Encore une fois, comme nous l'avons dit dans notre mémoire, on pourrait s'attendre à ce que cela fasse partie des meilleures pratiques qu'une entreprise puisse adopter pour s'assurer que toutes les mesures de sécurité et de sûreté sont en place. Ces dispositions se trouvent dans la loi, parce qu'on craint que ce ne sera pas le cas. Nous savons, ou plutôt on m'a dit, que dans d'autres dossiers touchant à la santé et la sécurité, les entreprises se sont, disons, appliquées à dissuader les gens de produire des rapports.

Est-ce que ce sera le cas ici? J'espère que non. Est-ce satisfaisant? Le fait que ce soit ici et les questions que nous posons sur l'impact de ces mesures devraient envoyer des signaux d'alarme — pas assez, comme nous l'avons dit à la fin de notre mémoire, pour nécessairement rejeter ces mesures, mais pour les examiner. Si vous avez des doutes dans votre esprit, alors pourquoi allons-nous de l'avant avec cette structure particulière?

M. Paul Zed: Si vous avez des réserves, pouvez-vous proposer des amendements ou des solutions de rechange que le comité pourrait examiner? Nous ne pouvons peut-être pas les examiner, mais c'est notre travail de les évaluer.

M. Phil Benson: Je vais certainement en discuter avec la division des compagnies aériennes.

De façon générale, le comité, de même que le ministère de la Justice, comprend bien la rédaction des dispositions législatives. Si vous avez une question, les avocats du ministère de la Justice et de Transports Canada auront peut-être le temps de faire cela. Mais nous allons certainement examiner la chose.

Le président: Monsieur Facette, aimeriez-vous faire un commentaire?

M. Paul Zed: M. Jones aimerait faire un commentaire à ce sujet.

M. Fred Jones: Ces questions sont abordées dans nos mémoires, qui sont plus détaillés, mais la protection offerte dans le projet de loi C-6 ne couvre pas les procédures entreprises au titre d'autres lois ou l'accès par les tribunaux aux rapports volontaires, et il y a certains secteurs où le ministre pourrait communiquer des renseignements contenus dans les rapports volontaires.

Nous sommes préoccupés du fait que ces rapports volontaires et non punitifs sont au coeur même du système de gestion de la sécurité. Ils canalisent l'information de sécurité que nous n'avons jamais été capables d'obtenir par d'autres mécanismes. Dès qu'il y aura une fuite d'information — qui a fait le rapport volontaire, quel est le contenu du rapport — ou que l'auteur du rapport volontaire sera convoqué à titre de témoin devant des tribunaux civils ou pour des procédures menées au titre d'une autre loi, alors nous craignons que ces rapports volontaires se tariront et nous n'aurons plus accès à ces renseignements de sécurité.

Alors nous ne croyons pas que la protection prévue actuellement dans le projet de loi C-6 soit adéquate.

Hon. Mauril Bélanger: J'aimerais citer un autre témoignage, celui de l'Association des industries aérospatiales du Canada :

Les dispositions exposées dans le projet de loi C-6, en particulier celles liées aux organisations désignées et aux systèmes de gestion, aideront à paver la voie qui permettra à l'industrie aérospatiale d'assumer une plus grande responsabilité dans la réglementation de son propre comportement dans des domaines de la loi qui sont largement vus et convenus comme étant à « faible risque ».

Il y a d'autres choses dans ce paragraphe, mais ce n'est que pour renforcer le commentaire que M. Facette a fait tout à l'heure. Quand on parle de « réglementer son propre comportement », je suppose qu'on pourrait penser ici à l'autoréglementation. Nous verrons cela plus tard.

J'aimerais revenir sur le fait que les aéroports sont à faible risque. Lorsque l'aéroport de Vancouver a affiché ses plans détaillés sur Internet, et qu'il a fallu les retirer immédiatement de crainte que des personnes voulant saboter l'aéroport aient accès à ces plans détaillés, peut-on parler alors de faible risque?

• (1655)

M. Jim Facette: Monsieur le président, c'est à Vancouver de répondre de sa façon d'agir.

L'hon. Mauril Bélanger: Cet aéroport est-il membre de votre association, monsieur Facette?

M. Jim Facette: Oui, monsieur.

L'hon. Mauril Bélanger: Mais vous ne pouvez pas parler en son nom.

M. Jim Facette: Il vaudrait mieux poser cette question directement à Vancouver.

L'hon. Mauril Bélanger: C'est ce que je vais peut-être faire.

Le président: Monsieur Jones.

M. Fred Jones: Si vous me le permettez, monsieur le président, l'expression « autoréglementation » est —

L'hon. Mauril Bélanger: Ce n'est pas là le propos de mes questions. Je voulais simplement mettre cela sur la table. Je parle des « faibles risques ». J'essaie de comprendre ce dont il s'agit.

Je pourrais peut-être utiliser le temps qui reste pour poser la question en sens inverse. Qu'est-ce qu'un risque élevé ou un risque

moyen? Quelles sont les catégories? Quelqu'un peut m'aider à y voir clair?

M. Phil Benson: Pour répondre à cette question, voilà ce qui me vient à l'esprit, mais je ne suis pas certain que cela vous sera utile. L'idée de la gestion et de l'évaluation du risque repose essentiellement sur la façon dont vous sentez les choses. Est-ce un risque élevé? Est-ce un faible risque? Quels sont les pourcentages? Que va-t-il arriver, selon vous? Invariablement, une entreprise veut cela, ce n'est pas trop risqué et nous pouvons le faire. Je plaisante. Parfois elles ne le font pas, mais rarement.

Lorsqu'ils disent « faible risque », j'ai l'impression que ce dont ils parlent relève de ce processus. Du moins c'était le cas chaque fois que j'ai entendu cela. C'est une impression, pas un chiffre.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur Benson, avec tout le respect que je vous dois, le fait est qu'on nous demande d'examiner les mesures législatives. Des porte-parole et des gens qui se sont entretenus avec eux nous disent que les organismes seraient désignés seulement pour ce qui est des « faibles risques ». Rien de tel ne paraît dans le projet de loi actuel, alors j'essaie de voir quelle est l'intention de ceux qui ont rédigé cela parce que cette intention devient la mienne lorsque, à titre de législateur, j'adopte la loi.

Ce n'est certainement pas mon intention maintenant, alors j'essaie de comprendre cela. Je demande aux gens qui oeuvrent dans cette industrie de m'aider à comprendre ce que signifie un « faible risque », ou encore un « risque élevé » si nous ne pouvons pas définir le premier.

M. Phil Benson: Vous allez avoir beaucoup de difficultés à obtenir une réponse à cette question.

L'hon. Mauril Bélanger: Messieurs, si vous souhaitez présenter des réponses après la présente réunion, je suis très ouvert à cette idée.

Le président: Monsieur Gage.

M. Rich Gage: C'est une terminologie que d'autres ont commencé à utiliser. Ce n'est pas une terminologie que nous utiliserions nécessairement pour les organismes désignés. Toutefois, les risques sont déterminés lors d'une certaine forme d'évaluation, et des questions de probabilité entrent en jeu également.

L'organisme est tenu en quelque sorte d'évaluer le risque. Il y a des balises pour cela ou une façon de faire. Là où il détermine qu'il existe un risque élevé, un risque ou un risque modéré, il doit être en mesure d'atténuer ce risque par un ensemble de procédures ou de documents.

Alors le terme qu'ils utilisent dans le contexte dont ils parlent n'a pas nécessairement beaucoup de sens, certainement pas pour moi.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Monsieur le président, j'aimerais simplement apporter une précision. Je n'ai pas vraiment de question.

Des témoins nous ont dit que, dans ce contexte, on parlait de « faible risque » à l'égard des compagnies aériennes qui avaient un certain dossier. On a donné en exemple Air Canada et WestJet, qui n'avaient eu aucun accident et avaient bien réagi aux enquêtes gouvernementales, etc. Les compagnies à risque élevé étaient en fait de nouvelles compagnies aériennes qui venaient de démarrer, dont les antécédents n'étaient pas suffisants pour montrer que la sécurité était leur première préoccupation. C'est ce que j'avais compris lorsque le porte-parole du ministère des Transports, je crois, a parlé de « faible risque » et de « risque élevé ».

Quoi qu'il en soit, je n'ai pas de question.

Le président: Monsieur Barone.

M. Sam Barone: Monsieur le président, l'honorable député, M. Bélanger, mêle les cartes quand il cite l'Association des industries aérospatiales, qui représente les fabricants d'aéronefs. Cette affirmation est maintenant reprise dans le contexte de la sécurité aérienne.

En ce qui nous concerne, ce projet de loi codifie une approche en matière de gestion des risques à la sécurité, et notre dossier parle de lui-même. J'évitais de citer une association de fabricants d'équipement aérospatial quand on parle de ce que représente aujourd'hui le dossier de l'industrie du transport aérien.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Je suis toujours inquiet de la façon dont on vérifie les systèmes de gestion de sécurité, sur lesquels je suis d'accord, en passant. Je veux que mes collègues comprennent bien que je suis d'accord sur les SGS. La difficulté consiste à savoir comment on assure une meilleure surveillance.

Monsieur Gage, quand vous nous avez fait votre présentation, vous avez dit que les SGS serviront à éliminer la paperasse et à diminuer les coûts. Cela m'inquiète parce que Transports Canada a fait la même chose. Il diminue les coûts. Pour M. Watson — On a le graphique. Depuis 2004, on a commencé à réduire l'effectif et il y a de moins en moins d'inspecteurs. On avait augmenté le nombre d'inspecteurs à partir de septembre 2001 — on peut suivre la courbe — et maintenant, on commence à en réduire le nombre.

M. Barone nous disait tout à l'heure qu'il y avait toujours le même nombre d'inspecteurs. Vous sentez peut-être qu'il y en a toujours autant, mais il y en a moins présentement. L'objectif de Transports Canada, c'est de réduire encore le nombre des inspecteurs. Notre travail, c'est de nous assurer que ce que vous faites est bien vérifié et surveillé.

Tout à l'heure, monsieur Gage, vous n'avez pas répondu à mon collègue. Mon collègue vous a demandé à quelle fréquence les membres de votre association subissaient une inspection. Vous m'avez dit que votre organisation avait été inspectée une fois, mais que vous auriez une prochaine inspection sous peu, dans les prochains jours, les prochains mois. Vous m'avez dit que vous deviez avoir une véritable inspection.

Une voix: Une évaluation.

M. Mario Laframboise: Une évaluation, un audit. Cela m'inquiète parce qu'on devrait avoir des évaluations plus fréquentes, dans des délais beaucoup plus courts. En fait, vous émettez des certificats d'opération à des pilotes. Ça m'inquiète, monsieur Gage. Je veux que vous me compreniez bien et je veux que mes collègues me comprennent bien aussi. Le ministère achète des chars d'assaut, des avions, des hélicoptères et réduit les budgets d'inspection de l'aviation civile. J'ai de la difficulté face à cela.

● (1700)

[Traduction]

M. Rich Gage: Tout d'abord, monsieur le président, je crois que nous confondons nos responsabilités avec celles de Transports Canada. La navigabilité relève uniquement de Transports Canada. Nous ne délivrons aucun certificat de navigabilité.

Notre rôle a trait uniquement aux opérations. Nous fournissons des certificats opérationnels. Les entreprises exploitent les aéronefs dans les limites des paramètres de fonctionnement. Cela n'a rien à

voir avec la navigabilité, avec l'entretien, avec la structure de réglementation et la surveillance de Transports Canada. Notre rôle se limite à cela.

Je dirais que deux évaluations sur une période de quatre ans permettent à Transports Canada d'examiner ce que nous faisons et la manière dont nous le faisons. Ceci est nouveau pour tout le monde. C'est un changement de culture que nous avons amorcé.

Outre les inspections plus informelles, on communique régulièrement avec des représentants de Transports Canada, tant au niveau du personnel que de la haute direction. À mon avis, ce que nous faisons fait l'objet d'une surveillance plus qu'adéquate, d'un point de vue formel autant qu'informel.

Toutefois, nous ne sommes aucunement responsables de la navigabilité. Cet aspect relève entièrement de Transports Canada. Le ministère continuera de s'acquitter de cette responsabilité comme avant.

Concernant la question d'efficacité, je dirais qu'il y a deux éléments de tracasseries administratives. Il y a le gouvernement, dont je ne parlerai pas; quelqu'un d'autre peut le faire. Quant aux services que nous rendons aux membres, il y a certainement une amélioration par rapport à ce que c'était lorsque le gouvernement fournissait ces services. On a gagné en efficacité pour ce qui est des services aux membres et aux exploitants.

Le président: Monsieur Barone.

M. Sam Barone: Monsieur le président, à notre avis, les vérifications ne vont pas disparaître. Outre les vérifications, cette mesure législative non seulement codifie la discipline et met un cadre en place, mais fait en sorte que les compagnies aériennes et les entreprises visées par ce projet de loi devront avoir des directeurs qui seront personnellement responsables de veiller à l'intégrité de ce processus.

[Français]

M. Mario Laframboise: Cela ne fait rien pour me rassurer, monsieur Barone. Dans d'autres pays, il y a beaucoup de membres de conseils d'administration qui se sont fait poursuivre, qui étaient responsables et qui ont été emprisonnés. Ce que je veux, c'est la sécurité du public. La seule façon de m'assurer que le public est bien en sécurité, c'est d'avoir un service d'inspection adéquat en ce qui touche le contrôle. Personnellement, j'ai de la difficulté à accepter le fait que vous remplaciez les inspecteurs par des présidents de compagnie.

Monsieur Benson.

● (1705)

[Traduction]

M. Phil Benson: Merci, monsieur Laframboise. C'est un excellent commentaire, à mon avis.

Mon ami vient de dire qu'il y a des directeurs et des conseils d'administration, et qu'ils ont clairement fait valoir que nous avons ces règles prescriptives — peu importe qu'elles soient trop nombreuses ou non — et que nous avons un cadre pour presque tout et ce, pour la raison suivante. Au bout du compte, ce n'est pas un PDG, ce n'est aucun de mes amis — et ce sont tous des collègues ici, qui représentent des associations avec lesquelles je travaille régulièrement — mais c'est le ministre, c'est vous, c'est cette Chambre des communes. Nous ne sommes pas convaincus qu'il y a un cadre suffisant autour du processus proposé pour donner de bons résultats. Nous avons des préoccupations également. Ils seront peut-être en mesure de régler cela, peut-être que non, mais c'est la question que nous avons posée. Au bout du compte, c'est tout simplement que nos membres ont le droit de voyager en toute sécurité — ce sont eux qui en souffriraient pour commencer — que le public a le droit de voyager en toute sécurité, que nous avons droit à la sécurité. Les Canadiens doivent savoir que ce ne sont pas les associations ou le dirigeant d'une entreprise, c'est le gouvernement, le ministère des Transports, le ministre. C'est la façon dont le Parlement fonctionne. Nous ne sommes pas tout à fait convaincus que ce projet de loi assurera cette continuité.

On s'inquiète aussi que l'objectif est de déployer le SGS et le SGSU dans l'ensemble du secteur des transports. Nous connaissons quelques-uns des problèmes du transport ferroviaire. D'une certaine façon, le message que je transmets aux députés est le suivant : nous ne nous opposons pas à l'adoption de ces systèmes dans un cadre approprié, mais il importe de bien faire les choses, parce que si les systèmes sont mal déployés, ce sera dans l'ensemble de l'industrie des transports. Par conséquent, les députés devraient peut-être prendre un peu plus de temps pour examiner le projet de loi pour être certains que des mesures adéquates et suffisantes seront prises, pour répondre à vos inquiétudes.

Merci d'avoir posé la question. Je crois qu'elle a été très utile.

Le président: Monsieur Facette.

M. Jim Facette: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je n'ai rien vu dans les amendements, parce qu'ils ne sont pas exacts, qui dit que nous réduisons le nombre d'inspecteurs et que nous les remplaçons par des dirigeants. Soyons clairs, ce n'est pas du tout écrit dans la loi. Ce que nous essayons de faire ici, c'est de moderniser la bible de l'aviation au Canada grâce à des systèmes reconnus pour rehausser la sécurité. Personne parmi les gens que nous représentons collectivement à cette table n'a intérêt à réduire la sécurité d'aucune façon. Alors l'idée que nous allons remplacer les gens et que nous allons abandonner le système sécuritaire que nous avons aujourd'hui est tout à fait fausse.

Le président: Monsieur Barone.

M. Sam Barone: Monsieur le président, pour reprendre les éléments que nous avons fait valoir aujourd'hui, nous demandons un nombre accru d'inspections et un niveau additionnel de surveillance dans les installations des compagnies aériennes. Ces inspections supplémentaires s'ajoutent aux exigences de la loi voulant qu'il y ait un directeur responsable au sein de l'entreprise. Nous conjugons donc la responsabilité au niveau du transporteur à la surveillance des inspecteurs sur le terrain. Nous demandons en fait une surveillance accrue.

En outre, concernant la sécurité publique, non seulement pour les employés des compagnies aériennes, mais aussi pour les passagers, c'est la chose la plus importante que nous faisons tous les jours, et notre dossier le montre bien.

Le président: Monsieur Bélanger.

[Français]

L'hon. Mauril Bélanger: ... monsieur le président.

Le président: Monsieur Carrier.

M. Robert Carrier: Monsieur le président, j'aimerais faire un rappel du Règlement. Tout à l'heure, en réponse à ma question au sujet du nombre d'inspecteurs, M. Jones, qui accompagne M. Facette, a répondu qu'il y aurait plus d'inspecteurs qui vont faire seulement des audits des systèmes de gestion, et pas l'inspection des avions. M. Facette a mentionné qu'il devrait y avoir autant d'inspecteurs. Il me semble que ce n'est pas clair, car la réponse que j'ai reçue tout à l'heure est à l'effet que le ministère des Transports va plutôt vérifier les systèmes de gestion de sécurité et faire moins d'inspections des avions.

J'aimerais clarifier cet aspect parce que M. Facette vient de mentionner que quant à lui, c'est bien clair, il doit y avoir le même nombre d'inspecteurs qu'auparavant. Je crois que c'est une question importante parce que cela donne toute la valeur au système de gestion de sécurité.

[Traduction]

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement. Je vais faire un autre tour de table, monsieur Carrier, et je vais vous donner la chance de poser cette question.

Monsieur Bélanger.

● (1710)

Hon. Mauril Bélanger: J'aimerais revenir à la dernière réponse que M. Benson a donnée à M. Laframboise.

C'est dommage que je n'aie pas votre témoignage sous les yeux, et j'ai hâte de pouvoir le lire en entier. Je ne suis pas certain que vous ayez abordé ce sujet de façon — Vous parlez de ce cadre qui représente les besoins en matière de sécurité et de sûreté, que personne ne conteste, je crois. Vous redoutez que ce cadre ne soit pas bien érigé, comme le prévoit le projet de loi C-6; or, il nous serait utile, à mon avis, si vos appréhensions étaient un peu plus précises et si vous nous disiez exactement comment vous aimeriez renforcer ce cadre. Sans cela, nous n'aurons qu'une vague impression de la direction que vous aimeriez nous voir emprunter.

M. Phil Benson: Le processus d'élaboration des règlements, dont ce cadre découlera, peut être moins que satisfaisant, bien que pas toujours. En bref, les questions que nous pourrions juger très importantes sont écartées. Voilà des choses qui sont très importantes, selon nous. D'autres mesures que les compagnies et les sociétés aimeraient voir, parce qu'elles permettraient de réaliser des économies, passent sous le rouleau compresseur.

Le processus est tel que les règles déterminent ce qui sera vérifié, ce qui va se produire. Alors sans cette confiance dans le processus, nous n'en sommes pas satisfaits.

L'hon. Mauril Bélanger: Mon expérience de l'élaboration des lois, si vous voulez, c'est que vous pouvez circonscrire dans la loi —

M. Phil Benson: Oui.

L'hon. Mauril Bélanger: — ce que la réglementation peut régir.

M. Phil Benson: Oui.

Hon. Mauril Bélanger: En ce sens, ces particularités pourraient nous être très utiles pour modifier le projet de loi dont nous sommes saisis.

M. Phil Benson: Certainement, en ce qui a trait aux normes du travail, etc.; je vous les ferai parvenir.

L'hon. Mauril Bélanger: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Carrier. Je suis sûr que nous connaissons votre question, mais vous pouvez la poser quand même.

[Français]

M. Robert Carrier: On essaie d'évaluer la valeur du système de gestion de sécurité. Plusieurs représentants ici nous disent que cela va améliorer la sécurité. Par contre, tout à l'heure, en réponse à ma question, M. Jones, du Conseil des aéroports du Canada, précisait que les inspecteurs vont plutôt faire des audits du système de sécurité plutôt que l'inspection des appareils. Mais M. Facette vient de dire le contraire. Selon lui, les inspecteurs doivent continuer à faire le même travail.

Donc, j'aimerais connaître l'opinion du conseil. Les inspections doivent-elles s'effectuer quand même — cela me rassurerait si les entreprises s'autorégularisaient — ou bien doit-on se fier au système qui, en principe, devrait être bon?

[Traduction]

M. Jim Facette: Monsieur le président, il ne fait aucun doute que le rôle du responsable de la réglementation, dans le cadre du SGS, changera un peu et évoluera probablement vers un rôle de vérification. Par contre, je ne me souviens pas avoir dit qu'il y avait quoi que ce soit de contradictoire par rapport à ce qui a été déclaré ici, ou des variations par rapport aux chiffres. Il n'y a pas d'incohérences.

Mon collègue a tout à fait raison d'annoncer que le cadre du SGS changera, mais je ne crois pas que la loi prescrive un nombre d'inspecteurs à affecter par tâche.

Le président: C'est une question que nous devrions poser directement au ministère, ne croyez-vous pas?

[Français]

M. Robert Carrier: D'accord, ça va.

[Traduction]

Le président: Monsieur Atamanenko, avez-vous une question complémentaire?

M. Alex Atamanenko: Oui.

Avant de commencer, j'aimerais dire, même si mon honorable collègue Jeff — dommage qu'il soit parti — a un peu pris ma dernière question à la légère, que l'on parle ici de sécurité : une affaire sérieuse. Et nous ne sommes pas à la période de questions; tout compte.

Ed a parlé d'autoréglementation et j'aimerais enchaîner là-dessus, avec M. Gage.

Votre association est un chef de file en matière de SGS. Vous posez de nouveaux jalons dans le secteur de l'aviation. Depuis un certain temps, vous collaborez avec Transports Canada pour étudier une nouvelle approche. Selon les renseignements trouvés sur votre site Internet, vous avez commencé à travailler avec le ministère sur ce dossier avant l'an 2000.

On trouve un rapport très intéressant sur votre site, présenté conjointement par Transports Canada et vous : *Autoréglementation de l'aviation d'affaires au Canada: Étude de faisabilité sur l'autoréglementation de l'aviation d'affaires au Canada*. Cela semble être le point de départ pour que votre association s'occupe de la délivrance de permis et du contrôle de la sécurité.

Pensez-vous que l'aviation d'affaires au Canada est autoréglementée? Aussi, diriez-vous que l'approche du SGS constituait l'un des piliers à l'origine de l'autoréglementation de l'aviation d'affaires?

• (1715)

M. Rich Gage: Merci.

On a entrepris cette étude de faisabilité en 1998-1999. On a utilisé le mot « autoréglementation » pendant quelque temps, mais cette étude — ainsi qu'une deuxième — a révélé clairement que nous ne devions pas utiliser ce terme et que cela n'allait pas dans la direction désirée. On visait bien sûr la responsabilisation dans l'administration et la gestion, mais certainement pas l'autoréglementation. En fait, deux ou trois ans après que cette étude eut été entreprise, nous avons changé la terminologie; d'ailleurs nous n'utilisons plus ce terme depuis au moins cinq ou six ans.

Le système de gestion de la sécurité est à la base même du concept en vertu duquel nous contribuons à la gestion du secteur. Nous l'avons élaboré à partir de l'étude de faisabilité que nous avons menée. Ce système a été conçu de manière théorique par James Reason, entre autres. Notre travail consiste plutôt à en promouvoir la mise en pratique. Il y a beaucoup de documents sur le sujet, mais nous possédons une expérience concrète en la matière.

Comme tout processus de gestion, il évolue sans cesse. Jusqu'à maintenant, nous sommes en faveur du système, tout en reconnaissant qu'il provoque un changement des mentalités et qu'une période de formation considérable est nécessaire. En fait, l'une de nos nouvelles initiatives est d'offrir de la formation afin que les gens soient mieux préparés, plus au courant du SGS et, ainsi, plus apte à en jouir pleinement.

M. Alex Atamanenko: Je vous remercie, monsieur Gage.

Le président: Monsieur Fast, une dernière question.

M. Ed Fast: Merci, monsieur le président.

J'aimerais aborder la question du nombre d'inspecteurs. Lors d'une séance précédente, un témoin, je crois, a laissé entendre que ce nombre avait baissé. Il me semble que nous avons demandé à ce témoin d'étayer son affirmation. Il y a quelques instants, M. Laframboise y a aussi fait allusion. J'aimerais qu'il présente également des preuves à cet effet.

À ma connaissance, il y avait 862 inspecteurs en 2002 et 873 en 2006-2007. J'aimerais donc voir des preuves montrant clairement que, même si le SGS a été mis en oeuvre chez les transporteurs aériens, le nombre d'inspections a diminué, la réglementation s'est affaiblie et tout le système est menacé d'une façon ou d'une autre.

Est-ce que l'un d'entre vous sait si le nombre d'inspections ou d'inspecteurs a bel et bien diminué depuis la mise en oeuvre du SGS? Personne?

Le président: Monsieur Laframboise, pour un rappel au Règlement.

[Français]

M. Mario Laframboise: J'aimerais simplement dire à mon collègue M. Fast qu'on a reçu, de la part des inspecteurs fédéraux, un document qui nous a été présenté à la dernière assemblée, dans lequel on indique le nombre d'inspecteurs, de pilotes inspecteurs, qui sont les pilotes fédéraux du Canada, et la réduction de l'effectif qui a eu lieu. Vous avez eu tout cela. On a déjà reçu ce document, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bélanger.

L'hon. Mauril Bélanger: Pour ce qui est du rappel au Règlement, monsieur le président, nous avons demandé, lors d'une séance précédente, tous les chiffres exacts et les statistiques de Transports Canada pour les dernières années, afin que nous puissions tous utiliser les mêmes données — en espérant qu'elles soient exactes.

M. Ed Fast: Nous rencontrerons les représentants de Transports Canada de nouveau, aussi.

Le président: Je tiens à vous dire que nous avons demandé ces chiffres à Transports Canada.

De plus, le rapport sur le SGS nous parviendra demain, tel que demandé par M. Bélanger. On est en train de le traduire. J'ai demandé à ce que nous ayons l'information de Transports Canada pour la séance de mercredi.

Sur ce, je tiens à remercier nos invités pour leur participation aujourd'hui. Espérons que cela permettra l'établissement de meilleures lois.

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.