



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 006 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 30 mars 2010

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 30 mars 2010

•(0905)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous.

Je regrette que nous commençons avec un peu de retard. Nous recevons des invités aujourd'hui, et il est important que nous allions de l'avant.

J'ai besoin de l'approbation du comité. Un journaliste nous demande s'il peut filmer la séance. Normalement, ce genre de requête doit nous parvenir avec 24 heures de préavis. Comme ce n'est pas le cas, il me faut l'approbation du comité pour laisser entrer les caméras dans la salle.

Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des voix: Oui.

Le président: Très bien.

Par ailleurs, j'aimerais vous lire quelque chose, histoire de faire le lien avec un passé récent. Je vais permettre au comité de se reporter aux rapports des sessions précédentes. En fait, nous nous référons à la motion nous permettant d'utiliser dans nos discussions les témoignages et la documentation reçus par le comité au cours de la deuxième session de la 40^e législature, dans le cadre de l'étude que nous avons réalisée sur les systèmes de gestion de la sécurité.

Très bien, voilà une bonne chose de faite.

Nous souhaitons la bienvenue à nos invités à cette séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous allons nous pencher sur la sûreté et la sécurité aériennes.

Nous accueillons aujourd'hui M. Marc Grégoire, sous-ministre adjoint du Groupe de sécurité et sûreté; Mme Nicole Girard, directrice, Politiques et services de réglementation, Aviation civile; M. Don Sherritt, directeur des Normes, Aviation civile; et Mme Yaprak Baltacioglu nous a demandé si elle pouvait...

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Nous avons reçu notre premier avis de convocation, et M. Martin J. Eley, directeur général de l'Aviation civile, devait être présent. Hier, à 14 h 49, nous avons reçu une modification à l'avis de convocation établissant que M. Martin J. Eley ne serait pas présent. J'en ai demandé la raison à Mme la greffière et elle m'a dit qu'il devait assister à une conférence à Montréal. J'en ai demandé aussi la raison à M. Grégoire, tantôt, qui m'a dit que M. Eley était malade.

C'est important, monsieur le président, parce que dans le dossier de la fatigue des pilotes, M. Eley a fait des déclarations à Radio-Canada à savoir que Transports Canada n'avait pas pris en compte les recommandations d'un rapport, une étude réalisée en 2001. Alors, j'aimerais savoir pourquoi M. Eley n'est pas présent ici aujourd'hui,

et j'aimerais qu'on puisse le convoquer à une réunion ultérieure, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Je vais demander à la sous-ministre de vous répondre; allez-y, s'il vous plaît.

Mme Yaprak Baltacioglu (sous-ministre, ministère des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je comprends la préoccupation du député. M. Eley serait venu s'il avait pu. Il a été admis à l'hôpital où il restera encore quelque temps. Nous informerons le comité dès que son état de santé se sera amélioré.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: D'accord.

[Traduction]

Le président: Très bien. Nous allons commencer nos travaux.

Si j'ai bien compris, nous allons entendre un bref exposé et quelques commentaires, puis nous passerons directement aux questions.

Madame la sous-ministre, allez-y, s'il vous plaît, et merci d'être parmi nous aujourd'hui.

Mme Yaprak Baltacioglu: Je vous remercie, monsieur le président.

Et merci encore au comité d'avoir accepté ces changements de dernière minute dans les témoins.

Nous aimerions faire une brève allocution liminaire; je vais donc laisser la parole à mon collègue, Marc Grégoire, qui est responsable de la sûreté et de la sécurité à Transports Canada.

J'aimerais toutefois dire brièvement, pour commencer, que je crois que la dernière fois qu'un représentant du ministère des Transports a comparu devant ce comité remonte à novembre. Nous sommes très contents, aujourd'hui, de pouvoir faire état des progrès accomplis depuis lors, parce qu'il y en a eu beaucoup. Mes collègues et moi sommes ravis d'être ici pour vous en parler en détail.

En outre, je tiens à préciser que tout tourne autour de la sécurité de nos concitoyens et des voyageurs canadiens. Nous sommes très intéressés à connaître l'opinion du comité, à recevoir ses recommandations et, espérons-le, à les mettre en oeuvre, parce que nous ne pouvons accepter de compromis en matière de sécurité et nous devons nous efforcer continuellement de renforcer cette sécurité pour le bien des Canadiens.

Je cède maintenant la parole à mon collègue.

M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Groupe de sécurité et sûreté, ministère des Transports): Merci, Yaprak.

Monsieur le président, vous avez déjà présenté les personnes qui m'accompagnent et qui ont généreusement accepté de remplacer Martin Eley au pied levé.

Notre présence devant vous aujourd'hui coïncide avec une conférence internationale de haut niveau sur la sécurité aérienne qui se tient cette semaine au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à Montréal. J'y étais hier, tout comme le ministre.

L'objet de cette conférence est d'améliorer la sécurité aérienne au niveau mondial, de faire reconnaître à la communauté internationale le programme de l'aviation civile du Canada et d'engager des débats avec nos partenaires internationaux sur les questions actuelles entourant la sécurité aérienne.

[Français]

La conférence a débuté hier et le ministre s'est adressé aux délégués à la fin de la première journée des débats. Le ministre, M. Baird, a confirmé son engagement envers la sécurité et la sûreté aériennes, il a souligné l'importance de notre réseau aérien dans l'économie du Canada et il a défendu notre position sur la scène mondiale.

L'OACI continue de reconnaître la position enviable du Canada en matière de sécurité du transport aérien. L'OACI reconnaît aussi que le Canada fait partie des leaders mondiaux dans l'élaboration et la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité, les SGS. La mondialisation est devenue un catalyseur pour remettre en question les pratiques du passé et pour fournir des occasions de proposer des améliorations pour l'avenir. Nous continuons de collaborer avec nos partenaires internationaux pour harmoniser les règles dans la mesure du possible.

● (0910)

[Traduction]

En fait, à la conférence de cette semaine, le Canada fait partie des rares États qui avaient été invités à présenter un rapport sur l'élaboration du programme national de sécurité. J'ai ici des exemplaires de ce rapport pour le comité, en français et en anglais.

Comme je vous l'avais dit lorsque je m'étais adressé à vous en novembre dernier, l'OACI est en train d'élaborer une norme et des pratiques recommandées pour le programme national de sécurité. Le Canada a déjà mis en place les éléments principaux, à savoir la réglementation, les normes, les lignes directrices et la formation pour promouvoir la sécurité et l'harmonisation du système d'aviation. Nous prévoyons d'ailleurs que le Canada sera bien placé pour satisfaire aux exigences de la norme de l'OACI quand celle-ci entrera en vigueur.

J'aimerais vous informer de ce qui s'est passé depuis la dernière fois que je me suis présenté devant le comité, en novembre dernier, pour discuter de la sécurité aérienne, et en particulier de la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité.

[Français]

Le sous-ministre adjoint associé, Gerard McDonald, et moi-même avons parcouru tout le Canada et avons tenu des groupes de discussion avec les inspecteurs — nos inspecteurs — et leurs agents négociateurs pour qu'ils nous donnent leur avis sur l'orientation future de la mise en oeuvre des systèmes de gestion de sécurité.

Il y a eu un total de 21 séances dans les régions et 4 autres ont eu lieu ici, à Ottawa. De plus, Martin Eley, directeur général de

l'Aviation civile, a rencontré la majorité des employés de l'Aviation civile partout au pays, pas seulement les inspecteurs à l'administration centrale mais aussi dans les régions. Les commentaires ont été positifs, et la réponse et les dialogues constructifs engagés avec les syndicats m'encouragent beaucoup.

Nous prenons des mesures pour répondre aux questions et aux préoccupations qui ont été soulevées. Nous avons effectué des ajustements pour continuer de faire avancer le programme. Nous resterons à l'écoute et apporterons d'autres ajustements dans la mesure du nécessaire. Nous sommes déterminés à améliorer le niveau déjà élevé de sécurité grâce à la mise en oeuvre des SGS.

Les grands exploitants commerciaux ont maintenant terminé la mise en oeuvre des SGS, et l'information tirée de leur expérience sert à peaufiner le plan pour la prochaine phase, la mise en oeuvre des SGS chez les petits exploitants commerciaux. À partir des commentaires fournis par les inspecteurs et le milieu aéronautique, Transports Canada a modifié le calendrier d'exécution de la mise en oeuvre des SGS pour donner au moins une année de plus aux petits exploitants. Ce délai permettra de raffiner les procédures et les documents d'orientation, et nous permettra de donner aux inspecteurs une formation actualisée.

[Traduction]

Les inspecteurs jouent un rôle important et ont plusieurs responsabilités clés en matière de surveillance, dont la détermination de l'efficacité du SGS d'une compagnie, la vérification du respect des exigences réglementaires et l'évaluation de l'efficacité des mesures correctives prises par la compagnie visée. Les inspecteurs procèdent à des activités de surveillance planifiées et non planifiées. Les outils qu'ils utilisent pour exécuter ces activités sont les inspections, les vérifications, les validations et les évaluations. Grâce à ces activités, l'Organisation de l'aviation civile peut déterminer si une compagnie doit ou non faire l'objet d'une surveillance de routine, d'une surveillance accrue, de sanctions ou de mesures relatives aux certificats.

Même si les inspecteurs ont déjà reçu une formation, une mise à niveau visant à intégrer les changements apportés aux procédures est en cours. En effet, une demande de propositions concernant la mise au point d'une formation sur les procédures de surveillance a été approuvée le 4 mars dernier. Les phases de conception et d'élaboration seront terminées le 1^{er} juin, et un cours pilote sera donné un peu plus tard ce mois-là. Une fois que les révisions nécessaires auront été apportées au cours pilote, le cours sera donné aux inspecteurs à partir de début septembre 2010.

● (0915)

[Français]

Nous prenons notre rôle de surveillance très au sérieux. Environ les trois quarts du budget alloué à la sécurité aérienne sont consacrés aux activités de surveillance. Celles-ci sont menées conformément aux politiques et aux procédures établies, et elles ont été mises à jour en février pour clarifier les exigences auprès des inspecteurs.

Par ailleurs, le monde nous observe. D'autres pays continuent à s'inspirer de notre expérience et nous consultent pour obtenir des indications sur la méthode de mise en oeuvre des SGS. Le Canada participe au groupe international de collaboration en matière de SGS qui a été créé l'an dernier pour faciliter une compréhension commune des principes et exigences des SGS, ainsi que l'application de ces derniers dans l'ensemble de la communauté aéronautique internationale.

[Traduction]

Ainsi, comme vous pouvez le constater, beaucoup de travail a été accompli, et nous continuons d'améliorer un système déjà très solide. Je suis convaincu que ce travail permettra d'accroître grandement la compréhension, de la part de nos employés et du public, de ce que sont les SGS. Quoi qu'il en soit, les Canadiens peuvent avoir confiance dans le programme de surveillance de la sécurité aérienne.

La sécurité aérienne a fait l'objet d'une presse négative au cours de la dernière année, ce qui a fini par entamer la confiance du public. C'est malheureux parce que la plupart du temps, les faits rapportés contiennent des informations incorrectes, trompeuses ou dépassées. La réalité est que l'industrie canadienne de l'aviation se porte très bien, jour après jour.

[Français]

En 2008, il s'est produit 12 p. 100 moins d'accidents qu'en 2007. En 2008, il y avait eu 251 accidents et en 2007, 284. Ça représente un plancher record. Le taux d'accidents pour 2008, 5,7 accidents pour 100 000 heures de vol, est le plus bas enregistré au cours des 10 dernières années. Ces statistiques représentent un aspect capital dans le maintien de la confiance du public, ce qui représente un élément important des décisions qui sont prises à l'égard du programme.

Transports Canada fait de gros efforts chaque jour, pour que les Canadiens continuent d'avoir confiance en la sécurité aérienne lorsqu'ils prennent l'avion.

[Traduction]

Merci, nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions et à recevoir vos commentaires.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Volpe.

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

[Français]

Merci, madame Baltacioglu et monsieur Grégoire, *along with your colleagues*, Mme Girard et M. Sherritt.

[Traduction]

Comme vous le savez, cela fait un moment déjà que nous débattons de la question. La première fois que j'ai siégé à ce comité, M. Grégoire était assis en arrière et observait pendant qu'un de ses collègues — probablement son prédécesseur — essayait de répondre tant bien que mal aux questions des membres du comité, particulièrement ceux de l'opposition. Même si je suis sceptique quant au rôle des personnalités dans l'établissement de bonnes procédures, j'ai été surpris de voir que des personnalités étaient sur le point de trouver une solution. Il semble qu'au moins un de ces irritants est maintenant éliminé.

Alors, monsieur Grégoire, j'aimerais savoir si je comprends bien la situation. Avons-nous établi une approche différente de celle que nous avions auparavant ou bien le système a-t-il changé par rapport à il y a environ 18 ou 24 mois?

M. Marc Grégoire: Je crois qu'il est juste de dire qu'au cours des 12 derniers mois, soit depuis février 2009, lorsque s'est achevée la mise en oeuvre de la dernière phase des SGS pour les grandes compagnies aériennes volant au Canada, et depuis que je me suis intéressé davantage à cette question particulière, nous avons reçu de nombreuses plaintes de la part de nos inspecteurs. Beaucoup considéraient que nous n'avions peut-être pas prêté suffisamment

d'attention à ce qu'ils nous avaient dit. Dès l'automne, nous avons décidé d'y accorder plus d'intérêt et d'écouter plus attentivement nos propres inspecteurs et nos propres syndicats. Nous avons plus de 800 inspecteurs en aviation et plus de 1 500 inspecteurs dans le groupe de la sûreté et de la sécurité, et notre personnel doit adhérer aux SGS.

Lorsque nous entendions ce qui se disait par le passé, je crois que nous pensions que les inspecteurs étaient opposés au concept des SGS, mais en les écoutant plus attentivement et en dialoguant avec eux, particulièrement ces derniers mois, nous avons compris que ce n'était pas du tout le cas. Tous nos inspecteurs sont favorables au concept des SGS, mais ils ont des réserves quant à certains aspects de leur mise en oeuvre. C'est la raison pour laquelle nous avons modifié la mise en oeuvre des SGS.

•(0920)

L'hon. Joseph Volpe: Vous vous rappellerez, monsieur Grégoire, que le problème tenait simplement au fait que les gens n'écoutaient pas. Ce que vous dites est vraiment très encourageant, alors permettez-moi de vous féliciter.

L'autre question était de savoir si nous avions suffisamment d'inspecteurs sur le terrain. La dernière fois que nous avons eu cette discussion en comité, il y avait des divergences d'opinions quant à savoir si nous allions pouvoir compter sur assez d'inspecteurs ou si nous étions en train de traverser une période de transition que certains qualifieraient de négative et d'autres de positive.

Le ministère a-t-il maintenant l'effectif complet d'inspecteurs, sans quoi il est impossible d'appliquer les SGS?

M. Marc Grégoire: Nous n'avons pas encore comblé tous les postes, mais c'est sur le point de se faire. J'ai demandé à Martin Eley et à l'équipe nationale de gestion de l'aviation civile de pourvoir tous les postes vacants. Martin et moi nous sommes entendus sur un calendrier. Actuellement, on est en train de combler 60 postes en urgence — espérons que ce sera terminé d'ici l'été —, et le reste des postes seront pourvus d'ici au mois d'août 2010. Nous souhaitons donc doter tous les postes avant la fin de l'été.

L'hon. Joseph Volpe: Je n'ai pas encore eu l'occasion d'examiner la totalité des aspects du projet de loi d'exécution du budget. Y a-t-il des ressources prévues à cet effet dans cette mesure législative?

M. Marc Grégoire: Depuis de nombreuses années, comme je l'ai dit précédemment devant ce comité, l'aviation civile demande plus d'argent que ce qui est prévu dans le budget des services votés. Toutefois, aussi loin que je remonte dans mes souvenirs, soit jusqu'en 2002-2003, le ministère l'a toujours admis et a toujours débloqué les fonds nécessaires pour l'aviation civile. Cela représente environ 10 millions de dollars ou un peu moins de 10 millions.

Nous avons maintenant une nouvelle sous-ministre; je lui ai fait part de ces exigences, et tout est en place afin de trouver les ressources nécessaires pour les prochaines années également. Nous bénéficions d'un appui solide de la gestion interne du ministère à cet égard.

L'hon. Joseph Volpe: Je remarque que le langage que vous utilisez pour les SGS est différent de celui que nous employions par le passé. Si j'ai bien compris, on parle maintenant de « programme de surveillance de la sécurité aérienne ». Est-ce que cela traduit l'objectif que vous vous êtes fixé en ce qui a trait au processus de vérification, ou bien est-ce simplement l'expression d'une orientation différente?

M. Marc Grégoire: Non, il ne s'agit pas d'une orientation différente, mais ce dont nous nous sommes rendu compte au cours de la dernière année dans le cadre de ce processus, qui a commencé pour moi l'hiver dernier, c'est que notre message n'insistait pas assez sur notre rôle de surveillance, tant à l'interne qu'à l'externe. Plusieurs personnes de l'extérieur et du ministère pensaient que nous étions en train de nous désengager, que nous abandonnions ce rôle, ce qui n'est pas du tout le cas. Par conséquent, nous voulons mettre davantage l'accent sur notre rôle de surveillance et sur les activités que nous faisons à ce chapitre. Ce rôle est extrêmement important. Il l'a toujours été et le sera toujours. Il n'y a pas eu de changement, si ce n'est dans les communications, d'une certaine manière.

Ceci étant dit, au cours de la dernière année, en raison de tout le travail accompli dans le cadre des évaluations des SGS, nous ne nous sommes pas autant consacrés aux activités de surveillance que nous l'aurions voulu, mais cela va changer assurément au cours des trois prochaines années, et nous nous y employons dès maintenant.

Le président: Je vais maintenant céder la parole à M. Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Lors de votre présentation, vous nous avez dit qu'on s'était rencontrés en novembre, alors que vous aviez fait une présentation sur le système de sécurité. C'est vrai, vous nous aviez parlé des améliorations que vous y aviez apportées.

Toutefois, vous avez omis de mentionner que, depuis novembre, le rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada nous a appris que 12 accidents d'avion, qui ont causé 28 morts, étaient dus à la fatigue des pilotes. Je ne sais pas si vous êtes conscients ou pas de ne pas en avoir parlé, mais cela pose problème, selon moi.

Quand on écoute, regarde et lit la déclaration de M. Eley, directeur général de l'Aviation civile, on apprend que Transports Canada avait une étude depuis 2001 sur le rythme biologique des pilotes qui recommandait d'ajuster les horaires en conséquence. M. Eley nous a dit que Transports Canada n'a jamais donné suite à ces recommandations. Il a avoué que ces recommandations n'ont pas suscité beaucoup d'intérêt à l'époque, et qu'elles ne faisaient pas partie des priorités. Ce qu'il a dit est important.

À Transports Canada, se concentrait-on sur le système de gestion de sécurité, alors qu'il aurait fallu se concentrer sur le dossier de la fatigue des pilotes? Je peux me permettre de le penser suite aux déclarations faites.

Vous aviez d'autres préoccupations que la fatigue des pilotes. C'est inquiétant. En effet, vous nous dites que vous êtes le leader mondial des systèmes de gestion de sécurité. J'ai déjà eu la chance de vous dire que, selon nous, vous vouliez économiser en confiant ce système de gestion aux entreprises privées. Vous vous êtes amendés depuis ce temps. Vous venez de nous dire que votre rôle de surveillance sera accru au cours des prochaines années, mais permettez-moi de penser que vous avez laissé aller tout un pan de la sécurité, celui de la fatigue des pilotes.

Essayez de me reconforter, s'il vous plaît.

● (0925)

M. Marc Grégoire: La fatigue des pilotes est une chose qu'on prend très au sérieux. Je suis à Transports Canada depuis très longtemps, et au cours des années 1980-1990, cela a fait l'objet d'énormément d'analyses et d'études. Après plus de 10 ans de communications et de réunions avec les transporteurs et les

associations de pilotes, nous avons produit le règlement qu'on a aujourd'hui.

À mon avis, il a contribué à réduire le nombre d'accidents. On surveille chacun d'entre eux, on lit tous les rapports du Bureau de la sécurité des transports du Canada, et la priorité est d'abord accordée aux recommandations du BST. Le BST n'a pas fait, depuis les années 1995, de recommandation quant à la fatigue des pilotes. Le BST a noté que la fatigue était un des facteurs contributifs à l'accident, mais n'en était pas la cause principale. Depuis, j'ai parlé, la semaine dernière, à la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada pour lui demander si elle avait d'autres préoccupations. Vous voudrez peut-être l'inviter, pour parler de ce sujet. Ce n'est pas la priorité absolue du BST, et c'est pourquoi cela n'est pas inclus dans la liste des neuf éléments principaux sur lesquels ils aimeraient que l'on se penche.

Cela étant dit, nous reconnaissons qu'aujourd'hui, on peut améliorer la réglementation sur les horaires de travail des pilotes, et nous avons mis en place le système pour faire cette revue. À cette fin, nous allons utiliser un système que nous avons développé, grâce aux études dont a fait part l'émission *Enquête*, pour les mécaniciens, d'abord, et pour les pilotes. Un groupe de travail se rencontre en juin, je crois, pour commencer le travail sur l'inclusion, principalement, des différents horaires et de l'impact des systèmes circadiens sur les horaires des pilotes.

M. Mario Laframboise: Je suis content que vous en preniez connaissance, aujourd'hui, monsieur Grégoire. Tout de même, Transports Canada a produit un rapport en 2001, et vous avez décidé de ne pas le prendre en considération. M. Eley nous l'a dit. Vous nous dites que le Bureau de la sécurité des transports du Canada ne nous a jamais fait cette recommandation, mais votre propre ministère avait commandé une étude qui, elle, vous recommandait d'agir là-dessus.

On a vécu la saga de Toyota dernièrement. Si vous attendez qu'il y ait des accidents avant de réagir, on aura un problème, parce que vous devriez être au-devant des choses. Le pire, c'est que vous étiez au-devant en 2001. Vous avez choisi de passer à autre chose, de ne pas retenir le dossier de la fatigue. C'est la déclaration de M. Eley. Je ne vais pas la reprendre, puisqu'il n'est pas ici pour se défendre, mais cela a quand même été dit. Qu'est-ce qui nous assure que vous allez agir?

● (0930)

M. Marc Grégoire: Nous l'avons déjà annoncé, le ministre l'a annoncé lui-même: nous aurons un groupe de travail en juin. C'est dans quelques mois. On pourra venir faire état des travaux auprès du comité à ce moment-là.

M. Mario Laframboise: Et que dit-on à ceux qui ont eu des accidents et aux personnes qui ont perdu les leurs dans des accidents survenus à cause de la fatigue? On leur demande de nous excuser? C'est ça qu'on fait?

M. Marc Grégoire: Non, faites attention. Comme je l'ai dit, nous prenons très au sérieux chacune des recommandations du Bureau de la sécurité des transports. Dans le cas des accidents mentionnés lors de l'émission *Enquête*, notamment l'accident de Sept-Îles de Régionair, les recommandations ne portaient pas sur la fatigue. Deux recommandations portaient sur l'interdiction de faire une approche si les nuages sont trop bas. C'est vraiment là-dessus que la priorité a été mise par Transports Canada, et les règlements ont été modifiés. Dans l'émission, le pilote admettait lui-même qu'il avait largement dépassé les heures de travail permises. Pour un pilote dans l'industrie, les heures de travail permises sont de 120 heures par mois. Le pilote a admis qu'il avait effectué 181 heures de vol ce mois-là.

Le président: Merci, monsieur Laframboise.

Mr. Bevington.

[Traduction]

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier également, une fois de plus, les témoins de leur présence parmi nous aujourd'hui. Nous sommes très heureux de pouvoir discuter avec vous de ce dossier.

L'automne dernier, j'ai posé une question en Chambre au sujet de la sécurité aérienne, et le ministre d'État voulait alors que je présente des excuses pour avoir mis en doute la sécurité aérienne. Il disait que le système était très sûr. Ce n'est pas ce qui transparaît actuellement du bureau du ministre.

Qui est à l'origine de cette nouvelle orientation? Est-ce le ministère, qui dit que nous devons adapter les systèmes utilisés, ou bien sont-ce les chefs politiques qui vous l'ont imposée? D'où cela vient-il?

Mme Yaprak Baltacioglu: Je vais tenter un début de réponse à cette question. Tout d'abord, le système de sécurité aéronautique du Canada est sûr. Comme mon collègue l'a indiqué, le nombre d'accidents est faible, même si chaque accident est un accident de trop.

En ce qui concerne nos inspecteurs et le travail avec les syndicats, sachez que toutes les initiatives viennent du ministère. Depuis ma première séance d'information avec notre ministre sur ces questions — et je parle pour moi étant donné que je suis en poste depuis huit mois —, celui-ci s'est montré très diligent en s'assurant que nous disposions des bons outils et que nous améliorions nos systèmes et nos processus.

Monsieur le président, je crois que l'honorable député est au courant de quelques-unes des annonces sur la sécurité aérienne que nous avons faites au cours des derniers mois. Elles n'ont pas toutes à voir avec ce qui est à l'ordre du jour aujourd'hui, à savoir les SGS, mais il a écouté ses collègues, différents intervenants ainsi que nous-mêmes, et il a pris des mesures.

M. Dennis Bevington: Ainsi, le ministère appuie totalement le retrait de la surveillance concernant la gestion de la sécurité des jets d'affaires canadiens? Êtes-vous complètement favorables à ce que l'on ne mette pas en oeuvre les SGS pour les petits transporteurs régis par la partie 704? Est-ce complètement accepté au sein du ministère?

Mme Yaprak Baltacioglu: Monsieur, nous sommes ici. Nous représentons le ministère. Nous sommes tout à fait favorables à la reprise des fonctions réglementaires de surveillance à l'Association canadienne de l'aviation d'affaires.

Permettez-moi de bien préciser, toutefois, que nous avons mis un frein à la mise en oeuvre des SGS pour les petits avions d'affaires, les petits aéronefs, essentiellement. Je veux dire par là que nous allons faire une pause pendant une année parce que nos inspecteurs sur le terrain nous ont dit, tout comme ceux à qui s'applique la réglementation, que le système n'était pas prêt. Nous avons pris cela en compte, et c'est ce que nous avons décidé de faire.

• (0935)

M. Dennis Bevington: Depuis combien de temps travaillez-vous au développement de ce système, une dizaine d'années?

Mme Yaprak Baltacioglu: Je crois que oui.

M. Dennis Bevington: Et cela ne fait que six ou huit mois que vous avez décidé qu'il fallait tenir compte de la rétroaction des gens qui travaillent sur le terrain? Ce processus n'a-t-il pas été établi de manière à vous fournir une rétroaction continue des gens qui relèvent de vous, les inspecteurs de la sécurité?

Mme Yaprak Baltacioglu: Je suis sûre que le ministère travaille régulièrement avec les personnes se trouvant en première ligne. Je parle en mon nom et pour mes collègues ici présents; nous avons convenu qu'il était très important de faire une sorte de bilan, et c'est ce que nous avons entrepris cette année.

Je crois que le comité appuiera un ministère qui évolue, qui améliore ses processus et qui s'efforce de faire ce qu'il y a de mieux pour la sécurité des Canadiens.

M. Dennis Bevington: D'accord. Lorsque nous parlons de surveillance — parce que c'est un nouveau mot intéressant, que je n'avais pas entendu auparavant, comme l'a fait remarquer mon collègue —, sachant que ce qui nous intéresse, c'est la supervision, est-ce que cela signifie que les gros transporteurs, par exemple, feront de nouveau l'objet de vérifications opérationnelles, c'est-à-dire que vous enverrez des gens sur le terrain pour faire des vérifications au hasard afin de déterminer si les compagnies respectent les systèmes qu'elles ont adoptés?

M. Marc Grégoire: Sur le fond, oui. Toutefois, nous n'employons pas nécessairement le même vocabulaire que celui que vous venez d'utiliser. Mais nous mènerons toutes ces activités; c'est ce que j'ai essayé d'expliquer dans l'introduction. Certains d'entre vous et de nos inspecteurs ont pensé que nous nous étions désengagés de cette mission, mais c'est parce que nous étions dans la phase de mise en oeuvre.

J'ai évidemment rassuré — tout comme l'a fait Gérard — tous les inspecteurs que nous avions rencontrés, en leur disant qu'il n'en était pas ainsi et que nous continuerions sur notre lancée. La gestion du risque jouera un rôle essentiel, tout comme l'analyse des risques, et nous nous efforcerons de recueillir davantage de données analytiques sur les pratiques des compagnies aériennes en matière de sécurité. Comme nous ne savons pas exactement de quoi l'avenir sera fait, j'ai demandé à l'équipe d'Ottawa de me dire de quelle composante traditionnelle de supervision nous allions nous occuper au cours de la prochaine année en ce qui concerne les grandes compagnies aériennes, et il s'avère que cela représente environ 30 p. 100 du travail d'inspection régulier. Ce seront donc des inspections au hasard, des inspections sur l'aire de trafic et autres.

M. Dennis Bevington: D'après ce que je comprends de mes échanges avec des représentants de l'industrie, celle-ci ne veut pas que les choses se fassent de cette façon. Avez-vous du mal à faire accepter à l'industrie que vous allez assurer une surveillance beaucoup plus complète dans le futur?

M. Marc Grégoire: C'est pourtant le message que nous avons transmis à tous les représentants de l'industrie que nous avons rencontrés. Or, la mauvaise interprétation n'était pas seulement le fait de nos inspecteurs, mais aussi celui d'une partie de l'industrie. Il est clair que nous allons procéder à des inspections, mais, je le rappelle, en fonction des risques.

Un exploitant aérien qui respecte scrupuleusement les règles de sécurité ne nous verra pas très souvent, même si nous superviserons ses opérations et ferons des contrôles à l'occasion. En revanche, une compagnie dont les pratiques ne sont pas sécuritaires nous verra beaucoup plus fréquemment.

Hier, alors que j'assistais aux différentes présentations de l'OACI, celle-ci a indiqué qu'elle s'y prendrait exactement de la même manière dans les vérifications de sécurité qu'elle entend faire auprès de différents pays.

M. Dennis Bevington: Envisagez-vous de recourir aux signalements anonymes?

Le président: Merci.

Monsieur Richards.

M. Blake Richards (Wild Rose, PCC): Merci beaucoup.

Je vous remercie d'être ici aujourd'hui pour discuter de ce très important dossier.

Je crois que je vais revenir sur une partie des questions posées par M. Bevington. L'une des choses que j'ai découvertes, c'est que lorsque vous voulez savoir comment fonctionne quelque chose que vous avez mis en oeuvre ou si l'application est adéquate, vous devez parler avec les personnes directement concernées, c'est-à-dire celles qui s'occupent de la mise en oeuvre ou qui en subissent les effets.

Je représente une circonscription très agricole. Lorsque je veux savoir ce qui se passe dans le secteur de l'agriculture, je m'adresse à des agriculteurs. Il y a aussi beaucoup de tourisme dans ma circonscription, et quand je veux savoir où en est l'industrie touristique, je parle aux gens du secteur. Je crois que vous comprenez que le plus important, c'est de déterminer quels seront les effets sur les gens directement visés par les changements effectués.

J'aimerais que vous m'en disiez un peu plus sur ce que vous avez fait et sur ce que vous envisagez de faire au chapitre des consultations et des échanges directs avec ceux qui seront les plus touchés par vos décisions. Évidemment, il y a les inspecteurs et tous ces gens qui travaillent sur le terrain à la mise en oeuvre des changements, mais il y a aussi tous ceux qui en subiront les conséquences, comme les exploitants.

Qu'avez-vous fait au chapitre des consultations? Qu'envisagez-vous de faire à cet égard?

• (0940)

Mme Yaprak Baltacioglu: Je vous remercie beaucoup pour cette question.

Je vais commencer à y répondre, puis je céderai la parole à mon collègue sous-ministre adjoint responsable du dossier, qui vous parlera des consultations et des discussions qu'il a tenues.

Depuis que je suis sous-ministre des Transports, j'ai traversé le pays de part en part au moins une fois, si ce n'est deux. À chaque fois que je suis allée dans une région, j'ai passé du temps avec nos inspecteurs, sans la présence des gestionnaires. Voilà ce que j'ai fait. Maintenant, nous allons passer au niveau supérieur. Nous sommes en train de constituer un groupe consultatif d'inspecteurs auprès du sous-ministre, de sorte que nous aurons nos inspecteurs sur le terrain

qui me conseilleront et qui me feront part des problèmes concrets et des préoccupations dont ils entendent parler. Nous considérons que c'est un bon moyen, pour le personnel de première ligne, d'avoir accès à la haute direction.

Nous avons travaillé avec les syndicats. Nos réunions avec eux ne se limitent pas au niveau de la direction générale ou du domaine de responsabilité, mais elles touchent l'ensemble du ministère. Nos directeurs rencontrent les représentants syndicaux de tous les syndicats chaque quatre mois. D'ailleurs, cet après-midi, nous nous réunissons encore avec les syndicats. Nous les avons déjà rencontrés, je crois, au cours des deux ou trois derniers mois. Il est donc important de nous rapprocher davantage de nos syndicats.

Pour ce qui est de l'industrie, nous travaillons en étroite collaboration avec elle, dans le cadre des règles établies et en sachant clairement que nous sommes l'organisme de réglementation. Toutefois, la sécurité n'est pas l'affaire que d'une seule des parties. C'est la responsabilité du gouvernement, de l'industrie et des voyageurs. Nous devons nous assurer que tous s'entendent pour que les Canadiens puissent bénéficier des normes de sécurité les plus élevées au monde.

Peut-être que mon collègue pourra vous donner une idée de ce que lui et son personnel ont fait, et aussi des conclusions générales qu'il a pu tirer de ces rencontres.

M. Marc Grégoire: Merci, Yaprak.

Tout d'abord, pour en revenir à vos deux questions, je vous dirais que nous avons communiqué abondamment, ces 10 dernières années, tant avec l'industrie qu'avec nos inspecteurs. Mais ce que nous n'avons peut-être pas fait suffisamment, c'est établir une distinction entre le rôle d'inspecteur, celui de surveillant, et la philosophie des SGS. Au cours de la dernière année, nous nous sommes rendu compte que tout le monde avait adhéré au concept des SGS, à la philosophie des SGS, mais que tous les problèmes tournaient autour de la mise en oeuvre effective et du rôle du ministère à cet égard.

J'allais oublier de dire que l'un des événements qui m'a aidé à comprendre cela, c'est quand j'ai lu le rapport sur la listériose et que j'ai tenté de faire des analogies entre ce qui était arrivé dans le secteur agroalimentaire et notre situation. Au bout du compte, la mise en oeuvre d'un système de gestion de la sécurité constitue un changement culturel majeur, tant pour nos employés que pour l'industrie.

J'ai été inspecteur au ministère. J'ai commencé ma carrière comme inspecteur, il y a longtemps. J'attache une énorme importance au travail de nos inspecteurs et, comme vous, je conviens de l'importance d'aller sur le terrain pour entendre les préoccupations de ceux qui sont touchés, tant du côté des inspecteurs que de celui des compagnies aériennes.

Pour ce qui est des transporteurs aériens, petits et gros, nous avons organisé beaucoup de conférences sur la question. Nous avons parcouru le pays pour présenter les SGS, et nous avons invité, à certaines occasions, 300 participants ou plus. Je vous parle de propriétaires ou d'exploitants de compagnies aériennes qui apprennent comment mettre en oeuvre les SGS dans leurs activités.

Quant au fait que nous ralentissions la mise en oeuvre des SGS, je vous dirais que nous le faisons essentiellement pour nous aligner avec nos propres inspecteurs, pour leur apporter la formation et les outils nécessaires à leur travail. Mais j'ai entendu beaucoup de transporteurs aériens dire qu'ils étaient désolés du retard parce qu'ils avaient hâte d'être régis par la partie 703 ou 704 du règlement.

• (0945)

M. Blake Richards: Souvent, lorsque nous faisons des changements de cette nature, qui sont évidemment très importants, nous oublions parfois les petites organisations, les petites compagnies, et les effets qu'elles subissent. Lorsque le gouvernement impose certaines conditions à des organisations ou des compagnies, le coût, en pourcentage, pour se conformer à certaines règles peut être très élevé pour les petits transporteurs.

Qu'avons-nous fait de particulier face à ce problème? Comment les petites organisations sont-elles affectées et dans quelle mesure y a-t-on réfléchi?

Mme Yaprak Baltacioglu: Nous savons toujours qui est visé par notre réglementation. Nous devons comprendre les circonstances et les réalités de chacun.

Toutefois, puisque nous parlons de sécurité aérienne, certaines choses ne sont pas négociables. La sécurité des passagers n'est pas négociable. Quant à la façon d'aborder ces compagnies, de les réglementer, je pense qu'il pourrait y avoir de la souplesse dans le système. Mais un transporteur aérien doit être responsable de la sécurité. C'est un principe de base.

Je crois que M. Sherritt voulait ajouter quelque chose.

M. Don Sherritt (directeur des normes, Aviation civile, ministère des Transports): L'un des avantages du report, c'est que cela a donné aux associations l'occasion de s'engager davantage. Nous avons vu des associations comme l'ATAC commencer à travailler avec ses membres et à dégager des outils communs, en combinant les ressources. Je trouve très encourageant de voir des associations commencer à s'organiser et à collaborer, en tenant compte des exigences réglementaires, avec leurs membres pour apporter leur pierre à l'édifice et faciliter la tâche des membres.

Le président: Merci.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bonjour, madame la sous-ministre et messieurs. Bienvenue au comité.

L'Union canadienne des employés des transports a proposé au comité que nous établissions une sorte de bureau indépendant de dénonciation dans l'aviation. Approuvez-vous cette proposition?

Mme Yaprak Baltacioglu: Je suis désolée, je ne suis pas tout à fait sûre de comprendre la question. Êtes-vous en train de me demander si nous serions favorables à un bureau qui dénoncerait les pratiques ou comportements répréhensibles?

M. Sukh Dhaliwal: Un bureau indépendant à qui on dénoncerait les problèmes de sécurité dans l'aviation.

Mme Yaprak Baltacioglu: Le gouvernement s'est déjà doté d'une loi en la matière, il a aussi un commissaire, et les fonctionnaires ont différentes instances auxquelles ils peuvent s'adresser.

Toutefois, selon ma conception de la gestion, j'espère qu'avant d'en arriver à la dénonciation, nous aurons établi des systèmes et des processus, dans notre ministère, pour que mes collègues qui gèrent le programme de sûreté et de sécurité, ainsi que moi-même, comme gestionnaire du ministère, obtenions l'information de notre propre personnel. C'est la raison pour laquelle j'ai parlé de ce groupe-conseil composé d'inspecteurs que je rencontrerai pour qu'il m'informe de l'évolution de la situation. C'est important.

Par contre, si le but est d'établir un système pour dénoncer des problèmes dans l'industrie de l'aviation ou un transporteur en particulier, il faut entreprendre un changement de culture complet. La question n'est pas tant d'instaurer un système de dénonciation que d'avoir des compagnies aériennes ouvertes et transparentes à l'égard des incidents en matière de sécurité et des mesures correctives à prendre. Nous voulons que les gens, les compagnies viennent à nous. Nous voulons savoir s'ils ont des problèmes de sécurité, parce que si tout le monde craint d'avoir des démêlés avec l'organisme de réglementation et s'efforce d'occulter les problèmes, le système manquera de transparence.

Je crois qu'en 2008, nos rapports indiquaient une augmentation de 1,8 p. 100 du nombre d'incidents dans l'industrie aéronautique. C'est un petit pas, mais cela démontre que le système commence à changer. Les compagnies nous informent lorsqu'elles ont des problèmes, de sorte que nous sommes parfaitement au courant de ce qui se passe dans l'industrie.

Il y a donc deux côtés à la... J'ai répondu à vos deux questions, mais je ne sais pas si j'ai...

• (0950)

M. Sukh Dhaliwal: Mais à l'opposé, nous avons aussi entendu dire, de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, que des mécaniciens avaient fait l'objet de mesures disciplinaires pour avoir défendu des règles de sécurité contre la volonté de la direction. Croyez-vous que ce soit vrai et que fait-on en pareilles circonstances?

M. Marc Grégoire: Oui, c'est bien sûr ce qui se produit, mais cela ne devrait pas être le cas. D'ailleurs, je crois avoir témoigné devant votre comité il y a quelques années au sujet de cette situation, plus particulièrement en ce qui concerne les sociétés ferroviaires. Nous avons réalisé une évaluation du SGS, le système de gestion de la sécurité, grâce à laquelle nous avons découvert qu'il nous manquait un élément que toute entreprise est censée avoir, c'est-à-dire un système de rapports non punitif permettant à tous les employés de signaler les problèmes au fur et à mesure et obligeant la société à régler chacune de ces questions.

Ce système s'inscrit dans le cadre de l'évaluation que nous effectuons dans le secteur de l'aviation. Ainsi, chaque fois que nous évaluons le SGS d'un transporteur aérien, c'est l'un des éléments que nous examinons. Si une entreprise n'en a pas, elle reçoit une mauvaise note pour l'évaluation du SGS et elle doit corriger la situation.

Les entreprises pour lesquelles ce processus donne des résultats nous ont dit que le nombre de problèmes signalés à l'intérieur a augmenté significativement. Qui plus est, de nombreuses entreprises nous ont dit qu'en plus d'observer une augmentation du nombre de signalements, elles ont également constaté une amélioration du moral, car il s'est établie une confiance plus solide entre les employés et les sociétés, et c'est la voie à emprunter pour améliorer la sécurité.

M. Sukh Dhaliwal: J'ai également rencontré les employés d'Air Canada. Ils ont dit qu'au cours des prochaines années, leur entreprise allait sous-traiter l'entretien à des pays en développement. Selon vous, cette externalisation pourrait-elle avoir un effet négatif relativement au respect des normes canadiennes?

M. Marc Grégoire: Les sociétés doivent respecter toutes les normes canadiennes. Si elles externalisent leurs activités, elles doivent tout de même satisfaire à toutes les normes de sécurité de Transports Canada. Ainsi, pour nous, il n'y a aucune différence, pourvu que le prestataire de services respecte les normes. C'est pourquoi il est aussi très important de travailler dans le cadre de l'OACI et d'insister pour qu'il y ait de meilleures normes dans le monde entier.

Le président: Nous allons entendre M. Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Je reviens sur la question de la fatigue, monsieur Grégoire, parce que c'est trop important.

En ce qui a trait à ce dossier, l'étude de 2001 vous recommandait d'agir. Je reviens à la déclaration suivante de M. Eley concernant l'étude sur la fatigue: « La décision a été prise de ne pas aller plus en profondeur avec les conclusions de cette étude. »

Vous nous avez dit plus tôt qu'au cours des 10 dernières années, vous aviez beaucoup communiqué avec les gens de l'industrie et vos inspecteurs. Vous avez travaillé, mais il reste qu'au cours de ces 10 dernières années, 12 accidents dus à la fatigue ont causé 28 décès. Vous me dites que le Bureau de la sécurité des transports n'a jamais fait de recommandation. Vous nous avez dit également que dans le cas de Sept-Îles, le pilote avait avoué avoir été de service pendant 18 heures consécutives.

Au cours des 10 dernières années, n'avez-vous jamais entendu parler du fait qu'il y avait dans cette industrie tout un système permettant de falsifier les registres pour respecter les règles? Vous avez vu de quoi il s'agissait. Plusieurs pilotes nous ont dit qu'ils falsifiaient leur fameux *logbook*. Êtes-vous en train de me dire que vous n'avez jamais entendu parler d'un problème d'horaire ou de falsification de documents dans l'industrie?

M. Marc Grégoire: Je ne suis pas prêt à dire que ça ne s'est jamais produit, mais il est évident que lorsque des cas sont découverts lors d'inspections des documents, nous prenons les mesures appropriées afin de faire appliquer la loi. Pour ce qui est de savoir si, au cours des dernières années, le problème a été le même qu'au cours des 20 ou 30 dernières années, je peux vous dire que ça n'a pas du tout été le cas. J'ai moi-même été pilote dans l'industrie à la fin des années 1970 et au début des années 1980. Il y avait à cette époque un problème très important relativement aux heures de vol. Ce problème a été corrigé quand la réglementation a été mise en vigueur en 1995. La plupart des pilotes respectent ces règlements. Des pilotes y dérogent en falsifiant leur *logbook*, mais le même problème peut se produire dans le domaine du transport routier ou ferroviaire, où il y a aussi des règlements sur les heures de travail. C'est très difficile à détecter, mais il peut arriver qu'un individu dénonce un collègue. Il est aussi possible de détecter la falsification lors d'une inspection approfondie.

• (0955)

M. Mario Laframboise: Il reste qu'en 2001, un rapport vous indiquait qu'il y avait un problème. Vous dites croire, selon votre expérience personnelle, qu'il n'y avait pas de problème, mais il y en avait un. C'est ce que nous a dit le Bureau de la sécurité des transports.

Votre directeur général de l'aviation civile nous a dit que Transports Canada avait décidé de ne pas s'occuper de ce dossier. C'est un choix que vous avez fait, mais il en est résulté que, dans le cadre du système de gestion de la sécurité que vous aviez mis en

oeuvre, les gens n'ont visiblement pas pris cette situation au sérieux. En effet, ce n'était pas une orientation de votre ministère. Théoriquement, le SGS devrait pourtant s'occuper aussi des problèmes reliés à la tenue du registre des heures, n'est-ce pas?

M. Marc Grégoire: On n'a pas porté à mon attention que la tenue des registres, dans les carnets des pilotes, était un problème.

M. Mario Laframboise: Cependant, le SGS devrait théoriquement s'occuper de cela. S'assurer que leurs pilotes respectent la loi devrait aussi faire partie du travail des entreprises.

M. Marc Grégoire: Je suis entièrement d'accord avec vous. Je ne pense pas qu'il soit nécessairement utile de se questionner ad vitam aeternam sur ce qui s'est passé en 2001. Comme vous l'avez dit, le ministère ne croyait pas que c'était une priorité. Malgré tout, le ministère a fait des travaux, a fait des recherches et a recommandé à l'industrie d'utiliser les outils qu'il a rendu disponibles sur son site Internet. Le ministère a alors dit qu'il allait revoir la réglementation de fond en comble en mettant sur pied un groupe de travail dès juin. Il est inutile de se demander pourquoi ce n'était pas une priorité. Ce n'était pas une priorité à l'époque, mais, aujourd'hui, on détermine que c'est une priorité et qu'il faut s'en occuper à brève échéance.

M. Mario Laframboise: Vous ne voulez donc plus que je vous pose de questions là-dessus. Je vais arrêter mes questions, monsieur Grégoire, ça va.

M. Marc Grégoire: Non, vous pouvez en poser, monsieur Laframboise, mais je ne peux pas donner de meilleure réponse.

[Traduction]

Le président: Avant de céder la parole à Mme Brown, j'aimerais seulement savoir si un pilote peut travailler pour deux sociétés à la fois.

M. Marc Grégoire: Oui, c'est possible.

Le président: D'accord. Y a-t-il un registre à cet effet?

M. Marc Grégoire: Si tel est le cas, le pilote est censé déclarer aux deux entreprises le nombre d'heures de vol effectuées, de sorte que les deux verront à ne pas dépasser la durée maximale de vol autorisée quotidiennement, mensuellement, trimestriellement et annuellement selon les règlements.

Le président: D'accord, merci.

Madame Brown.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Je vous remercie, monsieur le président, et je remercie les témoins d'être des nôtres.

Avant d'être élue députée il y a un an et demi, j'ai travaillé dans le secteur de la santé et de la sécurité. Notre société offrait des consultations sur la santé et la sécurité à de nombreuses grandes sociétés canadiennes, y compris dans les secteurs manufacturier, forestier et alimentaire, étant donné que tout le monde a des incidents. Nous mettions l'accent sur les programmes de retour au travail et sur l'assistance aux entreprises relativement à l'indemnisation des travailleurs, essentiellement dans toutes les provinces. Cependant, au cours des années pendant lesquelles nous avons fait des affaires, nous avons constaté une réelle évolution en matière de sécurité — et c'est une question de gestion de la sécurité parce qu'il s'agit d'évaluation des risques, quel que soit le secteur d'activité. Par exemple, nous avons constaté un changement dans le système médical, puisque nous embauchons maintenant des ergonomes, des kinésithérapeutes et des physiologistes, qui participent tous au processus du retour au travail.

Cependant, c'est toujours à la suite d'un incident, ou parfois d'une catastrophe, qu'on a eu recours à nos services. Une entreprise devrait tout d'abord faire vérifier le système en place par une évaluation de sa conformité aux règlements, puis constamment relancer ce processus d'examen et de vérification. Ainsi, l'entreprise s'améliore constamment.

Je présume que ma première question porte sur le fait que le changement observé dans le système médical se produit également dans la technologie. Les entreprises aéronautiques connaissent également une évolution actuellement et elles doivent toujours mener leurs évaluations, corriger les problèmes de conformité, examiner leurs processus et en mettre de nouveaux en place. Je me demande donc, tout d'abord, si vous pouvez nous dire en quoi la technologie fait évoluer l'industrie aéronautique.

Deuxièmement, comment Transports Canada fait-il en sorte que le SGS est suivi correctement étant donné que, comme dans le domaine de la santé et de la sécurité, un certain nombre de fournisseurs ont créé des manuels ou des documents pour respecter la réglementation? Comment Transports Canada s'y prend-il pour évaluer constamment l'industrie de sorte que ce soit en place?

• (1000)

Mme Yaprak Baltacioglu: Monsieur le président, la députée a raison à propos des changements dans les approches de réglementation et de l'évolution qu'ont connue tous les systèmes dans le monde.

En aviation, la technologie est un élément essentiel pour assurer la sécurité. Quand la technologie s'améliore, on diminue les erreurs humaines. Cependant, les incidents et accidents qui se produisent en aviation peuvent aussi relever d'une erreur humaine, d'une erreur d'organisation ou de questions environnementales. Nous avons constaté que la réglementation normative n'assure pas toujours la sécurité, car on ne peut pas tout prévoir. On ne peut pas dire qu'il faut faire seulement A, B, C, D, E et F. Il y a d'autres facteurs. Que faire s'il y a un G?

Le principe sous-jacent du SGS rejoint exactement vos propos: c'est pour ancrer une culture de sécurité dans les opérations quotidiennes d'une organisation. Il est très important d'être clair. Je doute que mes propos soient nouveaux pour votre comité, car vous avez fait beaucoup de travail approfondi. Le SGS n'a rien à voir avec l'absence de surveillance gouvernementale. Il s'agit d'une bonne surveillance de la part du gouvernement. Il s'agit d'utiliser nos ressources dans les secteurs les plus faibles. Ce n'est pas une question de déréglementation. Il s'agit d'avoir un règlement plus astucieux. Ce n'est pas une question d'autoréglementation par le secteur. Les entreprises ont un rôle à jouer, mais la surveillance est extrêmement importante.

Dans ce contexte, étant donné que nous cherchons à mettre en œuvre le SGS, c'est important à retenir. Lorsqu'on met en place de nouveaux systèmes et de nouvelles procédures, on oublie parfois de raconter toute l'histoire. C'est ce que nous entendons des entreprises, mais nous l'entendons aussi de notre propre personnel.

Marc, souhaitez-vous ajouter quelque chose à propos de la technologie?

M. Marc Grégoire: Je vais seulement ajouter quelques éléments.

J'ai songé à vous embaucher en entendant votre question.

Tout d'abord, en ce qui concerne la technologie, il y a deux points. Au cours des 50 dernières années, dans l'aviation, nous avons largement dépendu des améliorations technologiques pour améliorer notre dossier de sécurité. Par exemple, lorsque le moteur à réaction a été introduit pour remplacer les vieilles hélices des aéronefs lourds,

le taux d'accidents a considérablement diminué. Ce que nous constatons actuellement, c'est que nous estimons être presque à la fin des améliorations technologiques. Nous devons nous concentrer davantage sur les facteurs humains, l'analyse des risques et, comme vous l'avez mentionné, l'analyse plus dynamique de ce qui pourrait se produire. Ainsi, nous préviendrons les accidents au lieu d'étudier pourquoi ils ont eu lieu. C'est vraiment essentiel dans la mise en œuvre du SGS au sein des entreprises.

Le président: Je vous remercie.

Nous allons entendre Mme Crombie.

Mme Bonnie Crombie (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci beaucoup.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos invités et à leur faire savoir que je suis un peu nouvelle au sein du comité.

Je veux savoir ce que vous faites différemment pour que les vols des Canadiens soient plus sécuritaires. À partir de là, que vérifiez-vous différemment pour améliorer la sécurité des Canadiens?

• (1005)

M. Marc Grégoire: Auparavant, nous examinons strictement si une entreprise respectait les règlements. Si une entreprise ne respectait pas certaines règles, nous pouvions lui donner des amendes ou lui laisser le temps d'apporter des corrections pour qu'elle y soit conforme. C'est ainsi, en bref, que nous procédions auparavant.

Mme Bonnie Crombie: Il s'agit donc d'une modification stratégique de votre démarche.

M. Marc Grégoire: Oui, mais nous avons enclenché ce changement il y a de nombreuses années. La réglementation applicable aux grands transporteurs aériens a été mise en œuvre en 2005. Actuellement, tous les principaux transporteurs sont régis par la nouvelle réglementation. Cela signifie que lorsque nous nous présentons dans une société actuellement, non seulement nous vérifions si elle respecte les règlements, mais nous évaluons aussi la culture de sécurité de l'entreprise. Nous examinons comment elle évalue ses risques. Quel mécanisme utilise-t-elle pour les évaluer? Comment mettent-ils en œuvre les modifications? En un mot, c'est ainsi que nous procédons.

Comme je l'ai déjà dit, nous nous assurons que les entreprises ont un système de rapports non punitif. Il faut nous entretenir avec de nombreux employés et cadres des sociétés, ce que nous n'avons jamais fait avant. Nous examinons seulement les dossiers et nous inspections quelques éléments. Nous approfondissons maintenant ce processus.

Mme Bonnie Crombie: Examinez-vous les données recueillies ou les résultats?

M. Marc Grégoire: Nous étudions les deux. En fait, l'analyse des données va nous aider à diriger nos activités d'inspection.

Mme Bonnie Crombie: Nous avons consenti au SGS dans le passé, mais nous reconnaissons également qu'il doit y avoir une surveillance adéquate. Estimez-vous que vous avez un nombre suffisant d'inspecteurs actuellement?

M. Marc Grégoire: Quand nous aurons tout notre personnel... Nous avons encore quelques postes vacants. Nous estimons que nous avons les employés nécessaires actuellement parce que, comme je l'ai dit tout à l'heure, nous croyons que nous aurions besoin de plus de fonds que ce qui se trouve dans le budget de services votés pour l'aviation civile. Toutefois, le ministère nous a donné un montant additionnel au cours des sept ou huit dernières années.

Mme Bonnie Crombie: Quel est le calendrier de mise en œuvre pour que vous ayez le nombre d'employés dont vous avez besoin?

M. Marc Grégoire: Notre délai initial était 2015. C'est encore la date annoncée, mais nous voulons aplanir toutes les difficultés avant d'aller de l'avant. Par exemple, nous avons retardé la mise en œuvre du SGS pour au moins un an dans certains secteurs, tels que les petits transporteurs. Pour l'instant, le règlement du SGS vise les grands transporteurs — c'est-à-dire les transporteurs qui utilisent des avions transportant plus de 20 passagers —, les aéroports et le Système de navigation aérienne.

Mme Bonnie Crombie: À quelles différences vous attendez-vous entre les grands et les petits transporteurs?

M. Marc Grégoire: En ce qui concerne les petits transporteurs, tout d'abord, c'est leur nombre. Nous avons un nombre limité de grands transporteurs aériens, mais nous avons un très grand nombre de petits transporteurs. Pour les petits transporteurs, comme votre collègue l'a mentionné tout à l'heure, nous devons clarifier et adapter le règlement du SGS selon la taille du transporteur.

Nous voulons aussi fournir les outils appropriés à nos inspecteurs avant de faire la transition.

Mme Bonnie Crombie: En conséquence du nouveau système, envisagez-vous une augmentation du nombre de signalements des problèmes de sécurité par les entreprises?

M. Marc Grégoire: Oui, c'est ce que nous prévoyons. C'est assurément ce que nous espérons, car c'est ce qui nous aidera à être plus proactifs pour améliorer la sécurité.

Mme Bonnie Crombie: Vous avez convenu que le nouveau système sera non punitif. Ainsi, quelle sera la sanction si une entreprise ne le respecte pas?

M. Marc Grégoire: Nous pouvons suspendre son certificat, entre autres choses. Nous avons un certain nombre d'outils d'application au cas où une entreprise ne respecterait pas le SGS. Le plus dur, c'est la suspension du certificat.

Mme Bonnie Crombie: Pour moi, l'essentiel, c'est vraiment de savoir si le nouveau système du SGS va offrir plus de sécurité aux Canadiens qui se déplacent en avion. Pouvez-vous nous le garantir?

M. Marc Grégoire: La réponse brève, c'est que nous mettons en œuvre les SGS uniquement pour sauver des vies et pour améliorer la sécurité.

Le président: Merci, madame Crombie.

Allez-y, monsieur Jean.

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

Il y a quelques éléments que j'aimerais clarifier. Tout d'abord, je crois comprendre que l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale, est le porte-parole du secteur de l'aviation dans le monde. Est-ce exact?

• (1010)

M. Marc Grégoire: Oui, c'est exact. Elle compte 190 États membres.

M. Brian Jean: En tant qu'organisation internationale, approuve-t-elle le SGS comme étant la voie à emprunter pour le secteur de l'aviation?

M. Marc Grégoire: Non seulement elle y souscrit, mais elle l'impose à ses États membres. Tous les pays membres sont maintenant tenus de mettre en œuvre le SGS. De fait, ils devaient tous avoir entamé le processus en 2009. Bien entendu, nous sommes

plus avancés que la grande majorité, mais tous les États membres doivent mettre en œuvre le SGS pour leurs activités internationales.

M. Brian Jean: En fait, j'ai lu quelque part, mais je ne sais pas où, que Transports Canada est le chef de file mondial en ce qui a trait à la mise en œuvre du SGS et que l'OACI se fie sur le ministère pour fixer les objectifs que doivent atteindre les autres pays. Est-ce exact?

M. Marc Grégoire: Je crois que nous sommes maintenant parmi les leaders. Actuellement, d'autres pays, tels que Singapour et Hong Kong, ont déjà mis en œuvre le SGS. D'autres pays ont entamé le processus et ne sont pas aussi avancés, mais nous sommes l'un des membres d'un groupe international de leaders chargé d'aider les autres à aller de l'avant plus rapidement.

M. Brian Jean: Il y a quelques jours à peine, j'ai eu l'occasion de parler à l'un des exploitants de lignes aériennes. On m'a dit que l'équipe de spécialistes de la sécurité a augmenté de façon exponentielle. Ils sont maintenant 50 ou 200, tandis qu'ils n'étaient qu'une dizaine il y a à peine quatre ou cinq ans. Je ne me souviens pas du nombre exact, mais le nombre de personnes qui s'occupent maintenant de la sécurité a réellement explosé au sein de cette grande entreprise de transport aérien. Elles sont chargées de la gestion de la sécurité, des formulaires de sécurité et de faire en sorte que la sécurité est intrinsèque à l'organisation. Est-ce ce que vous constatez dans le cadre de la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité dans l'ensemble du secteur de l'aviation au Canada?

M. Marc Grégoire: C'est un excellent point, monsieur Jean, et c'est ce que nous aimons entendre de la part des transporteurs aériens. Comme la sécurité était le domaine d'un service de sécurité avant, avec le SGS, la sécurité est l'affaire de tous dans l'entreprise. Ainsi, il faudrait que plus de gens participent activement et aident à améliorer la sécurité du transporteur aérien.

M. Brian Jean: Voilà qui m'amène à ma prochaine série de questions. Vous avez retardé la mise en œuvre des SGS pour les petits transporteurs régis par les sous-parties 703 et 704, ainsi que pour le secteur de l'aviation d'affaires. Y a-t-il d'autres secteurs de l'industrie aéronautique au Canada pour lesquels vous envisagez de retarder la mise en œuvre du SGS?

M. Marc Grégoire: Nous n'avons pas retardé le secteur des affaires comme tel; nous retirons la délégation que nous avons accordée. Cela ne se rapporte pas au SGS en tant que tel. En ce qui touche les petits transporteurs aériens visés par les articles 703 et 704, nous retardons la mise en œuvre pour nous donner le temps de régler les problèmes et les questions que nous avons cernés. À ce stade-ci, nous n'avons pas décidé de retarder la mise en œuvre dans d'autres secteurs. Je suppose que le secteur le plus important qui sera ensuite visé sera celui de la fabrication. Certaines entreprises comme Bombardier et Bell Hélicoptère sont bien avancées dans la mise en œuvre de SGS, alors pour elles, ce n'est qu'une question de déclenchement lorsque la réglementation entrera en vigueur.

M. Brian Jean: Qui ferait partie du groupe visé par les articles 703 et 704?

M. Marc Grégoire: L'article 703 vise tous les transporteurs qui utilisent des avions pour transporter, au plus, neuf passagers, et l'article 704 vise ceux qui transportent entre 10 et 19 passagers. Je ne connais pas le nombre de transporteurs, mais ensemble ils constituent la majorité des transporteurs aériens au Canada.

Les appareils visés par l'article 705 transportent 95 p. 100 de tous les passagers payants au Canada, c'est la raison pour laquelle ces passagers sont les plus importants pour la fiche de sécurité sur une base statistique.

M. Brian Jean: Est-ce que le groupe visé par les articles 703, 704 et 705 comprend l'ensemble du secteur de l'aviation au Canada, ou y a-t-il aussi des écoles de pilotage ou des organismes qui font partie d'autres secteurs dans lesquels la mise en oeuvre est retardée?

M. Marc Grégoire: La mise en oeuvre est également retardée chez les organismes visés par l'article 702, les écoles de pilotage et les organismes spécialisés dans la lutte contre les incendies de forêt comme Air Spray.

M. Brian Jean: D'accord.

•(1015)

Le président: C'est tout le temps dont vous disposiez, monsieur Jean.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Merci beaucoup. Je partagerai une partie de mon temps de parole avec M. Dhaliwal.

Je viens de prendre conscience, monsieur Grégoire, du fait que puisque vous avez délégué une partie des responsabilités en matière de sûreté de l'aviation aux grands transporteurs, et ensuite, supposément, à d'autres moins importants, alors que nous créons une culture de la sécurité — pour reprendre les paroles de Mme Baltacioglu — vous allez également finir par déléguer dans ce domaine.

Quels types de mesures allez-vous conserver pendant la période de transition pendant que, au fond, vous imposez aux compagnies d'aviation un style de gestion différent? C'est vraiment ce dont vous parlez.

M. Marc Grégoire: Premièrement, j'ai besoin d'apporter des précisions. Vous avez parlé de la délégation des responsabilités à de grands transporteurs aériens. Nous ne déléguons rien aux grands transporteurs; nous faisons en sorte qu'ils aient plus de comptes à rendre. Cela revient à la théorie des systèmes de gestion de la sécurité. Il est seulement possible d'apporter des améliorations majeures dans le domaine de la sécurité si le dirigeant de l'entreprise devient responsable de la mise en oeuvre de la sécurité et l'intègre à tous les systèmes de gestion de l'entreprise. Voilà pourquoi nous avons créé le concept d'un directeur exécutif responsable, selon lequel le ou la PDG d'une entreprise, dans la grande majorité des cas, est responsable de la sécurité de son entreprise, de façon à pouvoir s'assurer de la mise en oeuvre du changement de culture.

L'hon. Joseph Volpe: Peut-être que je suis toujours coupable du certain scepticisme nécessaire à tous les députés. Je constate que vous ne parlez pas de délégation, mais bien de partenariat. Dans cette optique qui vise à faire en sorte que les entreprises souscrivent à une nouvelle culture qui privilégie la sécurité avant tout, par le truchement d'une psychologie de la gestion, permettez-moi de revenir à la question de la fatigue du pilote pour illustrer mes propos: vous avez dit plus tôt qu'il s'agissait d'un des facteurs — un des neuf facteurs — mais qu'il n'est pas dominant. Des voyageurs aériens fréquents comme les députés seront confrontés au fait que les pilotes vont d'un endroit à un autre, et qu'on ne calcule pas les périodes d'attente comme du temps de vol, mais il ne s'agit manifestement pas de périodes de repos.

Alors je me demande si, dans la transition d'un organisme de réglementation à un organisme qui trouve un partenaire, vous aviez prévu un système qui assure une surveillance un peu plus étroite des facteurs qui influent sur la fatigue du pilote — en fait, certains parleraient même du facteur de fatigue associé aux agents de bord qui ne s'acquittent pas de leur première responsabilité, celle d'assurer la sécurité à bord.

M. Marc Grégoire: Vous soulevez de nombreux points dans votre question, monsieur Volpe, alors si vous me le permettez...

L'hon. Joseph Volpe: Je n'ai pas beaucoup de temps, monsieur Grégoire.

M. Marc Grégoire: Oui, oui.

Premièrement, encore une fois, j'ai apporté des corrections au sujet de la délégation, alors je vais le refaire à propos du partenariat. Nous ne sommes pas partenaires de l'industrie. Nous travaillons en partenariat dans certains secteurs, mais nous sommes l'organisme de réglementation de l'industrie. Je crois que c'est un point très important.

Deuxièmement, pour ce qui est de la fatigue, c'est précisément ce que nous avons dans nos périodes de service et de vol. Ce n'est pas seulement la période de vol, mais bien la période de service et de vol. Alors, si un pilote se présente au travail à 6 heures du matin, qu'il ne part qu'à 10 heures en raison de divers retards, qu'il commence ensuite son trajet et qu'il est retardé à divers endroits, il ne peut travailler que 14 heures, à compter de 6 heures du matin. Par contre, d'autres pays comptent les heures de vol dans une journée, mais ici, pour l'instant, nous comptons la période de service et de vol.

Je crois que le comité peut et devrait étudier tous les points que vous avez mentionnés, ainsi que le groupe de travail du CRAC, qui se penchera sur la question de la fatigue des pilotes en juin.

Le président: Vous avez 10 secondes. Je vais refaire le tour.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

J'ai devant moi une offre de service sur Internet, pour un capitaine d'un Boeing 737. Cette offre provient d'une compagnie canadienne et elle était valable du 1^{er} novembre 2009 à la fin d'avril 2010.

Est-il vrai qu'en période hivernale plusieurs compagnies canadiennes emploient des pilotes étrangers?

•(1020)

[Traduction]

M. Don Sherritt: Grâce à des arrangements ou à des contrats de location, il est possible de composer avec les pointes saisonnières. Ils font venir des aéronefs supplémentaires, et il arrive parfois que des équipages viennent avec ces appareils pour les exploiter. Cependant, lorsqu'ils le font, l'aéronef doit être exploité en conformité non seulement avec la réglementation de l'endroit où il est enregistré, mais également avec la nôtre. Alors, en gros, ils doivent respecter notre réglementation la plus stricte ainsi que la réglementation la plus stricte de l'autre pays.

[Français]

M. Mario Laframboise: Avons-nous un système d'inspection pour vérifier la qualité de ces pilotes et s'assurer qu'ils respectent notre réglementation?

Excusez-moi, monsieur Grégoire, mais je reviens à la fatigue. Contrôle-t-on le journal de bord de ces pilotes?

M. Marc Grégoire: Monsieur Laframboise, si vous me le permettez, j'aimerais mieux fournir cette information par écrit parce qu'il s'agit d'un domaine avec lequel je ne suis pas familier du tout.

M. Mario Laframboise: Vous vous engagez à nous fournir l'information et, si possible, le nombre de pilotes qui sont utilisés.

M. Marc Grégoire: Il est difficile, pour nous, de le déterminer. Les compagnies aériennes sauraient cela. Pour ma part, je m'engage à vous transmettre la réglementation au sujet de ces pilotes et à vous informer sur la façon dont cette réglementation est appliquée.

M. Mario Laframboise: Merci, je n'ai pas d'autre question.

[Traduction]

Le président: Je vous demanderais de me l'envoyer à moi et je me chargerai de la faire diffuser par le bureau du greffier.

M. Marc Grégoire: Oui, bien sûr.

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

L'hon. Joseph Volpe: Non, pour une précision. Peut-être pour aider M. Grégoire et le reste du comité.

J'avais l'impression que dans une prochaine réunion, nous allions en fait accueillir, par exemple, des intervenants et des représentants d'entreprise, et que des fonctionnaires du ministère seraient présents pour répondre aux questions épineuses, s'il y a lieu. Je me demande si M. Grégoire fera partie du nombre. Il pourrait les présenter au comité par votre intermédiaire.

Le président: Je sais aussi que le ministère a communiqué avec mon bureau et celui du greffier pour connaître leur position et savoir s'ils seraient à la table ou s'ils seraient présents comme spectateurs que l'on invite à prendre la parole. Je suis bien d'accord pour qu'ils soient à la table ou dans l'auditoire et qu'on leur demande de s'avancer et de répondre à des questions au fur et à mesure qu'elles sont soulevées.

Madame Baltacioglu.

Mme Yaprak Baltacioglu: Monsieur le président, nous ne sommes pas tout à fait certains de connaître l'horaire du comité. Vous tenez de nombreuses réunions.

Nous avons du personnel dans la pièce pendant les réunions du comité parce que c'est important pour notre ministère de connaître les vues des parlementaires. Cependant, étant donné que vous aurez de nombreux témoins, ce serait probablement un peu plus facile pour nous de revenir après que vous aurez entendu leurs témoignages et qu'on aura compilé les questions; nous serons plus que ravis de le faire. Vous pourrez tous nous inviter de nouveau, et nous serons heureux de répondre à vos questions et d'en débattre, car ce n'est pas un secteur dans lequel les solutions sont simples. C'est une question d'amélioration continue.

Nous serons ravis de revenir une fois que vous aurez délibéré et entendu tous les témoins. Nous serons mieux préparés. Si cela plaît au comité, nous préférons cette approche. C'est en partie parce que différents groupes auront différents points de vue à chacune de vos réunions, mais il est important que le ministère privilégie une approche globale à l'égard du comité et qu'il tienne compte de tous les points de vue. Vous entendez tous les côtés de l'histoire, et nous devons faire ce qu'il faut et gérer toutes les questions.

Le président: Merci.

Je crois qu'il est juste de dire que de toute évidence, si une des questions soulevées dans une des réunions doit être traitée immédiatement, nous communiquerons bien entendu avec le ministère pour obtenir une réponse.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Je veux parler de la culture du SGS et de la façon dont elle va s'appliquer. Vous avez retardé la mise en oeuvre chez les petits exploitants, mais au fond... Si je me fie à mes discussions avec de grands exploitants de l'industrie, je comprends

comment une grande entreprise qui compte de nombreux employés peut instaurer une culture de la sécurité et la maintenir. Mais à un certain niveau dans l'industrie de l'aviation, n'aurait-il pas lieu de dire que vous voulez qu'il y ait une culture commune de la sécurité? Lorsque vous faites affaire avec des petits transporteurs, les normes qu'ils ont à respecter... Ils n'ont ni la capacité, ni le temps, ni la possibilité d'instaurer eux-mêmes une culture. Ils s'en remettent à Transports Canada pour offrir un certain leadership sur la façon dont les normes de sécurité seront maintenues dans leur industrie. N'est-ce pas le cas, et n'est-ce pas qu'il en sera ainsi, avec les petits transporteurs au Canada, aussi loin qu'on puisse regarder?

•(1025)

M. Marc Grégoire: Certainement, oui. Mais ce n'est pas seulement notre rôle d'aider l'industrie parce que, après tout, nous sommes l'organisme de réglementation.

Nous devons assurément leur offrir de l'aide, du moins de la documentation — beaucoup même — pour les aider à commencer. Nous travaillons également avec leurs associations, qu'il s'agisse, comme Don l'a déjà mentionné, de l'ATAC, de l'Helicopter Association of Canada ou de l'AQTA. Nous collaborons avec eux pour qu'ils puissent aider leurs plus petits membres à suivre la voie.

M. Dennis Bevington: Vous savez, il s'agit aussi d'un secteur concurrentiel. De mes discussions avec les petits exploitants, je crois comprendre que dans bien des cas, ils apprécient les inspecteurs parce que les inspecteurs offrent aussi un professionnalisme à leur personnel. Il ne s'agit pas d'une relation à sens unique dans laquelle on considère les inspecteurs comme une entrave; on considère aussi qu'ils sont très importants pour le développement de chaque petite entreprise et leur rapport avec la sécurité. N'est-ce pas la réalité du système d'inspection que nous utilisons au Canada, avec succès, depuis de nombreuses années?

Mme Yaprak Baltacioglu: Nous sommes tout à fait d'accord. Bien sûr, les inspecteurs jouent un rôle de premier plan, et nous sommes conscients du rôle de chef de file que nous jouons pour instaurer une culture de la sécurité dans l'industrie de l'aviation, tant chez les petits que chez les grands exploitants. Cela étant dit, les ressources et l'énergie du gouvernement ne suffisent pas à assurer une culture de la sécurité dans l'industrie de l'aviation. Quiconque répare, construit ou pilote un avion est responsable d'assurer la sécurité de ses passagers. Voilà ce que nous disons. Mais nous sommes d'accord avec monsieur le député: bien sûr que nous avons un rôle important à jouer.

M. Don Sherritt: Je crois que votre argument au sujet de la culture est extrêmement important. Quelle que soit la taille de l'entreprise, elle a besoin de prendre des décisions d'affaires. Elle doit prendre des décisions au sujet de son fonctionnement quelle que soit sa taille. Prendre des décisions — et c'est vraiment ce dont il est question lorsque l'on parle de cette culture — est d'être conscient des dangers ou des risques qui sont associés à son exploitation en particulier. C'est le propriétaire de l'entreprise qui est le mieux placé pour en juger. Lorsqu'il prend des décisions d'affaires et apporte des changements à son organisme — acquérir un nouvel avion, changer la façon dont il gère les charges, les procédures — il comprend que ce changement est susceptible, en fait, d'influer sur son exploitation et il doit en tenir compte.

M. Dennis Bevington: Voilà pourquoi je reviens à la fatigue des pilotes. Ici, manifestement, les exploitants de ces petites entreprises savent ce qu'ils font avec leurs pilotes. S'ils permettent que se produise, à répétition, une situation où les pilotes profitent des règles, s'ils pilotent plus longtemps qu'ils le devraient en une journée, en un mois ou en une année en particulier, cela pose problème. Parce que les décisions d'affaires interfèrent avec les décisions de sécurité.

Alors je crois qu'il est un peu naïf de dire que vous allez créer une situation dans laquelle la culture de la sécurité empiètera sur la culture de la survie de l'entreprise, ce qui est si fréquent chez les petits exploitants aériens de partout au pays.

• (1030)

Mme Yaprak Baltacioglu: Eh bien, nous espérons que le fait de piloter des aéronefs non sécuritaires n'est pas une bonne affaire.

M. Dennis Bevington: Il existe aussi une certaine culture dans l'industrie de l'aviation dans laquelle les pilotes sont de la trempe de Superman. C'est la réalité. J'ai fait affaire avec des petits transporteurs aériens toute ma vie en tant que résidant du Nord. C'est ce que c'est. Maintenant, vous dites que cela n'existe pas dans ces entreprises, qu'il n'est pas nécessaire de veiller à ce que partout au pays, les petits transporteurs aient une culture uniforme de la sécurité qui prime sur les décisions d'affaires.

Mme Yaprak Baltacioglu: Je suis certaine que monsieur le député n'est pas vraiment en train de dire que cette culture est une culture d'affaires, qu'elle est acceptable et que le gouvernement a, en quelque sorte, à en assurer la surveillance.

Je crois que nous disons la même chose. Je crois que nous disons que oui, il existe des questions de culture, en particulier chez les petits exploitants. Toutefois, bon nombre d'entre eux ont, en réalité, une exploitation très adéquate. Le gouvernement a un rôle à jouer, mais dans son ensemble, la culture devra évoluer, et c'est dans cette optique que nous travaillons. Nous sommes d'accord avec monsieur le député que si... Je crois que c'est ce que signifient ses commentaires en général.

Le président: Merci.

Monsieur Mayes.

M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, monsieur le président.

Pour faire un simple suivi, j'aime l'expression « réglementation prescriptive ». Le Canada est un grand pays qui compte de nombreuses régions, et le climat et l'isolement présentent des défis. L'isolement pourrait, par exemple, compliquer le recrutement des inspecteurs. J'apprécie que des représentants du ministère traversent le pays et recueillent des commentaires. Je suis persuadé que cela a été valable.

Pour ce qui est des problèmes peut-être davantage dans les régions isolées du Canada, avez-vous des détails sur la façon de les régler pour que ces normes — sur lesquelles aucun compromis n'est possible, je le reconnais — donnent en quelque sorte des moyens à certaines des régions les plus isolées aux prises avec des problèmes climatiques, après qu'elles aient pu travailler avec le ministère?

M. Marc Grégoire: Il est très important que Transports Canada veuille à ce que la réglementation soit appliquée dans tout le pays, y compris dans le Nord. Je crois comprendre que la situation, parfois la température et tout cela, est plus difficile dans les régions très isolées, mais nous devons nous assurer que les gens puissent voyager en sécurité pour se rendre à ces endroits isolés et en revenir, et jouir de la même sécurité que les personnes qui voyagent en partance des grandes villes. Nos inspecteurs effectuent régulièrement des activités

de surveillance avec les petits exploitants qui offrent le service dans ces petits endroits isolés.

M. Colin Mayes: Pour donner suite à ce que M. Bevington a dit, je me souviens toujours de quelques pilotes de brousse que j'ai connus dans le Nord. Ils avaient coutume de dire qu'il y avait beaucoup de pilotes audacieux, mais peu de vieux pilotes audacieux. Je crois que cela montre bien qu'ils reconnaissent qu'ils doivent respecter certaines questions de sécurité, non seulement pour leurs passagers, mais aussi pour eux-mêmes.

Pour ce qui est du nombre d'inspecteurs dont l'on dispose pour assurer cette surveillance, quelles mesures le ministère a-t-il prises au plan du recrutement? Une fois de plus, je veux parler du défi éventuel de faire du recrutement dans des régions plus isolées.

M. Marc Grégoire: Ce sont les bureaux régionaux de Transports Canada qui procèdent au recrutement. Nous avons discuté avec l'équipe de gestion de l'aviation civile de l'importance de pourvoir les postes vacants, car ils donnent l'impression que nous voulons réduire le nombre d'inspecteurs, alors que ce n'est pas le cas.

Je crois savoir que 19 inspecteurs ont été embauchés cet hiver. Au total, nous prévoyons en embaucher encore plus d'une soixantaine d'ici l'été et les autres seront engagés d'ici le mois d'août prochain.

• (1035)

Le président: Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

Par l'entremise des SGS, les compagnies fournissent beaucoup de données à Transports Canada. Est-ce qu'on vérifie si ces données sont fiables?

M. Marc Grégoire: En fait, les données ne sont pas fournies à Transports Canada. Ce sont les transporteurs eux-mêmes qui doivent d'abord et avant tout en faire l'analyse. De notre côté, nous examinons la méthode d'analyse, mais les données demeurent la possession des transporteurs.

Je dois mentionner qu'il devient de plus en plus courant d'essayer de partager l'information au sujet de la sécurité, même entre les pays. Ce sujet a d'ailleurs fait l'objet de discussions hier à la conférence de haut niveau sur la sécurité qui se tient actuellement à Montréal. Si nous voulons trouver de nouveaux moyens d'accroître la sécurité dans l'avenir, nous devons trouver des façons de partager les données sur la sécurité de sorte que lorsque nous trouvons une solution à un problème nous pouvons la partager.

M. Sukh Dhaliwal: Est-ce que Transports Canada a été informé de manquements graves à la sécurité qui auraient été commis par les grandes compagnies aériennes ces deux dernières années? Le cas échéant, pourquoi le ministère n'a-t-il pas intenté des poursuites.

M. Marc Grégoire: Pardonnez-moi, pouvez-vous m'expliquer l'acronyme que vous utilisez?

M. Sukh Dhaliwal: Au cours des deux dernières années, est-ce que des grands transporteurs aériens ont commis de graves violations des règles de sécurité, et si c'est le cas, pourquoi n'ont-ils pas été poursuivis?

Je peux vous donner l'exemple d'un avion d'Air Canada qu'on était en train de ravitailler aux États-Unis pendant que les moteurs tournaient et qu'il y avait des passagers à bord. Pouvez-vous commenter ce genre de situations?

M. Marc Grégoire: Je vais simplement commenter la philosophie sur laquelle est fondée notre politique d'application de la réglementation en ce qui concerne les compagnies dotées d'un SGS.

Si un transporteur enfreint une règle et qu'on détermine que c'est en effet le cas, nous voulons lui donner l'occasion d'analyser la cause de ce problème et de mettre en place des mesures pour empêcher qu'une telle situation ne se reproduise. En général, avant de prendre des mesures coercitives, d'imposer une amende ou de révoquer un certificat, nous voulons donner une chance au transporteur, si l'erreur n'a pas été commise volontairement.

Par contre, si nous déterminons qu'il a enfreint les règles volontairement, nous prenons les mesures coercitives qui s'imposent.

M. Sukh Dhaliwal: Faites-vous connaître ces manquements à la sécurité, ceux dont vous avez parlé, et les mesures que...

M. Marc Grégoire: Un certain nombre de violations ont été signalées. Chaque année, nous prenons un bon nombre de mesures coercitives. En fait, nous les publions dans notre site Web.

Nous avons par exemple révoqué les certificats d'un certain nombre de transporteurs. Dans quelques cas, nous avons donné un avis de 30 jours de révocation du certificat, ce qui signifie que nous avons donné 30 jours au transporteur pour apporter les correctifs nécessaires. S'il le fait, l'avis est annulé.

M. Sukh Dhaliwal: Y a-t-il des procédures qui régissent la révocation des certificats?

M. Marc Grégoire: Pardonnez-moi, vous voulez savoir si...?

M. Sukh Dhaliwal: S'il existe-t-il des procédures qui régissent la révocation des certificats.

M. Marc Grégoire: Oui, il en existe.

Dans la plupart des cas, nous publions un communiqué de presse lorsqu'un certificat est révoqué.

M. Sukh Dhaliwal: Est-ce que le certificat est révoqué par mesure préventive ou est-ce que cela se fait après qu'il y a eu un manquement à la sécurité?

• (1040)

M. Marc Grégoire: Habituellement, nous révoquons le certificat après qu'il y a eu un manquement à la sécurité, mais il est possible que nous le fassions également à la suite d'une vérification au sein de la compagnie. Il se peut que cela se produise au terme d'une vérification spéciale menée après un accident, par exemple. Il existe bien des situations qui peuvent nous amener à prendre des mesures coercitives.

Le président: Merci.

Monsieur Laframboise, voulez-vous prendre la parole?

[Français]

M. Mario Laframboise: J'aimerais poursuivre sur ce que disait M. Dhaliwal.

En effet, les statistiques sont importantes, sachant que les syndicats comparaitront aussi devant nous.

En novembre, les gens de l'Association des pilotes fédéraux nous disaient qu'aucun incident n'avait été déclaré par les grands transporteurs depuis 2007. Vous, vous avez parlé d'accidents. Au début de votre présentation, vous avez mentionné des chiffres, soit 284 accidents en 2007 et 251 accidents en 2008.

Premièrement, quelle est la différence entre un incident et un accident? Pourquoi les compagnies n'ont-elles rapporté aucun incident depuis 2007, alors qu'avant la mise en place des SGS, les inspecteurs en rapportaient?

Deuxièmement, quel est l'achalandage? Vous nous dites qu'il y a eu 284 accidents en 2007 et 251 en 2008. Quel était l'achalandage de

tous les transports? De 2007 à 2008, y a-t-il eu une augmentation ou une diminution du trafic aérien? C'est tout ce que je veux savoir.

M. Marc Grégoire: J'aime toujours vous fournir toute l'information sur-le-champ. Malheureusement, pour le trafic, je n'ai pas les chiffres en tête. On vous reviendra avec les données les plus précises possible sur le trafic au cours des dernières années.

M. Mario Laframboise: Allez-vous les remettre au président?

M. Marc Grégoire: On les remettra au président, bien entendu.

Pour l'autre question, je comprends mal.

M. Mario Laframboise: C'est concernant la différence entre les incidents et les accidents.

En novembre, les gens de l'Association des pilotes fédéraux nous disaient que depuis 2007, aucun incident n'avait été rapporté par les grands transporteurs. Pourtant, lorsque les inspecteurs faisaient plus de travail sur le terrain, il y avait des incidents rapportés pour les grandes compagnies. Les SGS font en sorte qu'ils essaient de régler cela à l'interne — vous en avez un peu parlé plus tôt. Pourquoi n'ont-ils rapporté aucun incident?

M. Marc Grégoire: J'ai un peu de difficulté à répondre à votre question, monsieur Laframboise. Normalement, avec la mise en place des SGS, on devrait avoir une augmentation du nombre d'incidents rapportés. C'est ce qu'on voit. On a le SCREAO, le Système de comptes rendus quotidiens des événements de l'aviation civile; je ne pense pas qu'on ait vu de diminution depuis 2007.

M. Mario Laframboise: Excusez-moi, je me suis trompé dans ma question.

Ils disaient que les transporteurs n'ont eu à rendre compte d'aucun incident, et cela, alors que le nombre d'incidents a augmenté. Ils n'ont pas eu à rendre de comptes. Pourquoi n'ont-ils pas eu à le faire?

M. Marc Grégoire: Il faut qu'ils rendent des comptes. Là non plus, je ne comprends pas, et c'est contraire à ce que je viens de vous dire.

Si les gens d'une compagnie rapportent un incident, ils doivent expliquer à Transports Canada de quelle façon cet incident est traité par l'intermédiaire de leur SGS. Si une compagnie rapporte quelque chose, peu importe quoi, soit relativement à la maintenance ou aux opérations, c'est la règle d'expliquer de quelle façon cela a été traité, quelle sorte d'analyse de risque a été faite, et quelles mesures sont mises en place pour éviter qu'un tel incident ne se reproduise. C'est l'utilité même des SGS.

M. Mario Laframboise: J'aurai l'occasion d'interroger des représentants de l'Association des pilotes fédéraux du Canada. Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

M. Grégoire a parlé d'un document de travail présenté par le Canada pour le compte de l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui contient quelques conclusions. Si je puis me permettre, j'aimerais déposer ce document dans les deux langues officielles, auprès de la greffière, à titre d'information pour les membres du comité. Il contient entre autres quelques conclusions.

Je fais partie de ceux qui, depuis environ 5 ans, provoquent des discussions sur les SGS, et je constate que la situation semble avoir évolué au cours de la dernière année. Nous avons observé un changement d'orientation au sein du ministère. La sous-ministre a fait allusion aux changements qu'effectue le ministère en ce qui concerne la mise en oeuvre des SGS. Premièrement, je me demande pourquoi? Je sais que la sous-ministre est en poste depuis huit ou neuf mois je crois.

Deuxièmement, qu'a fait le ministère au cours des neuf derniers mois en ce qui concerne les inspecteurs? Vous avez discuté avec combien d'entre eux? Quel genre de groupes de travail avez-vous tenus et qu'allez-vous faire maintenant compte tenu des discussions que vous avez eues avec les inspecteurs?

J'aimerais savoir combien d'inspecteurs et combien d'intervenants au sein de l'industrie vous avez consultés.

• (1045)

Mme Yaprak Baltacioglu: Je crois que nous en avons consulté plus de 500. Dans l'ensemble du pays, nous avons tenu 21 séances de consultation. À l'instar de mes collègues, M. Grégoire et M. McDonald, je me suis rendue un peu partout au pays.

Il est important de souligner que ces consultations ont été faites en petits groupes parce que, même s'il est possible d'accueillir 500 personnes dans une même salle, on ne peut pas vraiment y tenir un débat. Le but des consultations était d'écouter ce que les inspecteurs avaient à dire, car ce sont eux qui sont sur le terrain avec les exploitants. Ils savent comment les systèmes sont mis en oeuvre.

Comme mon collègue l'a mentionné, ce que nous avons retenu, c'est que tous les inspecteurs et les syndicats ainsi que l'ensemble de l'industrie s'accordent pour dire que tout ce qui peut contribuer à accroître la sécurité des voyageurs est une très bonne chose. Dans le cadre de la mise en oeuvre des SGS, nous devons veiller à ce que les inspecteurs disposent des bons outils et qu'ils reçoivent la formation appropriée. Il est clair que le gouvernement doit assurer une surveillance, et la façon dont il doit le faire est bien définie. Comme mon collègue l'a mentionné, nous sommes en train d'élaborer les modules de formation.

Nous avons modifié notre approche en ce qui concerne les syndicats. Ils sont nos partenaires. Il y a eu aussi des changements au sein de la gestion. Je tiens à préciser que M. Martin Eley occupe les fonctions de directeur général de l'aviation civile depuis moins d'un an, ou peut-être...

M. Marc Grégoire: En mai.

Mme Yaprak Baltacioglu: En mai, cela fera un an qu'il occupe ce poste, et pendant cette période, il aura fait beaucoup de changements concernant l'approche à adopter avec le personnel, et c'est une très bonne chose.

Nous nous concentrons essentiellement sur l'embauche. Les syndicats et les inspecteurs nous l'ont dit: il est essentiel d'avoir un effectif suffisant. Nous allons pourvoir 98 postes et nous collaborons régulièrement avec l'industrie de l'aviation. Le ministère entretient des rapports réguliers avec l'industrie, tant avec les petits que les gros exploitants. C'est ce que nous faisons en ce moment.

M. Brian Jean: Il semble que vous ayez décidé de faire des changements à la suite des discussions que vous avez eues, au cours de ces 21 séances de consultation, avec 500 inspecteurs, autrement dit, au terme de discussions avec la base. N'est-ce pas?

Mme Yaprak Baltacioglu: C'est exact. Toute organisation qui ne se tient pas au courant de la réalité que vivent ces employés de première ligne ne peut pas bien fonctionner. C'est d'ailleurs ce qu'a

souligné notre ministre et c'est un élément très important pour moi, en tant que sous-ministre, et pour M. Grégoire, à titre de sous-ministre adjoint.

M. Brian Jean: Et il existe maintenant un groupe de travail, qui sera chargé de maintenir le dialogue, n'est-ce pas?

Mme Yaprak Baltacioglu: J'estime que la communication avec les employés de première ligne doit être constante. Je m'attends à ce que le sous-ministre adjoint et ses collègues se rendent dans les diverses régions du pays pour s'entretenir avec le personnel de façon régulière dans les années à venir. Aucun changement ne pourra s'effectuer efficacement au sein d'un organisme aussi grand que le nôtre si les gestionnaires ne s'entretiennent pas fréquemment avec les employés de première ligne.

Je vais continuer à discuter avec le personnel de Transports Canada, et aussi avec les intervenants. Le groupe qui a été créé n'est pas un groupe de travail. Il s'agit d'un groupe consultatif composé d'inspecteurs. Il vise à donner l'occasion aux inspecteurs de faire connaître leur point de vue à leur sous-ministre. C'est important pour moi de connaître leur opinion.

M. Brian Jean: Merci.

Quand les gens m'interroge au sujet des SGS, je leur parle de l'époque à laquelle ma famille était dans le secteur des services. Mon père disait toujours que chacun a le pouvoir de mettre fin à une situation incorrecte. J'essaie d'expliquer comment je conçois les SGS. Si je suis coincé dans un aéroport ou un avion, je pense toujours que c'est parce que quelqu'un a pu prendre la décision de retarder le décollage jusqu'à ce que tout danger ait été écarté.

S'agit-il d'une explication trop simple ou est-ce que vous décririez cela de la même façon pour le public?

• (1050)

Mme Yaprak Baltacioglu: Je crois que votre explication est tout à fait juste.

Le président: Monsieur Volpe, avez-vous un dernier commentaire à formuler?

L'hon. Joseph Volpe: Merci beaucoup.

Je remercie la sous-ministre et son personnel.

Je crois qu'on essaie toujours de conclure sur une note positive. Il est assez difficile de demeurer mécontent au sujet des problèmes qui existent quand la sous-ministre et son personnel nous montrent qu'il y a eu un changement de perspective, voire même d'orientation. Je dis cela de façon très positive. Je sais que le ministère avait déjà en main les résultats des études relatives à certains des problèmes, particulièrement celui dont on a beaucoup parlé, c'est-à-dire la fatigue des pilotes d'avion dans l'optique des systèmes de gestion de la sécurité et de la culture qui doit s'instaurer.

J'ai bien hâte de recevoir l'information que M. Grégoire doit nous transmettre. Je crois que le député sceptique que je suis voudra probablement poser des questions pour savoir pourquoi ce changement d'orientation, si bien accueilli, a pris autant de temps à s'opérer.

Le président: Quelqu'un a-t-il un dernier commentaire?

Mme Yaprak Baltacioglu: Monsieur le président, nous vous offrons de revenir témoigner devant le comité lorsque vous aurez entendu tous les autres témoins. Quand le comité voudra poser d'autres questions, une fois qu'il aura entendu tous les témoignages, nous serons ravis de comparaître de nouveau devant lui afin de continuer la discussion.

Merci.

Le président: Je vous remercie beaucoup. Nous vous sommes reconnaissants de nous avoir consacré un peu de temps aujourd'hui.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

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

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

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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