



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 007 • 3<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 1<sup>er</sup> avril 2010

—  
**Président**

M. Merv Tweed



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

Le jeudi 1<sup>er</sup> avril 2010

• (0905)

[Traduction]

**Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)):** La séance est ouverte.

Bonjour à tous. Bienvenue à la septième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous étudions la sûreté et la sécurité aériennes.

Avant de présenter nos invités, je vais simplement dire aux membres du comité que les médias nous ont demandé la permission d'enregistrer la séance. S'il n'y a pas d'objection à cet égard, nous allons commencer.

Je vois qu'il n'y a pas d'objection, alors...

Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.):** Monsieur le président, je crois savoir qu'il y a une question de privilège, ou une motion. L'intention du comité est-elle de s'occuper de ça à huis clos?

**Le président:** Je ne pense pas que je...

Préférez-vous qu'il en soit ainsi?

**Une voix:** Oui.

**Le président:** D'accord.

Nous allons donc prévoir cela pour le dernier...

**M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Quinze minutes.

**Le président:** D'accord.

Merci.

Nous recevons aujourd'hui M. Richard Balnis, agent principal, Recherche, du Syndicat canadien de la fonction publique.

Nous recevons également Leslie Dias, présidente de la section locale 2002 des Travailleurs canadiens de l'automobile, ainsi que Ron Smith, représentant national, Bureau national.

Merci d'être ici aujourd'hui. Je sais que ça s'est fait à la dernière minute. Je crois qu'il y a une déclaration de préparée et qu'elle sera suivie de commentaires.

Si vous avez eu l'accord, monsieur Balnis, nous vous écoutons.

**M. Richard Balnis (agent principal, Recherche, Syndicat canadien de la fonction publique):** Bonjour. Je m'appelle Richard Balnis. Je représente le Syndicat canadien de la fonction publique.

Le SCFP représente 600 000 travailleurs canadiens, et notre division du transport aérien représente 8 500 agents de bord de six compagnies aériennes du Canada. Vous avez devant vous mes observations en anglais et en français. Je vais les présenter en anglais. De plus, une trousse d'information accompagne mon exposé. Ces documents sont également tout en anglais et en français. La

première partie du premier onglet est en anglais, et vous allez trouver le français après la page verte. Ce document est entièrement bilingue. J'aimerais maintenant vous faire part de mes observations.

Depuis les discussions, en 1999, sur les systèmes de gestion de la sécurité en aviation, nous en avons été d'ardents critiques. Notre mémoire et les documents qui l'accompagnent abordent le premier point de votre étude spécifique sur la sécurité dans le transport aérien: « la mise en œuvre par Transports Canada des systèmes de gestion de la sécurité dans l'industrie de l'aviation » et « en particulier la délégation de la surveillance et de l'administration dans le cas des avions d'affaires » à l'ACAA. Nous sommes également prêts à parler des autres questions liées aux vols et aux périodes de service de vol des agents de bord ou de toute autre question qui intéresse le comité.

Lorsque l'approche de l'ACAA a été rendue publique en 2001, nous avons affirmé qu'elle équivalait à une autoréglementation de l'industrie et qu'elle était inacceptable. L'ACAA a assumé la responsabilité de la certification des avions d'affaires en janvier 2003 à la suite d'une exemption ministérielle. Nous avons répété nos appréhensions au sujet de l'approche de l'ACAA lorsque nous avons comparu devant le comité le 2 mai 2007, au moment de l'étude du projet de loi C-6, devenu plus tard le projet de loi C-7. Après la divulgation de 337 pages de documents en vertu de la loi sur l'accès à l'information le 28 décembre 2007, nous avons appris qu'en même temps que le Parlement étudiait le projet de loi C-6, les inspecteurs de Transports Canada ne décelaient pas d'importants problèmes de non-conformité réglementaires quant à la manière dont l'ACAA menait ses activités.

À l'onglet 1 figure notre analyse détaillée de ces 337 pages. J'ai un exemplaire de ces documents que je peux vous laisser. Les documents sont en anglais seulement. Je n'ai pas l'intention de créer une controverse en déposant des documents unilingues anglais, mais je peux les remettre à la greffière si vous souhaitez les consulter pour vous assurer que ce que nous disons dans l'onglet 1 est exact.

Nous avons également appris, comme vous pouvez le voir dans le premier onglet, qu'il y avait de sérieuses lacunes dans la manière dont l'ACAA menait ses activités dans d'autres domaines. En outre, Don Sherritt, haut fonctionnaire à Transports Canada, a fait fi de la décision de l'inspecteur menant cette vérification, qui avait jugé que le plan de mesures correctives de l'ACAA serait inefficace pour corriger les lacunes repérées. À notre connaissance, rien de tout cela n'a été révélé au CPTIC.

Comme l'a souligné le Bureau de la sécurité des transports du Canada dans son rapport d'enquête sur l'écrasement qui a coûté la vie au cofondateur de Tim Hortons, Ron Joyce, à Fox Harbour le 11 novembre 2007: « Transports Canada n'a pas documenté sa décision de mettre un terme à l'évaluation de l'ACAA, même si cette dernière n'avait pas soumis de plan de mesures correctives acceptable. » Vous allez trouver dans l'onglet 2 les extraits bilingues des conclusions de ce rapport. Le BST a aussi constaté qu'il a fallu une autre révision, le 11 mars 2009, pour que Transports Canada conclue que son évaluation, qui avait pris fin le 21 septembre 2007, n'avait pas été « entièrement traitée », presque 18 mois plus tard.

Heureusement, le ministre Baird s'est enfin rendu à nos arguments, près d'une décennie plus tard. Comme il l'a déclaré aux médias le 16 mars 2010: « À l'heure actuelle, l'autoréglementation règne dans le secteur des jets d'affaires... ». À propos de l'écrasement de Fox Harbour, il a dit: « Un rapport récent nous enseigne qu'il est tout simplement inacceptable que l'industrie s'autoréglemente. »

Le ministre Baird a donc mis fin à l'expérience de l'ACAA. Il est dommage qu'il ait fallu un écrasement pour renoncer à cette politique mal avisée. Malheureusement, le 30 mars 2010 — mardi dernier —, on pouvait toujours trouver, sur le site Web de Transports Canada, le « Cadre des programmes de partenariat en matière de sécurité » de 2009, document que nous présentons en anglais et en français dans l'onglet 3, qui permet des aventures similaires de délégation à l'industrie et la poursuite de l'autoréglementation dans l'industrie.

Nous vous demandons de recommander au ministre Baird d'annuler cette politique aussi. Nous devons tirer les leçons de l'expérience de l'ACAA.

● (0910)

Au sujet de la surveillance du gouvernement dans un cadre de SGS, qui, je crois, est au cœur de vos délibérations, nous vous avons dit, le 2 mai 2007, que Transports Canada est en train de mettre en œuvre un nouveau rôle, amputé, pour lui-même dans le cadre du nouveau régime de SGS, à l'encontre des normes internationales établies. À l'époque, nous citons le sous-ministre adjoint de Transports Canada, Marc Grégoire, qui affirmait qu'il y aurait une « relation changeante » entre les lignes aériennes et Transports Canada dans le cadre de son nouveau régime de SGS. Le 25 avril 2006, il a dit:

Le responsable de la réglementation doit être prêt, d'autre part, à se retirer des affaires quotidiennes de l'entreprise et, ainsi, à donner la latitude nécessaire à cette dernière pour gérer elle-même ses activités ainsi que les dangers et les risques connexes.

Même si les représentants de Transports Canada vous ont affirmé, lorsqu'ils ont comparu devant vous le 30 mars 2010, que les choses changent — et certains de ces changements étaient attendus depuis longtemps et sont accueillis favorablement —, cette approche fondamentale ne sera pas modifiée. Si vous doutez de ce que nous avançons, jetez un coup d'oeil aux propres documents de Transports Canada sur le SGS et la surveillance gouvernementale, que nous vous remettons avec nos autres documents.

Le 22 mars 2010, il y a moins de deux semaines, Don Sherritt a fourni aux participants à une réunion de consultation du CCRAC le document qui figure dans sa version intégrale à l'onglet 4, en anglais et en français. Comme vous pourrez le constater à la lecture du passage souligné à la page 3 dans la version anglaise et à la page 1 dans la version française, le SGS et les règlements et normes basés sur le rendement permettront « à chaque exploitant de fonctionner dans les limites du domaine défini en fonction d'indices ciblés et d'exigences en matière de sécurité ». Selon nous, il s'agit d'un niveau

sans précédent d'autonomie des exploitants aériens par rapport à la surveillance gouvernementale.

On nous a également appris à l'occasion de cette réunion que la surveillance du gouvernement dans cet environnement de « marge de manœuvre » pour les exploitants serait assumée conformément à l'Instruction visant le personnel de Transports Canada numéro SUR-001 intitulée « Procédures de surveillance », aussi reproduite en entier à l'onglet 5. Le document fait 66 pages en anglais et 72 en français. La prémisse fondamentale de cette approche est que la surveillance gouvernementale est censée veiller à ce que les exploitants aient des procédures en place pour se conformer aux règlements, et non que des inspecteurs assurent la conformité avec les règlements.

Pour vous expliquer ce qu'on vous a dit mardi, s'il reste suffisamment de ressources, il « pourrait » y avoir d'autres activités de surveillance gouvernementale pour assurer la conformité avec les règlements, comme les inspections en vol ou sur l'aire de trafic qui vous ont été mentionnés. J'attire tout particulièrement votre attention sur la section 5.0: ce passage a été ajouté au cours des deux derniers mois.

Bien qu'il s'agisse d'un important ajout aux versions précédentes de ce document, l'Instruction SUR-001 comporte toujours des problèmes importants. Premièrement, ces activités de surveillance additionnelle sont discrétionnaires et dépendent entièrement de la disponibilité des ressources. Sans ressources suffisantes, ces activités de surveillance additionnelle ne seront pas effectuées, malgré leur existence sur papier. Deuxièmement, ces activités de surveillance sont importantes en elles-mêmes. Comme vous pouvez le voir dans l'onglet 6, la région atlantique de Transports Canada était en désaccord avec l'approche du bureau central d'Ottawa préconisant uniquement des activités de contrôle de haut niveau, comme les inspections de validation de programme, une surveillance accrue et des évaluations, parce que cette approche « n'assure pas la surveillance quotidienne des entreprises et n'inclut pas les activités de collecte de renseignements qui sont importantes pour fournir les données nécessaires au contrôle de la sécurité ». Tout ça figure dans l'onglet 6.

Enfin, dans l'onglet 7, nous présentons une étude de cas des infractions en matière d'entretien constatées en 2007 à Southwest Airlines, un important exploitant aérien américain. Comme le montre cette analyse — et si nous avons le temps pendant la période de questions, nous pourrions en parler davantage —, la sécurité du public ne peut être assurée que par des inspections obligatoires, sans préavis et directes, avec protection efficace en cas de dénonciation pour les inspecteurs des premières lignes qui doivent affronter des directeurs pouvant entretenir des relations « étroites » avec les exploitants qu'ils surveillent.

Merci de nous avoir permis de comparaître devant vous aujourd'hui. Nous avons d'autres commentaires, notamment sur l'absence de toute limite de temps de vol et d'heures de travail pour les agents de bord, ce que nous demandons en vain à Transports Canada depuis 1991.

Nous serons heureux de répondre à vos questions concernant les sujets que nous avons abordés et les autres sujets qui vous intéressent.

Merci.

● (0915)

**Le président:** Merci beaucoup.

Je crois que vous avez aussi des commentaires à formuler, monsieur Smith.

**M. Ron Smith (représentant national, Bureau national, Travailleurs canadiens de l'automobile):** Oui.

Je m'appelle Ron Smith. Je représente les Travailleurs canadiens de l'automobile. Les TCA comptent plus de 256 000 membres. Nous avons plus de 14 000 membres dans le domaine de l'aviation. Nous représentons des organisations d'entretien d'aéronefs de partout au Canada. Nous représentons des pilotes de ligne qui volent pratiquement juste la nuit. Nous comptons également parmi nos membres des ambulanciers paramédicaux aériens qui, s'ils ne sont pas considérés comme faisant partie de l'équipage des avions, volent un peu partout en Ontario — vous avez déjà vu les hélicoptères et les avions oranges.

Même si les SGS ne sont pas la solution idéale, pour nous, il ne faut pas jeter le bébé avec l'eau du bain. Il faut assurément améliorer les SGS. Nous ne sommes pas en désaccord avec Richard et le SCFP là-dessus. Il y a eu beaucoup de failles dans la mise en oeuvre des SGS.

Ce que nos membres disent, en gros, c'est que, une fois qu'ils ont produit un rapport, ils n'en entendent plus parler. On ne leur dit pas quel était le problème, s'il a été corrigé ou ce qui s'est passé. Certains de nos membres d'équipage de conduite se sont fait dire qu'ils n'étaient pas autorisés à produire un rapport relatif aux SGS.

Nous appuyons l'initiative de Transports Canada qui vise à accroître la surveillance. Nous sommes d'accord avec le SCFP quant au fait que, sans surveillance, et sans visites imprévisibles et non annoncées auprès des lignes aériennes et des gens qu'on régit, il se peut que ce qu'on nous présente ne soit pas factuel ou ne corresponde pas à la réalité.

L'autre chose que nous constatons, surtout dans le domaine des organisations d'entretien d'aéronefs, c'est que les employeurs ne respectent pas les exigences de reddition de comptes des SGS qui ne sont liées à aucune mesure punitive. Si un employé ou un membre informe l'employeur de quelque chose, ça devient punitif; l'employeur fait quelque chose et l'employeur prend des mesures de représailles.

C'est un élément fondamental du programme des SGS. Les fonctions de dénonciation ou la possibilité pour nos membres de s'adresser confidentiellement au Bureau de la sécurité des transports par l'intermédiaire de SECURITAS est très limitée par le fait que personne n'est en mesure de surveiller entièrement ce système. Transports Canada a bien envisagé à un moment donné d'essayer de mettre au point une réglementation et un programme différents en matière de dénonciation, mais ça a été relégué aux oubliettes.

Pour ce qui est de l'ACAA, même si aucun de nos membres ne prend part directement aux activités de délivrance des certificats d'exploitation privée par l'Association canadienne d'aviation d'affaires, nous sommes d'accord avec le SCFP pour dire que c'est une expérience qui a mal tourné.

Voilà qui conclut mes observations. Merci.

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à nos invités d'être venus témoigner devant nous. Nous avons déjà rencontré certains d'entre vous.

Si vous me le permettez, monsieur Balnis, il y a un problème que j'aimerais aborder immédiatement. Il y a deux choses qui me

préoccupent dans votre exposé. Permettez-moi d'aborder l'une des deux tout de suite. Je vous ai écouté parler, et lorsque vous avez énuméré les choses qui vous préoccupent, vous avez essentiellement dit que les représentants de Transports Canada sont passés très près de tromper le comité hier.

**M. Richard Balnis:** Non, monsieur. Je pense qu'il faut envisager le problème à trois niveaux. J'étais là au témoignage mardi, et je vous ai entendu dire que vous êtes un député sceptique. Je crois qu'il y a trois niveaux: ce qu'un représentant du gouvernement dit, ce qu'il a écrit et ce que la bureaucratie fait en réalité.

Mardi, vous les avez entendus dire ce qu'ils allaient faire. Aujourd'hui, nous vous présentons de l'information sur ce qu'ils ont écrit au sujet de ce qu'ils ont dit qu'ils feraient. Je pense que vous devez approfondir votre enquête pour voir ce qui se passe au point de contact même, là où ça se passe.

Je vous dirais que, lorsque M. Grégoire a dit oui, nous allons accroître le nombre d'inspections, vous devez examiner l'onglet 5 très attentivement pour vous assurer qu'il dispose des ressources nécessaires pour tenir ces promesses. J'espère qu'il va être capable de le faire. Je crois qu'il va le faire, mais si vous jetez un coup d'oeil sur le paragraphe 5.0, je pense qu'ils n'ont pas encore accepté le principe des inspections sans préavis. Ils en parlent, mais ils n'ont pas encore accepté ce principe, parce qu'au paragraphe 3.0, à la même page, ils parlent d'une approche passive.

Je pense donc qu'il faut réviser ce document. Il l'a déjà été trois fois. Je pense que le comité peut jouer un rôle important pour ce qui est de garantir que le document est fonctionnel et que les inspecteurs le comprennent bien. Les inspecteurs avec qui j'ai parlé disent: « Mon Dieu, ils l'ont encore modifié? » Lisez ces 72 pages: je ne suis pas sûr que vous allez comprendre ce qu'on attend des inspecteurs.

● (0920)

**L'hon. Joseph Volpe:** Puisque vous étiez ici mardi — je vous ai vu —, et puisque vous m'avez entendu dire que je suis un député sceptique, pourquoi ne pas nous avoir fourni la documentation dont vous avez parlé avant de vous présenter devant le comité, pour nous permettre de nous faire une meilleure idée de ce que vous signaliez exactement, et aussi pour que mon scepticisme, et j'ose dire celui des autres, puisse porter fruit mardi?

**M. Richard Balnis:** Nous avons appris lundi soir, à 17 h 30, que nous allions témoigner devant le comité. Nous avons appris que Transports Canada comparaitrait mardi matin. Nous savions que nous devions comparaître jeudi. Nous sommes rapides, mais pas si rapides que ça, et nous avons...

**L'hon. Joseph Volpe:** Non, mais il est évident que vous êtes préparé, et vous suivez les travaux de notre comité. Rien ne vous empêchait de communiquer des renseignements dont vous disposiez par l'intermédiaire du président.

Ce n'est pas à moi de défendre la position du gouvernement à quelque égard que ce soit dans ce dossier, mais si c'est vrai que Transports Canada refuse de divulguer certains renseignements au comité et aux membres du comité ou que le ministère évite certaines questions qui rendraient ses déclarations beaucoup plus crédibles, ou moins, alors pourquoi nous le cachez-vous? C'est là-dessus qu'est fondé tout votre exposé: le manque de transparence.

**M. Richard Balnis:** J'ai deux choses à dire. D'abord, je vous fournis ces documents aujourd'hui, et aussi, j'ai entendu la sous-ministre dire très clairement que, une fois que vous aurez entendu les témoins, ils seront tout à fait disposés à revenir, peut-être même pour une table ronde, pour réagir à ce que vous aurez fait — pas pour venir chaque jour écouter, mais une fois que vous aurez tout recueilli — alors nous pensions que nous étions inclus dans le processus.

Nous sommes désolés de ne pas être venus dans votre bureau lundi soir, monsieur, pour vous dire... Nous ne savions pas ce que M. Grégoire allait dire.

**L'hon. Joseph Volpe:** Non, mais c'était le cas, en fait. Je comprends que nous avons une petite conversation en ce moment. Je suis mal à l'aise si vous pensez que je harcèle les témoins. Ce n'est pas mon style, et vous le savez, parce que vous suivez chacune de nos réunions.

Pour ce qui est de mon scepticisme et de ma volonté d'essayer d'arriver à quelque chose, vous laissez entendre là-dedans, comme vous l'avez fait dans le passé, que Transports Canada doit assurer une présence sur le terrain par l'intermédiaire de ses inspecteurs. Vous avez entendu certains des membres du comité, surtout de ce côté-ci, dire qu'il faut des inspecteurs sur le terrain. Si Transports Canada réduisait le nombre d'inspecteurs — et nous avons découvert que c'était le cas —, alors il fallait que nous le sachions.

Lorsque nous l'avons découvert, nous avons fait des pressions sur le ministre et sur le ministère. Vous avez entendu les représentants du ministère dire hier qu'ils réembauchent 60 inspecteurs de toute urgence et qu'ils vont rétablir l'effectif complet de — c'est combien? — 96 inspecteurs, qui leur manquaient. Je ne cherche pas à vous indisposer, mais est-ce que vous laissez entendre qu'ils ne disent pas toute la vérité?

**M. Richard Balnis:** Pour ce qui est du nombre de postes vacants qu'ils sont en train de pourvoir, je ne sais pas ce qu'il en est, alors je ne peux pas être en désaccord. Je me rappelle seulement que, il y a deux ans, ça a été très difficile pour le comité de savoir combien d'inspecteurs Transports Canada avait.

**L'hon. Joseph Volpe:** Sauf que là, Marc Grégoire nous a dit toutes sortes de choses l'autre jour, et vous nous dites aujourd'hui qu'il ne s'agit que de déclarations d'intention, et non de choses qui ont été faites. Marc Grégoire était assis là où vous êtes en ce moment. On lui a posé des questions très difficiles, pas l'autre jour, mais dans le passé, et vous savez ça aussi. Lorsqu'il se présente devant notre comité, il sait que nous n'allons pas lui rendre la vie facile.

Pourquoi dirions-nous aujourd'hui qu'il n'a pas dit toute la vérité ou qu'il n'a pas la capacité de fournir ces chiffres et ces ressources? Je pense qu'il nous a donné une idée du montant d'argent que nous allons voir dans la loi budgétaire lorsque nous allons l'examiner. Que le gouvernement me corrige si je me trompe, mais je pense qu'il s'agit de 10 millions de dollars.

Est-ce insuffisant?

● (0925)

**M. Richard Balnis:** Pour ce qui est de leur capacité de mettre en oeuvre dans les régions leur politique qui se trouve au paragraphe 5.0 de l'onglet 5, c'est-à-dire leurs procédures de surveillance, je ne sais pas ce que ces nouvelles personnes vont faire. Je n'ai pas vu leurs plans de dotation. Je ne sais pas s'il y aura des ressources suffisantes dans les régions pour faire ces activités de

plus qui sont nécessaires selon nous. Nous ne le savons pas, alors je ne pouvais pas venir vous voir lundi et vous dire d'aller leur dire ça.

**L'hon. Joseph Volpe:** D'accord, monsieur Balnis.

**M. Richard Balnis:** Je suis sûr que nous allons revenir là-dessus.

**Le président:** Monsieur Laframboise.

[Français]

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

Je ne suis pas d'accord avec M. Volpe. Quand les libéraux étaient au pouvoir, ils défendaient tout ce que disait Transports Canada. Maintenant, avec le gouvernement conservateur, on semble remettre en doute ce que dit Transports Canada. Ça commence à être intéressant. N'oublions pas que sous le gouvernement libéral on s'est fait rentrer dans la gorge les systèmes de gestion de la sécurité. J'ai toujours été critique face aux systèmes de gestion de la sécurité. En effet, quand ça été proposé, on a considéré qu'il s'agissait d'autoréglementation de l'industrie. Dans le cas des avions d'affaires, c'était catastrophique. Je vois que le ministre a l'intention de mettre un peu d'ordre dans l'organisation, ce qui est bien.

J'ai pris la peine de lire ce que vous nous recommandez, même si on n'a eu cela que ce matin. On peut lire, au cinquième paragraphe:

Si des ressources en matière de surveillance sont toujours disponibles une fois que la planification des activités de surveillance annuelle a été effectuée conformément au DAC SUR-008, il est possible de planifier d'autres activités de surveillance, comme cela est décrit à la section 6.0 de l'IP SUR-009.

Ça m'inquiète. Encore une fois, ça démontre que le discours que nous a livré M. Grégoire est bien différent de ce qu'on enseigne lorsqu'on rencontre les employés. Bien sûr, il est bien que vous nous soumettiez ça et que les députés conservateurs comprennent qu'à Transports Canada, même si on n'a pas nécessairement de message politique, on défend toujours de vieux intérêts d'une polémique. J'écoutais M. Grégoire vanter le fait que le Canada était le pionnier des systèmes de gestion de la sécurité. Malheureusement, ça a causé des pertes de vie. C'est effrayant d'être le premier, de regarder et de réduire le nombre d'inspections.

C'est ce qui s'est passé. On a réduit. Bien sûr, le gouvernement veut remettre les inspecteurs au travail, refaire des inspections surprises. Il faut continuer. Le problème est qu'on avait soulevé cette question en novembre.

Pourquoi les inspecteurs ne sont-ils pas engagés? C'est la question que je vous pose, monsieur Balnis. Transports Canada a-t-il fait des efforts pour engager les inspecteurs? Essaie-t-on plutôt de maintenir la politique et continue-t-on à penser qu'on avait raison en 2001 et en 2003, alors qu'on n'avait pas raison, sous les libéraux? Pourquoi ces inspecteurs ne sont-ils pas engagés? Pensez-vous que c'est une stratégie pour ne pas en engager? J'aimerais vous entendre, monsieur Balnis.

[Traduction]

**M. Richard Balnis:** Je croirais M. Grégoire sur parole lorsqu'il dit qu'il va pourvoir ces postes. Je soupçonne que l'arrivée d'une nouvelle sous-ministre, que nous n'avons pas encore rencontrée... Nous avons demandé à la rencontrer, mais nous n'avons pas encore pu officiellement la rencontrer. Je soupçonne que c'est un facteur pour ce qui est de garantir que ces postes seront pourvus. Je pense que le directeur général, Martin Eley, jouera également un rôle. C'est lui qui a remplacé l'ancien directeur général. Je pense qu'ils ont reconnu que ces postes doivent être pourvus...

Je les crois donc lorsqu'ils disent qu'ils embauchent. Je pense qu'il a dit qu'à la fin du mois d'août, les 96 postes devraient être pourvus. Je ne sais pas s'ils ont de la difficulté à recruter des gens. Je ne sais pas. Je ne les représente pas. Vous devriez vous adresser aux syndicats qui les représentent, l'APFC ou l'UCET. Peut-être pourraient-ils vous dire s'il y a des problèmes.

Je pense qu'on cherche à embaucher des gens. Ce qui me préoccupe, c'est de savoir s'ils vont avoir suffisamment de ressources pour faire dans le cadre de leurs politiques des inspections sans préavis. C'est la question que je vous pose. Ils ont dit qu'ils allaient le faire. Je vous présente leurs documents de politique pour vous dire qu'ils disent qu'ils vont le faire. La question, c'est: vont-ils réellement le faire?

Je vous demande de participer. Nous allons vous aider du mieux que nous pouvons. Évidemment, nous ne vous avons pas aidés assez rapidement, mais nous allons faire de notre mieux pour nous assurer que c'est ce qui se passe, parce que je pense que c'est une composante essentielle qui manquait dans cette expérience.

L'équipage a changé. J'ai entendu un nouveau message très clair de la part de la sous-ministre mardi. C'est l'ancienne sous-ministre du ministère qui s'est occupée des cas de décès dus à la listériose, alors je pense qu'elle sait que, lorsque vos inspecteurs sont mécontents et que vous n'effectuez pas une surveillance efficace, de ce point de vue, il faut rectifier le tir. Ça m'a encouragé.

En fait, je suis impressionné par ses qualités de leader. Le fait qu'elle ait pris l'initiative de créer un groupe consultatif d'inspecteurs... elle n'a donc pas écouté M. Grégoire ou M. Eley ou M. Sherritt, qui vont lui dire certaines choses... elle va aller voir les inspecteurs de première ligne et leur dire: « Allez, les gars, dites-moi ce qui se passe. » C'est sans précédent. Je pense que c'est une sous-ministre qui se donne pour permission d'accomplir certaines choses, et je vous demanderais de l'aider à les accomplir, parce que je pense que c'est essentiel.

● (0930)

[Français]

**M. Mario Laframboise:** C'est bien.

Monsieur Balnis, je suis d'accord avec vous. Pour l'aider, en ce qui a trait aux avions d'affaires, il faut retirer cela à l'organisation canadienne. Comment continue-t-on? Doit-on charger Transports Canada des accréditations? Que doit-on faire pour rétablir l'ordre dans le dossier des avions d'affaires?

[Traduction]

**M. Richard Balnis:** Pour ce qui est du dossier de l'ACAA, je crois qu'il y a une période de transition d'un an. Je sais que Don Sherritt va mener des consultations pour rétablir l'ancien article 604 du RAC, qui régissait ces exploitants auparavant. Ils espèrent faire ça en un an, mais je pense que c'est ambitieux.

Pour ce qui est des autres organisations, je ne sais pas si vous vous souvenez, pendant l'étude du projet de loi C-7, les gens parlaient des aéroports, des hélicoptères... Il y a un document que nous avons inséré ici, à l'onglet 3, et il s'agit de leur politique selon laquelle ils vont lancer de nouvelles initiatives, conclure des partenariats pour la sécurité. Je pense que vous devriez prendre connaissance de cette politique, et, si vous vous sentez fondé à le faire, demandez au ministre d'examiner cette politique et de l'abolir aussi, de façon à ce que l'expérience de l'ACAA prenne fin et que la suite des choses...

Je pense que cette politique a été instaurée par M. Reinhardt, qui travaillait pour M. Preuss. Ces messieurs ont pris leur retraite depuis. Il est peut-être temps pour les nouveaux dirigeants et pour le ministre

d'examiner l'onglet 3 et de dire: « Nous ne pensons pas devoir aller dans cette direction. » Je crois que ça contribuerait beaucoup à envoyer un message très clair sur la façon de s'occuper des choses dans le secteur.

**Le président:** Merci, monsieur Laframboise.

Monsieur Bevington.

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

Merci aux témoins d'être venus ici aujourd'hui.

Je dois dire que le fait de recevoir cette information aujourd'hui et sous la forme dans laquelle elle nous est présentée ne pose pas problème pour moi. Je vous remercie de nous fournir cette information. Je suis content que nous ayons la possibilité d'examiner des parties très intrinsèques du plan de Transports Canada.

Mardi, lorsque j'ai posé une question aux témoins au sujet de la surveillance, leurs réponses ne m'a pas permis de comprendre ce que j'ai compris grâce au document que vous nous avez présenté aujourd'hui. Nous allons en tenir compte.

Je ne pense pas que l'aspect surveillance puisse être abordé avec le même degré de détail que dans cette politique. Nous devons avoir une idée claire de la nature de cette activité de surveillance. Il faut que ça nous soit expliqué clairement. Je pense que c'est l'une des choses sur lesquelles je vais revenir avec les représentants du ministère.

Pouvez-vous expliquer clairement ce à quoi vous vous attendez de la part de Transports Canada sur le plan de la surveillance, compte tenu du changement de politique dont vous avez parlé?

● (0935)

**M. Richard Balnis:** Je pense que, d'abord, il y a la question que M. Dhaliwal a posée mardi. Quand il l'a posée, j'ai dit: « C'est une bonne question. » Malheureusement, M. Grégoire ne l'a pas comprise, et il n'y a pas répondu.

Voici en quoi consistait la question de M. Dhaliwal. Il y a eu un cas où un vol d'Air Canada a été dérouté et où des procédures de dégivrage ont été suivies. L'APFC vous l'a signalé. M. Dhaliwal a demandé ce qui s'était passé, et M. Grégoire n'a pas répondu.

Est-ce que c'est parce qu'il ne le savait pas ou est-ce que c'est parce qu'il ne voulait pas vous le dire? Je vous dirais que si vous lui posez la question de nouveau, si vous lui demandez encore de vous expliquer comment ils ont géré la situation, je pense que vous allez commencer à apprendre des choses sur la façon dont les inspections sont faites.

Dans l'onglet 7, nous présentons l'étude de cas de Southwest Airlines...

**M. Dennis Bevington:** Je connais ce dossier. J'ai une question là-dessus aussi, et elle est légèrement différente. J'aimerais revenir là-dessus.

Dans vos « leçons pour le Canada », vous parlez de « l'incidence de la nouvelle politique de Transports Canada de ne pas appliquer de mesures à l'encontre des transporteurs qui « promettent » de corriger les problèmes qu'ils ont eux-mêmes divulgués, en vertu de leurs nouveaux systèmes de gestion de la sécurité ».

Je suppose que ça s'applique également aux fabricants et à toute l'organisation. Ce que nous avons vu, lors de l'écrasement d'un hélicoptère Cougar au large de Terre-Neuve, qui a fait de nombreuses victimes, c'est qu'on n'a pas réglé un problème divulgué qui avait été clairement cerné même par Transports Canada. Des gens sont morts, parce que cette divulgation volontaire, avec la promesse de corriger la situation, ne s'est pas faite de façon raisonnable. Ai-je tort?

**M. Richard Balnis:** Je pense que c'est précisément la préoccupation que nous soulevons à la page 7, onglet 7, qui découle du cas de Southwest et du cas de Cougar. Les lignes aériennes font des erreurs. Elles doivent faire face à des pressions énormes sur le plan des coûts. L'organisme de réglementation doit être en mesure d'intervenir pour s'assurer que tout va bien.

Dans le cas de Southwest, c'était un inspecteur qui faisait l'inspection de nuit qui a remarqué une fissure sur un avion, même si d'après les documents de Southwest qu'avait son gestionnaire, tout était en ordre. Le gestionnaire pensait donc — comme la FAA, que tout allait bien. Les papiers étaient en ordre. Par la suite, on a constaté qu'il était un peu trop gentil avec Southwest. L'inspecteur a reçu des menaces de mort et il a dû faire une dénonciation. Je trouve que c'est un cas incroyable...

**M. Dennis Bevington:** Mais dans le cas de l'hélicoptère Cougar, si une mesure d'application avait été prise par rapport à la nature des boulons qui maintenaient en place le système d'épuration de l'huile, du filtre... si cette mesure d'application avait été prise par Transports Canada, nous aurions peut-être pu empêcher l'hélicoptère de s'écraser. Ai-je tort?

**M. Richard Balnis:** Je ne vais pas m'aventurer sur ce terrain, parce que je ne connais pas les détails de la situation et je ne sais pas qui inspectait quoi. Parce que d'après ce que je comprends, les fabricants ne sont pas régis par les SGS; ils font seulement l'objet d'une surveillance de routine. Mais d'après la façon dont vous présentez l'information, j'ai l'impression que, s'il y avait eu un inspecteur qui aurait pu remarquer que les choses n'étaient pas faites correctement, l'hélicoptère n'aurait pas volé ce jour-là avec les passagers en question. Je ne peux cependant pas affirmer avec certitude qu'ils auraient eu la vie sauve.

**M. Dennis Bevington:** La prochaine question est en lien avec ça. Si nous prenons des mesures d'application contre les transporteurs, si cette nouvelle politique de ne pas prendre de mesures d'application... que faut-il, sur les plans de l'effectif et de l'organisation, pour faire le travail correctement, pour faire l'application correctement, pour s'assurer que les compagnies se conforment à la réglementation? Est-ce un autre problème entourant le besoin de plus de ressources à Transports Canada?

**M. Richard Balnis:** C'est certainement un problème entourant le besoin de ressources supplémentaires. Pour ce qui est du fait que nous puissions vous dire qu'il faut tant de personnes de plus, je vous suggérerais de faire comparaître les syndicats qui représentent ces ingénieurs: l'APFC et l'UCET, et je crois qu'il y a une unité de l'ingénierie de l'IPFPC. Peut-être pourrait-il vous expliquer précisément comment leur charge de travail est calculée et vous dire si 96, ça suffit ou non. Je ne peux rien dire là-dessus, mais il est essentiel d'avoir les ressources pour le faire.

**Le président:** Vous avez une minute.

**M. Dennis Bevington:** Merci beaucoup.

Ce que Transports Canada nous a présenté mardi, est-ce que c'est ce que les inspecteurs disent qu'ils font sur le terrain avec eux? Est-

ce qu'ils écoutent leurs inspecteurs? Est-ce qu'ils font vraiment ce qu'ils ont dit être en train de faire en ce moment?

● (0940)

**M. Richard Balnis:** Ils écoutent leurs inspecteurs. J'ai discuté avec les représentants des deux syndicats des inspecteurs, et ces réunions ont bel et bien lieu.

Nous avons rencontré M. Grégoire en décembre, et il a promis de nous rencontrer parce qu'il pense que nous diffusons de l'information fautive au sujet des SGS. Il a dit qu'il voulait nous convaincre d'ici un an que les SGS de Transports Canada sont ce qui se fait de mieux dans le monde et obtenir le plein soutien du SCFP. Nous ne l'avons pas encore rencontré. Je pense que nous lui avons dit que, aux yeux de nos membres, SGS signifie: sacrifions gaiement la sécurité.

Il n'a pas organisé de rencontres avec nous depuis pour nous convaincre, mais il a écouté les inspecteurs, et ce qu'a dit la sous-ministre m'encourage. Elle a dit qu'elle a un comité consultatif et qu'elle a demandé à ses gestionnaires d'aller voir ce qui se passe sur la première ligne. Je trouve que c'est une approche rafraîchissante, de s'assurer qu'on est en contact avec ce qui se passe sur la première ligne. Elle n'est là que depuis huit mois, et le ministère dont elle doit s'occuper est gros. Nous lui souhaitons la meilleure des chances, et nous souhaitons également à M. Eley la meilleure des chances pour ce qui est de s'assurer de tenir leurs promesses.

Mais je dis simplement que dans leur document de politique, à l'onglet 5, il semble y avoir des contradictions. Ce qu'ils disent faire et ce qu'ils ont écrit semblent être en contradiction. En autant que nous arrivions bien à la première ligne...

J'insiste pour que vous vous concentriez sur ces choses dans vos délibérations à venir, et lorsque les représentants du ministère reviendront témoigner devant vous. Comme M. Volpe l'a dit, je serai là pour écouter. J'aimerais être assis parmi eux, parce que Don Sherritt dit que je ne comprends pas le contenu de l'onglet 5. Dites-moi que j'ai tort — je sais lire. J'espère pouvoir revenir.

**Le président:** Merci.

Monsieur Watson.

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

Merci à nos témoins d'être venus ici aujourd'hui.

J'ai une question de principe pour le compte rendu. Vous pouvez y répondre au nom de chacune de vos organisations. Est-ce que votre organisation appuie en principe le système de gestion de la sécurité comme moyen d'accroître la sécurité dans le domaine de l'aviation ou êtes-vous opposé en principe à l'idée des SGS?

**M. Richard Balnis:** Je crois que nous disons à la première ligne de notre mémoire que nous avons été d'ardents critiques des systèmes de gestion de la sécurité en aviation depuis le début des discussions en 1999 et que nous continuons de l'être.

En théorie, les SGS sont quelque chose de fantastique. En réalité, cependant, pour les exploitants du secteur du transport aérien régi par l'article 705 du RAC — nous sommes d'accord avec ce qu'a dit Ron —, il y a beaucoup de problèmes. La théorie n'a pas été appliquée dans la réalité, là où nos membres travaillent.

Je ne vais donc pas dire que nous sommes pour ou contre en principe, parce que c'est une excellente théorie, mais que la réalité n'y correspond pas. Je pense que le problème le plus important, pour nous, c'est la gestion du risque. Lorsque la gestion du risque permet...

**M. Jeff Watson:** Sauf votre respect, monsieur Balnis, je pense que vous êtes rendu un peu trop loin, par rapport à la question que j'ai posée. Êtes-vous contre les SGS en principe ou critiquez-vous simplement la mise en oeuvre des SGS? C'est là où je veux en venir, monsieur Balnis.

**M. Richard Balnis:** Les deux. Le principe, c'est la gestion du risque, selon lequel il est maintenant jugé acceptable que des employés se blessent. Nous sommes donc contre ça en principe et aussi contre la façon dont c'est mis en oeuvre.

**M. Jeff Watson:** Vous êtes donc contre le SGS en principe.

Monsieur Smith, êtes-vous contre les SGS en principe ou critiquez-vous seulement leur mise en oeuvre?

**M. Ron Smith:** Monsieur, nous ne sommes pas contre les SGS en principe. Nous sommes d'avis qu'il y a des problèmes de mise en oeuvre, de fonctionnement des systèmes.

Je vais vous donner un bon exemple, monsieur, d'un aspect qui a bien fonctionné. Je travaillais avant dans le cadre du Système de navigation aérienne. J'ai travaillé à Transports Canada, puis à Nav Canada, à l'époque de la commercialisation.

Nav Canada dispose d'un système de gestion de la sécurité qui est pleinement fonctionnel et qui tient compte de tout ce que je vais dire maintenant. Il faut qu'il y ait une surveillance. Il faut qu'il y ait une formation jusqu'au niveau opérationnel. Il faut qu'on encourage les employés et les membres à déposer des rapports dans le cadre des SGS. Il faut qu'il y ait un processus non punitif de déclaration pour que les gens puissent divulguer ce qui s'est passé sans crainte d'être congédié et de ne pas être payé.

Voilà quels sont les problèmes. Comme je l'ai dit tout à l'heure, je ne veux pas voir le bébé jeté avec l'eau du bain.

**M. Jeff Watson:** Très bien.

**M. Ron Smith:** Je ne suis donc pas contre, monsieur.

**M. Jeff Watson:** D'accord. Ce que je dis, c'est que j'ai pris ombrage — ou non, je ne devrais pas dire pris ombrage, j'imagine... J'ai noté précisément que vous avez dit ne pas être en désaccord avec ça, et pourtant, vous l'êtes tous les deux. Vos syndicats sont contre. Ils sont contre les SGS en principe. Ça fait plus de 10 ans que M. Balnis défend ce point de vue.

Vous n'êtes pas contre en principe. Nous en arrivons maintenant au débat sur la façon d'améliorer la mise en oeuvre des systèmes.

**M. Ron Smith:** Nous voyons ça, monsieur, comme un autre niveau, comme un ajout.

• (0945)

**M. Jeff Watson:** À cet égard, nous sommes d'accord avec le gouvernement. Selon nous, le SGS devrait être une couche supplémentaire...

**M. Ron Smith:** Mais vous ne devriez pas écarter...

**M. Jeff Watson:** ... de sécurité en plus des inspections, puis du système réglementaire.

**M. Ron Smith:** Exactement, et c'est à cet égard que je pense que ça ne fonctionne pas en ce moment.

**M. Jeff Watson:** Je comprends. Ça revient à une divergence d'opinions entre les personnes ici présentes. Évidemment, comme vous le savez, le comité a étudié le projet de loi C-6 il y a quelque temps. Assurément, trois partis travaillaient à apporter certaines des améliorations que vous proposez en ce qui concerne la protection des dénonciateurs ou ce genre de processus de déclaration non punitif.

Je rappelle à tous, pour le compte rendu, ainsi que pour les téléspectateurs, que c'est évidemment le NPD qui a saboté ce projet de loi. Je pense que c'est important, parce que nous étions près de quelque chose qui est à mon avis très important dans ce domaine.

**M. Dennis Bevington:** [Note de la rédaction: inaudible]... Nous n'avons pas abandonné ce dossier.

**M. Jeff Watson:** Monsieur Smith, j'ai une question. Quel est le taux d'inspection adéquat selon le syndicat? Je présume que vous ne préconisez pas l'inspection de toutes les catégories d'aéronefs en tout temps. Il faut prendre une décision quelconque au sujet du taux d'inspection.

Nous battons-nous pour rétablir les postes syndiqués de plus qui ont été supprimés? Est-ce que ça suffira pour que vous puissiez conclure que le système est suffisamment sécuritaire? Il faut prendre une décision à un moment donné au sujet de l'affectation des ressources et du degré de sécurité adéquat. Quel est ce degré, selon vous?

Commençons par vous, monsieur Smith. M. Balnis pourra ensuite nous dire ce qu'il en pense.

**M. Ron Smith:** Eh bien, comme ça a été dit, nous ne pouvons pas vous renseigner. Nous n'avons pas l'expertise nécessaire pour vous dire combien d'inspecteurs il faut. Ce serait au ministre de vous le dire, et aux gens qui travaillent pour lui.

J'ai écouté la bande audio de l'audience de mardi hier soir. Je suis vraiment très content que Transports Canada ait décidé de rembaucher ces gens, de rétablir ces postes et d'accroître le nombre d'inspecteurs.

C'est à eux de décider. Transports Canada doit prendre la décision, avec son effectif syndiqué, ou avec quiconque effectue les inspections, quant à la quantité qui est nécessaire. Je ne peux pas vous le dire; je le ferais si je pouvais. Je ne peux pas vous donner un chiffre comme ça et vous dire que ça suffira.

Mais ils le savent, et ils devraient savoir combien d'inspecteurs il faut pour faire les inspections. Encore une fois, le nombre d'inspections variera en fonction des transporteurs et des incidents qu'ils ont eus. Je pense...

**M. Jeff Watson:** Permettez-moi d'intervenir un instant, parce que je ne crois pas que vous n'avez pas une idée. Vous dites que c'est une bonne chose qu'on ait rembauché les inspecteurs, alors il est clair que vous pensez qu'il y a un niveau d'emploi qui va être adéquat et auquel nous aurons réussi à assurer la sécurité au pays. Vous avez une opinion là-dessus. Je ne crois pas que vous n'avez aucune opinion à cet égard ou que vous ne puissiez informer... Parce que vous avez adopté la position selon laquelle réembaucher ces inspecteurs à tout le moins serait suffisant.

**M. Ron Smith:** C'est un bon début, monsieur. Je ne peux pas vous dire combien d'inspecteurs il leur faudrait. Nous ne participons pas aux activités de tous les jours de Transports Canada et du groupe des inspections là-bas.

**M. Jeff Watson:** Permettez-moi de vous poser une autre question en ce qui concerne la capacité de mettre en oeuvre les SGS. Est-il juste d'établir une distinction sur le plan de la capacité entre, disons, un avion d'Air Canada et un avion plus petit, ou un petit avion d'affaires, pour ce qui est de la capacité de mettre en oeuvre les systèmes de gestion de la sécurité?

**M. Ron Smith:** La capacité et la formation nécessaires seraient différentes en fonction de la taille de l'entreprise visée par la réglementation ou qui utilise les SGS. C'est à cet égard que le problème pourrait survenir ou qu'il survient — c'est le besoin de formation.

**M. Jeff Watson:** D'accord. Ça prend du temps, pour les organisations qui ont une capacité moindre, pour être en mesure de...

**M. Ron Smith:** Oui, avec une capacité moins grande... ou ça pourrait aussi ralentir les activités. Mais en fait, chez certains transporteurs, même, c'est le fait de consacrer du temps à la formation des gens, qui, pendant ce temps-là, ne font pas leur travail habituel, et les encourager à maîtriser et à faire ce qui est nécessaire dans le cadre des SGS qui nuit aux activités de base de l'exploitant.

**Le président:** Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Si vous me le permettez, j'aimerais poursuivre sur le même sujet.

Monsieur Balnis, peut-être pourriez-vous revenir là-dessus.

Pour moi, il est clair que le débat que nous avons là-dessus depuis plusieurs années se résume à un changement de culture, une culture d'entreprise, qui suppose la confiance. Vous avez entendu d'autres témoins dire que les SGS sont d'excellents systèmes. Ils ont dit que ça correspond à quelque chose qui s'ajoute aux inspections obligatoires et au nombre suffisant d'inspecteurs. Je pense que tout le monde était d'accord là-dessus, mais personne n'arrive à s'entendre sur le nombre en question.

Transports Canada a supprimé certains de ces postes d'inspecteur. Le ministère a admis qu'il va les rétablir. J'ai éprouvé les mêmes problèmes que M. Laframboise et M. Bevington, entre autres, quant à ce qu'il faut penser de ça.

Nous avons fait venir les gens de Transports Canada, et c'est là dessus que j'aimerais entendre vos commentaires. Ils ont dit, d'après les observations du ministre d'il y a deux ou trois semaines, qu'il y a de petits avions, dont certains sont exploités par le propriétaire, et des avions d'affaires. Dans ce domaine, son impression était — je paraphrase, alors j'espère que les députés du gouvernement ne se fâcheront pas — que l'élément de confiance, c'est-à-dire la culture de la responsabilité imposée par soi-même, n'avait pas fait suffisamment de chemin, ce qui fait que nous devons de nouveau réglementer, parce que, du côté de l'évaluation et de la gestion du risque, les gens ne savent pas ce qui est bon pour eux.

Du côté des transporteurs commerciaux, la question de la confiance est un peu plus complexe. À cet égard, le gouvernement n'a pas complètement abandonné les inspections sur place, les inspections impromptues, à moins que je me trompe, monsieur Balnis. Ainsi, la culture d'une loi permettant la dénonciation, qui était un autre fait que nous devons amener en même temps que les SGS, qui fait en sorte que les gens déclarent ce qu'il faut faire, commençait essentiellement à être adoptée. Il y a donc eu moins de cas d'abus de confiance, d'exemples d'un sens des responsabilités déréglé dans le secteur des gros transporteurs commerciaux.

Est-ce que ce n'est pas ça qui s'est passé? Peut-être Mme Dias ou M. Smith peuvent-ils répondre à cette question, pour les mécaniciens et les gens de l'entretien qui sont censés avoir cette première ligne de défense, puis M. Balnis, s'il vous plaît.

• (0950)

**M. Ron Smith:** Du côté de l'entretien, il y a encore des inspections. Les problèmes touchent cependant la mise en œuvre et le fonctionnement du système de gestion de la sécurité. Par exemple,

chez un transporteur, combien d'ingénieurs agréés peuvent superviser combien d'ingénieurs non agréés et d'apprentis? Quand un rapport des SGS est présenté, il disparaît dans un trou noir. Ils n'en entendent plus parler.

Je ne sais pas si je réponds précisément à votre question, monsieur Volpe, mais il y a encore une certaine surveillance réglementaire.

**L'hon. Joseph Volpe:** Ce que je comprends de ce que vous dites — corrigez-moi si je me trompe —, c'est que, du point de vue des mécaniciens qui sont responsables des machines sur le plan technique, ils n'ont pas l'impression que les personnes qui les supervisent sont suffisamment responsables pour faire ce qu'il faut faire et que c'est donc la présence de l'organisme de réglementation qui va remédier à ça. C'est ce que je comprends.

**M. Ron Smith:** C'est assez juste, monsieur Volpe, mais c'est aussi que l'organisme de réglementation n'est pas nécessairement au courant des rapports des SGS qui ont été présentés. Lorsqu'il envoie le rapport à l'entreprise, celle-ci le traite comme bon lui semble. On ne dit pas nécessairement à l'ingénieur responsable que le problème a été réglé et comment il l'a été. Il ne sait pas que Transports Canada est au courant du problème.

**L'hon. Joseph Volpe:** Nous sommes dans une situation où il y a ceux qui ne veulent pas et ceux qui ne savent pas. Nous essayons de les mettre en lien, mais ça ne fonctionne pas.

**M. Ron Smith:** Oui, et lorsque je demande à mes leaders dans ces entreprises ce qu'ils pensent, ils disent qu'il ne faut pas abandonner les SGS, mais que nous avons besoin de plus de surveillance. C'est exactement ce qu'ils me disent.

**L'hon. Joseph Volpe:** Ou davantage de liens, de façon à ce que ceux qui ne le savent pas, c'est-à-dire les vérificateurs et les responsables de la réglementation, aient un lien étroit avec ceux qui ne veulent pas, c'est-à-dire vos superviseurs, pour qu'il y ait une reddition de comptes et une communication dans les deux sens. C'est ce que je comprends encore.

**M. Ron Smith:** C'est assez près de ce que j'essaie de dire, monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** D'accord.

Monsieur Balnis?

**Le président:** Je suis désolé, monsieur Volpe. Merci.

Monsieur Gaudet.

[Français]

**M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ):** Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur Smith.

Le fait que, dans le cadre du SGS, le patron use de repréailles à l'égard des employés qui dénoncent un problème de sécurité m'intrigue. Expliquez-moi pourquoi les patrons agissent de cette façon. Ça a des conséquences graves, à la longue. Quelque chose est mal fait. Un plan visant à vérifier l'avion devrait être déposé. Un patron qui ne serait pas satisfait n'aurait qu'à apporter des changements à l'avion. Je ne sais pas exactement où est le problème, mais la méthode de travail comporte certainement des lacunes.

• (0955)

[Traduction]

**M. Ron Smith:** Parce qu'il n'y a pas de protection pour la personne qui fait état d'un problème concernant un avion qui est autorisé à décoller, disons un avion qui ne devrait pas être autorisé à décoller, mais qui l'est parce que l'employeur fait pression. La personne concernée a peur d'être renvoyée sans être payée ou d'être traitée différemment, ou encore de faire l'objet de mesures disciplinaires. Ça continue de varier d'une entreprise à l'autre et d'une région du Canada à l'autre.

Si je vous dis que cet avion a décollé sans avoir été réparé et que je signe, qu'est-ce qui va m'arriver? Si je présente un rapport sans dévoiler mon identité, personne ne peut effectuer le suivi pour vérifier si ce que je dis est vrai et si le problème a enfin été réglé avant que l'avion ne décolle.

Ce sont toutes des questions — même Transports Canada vous le dira — qui tournent autour d'un système de gestion de la sécurité. Dans les SGS et aux termes du Règlement de l'aviation canadien vous ne pouvez que déclarer quelque chose que j'ai fait et obtenir l'immunité. Si je dénonce quelqu'un d'autre, on ne me punira peut-être pas immédiatement, mais je vais peut-être me promener dans le hangar avec une petite cible dans le dos pour le restant de ma carrière au sein de l'entreprise pour laquelle je travaille.

[Français]

**M. Roger Gaudet:** De quelle façon les problèmes de sécurité sont-ils dénoncés dans d'autres pays? Pour ma part, je trouve la sécurité très importante. Or, présentement, on n'a pas de système pour protéger les gens qui prennent l'avion. Si vous relevez un défaut lors d'une inspection mais que vous n'avez pas le droit de le dire, il y a réellement un gros problème. Il va falloir changer notre système. Des gens vont devoir se réunir et en discuter. Je présume que l'employé fait son travail à 100 p. 100. S'il dit qu'il y a un problème, il faut résoudre celui-ci. N'est-ce pas ce qui devrait être fait?

[Traduction]

**M. Ron Smith:** Aux États-Unis, il y a un programme intitulé ASRS, dans le cadre duquel les gens peuvent présenter un rapport confidentiel à une entreprise ou un groupe indépendant.

Je crois que ce programme relève de la NASA. Est-ce exact, Richard?

Ce sont les responsables de ce programme qui mènent l'enquête. Ils enlèvent le nom de la personne dans le rapport d'enquête. Ils se penchent sur la question. Ils communiquent les conclusions de l'enquête à la personne concernée et à la FAA.

Transports Canada a commencé à procéder ainsi il y a un certain nombre d'années. J'ai participé à certaines des discussions préliminaires avec Transports Canada. Puis, tout est tombé à l'eau. Pourquoi? En grande partie à cause des coûts. Ça prend des systèmes, et ça coûte assez cher. Il y a aussi un système de rapports confidentiels du genre en Grande-Bretagne.

Au Canada, il y a SECURITAS. Le programme relève toujours du SCT, qui est dépassé et qui n'arrive pas à le gérer. Cependant, le programme doit nécessairement être géré de l'extérieur de Transports Canada, de façon que quelqu'un puisse examiner la situation et que, si le problème vient de l'organisme de réglementation, c'est-à-dire Transports Canada, ou du transporteur aérien ou de l'exploitant aussi, des mesures puissent être prises pour le régler. Nous n'avons pas ce système ici. Nous nous sommes engagés dans cette voie, puis nous nous sommes arrêtés. Le système n'a pas été mis en oeuvre.

[Français]

**M. Roger Gaudet:** On parle de la sécurité des gens. Pour moi, c'est très important. Le fait qu'il manque un boulon ou une autre pièce est aussi dangereux que la présence d'un terroriste à bord. Dans les deux cas, l'avion peut s'écraser. Dans un des cas, c'est le terroriste qui le fait sauter alors que dans l'autre, c'est l'avion qui saute de lui-même. Il est quasiment impossible de laisser aller ces choses-là. On déploie des mesures de sécurité pour contrer le terrorisme, mais on laisse les gens monter à bord d'avions comportant des lacunes dont les conséquences peuvent être très graves. Quoi qu'il en soit, il y a certainement quelque chose à faire à ce sujet.

[Traduction]

**M. Ron Smith:** De façon générale, comme nous le savons tous, le transport aérien est sécuritaire. Les gens d'entretien que nous représentons, les gens de l'entretien de toutes les lignes aériennes font de leur mieux avec les moyens dont ils disposent.

Mais encore une fois, il faut voir les faits en face: l'erreur est humaine, et des erreurs sont parfois commises. Les gens font des erreurs. Il s'agit de trouver pourquoi et comment faire pour que la même erreur ne se produise pas deux fois, pour que l'avion ne décolle pas sans la vis qui manque, n'est-ce pas?

• (1000)

[Français]

**Le président:** Merci, monsieur Gaudet.

*Mr. Mayes.*

[Traduction]

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

Ma question s'adresse à M. Balmis. J'ai apprécié ses commentaires concernant la sous-ministre et le leadership dont elle fait preuve pour ce qui est d'aller sur le terrain et d'obtenir l'avis des gens qui y travaillent. Je pense que ça va être très bien. Notre comité va travailler avec le ministère et écouter, puis nous allons faire des recommandations.

Au bout du compte, cependant, il faut que vous dirigiez les gens que vous représentez, lorsque nous proposons finalement quelque chose, et vous devez aussi faire preuve de leadership. Il faut que ça soit adopté. Sinon, ça ne fonctionnera pas, et, dans ce cas-là, peu importe ce que nous proposons. Nous ne pouvons pas atténuer tous les risques dans le domaine de l'aviation, mais je pense que nous avons vraiment fait de l'excellent travail au pays pour ce qui est d'atténuer les risques et de notre dossier en matière d'aviation.

Lorsqu'on a proposé les SGS, est-ce que les gens les ont adoptés? Avez-vous cherché à favoriser leur adoption pour voir si ça pouvait fonctionner? Pouvez-vous me donner une idée de ce que vous avez fait pour voir si vous pouviez faire en sorte que ça fonctionne? Je sais qu'il y a des problèmes, et nous en sommes conscients, mais qu'avez-vous fait pour appuyer le gouvernement dans ce qu'il essayait de faire?

**M. Richard Balmis:** Le concept des SGS a été présenté pour la première fois en 1999 dans le cadre d'une réunion technique du CCRAC. Il y a eu une série de réunions. Nous avons proposé des amendements visant à améliorer le processus pour que les travailleurs y participent davantage. Toutes les propositions ont été rejetées.

En fait, dans la *Gazette du Canada*, Partie I, en 2005, lorsque l'article 705 du RAC — le Règlement sur l'aviation — a été publié dans la *Gazette*, un amendement qui, selon nous, allait garantir que les travailleurs puissent vraiment participer à l'élaboration des SGS a été supprimé à la dernière minute. Nous sommes donc d'avis que les SGS ont été imposés sans les amendements clés visant à faire participer les travailleurs.

Je veux ajouter quelque chose à ce que Ron a dit en réponse à la question de M. Volpe au sujet de l'adoption des systèmes par les employés. On s'attend à ce qu'ils produisent des rapports, et eux s'attendent à une rétroaction. À l'heure actuelle, ils ne reçoivent qu'un accusé de réception qui dit merci beaucoup, nous avons géré le risque, nous avons évalué le risque et nous croyons que six blessures pour un siège de service donné dans un avion, c'est un risque acceptable, et merci de votre préoccupation. Je ne sais pas si je présenterais de nouveau un rapport après cela.

L'approbation par les agents de négociation est une chose. Nous avons participé à fond aux processus du CCRAC et de la *Gazette du Canada*, ainsi qu'au processus dont s'occupe le comité. Mais lorsque nos membres qui travaillent sur le terrain présentent un rapport et reçoivent un accusé de réception qui dit merci, mais il va encore y avoir des gens qui vont se blesser, je pense que c'est cela le problème. C'est parce qu'il n'y a pas de participation des travailleurs aux SGS.

Nous avons donc essayé, monsieur, mais nos propositions ont été rejetées en 2001, en 2003 et en 2005. Nous avons bel et bien essayé, monsieur. Maintenant, nous pensons que le processus est instauré, et que, à cause de cette gestion des risques par la direction seulement, qui décide « Vous avez raison, nous ne pouvons pas éliminer les dangers, mais les attentes ne sont-elles pas trop grandes? » nos membres regardent ça et disent que ce système ne leur convient pas.

C'est donc sur la première ligne qu'il y a des problèmes d'adhésion, parce qu'on répond en disant merci, mais nous ne faisons rien. Les gens ne peuvent pas tolérer ça. C'est ça, le problème, et nous en faisons état. Si les SGS avaient été mieux conçus, peut-être serait-ce différent pour nous, mais ils n'ont pas été conçus de façon à faire participer les travailleurs, comme la partie II du Code canadien du travail. Nous avons proposé des amendements pour garantir la participation des travailleurs, mais ils n'ont pas été adoptés.

**M. Colin Mayes:** Ma prochaine question s'adresse à M. Smith.

À une certaine époque, j'ai été président du comité qui s'occupait de toutes les négociations du SCFP. Je vous assure que c'était de bonnes personnes et de bons employés, mais je ne pense pas que ça soit déjà arrivé que le syndicat n'ait pas voulu plus de gens et plus d'argent. Lorsque vous dites que vous ne savez vraiment pas quel est le niveau de dotation nécessaire, ça me préoccupe, parce qu'il faut bien qu'il y ait un niveau d'établi pour s'assurer que le travail est fait. Mais encore une fois, il faut aussi admettre qu'on n'atténuera pas tous les risques.

N'avez-vous recueilli des statistiques ou de l'information que nous puissions examiner et dire voilà qui est raisonnable?

• (1005)

**M. Ron Smith:** Nous n'avons pas accès aux statistiques de Transports Canada quant au nombre d'inspections qui devraient être faites — le nombre d'inspections non annoncées ou quoi que ce soit d'autre. Comme Richard l'a dit tout à l'heure, l'Association des pilotes fédéraux du Canada, qui représente beaucoup des inspecteurs, l'Union canadienne des employés de transport, qui en représente d'autres, et même l'IPFPC, qui représente certains des

ingénieurs et des gens qui occupent des postes techniques, auraient une bonne idée de ça.

Nous sommes, monsieur, des utilisateurs du système, un peu comme les lignes aériennes elles-mêmes. Nos membres utilisent le système et ont recours à Transports Canada de la même façon qu'Air Canada, Jazz ou les autres lignes aériennes. Nous n'avons pas accès à l'information sur ces inspections ni les connaissances spécialisées qu'il faut pour les réaliser. J'ai encore des amis là-bas parce que j'ai travaillé à Transports Canada, où j'ai commencé en 1979 comme spécialiste de l'information de vol, mais je n'ai aucune idée de la charge de travail ni des besoins, et je ne sais pas qui fait quoi. À part regarder les documents du gouvernement sur ce qu'ils sont censés faire, monsieur, je ne peux rien vous dire.

**Le président:** Merci.

Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Monsieur le président, à ce moment-ci, plutôt que de continuer à poser des questions, j'aimerais faire deux ou trois observations, parce que je pense que ça a été très utile, malgré le fait que nous avons eu un premier échange très vigoureux.

L'une des choses qui semble ressortir des réponses de M. Smith et de M. Balnis dans l'immédiat, c'est que nous devons discuter avec certains des syndicats qui représentent les inspecteurs. C'est la première chose.

Ensuite, nous devons discuter de nouveau avec les responsables de la mise en oeuvre des SGS, parce que je pense que nous devons être en mesure de nous faire une meilleure idée du nombre de personnes qu'il nous faut sur le terrain pour le genre de paramètres opérationnels de leurs activités.

Enfin, pour quelles raisons les observations faites par les employés, ou par les personnes qui produisent des rapports, n'ont-elles pas été traitées d'une façon qui témoigne de l'existence d'un système de communication dans les deux sens? À cet égard, je me demandais si M. Balnis pourrait nous fournir ces recommandations que son syndicat a faites à Transports Canada en 1999 concernant la mise en oeuvre des SGS.

**M. Richard Balnis:** D'après ce que je me rappelle, nous avons présenté un gros mémoire lorsque la Loi sur l'aéronautique a été modifiée. Ce mémoire est en anglais seulement. Je pense que c'était un mémoire très détaillé d'environ 40 pages. Nous allons le retrouver. Avec tout le respect que je vous dois, je vais vous l'envoyer pour que vous puissiez le faire traduire en français et le distribuer. Nous pouvons également retrouver nos amendements dans les normes... Je peux faire cela, monsieur. Mais je veux simplement que vous sachiez que ça va être en anglais, parce que nous l'avons écrit en anglais.

**L'hon. Joseph Volpe:** Ça va. Dites-nous seulement comment y accéder, comme ça vous n'aurez pas besoin de le distribuer.

**M. Richard Balnis:** Je vais le remettre au président.

**L'hon. Joseph Volpe:** Très bien. Comme ça il s'en occupera.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Volpe.

Si vous avez un site Web où nous pouvons y avoir accès, ce sera encore plus pratique. Vous pourriez communiquer l'adresse par l'entremise de la présidence si vous en avez une.

**M. Richard Balnis:** Oui. Je sais que ces commentaires ne figurent pas dans notre site Web. Nous allons trouver avec vous et la greffière la meilleure façon de vous les faire parvenir par voie électronique. J'essaie simplement de penser quels sont les deux documents dont nous avons besoin.

**Le président:** Excellent. Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci, monsieur le président.

Un peu plus tôt, mon collègue M. Gaudet vous a demandé ce qui se passait dans les autres pays. Vous avez dit que les États-Unis et la Grande-Bretagne avaient une méthode, et qu'au Canada, on a essayé de l'appliquer, mais que ça coûtait trop cher. J'aimerais que vous m'expliquiez: à qui ça coûtait trop cher?

[Traduction]

**M. Ron Smith:** Ça coûtait trop cher au gouvernement. Richard et moi siégeons tous deux à un comité, avec Transports Canada, qui s'occupait de la mise en œuvre d'un système de rapports confidentiels. Sur une période de plusieurs années, nous avons eu au moins deux réunions avec Transports Canada au sujet de cette mise en œuvre, mais, encore une fois, le coût était vraiment très élevé. Le Bureau de la sécurité des transports a dit que, avec les ressources humaines et financières dont il disposait, il ne pouvait pas traiter le volume de rapports confidentiels qu'il recevait par l'intermédiaire de SECURITAS.

Aux États-Unis, c'est un organisme tout à fait à part, qui fait partie de la National Aeronautics and Space Administration. Il s'occupe de tous les rapports confidentiels dans le domaine de l'aviation, peu importe leur origine. L'organisme mène l'enquête, puis dépose un rapport, et il avise également la personne qui a fait le rapport confidentiel. Nous ne faisons pas ça ici. Il y a encore SECURITAS au bureau de la sécurité des transports, et c'est toujours ce qui se fait là-bas, mais je pense que cette organisation est encore débordée. Vous pourriez demander aux représentants de cette organisation où ils en sont à cet égard.

Il y a eu un début. Transports Canada examinait la façon de procéder, s'il fallait laisser ça au Bureau de la sécurité des transports et prévoir davantage de fonds pour le matériel, les logiciels et les ressources humaines ou encore créer un organisme qui serait financé et exploité à part. Ça ne s'est cependant jamais produit.

● (1010)

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Voulez-vous dire, par exemple, qu'aux États-Unis, un employé fait un rapport et, automatiquement, un service le reçoit et travaille sur ce rapport? On enlève alors les noms et tout ça — ce que vous nous expliquiez —, on y donne suite et on assure un suivi auprès de l'employé ou de l'entreprise.

[Traduction]

**M. Ron Smith:** Il y a une rétroaction auprès de la personne qui est à l'origine du rapport, parce que le nom de cette personne est effacé. C'est la même chose qui se passe avec SECURITAS au Bureau de la sécurité des transports.

On renvoie un rapport à la personne à l'issue de l'enquête. On avise la partie intéressée, par exemple Transports Canada ou l'entreprise concernée, de l'issue de l'enquête, mais les responsables de l'organisme de réglementation — et même l'exploitant de l'aéronef — ne savent jamais qui a présenté le rapport. Cela se fait entièrement dans l'anonymat.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** C'est bien. Quelle est la procédure au Canada? L'employé fait-il rapport à l'entreprise? Comment cela fonctionne-t-il?

[Traduction]

**M. Ron Smith:** Dans le cadre des SGS, l'employé peut présenter un rapport à son entreprise. Le meilleur exemple qui me vient à l'esprit d'un endroit où il y a quelque chose qui fonctionne comme ça, encore une fois, c'est Nav Canada, qui exploite le système de navigation aérienne, où une personne peut présenter un rapport confidentiel. Son nom est effacé du rapport, puis l'entreprise fait son enquête. Ça existe au sein de cette entreprise. C'est là où j'ai vu l'instauration des systèmes de gestion de la sécurité, et c'est ce que je connais le mieux, monsieur.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Et, comme vous le disiez, monsieur Balnis, l'entreprise peut tout simplement dire merci d'avoir fait un rapport et ne pas y donner suite. Est-ce exact?

[Traduction]

**M. Richard Balnis:** Oui. Notre exemple extrême, c'est: « Merci de votre préoccupation, et c'est prévu par votre convention collective. » Il n'y a pas de réponse, et les gens remarquent tout simplement que les choses ne s'arrangent pas et ne se font pas. C'est la raison pour laquelle les gens se demandent pourquoi ils devraient continuer de participer à un processus auquel ils sont seuls à prendre part. Ce qui est triste, c'est qu'on fait état d'un plus grand nombre de rapports de la part des employés, mais nous ne le savons pas. Nous ne les voyons pas. Nous n'avons pas l'occasion de constater avec l'employeur qu'il y a une cinquantaine de rapports qui portent exactement sur la même chose et qu'il faudrait peut-être voir s'il y a un problème.

C'est l'employeur qui s'occupe de tout. C'est un système de gestion de la sécurité par les gestionnaires; les travailleurs n'y participent pas. C'est ce qui nous préoccupe le plus. À un moment donné, nos membres finissent par se demander pourquoi ils rempliraient quelque chose s'il n'y a pas de suivi.

Juste pour vous donner des exemples, il a fallu cinq ans pour que notre comité de la santé et de la sécurité au travail obtienne un petit balai, qui coûte 1,79 \$, pour ramasser les morceaux de vitre qui tombent dans une office. Parce que les gens se blessent lorsqu'un accident survient, boum... Le comité de santé et de sécurité a lutté constamment pendant cinq ans. Il a fallu trois ans pour régler un problème après qu'une agente de bord s'est cogné l'orteil en descendant d'une couchette dans le noir. L'employeur a dit qu'il n'était pas intéressé. Nous avons fait intervenir un responsable de la sécurité. Il a fini par y avoir un accident dans la couchette d'à côté, et une agente de bord a eu les côtes cassées. Il a fallu trois ans et deux directives pour régler ce problème dans le cadre de la partie II du Code canadien du travail.

Les SGS ne nous offrent aucun levier du genre. C'est entièrement discrétionnaire. C'est ça qui est frustrant.

● (1015)

**Le président:** Merci, monsieur Laframboise.

Monsieur Bevington.

**M. Dennis Bevington:** Merci, monsieur le président.

En réponse aux questions de M. Watson, oui, le NPD s'est battu pendant longtemps dans le dossier de la sécurité, et nous nous sommes battus aussi lorsque le projet de loi C-6 était à l'étude — et plus tard le projet de loi C-7 —, parce qu'il n'y avait pas que l'aspect lié à la dénonciation qui nous choquait. Je pense que le compte rendu le montre continuellement.

J'aimerais revenir sur cette politique, parce que je pense que la politique est très importante dans ce cas-ci. Je suis heureux que vous nous l'ayez présentée. J'ai des questions. Vous dites que l'article 5.0 a été ajouté. Quand l'a-t-il été? En février 2010?

**M. Richard Balnis:** Si vous prenez l'onglet 5, vous allez voir que c'est écrit « Instructions visant le personnel » et « Procédures de surveillance » puis « Date d'entrée en vigueur: 2010-02-08 ». Je pense qu'il s'agit du mois de février.

**M. Dennis Bevington:** Ces autres activités de surveillance nouvelles nous ont donc déjà été présentées. Combien de temps faudrait-il pour déterminer en quoi consisteront ces activités de surveillance et le personnel qu'il faudra? Je dirais que cette question qui vise à obtenir des réponses du SCFP ou des TCA au sujet des besoins en matière de dotation est encore fondée sur une politique qui n'a pas été entièrement expliquée et qui n'a été présentée et mise en oeuvre qu'en février 2010. Je pense que nous sommes encore en train de faire du rattrapage.

Maintenant, pour ce qui est de la surveillance en tant que telle, est-ce que l'article 5.0 relève des procédures d'évaluation de l'article 7.0?

**M. Richard Balnis:** Non. Je pense que si vous jetez un coup d'oeil sur l'article 5.2, il s'agit d'activités de surveillance supplémentaires. Quant à ce qui figure à la page 10, ce sont des activités supplémentaires qui sont fonction des ressources. Tout ce qui est fait à partir de l'article 7.0 est un processus distinct.

**M. Dennis Bevington:** Mais en ce qui a trait aux procédures d'évaluation, j'imagine que la surveillance est une évaluation sur le terrain. Non?

**M. Richard Balnis:** Non, ce sont des choses différentes. Comme M. Grégoire l'a expliqué, s'il s'agit d'une évaluation, les responsables posent des questions approfondies pour voir si le SGS fonctionne. C'est l'objectif de l'article 7.0. Pour nous, c'est très bien, mais il faut aussi effectuer les activités prévues à l'article 5.0. Nous sommes préoccupés...

**M. Dennis Bevington:** L'article 7.0 prévoit un préavis de 10 semaines pour l'examen sur place. Est-ce que ça s'appliquerait également aux activités de surveillance prévues à l'article 5.0? Est-ce que ce serait aucun préavis, un préavis d'une semaine ou un préavis de 10 jours? Cette activité de surveillance relève-t-elle des procédures d'évaluation décrites à l'article 7.0, c'est-à-dire qu'il y a un préavis de dix semaines pour toute inspection sur place?

**M. Richard Balnis:** J'espère que non, mais je ne peux pas répondre à cette question. L'article 5.0 ne consiste qu'en ces deux pages.

**M. Dennis Bevington:** Oui. On ne mentionne absolument pas de quelle façon se dérouleront ces activités de surveillance très importantes. Comme il n'y a aucune indication à ce sujet, est-ce que cela signifie qu'il faudrait suivre les procédures générales d'évaluation du SGS?

**M. Richard Balnis:** J'espère bien que non puisque cela reviendrait à diluer la portée de la section 5.0. Tout ce que je peux voir, c'est ce qui est écrit à la page 11 de 72. C'est écrit: « Le cas échéant », mais ce n'est pas très détaillé. Je crois donc que vous venez de soulever un autre aspect négatif de cette politique: elle est

très vague. Elle devrait en fait contenir une description précise de ce qu'il faut faire. Cela nous permettrait d'être plus à l'aise avec les inspections effectuées conformément à la section 5.0

**M. Dennis Bevington:** Je vous remercie. Nous examinerons cette politique plus en détail. De toute évidence, tous les membres du comité souhaitent vraiment comprendre comment elle fonctionne.

Quels types de sanctions le ministère des Transports a-t-il pris au cours de la dernière année? La seule dont j'ai entendu parler, c'est qu'il a fermé un transporteur aérien parce qu'il n'avait pas de gestionnaire pour les agents de bord — ou qu'il avait remplacé un gestionnaire des agents de bord. Qui donc, aujourd'hui, ferme un transporteur aérien dans le cadre de sanctions?

• (1020)

**M. Richard Balnis:** Je crois que vous devriez inviter des représentants du ministère des Transports pour traiter de toute la question de la mise en oeuvre de la politique d'application de la loi. Je crois que j'ai déjà pris des risques en m'aventurant à simplement vous présenter leurs propres documents. Est-ce que je dois en plus les expliquer? Je crois que vous devriez leur demander de venir présenter et expliquer leur politique d'application de la loi, au cas où je n'aurais pas compris...

**Le président:** Merci. Je dois vous interrompre maintenant. Nous manquons de temps.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Merci, monsieur le président.

Honnêtement, je ne pensais pas poser de questions aujourd'hui, mais vous avez mentionné certaines choses qui me semblent plutôt préoccupantes, pour être franc. D'abord, vous avez mentionné que vous étiez des utilisateurs du système. J'aurais certainement espéré, dans mon intérêt à titre d'utilisateur du système, que vous soyez davantage des partenaires des transporteurs aériens et des autres secteurs de l'industrie aérienne — du secteur de l'aviation — au Canada, puisque, selon l'essence même d'un partenariat, vous seriez appelés à collaborer pour faire avancer les choses et garantir la sécurité des Canadiens; c'est pourquoi j'aimerais pouvoir penser que vous êtes non pas des utilisateurs, mais plutôt des partenaires. Je veux simplement vous dire que les termes que vous avez employés ont suscité de l'inquiétude chez moi, bien honnêtement.

Il y a un autre aspect qui m'a un peu inquiété. Quand M. Watson — suivi de M. Mayes et de M. Volpe — vous a demandé de combien d'inspecteurs nous avons besoin, vous n'avez pas pu répondre. Vous avez dit que ce n'était pas votre travail de déterminer de combien d'inspecteurs nous avons besoin, mais, en même temps, vous formulez des critiques et affirmez qu'il n'y a pas suffisamment d'inspecteurs. Vous avez dit que vous n'aviez aucune information concernant le nombre d'inspecteurs qu'il devrait y avoir; tout ce que vous avez dit, c'est que vous seriez satisfait si nous venions au nombre d'inspecteurs qu'il y avait auparavant puisqu'il y a actuellement certains postes qui ne sont pas comblés.

J'ai l'impression d'entendre Chicken Little me dire que le ciel lui tombe sur la tête parce qu'il ne peut se procurer un balai à 2 \$. Bien honnêtement, cela fait cinq ans que je siège au comité et que j'entends de nombreux témoignages, et ce n'est pas l'impression que me donne le secteur de l'aviation. Je crois que c'est un secteur très sûr et que Transports Canada fait essentiellement du très bon travail à ce sujet. Nous avons rencontré des représentants du ministère, et ils nous ont dit qu'il y avait peut-être quelques problèmes avec la mise en oeuvre du SGS dans certains secteurs de l'industrie aérienne. J'aurais pensé que vous auriez été d'accord après toutes les observations que vous avez formulées sur le SGS au cours des dernières années.

La dernière chose qui me préoccupe, c'est le fait que vous avez insinué — c'est ce que j'ai cru comprendre — que, maintenant que le SGS est mis en place, le Code du travail a été balancé par la fenêtre, que le Code du travail arrive au second rang, après le SGS, quand vous avez raconté l'histoire de quelqu'un qui s'était cogné l'orteil, je crois, et avait pilé sur quelqu'un d'autre qui s'était cassé une côte, ou enfin, quelque chose du genre.

Je n'ai pas vraiment de question pour les témoins, mais, quand Chicken Little court en rond sans arrêt, il finit, tôt ou tard, par perdre sa crédibilité. Je veux simplement que ce soit très clair. Si vous avez des suggestions positives à faire au comité concernant le nombre d'inspecteurs requis, nous vous serions certainement reconnaissants de le faire, plutôt que de simplement critiquer. C'était mon commentaire.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Soyez très bref.

**M. Ron Smith:** J'aimerais faire un commentaire sur ce qui a été dit.

D'abord, j'ai dit que nous étions des utilisateurs de Transports Canada. Nous oeuvrons en partenariat avec les transporteurs aériens où travaillent nos membres en ce qui concerne la sécurité, mais dans nos rapports avec Transports Canada, nous sommes des utilisateurs plutôt que des partenaires. Nos membres obtiennent leur permis auprès de Transports Canada. Ils passent des tests de Transports Canada. Pour eux, Transports Canada est davantage un service ou un fournisseur de services qu'un partenaire. Cependant, ils travaillent très certainement en partenariat en ce qui concerne la sécurité avec les entreprises pour lesquelles ils travaillent. C'est incontestable.

Ensuite, je crois que c'est M. Balnis qui a formulé les commentaires concernant le Code canadien du travail concernant la sécurité. Je pense que, ce qu'il voulait dire, c'est que, à titre de syndicat négociateur, le Code canadien du travail nous offre plus de solutions en matière de santé et de sécurité que le SGS puisque le syndicat n'en fait pas partie.

**M. Brian Jean:** Je veux que ce soit clair : le Code du travail énonce la responsabilité criminelle et la responsabilité des administrateurs en ce qui concerne les agissements des administrateurs de ces sociétés, qui contreviennent peut-être au Code du travail. Votre affirmation donnait l'impression que le Code du travail est laissé de côté, et ce n'est pas le cas du tout. Je veux simplement que les Canadiens sachent clairement qu'ils continuent d'être protégés par ces lois.

**M. Ron Smith:** Monsieur, ce n'est pas ce que j'ai dit. Je n'ai jamais dit cela.

**M. Brian Jean:** Je le sais bien, monsieur Smith, mais c'est ce qu'a dit l'un des témoins, M. Balnis.

**M. Ron Smith:** En ce qui concerne les questions de sécurité, nous nous en occupons. Pour ce qui est du SGS, nous ne disons pas qu'il faut s'en débarrasser. En ce qui concerne le nombre d'inspecteurs, je ne sais pas combien de personnes il faudrait, monsieur, pour procéder aux inspections supplémentaires.

• (1025)

**M. Brian Jean:** Mais vous êtes prêt, d'une certaine façon, à critiquer.

**M. Ron Smith:** J'ai applaudi le ministre hier quand il a dit que le ministère prévoyait embaucher davantage d'inspecteurs et faire plus d'inspections. C'est un pas dans la bonne direction, et nous lui en sommes reconnaissants. Mais je ne sais pas, monsieur, combien d'inspecteurs il faut.

**M. Brian Jean:** Merci.

**Le président:** Merci.

Monsieur Laframboise souhaite invoquer le Règlement.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** J'aimerais intervenir sur cette question. Je voudrais dire une chose au secrétaire parlementaire, M. Jean. Si une directive se lit comme suit: « Si des ressources en matière de surveillance sont toujours disponibles une fois que la planification des activités de surveillance annuelle a été effectuée [...], il est possible de planifier d'autres activités de surveillance, [...] », je pense qu'il faut changer la directive. Je vous comprends de ne pas connaître le nombre d'inspecteurs. Si on dit que des inspections seront faites de façon impromptue, lorsqu'on changera la directive, on sera capable de voir, avec les inspecteurs, s'ils ont suffisamment de personnel pour faire respecter les normes. Compte tenu du document qu'a fait circuler Transports Canada, si des ressources en matière de surveillance sont toujours disponibles, on ira faire des inspections de vérification sur les lieux de façon impromptue. Je pense qu'il faut changer la directive.

[Traduction]

**Le président:** Sur ce, je vous remercie tous. Je remercie nos invités d'avoir été parmi nous aujourd'hui.

Aux fins du compte rendu, j'aimerais dire qu'il y a quelques organismes mentionnés par les membres qui ont été invités à la rencontre d'aujourd'hui, mais, comme le préavis était très court, nous prenons des dispositions pour les entendre après le congé.

Quelqu'un souhaite invoquer le Règlement?

**M. Dennis Bevington:** Est-ce que vous mettez fin à la rencontre dès maintenant?

**Le président:** Il y a certaines affaires relatives au comité dont nous devons nous occuper avant le congé. Nous devons peut-être tenir quelques discussions.

**M. Dennis Bevington:** Je crois que la discussion que nous avons est très importante.

**Le président:** Je suis d'accord.

**M. Dennis Bevington:** Je ne comprends pas.

**Le président:** Nous devons traiter d'une motion qui sera déposée. Il y a aussi certains aspects financiers que nous devons régler avant le congé de Pâques.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Monsieur Bevington, cet avis d'atteinte au privilège a préséance sur toutes les autres affaires du comité. Je voulais m'assurer que nous avions entendu les témoins d'aujourd'hui avant que je passe à la motion qui concerne l'atteinte au privilège.

**M. Dennis Bevington:** La motion n'a pas encore été déposée.

**M. Brian Jean:** J'ai donné un avis au comité. Selon les règles que nous respectons, la motion a préséance sur toutes les autres affaires du comité. Mais, comme les témoins venaient nous rencontrer aujourd'hui, je voulais m'assurer que nous les entendions d'abord.

**Le président:** Je vous remercie encore une fois de votre présence. Monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Il n'y a personne, ici, qui a l'impression d'avoir été interrompu, et, pour ce qui est de M. Balnis en particulier, mais aussi de M. Smith et de Mme Dias, nous avons dit que nous serions heureux de les rencontrer de nouveau plus tard parce que nous voulons aborder certaines questions plus en détail une fois que nous aurons rencontré de nouveau les représentants de Transports Canada. J'espère, monsieur le président, que c'est toujours le cas.

**Le président:** Tout à fait. S'il y a d'autres questions, nous inviterons de nouveau chacun des témoins qui s'est présenté devant le comité.

Je vous remercie.

Nous allons faire une brève interruption. Si vous souhaitez poser des questions à nos invités, veuillez vous rendre dans le hall pour que le comité puisse poursuivre ses activités. Merci.

• (1025) \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

• (1030)

**Le président:** Merci.

Nous revenons à nos affaires. M. Jean m'a envoyé un message à titre de président. Je m'en remets à M. Jean.

**M. Brian Jean:** Merci, monsieur le président.

Mon intervention concerne une atteinte au privilège. J'aimerais qu'il soit inscrit ce qui s'est précisément passé dans le compte rendu. Je dois faire très attention à ce qui sera consigné dans le compte rendu puisque l'atteinte au privilège concerne une réunion à huis clos du comité.

Je vais commencer par fournir quelques renseignements contextuels. J'espère que cela ne prendra pas trop de temps mais, le cas échéant, je sais que M. Volpe me le fera savoir — en tout respect, monsieur Volpe.

Selon ce qui est écrit à la page 82 du document d'O'Brien et Bosc, une atteinte au privilège constituée, et je cite:

Tout acte tenant du mépris ou constituant une attaque contre les droits, pouvoirs et immunités de la Chambre et de ses membres, soit par une personne ou un organisme de l'extérieur, soit par un de ses membres, est considéré comme une « atteinte au privilège »...

À la page 1 077 d'O'Brien et Bosc, on peut lire, dans le bas:

Le Président a jugé que la divulgation de quelque partie que ce soit des délibérations d'une séance à huis clos d'un comité constituait une question de privilège fondée de prime abord.

Puis on parle de l'affaire en question. Dans cette affaire, il était question de la divulgation d'un renseignement par un parlementaire concernant les résultats d'un vote par appel nominal qui avait eu lieu pendant une séance à huis clos, dans ce cas, le Comité permanent des affaires autochtones et du développement du Grand Nord.

Il convient de souligner, et je cite:

Les députés devraient savoir que leurs déclarations, qui sont absolument protégées par le privilège quand elles sont faites à l'occasion des délibérations parlementaires, ne le sont pas nécessairement quand elles sont reprises dans un autre contexte, comme dans un communiqué de presse, dans un envoi postal collectif, sur un site Internet, dans une entrevue télévisée ou radiodiffusée, dans une assemblée publique ou à leur bureau de circonscription.

Il s'agit là d'un extrait de la page 96 du document d'O'Brien et Bosc.

Enfin, je vais citer, encore une fois, le document d'O'Brien et Bosc, cette fois, la page 88:

...les droits des députés sont subordonnés à ceux de la Chambre pour prémunir la collectivité contre le risque que des députés interprètent abusivement la portée de leurs privilèges.

D'abord et avant tout, seule la Chambre peut déterminer s'il y a eu atteinte au privilège ou s'il y a eu manque de respect envers la présidence, mais les comités doivent signaler tout cas à la Chambre. Le rôle de la présidence est de déterminer s'il s'agit bel et bien d'une question de privilège.

Dans le cas qui nous occupe, j'ai déposé une motion qui concerne ce qui s'est passé. J'ai avec moi tous les éléments de preuve. J'aimerais, pour commencer, les distribuer, si vous le permettez. J'ai le compte rendu de notre séance à huis clos en français et en anglais, de même qu'une lettre envoyée par M. Kennedy, qui était membre remplaçant du comité à ce moment, à des collègues au sein de son propre caucus, d'après ce que je comprends — elle est aussi en anglais et en français —, et, enfin, une lettre jointe envoyée aux maires et autres conseillers municipaux de partout au pays, en français et en anglais, et le questionnaire qui y était joint.

Tout cela concerne une motion qui a été déposée devant le comité pendant une séance à huis clos. En fait, vous vous en souvenez peut-être: M. Kennedy nous a demandé de mettre fin au huis clos, mais nous avons refusé. Nous avons convenu, à titre de comité, de poursuivre la séance à huis clos parce que nous avons examiné certaines des motions de M. Bevington à huis clos et que nous estimions qu'il était juste de se pencher sur toutes les notions à huis clos, plus particulièrement compte tenu de la nature de celle-là.

Malgré tout, M. Kennedy a rédigé cette lettre, dont vous aurez aussi une copie. Elle faisait, en fait... Dans cette lettre, il mentionnait, d'abord et avant tout, qu'il avait déposé une motion.

Je m'excuse, monsieur Laframboise. Nous allons nous assurer que vous recevez tout cela.

Dans sa lettre, il mentionne clairement qu'il s'agissait de sa motion à lui, ce qui, bien sûr, est faux. Il s'agissait de la notion de M. Dhaliwal. Il mentionne aussi dans la lettre qu'il a envoyée, qu'il avait reçu le soutien de tous les partis; il enfreint encore une fois le règlement. Il n'a pas le droit de faire cela.

Voici le reste des copies. Il y en a une pour chaque membre. Tous les documents sont en anglais et en français.

Il abordait aussi la question du moment où l'audience aurait lieu. Encore une fois, il est contraire au privilège parlementaire qui s'applique à une séance à huis clos de divulguer ces renseignements.

C'est l'impasse dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui. Je crois, à première vue, qu'il y a eu, sans aucun doute, atteinte au privilège contre les droits du comité par M. Kennedy et, certainement, une divulgation non autorisée de renseignements confidentiels qui ne devaient pas être transmis à qui que ce soit.

On se souvient de cette réunion et, après que toute la réunion s'est déroulée à huis clos, M. Kennedy a de nouveau demandé que l'on mette fin au huis clos puisqu'il savait très bien qu'il ne divulguerait pas de renseignements si la rencontre était à huis clos. Pourtant, tout de suite après, il a rédigé des lettres qu'il a envoyées aux députés qui ne font pas partie de notre comité et aux maires, lettres auxquelles il a joint des questionnaires et d'autres documents et dans lesquelles il divulguait ces renseignements.

• (1035)

Il affirmait, encore une fois... D'après ce que je comprends, cette lettre est envoyée à toutes les municipalités et toutes les villes du pays, mais je ne sais pas si l'envoi a déjà été fait. Toutefois, l'information qu'elle contient est elle-même fautive puisqu'il affirme qu'il s'agit de sa motion plutôt que celle de M. Dhaliwal.

Maintenant, si on examine tout cela, on voit que la motion en tant que telle mentionne clairement la motion initiale, et la seule chose qu'il a le droit de divulguer concernant la séance à huis clos, c'est cela. Je ne fais pas de citation. Le compte rendu public ne permettait pas de savoir qui avait déposé la motion — M. Dhaliwal, et non M. Kennedy —, ni qu'elle avait reçu l'appui de tous les partis, ce qui peut être considéré comme un renseignement trompeur...

**M. Dennis Bevington:** J'aimerais invoquer le Règlement. Si nous ne souhaitons pas divulguer des renseignements concernant une séance à huis clos, pourquoi lisons-nous tout cela ici en sachant que ce sera inscrit dans le compte rendu?

**M. Brian Jean:** Puisque cela a déjà été rendu public par M. Kennedy dans sa lettre.

**M. Dennis Bevington:** Eh bien, je dirais qu'il faut aussi s'occuper de tout cela de façon adéquate. Je trouve préoccupant que nous lisions actuellement des documents sur une séance à huis clos en sachant que cela sera inscrit dans le compte rendu. Ce sont des documents confidentiels qui doivent le demeurer.

**M. Brian Jean:** Il va de soi que je...

**Le président:** Je comprends la nature délicate de tout cela, et je suis heureux que l'on aborde la question. Je crois que vous avez très bien choisi vos mots et que vous n'avez pas laissé entendre qui avait dit quoi. Je crois que vous vous préoccupez seulement du fait qu'il a eu atteinte au privilège parce que l'information a été divulguée même si elle avait été abordée dans le cadre d'une séance à huis clos.

**M. Brian Jean:** Bien sûr, monsieur le président, je comprends.

Je comprends la nature délicate de tout ça.

Je vous remercie de votre intervention, monsieur Bevington.

**L'hon. Joseph Volpe:** J'invoque le Règlement. Je constate que le secrétaire parlementaire souhaite divulguer toute l'information, à tout le moins, le plus possible. Je me demande s'il convient qu'il lise le compte rendu d'une réunion qui s'est déroulée à huis clos.

**M. Brian Jean:** La seule chose que je lis, c'est ce qui a bel et bien été publié.

• (1040)

**Le président:** Dans la partie du compte rendu que vous avez devant vous, vous pouvez constater qu'on ne mentionne pas qui a déposé les motions. On peut y lire que le comité invite ou que le comité demande, mais le document ne contient aucun commentaire d'une personne en particulier.

C'est pourquoi je propose, monsieur Jean, que vous ne mentionniez personne d'autre que M. Kennedy.

**M. Brian Jean:** Je m'en garderai, monsieur le président. Je comprends.

**Le président:** Merci.

**L'hon. Joseph Volpe:** Mais est-ce que le document en entier respecte le Règlement?

**Le président:** Le document en entier respecte le Règlement puisqu'il y est écrit « Il a été convenu... » et « Il a été convenu... ». Le document n'identifie pas la personne qui dépose la motion, ni même qui en discute.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Certainement. J'ai préparé une motion. Elle est plutôt longue, d'après ce que je comprends des règles. Je ne l'ai pas en français, mais je l'ai en anglais. J'aimerais lire la motion, mais elle est plutôt longue. Puis-je le faire?

**Le président:** Elle sera traduite.

**M. Brian Jean:** La motion est la suivante:

Que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités présente un rapport à la Chambre des communes concernant un cas possible d'atteinte au privilège ou d'outrage de la part du député de Parkdale-High Park, qui aurait divulgué de l'information confidentielle obtenue lors d'une réunion à huis clos du Comité le 25 mars 2010, et ce, contre le gré de ce dernier et avec l'intention de la rendre publique, et que le Comité demande à la Chambre de prendre toute mesure qu'elle juge nécessaire.

Le rapport devrait aussi inclure ce qui suit, une explication portant que la réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités du 25 mars était une séance à huis clos, y compris un avis concernant la motion déposée par M. Dhaliwal — je crois que cela figure dans le compte rendu public — qui portait sur l'étude du délai fixé par le gouvernement. En fait, la motion concerne l'étude de certains renseignements. Je vais devoir éclaircir tout cela, mais je ne pense pas que j'ai le droit de faire état de... Est-ce que j'ai le droit, monsieur le président, de m'avancer à ce sujet? D'accord.

Aussi: une explication portant que le comité a explicitement recommandé que le débat sur cette motion et sur toutes les autres motions de la journée ait lieu à huis clos, et une explication selon laquelle, à la suite de cette rencontre à huis clos, M. Kennedy a envoyé un courrier électronique à tous les membres du caucus libéral auquel était jointe une lettre dans laquelle il dit que sa motion a été adoptée et a reçu l'appui de tous les partis. Il affirmait aussi, dans cette lettre, que le comité mettrait sous peu des audiences au rôle et il proposait, dans son courrier électronique, que les membres du caucus libéral envoient l'information aux responsables municipaux de leur circonscription.

Aussi, que le rapport contienne une explication selon laquelle la seule partie de la réunion du 25 mars 2010 qui a été publiée dans le procès-verbal officiel correspondait au libellé d'une motion qui avait été présentée au public et qui ne contenait aucune mention de la personne ayant déposé la motion, ni du fait qu'elle avait reçu l'appui de tous les partis, affirmations qui peuvent être considérées comme trompeuses si l'on n'a pas de détails sur le contexte dans lequel le débat s'est déroulé le 25 mars; une explication portant que le procès-verbal public ne contenait aucune mention concernant le moment auquel le comité prévoyait tenir une rencontre ou entendre les témoignages, et que, en réalité, les membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités s'étaient en fait entendus pour établir que cette motion n'aurait pas préséance sur les autres affaires du comité déjà en cours; enfin, une déclaration selon laquelle il peut y avoir eu, dans cette affaire, une atteinte au privilège ou un outrage, ce qui fait que le comité demande à la Chambre de prendre des mesures.

Voilà le contexte dans lequel je présente la motion.

Voilà l'essentiel de mon propos: si nous ne pouvons pas, à titre de comité, tenir des discussions à huis clos et sans huis clos sans qu'il y ait une différence importante entre les deux contextes, mes privilèges à titre de membre se retrouvent, de toute évidence... Le fait de participer à une séance à huis clos n'a absolument aucune conséquence, ni aucun pouvoir.

**Le président:** Je vais proposer que la motion soit considérée comme conforme au Règlement. Je vais permettre un débat sur la motion.

Allez-y, monsieur Volpe.

**L'hon. Joseph Volpe:** Monsieur le président, je n'ai pas de commentaires sur la motion en tant que telle. Je veux seulement souligner que M. Kennedy est évidemment absent. Je me demande s'il ne serait pas plus approprié, pour le comité, de discuter de cette motion présentée par le secrétaire parlementaire et de l'examiner quand M. Kennedy sera présent.

**Le président:** C'est une situation complexe puisque le membre en question ne fait pas partie des membres du comité. Il avait été invité à cette réunion en particulier. Je vais, pour l'instant, prendre votre observation en délibéré.

Il y a quelques personnes qui aimeraient intervenir; je prendrai une décision par la suite.

Allez-y, monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Monsieur le président, mon seul problème en ce qui concerne la motion présentée aujourd'hui est que, dans un premier temps, M. Jean nous cite l'O'Brien-Bosc. Je n'ai pas présentement la possibilité de faire vérifier cela. Je viens d'envoyer un courriel au whip de mon parti. J'ai besoin de cette information.

Si j'appuie une motion, je dois être convaincu que la teneur de la motion est conforme à nos règlements. Donc, je ne veux pas présumer, mais j'ai besoin de faire valider cela. Est-il urgence de la déposer tout de suite? Je verrai, parce que cela peut influencer mon vote. Ce n'est pas parce que je suis contre la motion, mais j'ai besoin de m'assurer qu'elle est évidemment conforme à nos règlements, monsieur le président.

Il reste quand même que je suis un peu surpris de ne pas l'avoir, car vous auriez pu nous l'envoyer pour qu'on puisse la faire valider. Je ne voudrais pas défaire une motion tout simplement parce qu'on ne l'a pas reçue à temps. Je comprends votre empressement. Moi aussi, je trouve cela très cavalier de la part de M. Kennedy. Toutefois, je me dois de m'assurer de savoir si c'est contraire au Règlement.

Quelqu'un s'en vient me remettre cette information.

•(1045)

[Traduction]

**Le président:** Allez-y, monsieur Bevington.

**M. Dennis Bevington:** J'ai une question à poser, pour commencer, monsieur le président. À quel moment le rapport a-t-il été déposé?

**Le président:** Hier.

**M. Dennis Bevington:** Le 31 mars, donc? Le rapport a donc été déposé le 31 mars. Dans ce rapport, il était mentionné que notre...

**Le président:** Je m'excuse; c'est le rapport sur le projet de loi C-310 que j'ai déposé hier. Je m'excuse.

**M. Dennis Bevington:** Il n'y a donc pas encore eu de rapport?

**Le président:** Vous voulez dire au sujet de la séance à huis clos?

**M. Dennis Bevington:** Je parle du rapport concernant la séance à huis clos et les recommandations. Est-ce qu'un rapport a été présenté à la Chambre des communes?

**Le président:** Il n'a pas à faire l'objet d'un rapport à la Chambre. Tout cela figure dans le procès-verbal de la réunion.

**M. Dennis Bevington:** C'est donc un document public, en date de...

**Le président:** C'est un document public. Si vous en examinez le contenu, vous constaterez qu'il ne contient aucune mention concernant des personnes en particulier...

**M. Dennis Bevington:** Je voulais simplement...

**Le président:** ... mais le document proprement dit est un document public.

**M. Dennis Bevington:** L'est-il devenu dès que le huis clos a été levé?

**Le président:** Il l'est devenu dès qu'il a été rédigé, c'est-à-dire le jour même. Il doit être rédigé et traduit dans un délai de 24 heures.

**M. Dennis Bevington:** Cela signifie que, avant la réunion à huis clos, le rapport publié par le sous-comité était un document public?

**Le président:** C'est juste. C'est un document qui a été présenté au comité en entier pour être mis aux voix, et il l'a été pendant la réunion de mardi.

**M. Dennis Bevington:** Cela signifie que la date et le fait que nous souhaitions examiner cet aspect en particulier étaient des renseignements publics. Je pense donc que le véritable enjeu concerne le fait qu'il a été mentionné, dans la lettre que la motion avait reçu l'appui de tous les partis.

**Le président:** Je pense que cette question s'adresse à M. Jean.

**M. Brian Jean:** Il y a trois enjeux en particulier.

Le premier concerne les personnes qui ont appuyé la motion, ce que l'on ne peut évidemment pas divulguer. Le second concerne la personne qui a déposé la motion. Le troisième enjeu concerne le moment auquel des audiences devraient avoir lieu — « sous peu ».

**M. Dennis Bevington:** Est-ce que ces renseignements figuraient dans le rapport qui a été diffusé?

**Le président:** Non. Le rapport n'est transmis à personne d'autre qu'aux membres du comité...

**M. Brian Jean:** C'est exact.

**M. Dennis Bevington:** Ce n'est pas un document public?

**Le président:** ... et vous y avez accès maintenant. Vous pouvez le consulter de 24 à 30 heures après la réunion.

**M. Dennis Bevington:** Je veux simplement que tout cela soit particulièrement clair parce que c'est un aspect qui a suscité mon intérêt.

**M. Brian Jean:** Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais simplement répondre à la question de M. Laframboise...

**M. Dennis Bevington:** C'est moi qui ai la parole.

**Le président:** Allez-y.

**M. Dennis Bevington:** Donc, essentiellement, ce qui va se passer, alors... En ce qui concerne le fait d'organiser des audiences sous peu, je dirais que, une fois que le document est publié et qu'il y est écrit que le comité souhaite se pencher sur la question — si c'est bien ce qui a été publié —, on se retrouve avec une déclaration qui n'est pas aussi accablante que celle qui concerne l'appui donné par tous les partis. J'essaie simplement de voir lequel de ces éléments je peux soutenir compte tenu du fait qu'il s'agit d'éléments divulgués à la suite d'une séance à huis clos. Je veux être certain de ce qui fait véritablement partie d'une motion que je pourrais appuyer. S'il y a des éléments qui font partie du compte rendu public ou qui devraient en faire partie, qu'un membre du comité soit en mesure d'indiquer...

• (1050)

**Le président:** M. Volpe invoque le Règlement.

**L'hon. Joseph Volpe:** Monsieur le président, malgré tout le respect que je dois à M. Bevington, qui souhaite entrer dans le vif du sujet, j'ai demandé s'il ne serait pas plus convenable de discuter de tout cela en présence de M. Kennedy qui, de toute évidence, n'est pas ici aujourd'hui. Vous deviez faire une proposition après avoir entendu quelques interventions. Je crois que M. Laframboise a fait une intervention qui concerne les procédures. Nous nous retrouvons avec une intervention qui concerne le fond de la question.

Avez-vous décidé que nous discuterions du fond de la question, ou allez-vous tenir compte de mon intervention concernant les procédures?

**Le président:** J'estimais qu'il était juste de ma part, à titre de président, de permettre à chaque partie de faire part de ses commentaires, puis je prendrai une décision en fonction de ce qui aura été dit.

**M. Dennis Bevington:** Si vous me laissez continuer, j'aimerais demander au président de prendre une décision au sujet de chaque aspect du privilège plutôt que de prendre une décision qui concernerait simplement la motion.

**Le président:** Monsieur Jean, vous souhaitez invoquer le Règlement.

**M. Brian Jean:** Je l'ai déjà dit, mais soyons clairs. Ce n'est pas notre travail, ni celui du président, de déterminer s'il y a eu une atteinte au privilège. C'est le travail du président de la Chambre. Si nous estimons qu'il y a eu une atteinte au privilège, nous devons le signaler. Notre travail, c'est de signaler la situation à la Chambre et à son président. Il prendra une décision.

Vous avez donc déjà mentionné, monsieur Bevington, en tout respect, qu'il y a eu une atteinte au privilège, et peut-être même deux autres — mais certainement une. Notre travail, c'est simplement d'établir l'état de la situation puis d'en faire part au président et de le laisser prendre une décision. Il lui incombe de prendre une décision positive ou négative selon les précédents.

Ensuite, toujours dans le cadre du même rappel au Règlement, au sujet du délai, que M. Laframboise semblait trouver court, nous sommes obligés, d'après ce que j'ai compris après avoir lu O'Brien hier soir, de signaler la situation le plus rapidement possible. C'est pourquoi j'en ai parlé dès que j'ai pu.

M. Kennedy ne fait pas partie des membres à part entière du comité. Même quand il était membre du comité, sa présence n'était pas constante. C'est donc difficile, évidemment... Je suis certain qu'il se présentera s'il doit passer à la télé ou réagir à cette accusation d'atteinte au privilège, mais nous n'avons pas à prendre cette décision. C'est le rôle du président de la Chambre des communes. Le

président du comité doit simplement signaler la situation à la Chambre.

**Le président:** Merci.

Voilà ce que je vais faire. La motion a été déposée. Je vais écouter M. Laframboise. Je crois qu'il serait juste que nous fassions traduire la motion pour que tout le monde puisse la lire et la comprendre.

Je vais aussi tenir compte du conseil de M. Volpe et reporter la question à notre première rencontre à la suite du congé. Ce sera le premier point à l'ordre du jour, donc je vais informer les témoins du fait qu'il nous faudra un peu de temps. Nous les inviterons probablement une demi-heure plus tard, tenez-en compte.

Si vous décidez de rendre publique une partie ou une autre de la discussion, je vous demanderais d'accepter et de respecter les règles selon lesquelles on ne doit pas mentionner le nom des personnes qui ont dit quelque chose, à un certain moment et à un certain endroit. Est-ce que ça vous convient?

Monsieur Pacetti.

**M. Massimo Pacetti (Saint-Léonard—Saint-Michel, Lib.):** Merci.

Je m'excuse. Je ne suis pas un membre en titre de ce comité. Je fais habituellement partie du comité des finances. Toutes les motions dont nous discutons sont habituellement de nature publique, donc je pense que c'est simplement... D'après ce que je comprends, la plupart des motions des comités font habituellement l'objet de débats publics. C'était peut-être seulement un réflexe de la part de M. Kennedy.

Je ne suis pas ici pour me porter à sa défense, mais j'aimerais poser quelques questions.

Monsieur Jean, en ce qui concerne l'identité des personnes qui ont voté, il n'est pas mentionné à quelque endroit que ce soit dans les documents de M. Kennedy qui sont les personnes qui ont voté. Tout ce qui est écrit, c'est: « comme mon collègue Sukh Dhaliwal et moi-même l'avons proposé ». C'est tout ce qui est écrit. Une fois que les motions sont affichées sur le site, est-ce que le nom des personnes qui les ont proposées n'est pas, à tout le moins, mentionné?

**Le président:** Non.

Le document que vous possédez précise simplement si le comité a adopté la motion, et non...

**M. Massimo Pacetti:** Non, mais par la suite. Est-ce que vous n'affichez pas le libellé exact de la motion? Elle n'est pas du tout affichée sur le site?

**Le président:** Non.

**M. Massimo Pacetti:** La motion est affichée...

**Le président:** Le texte est affiché, mais elle n'est pas attribuée à une personne.

**M. Massimo Pacetti:** Le nom de la personne qui l'a proposée n'est pas affiché. D'accord.

J'ai une autre question.

**Le président:** D'accord.

**M. Massimo Pacetti:** Je serai bref.

Dans la lettre que M. Kennedy a envoyée aux maires, il écrit: « Le Comité fixera sous peu les date et lieu de ses audiences et nous vous relaierons l'information ». Je ne trouve pas que cela veut dire grand-chose. Je ne vois pas en quoi ça peut être un problème.

Je crois toutefois qu'il y a peut-être un problème d'atteinte au privilège de la part des libéraux parce que je ne suis pas certain que M. Jean aurait dû recevoir ces courriels. Je crois qu'il y a là un autre problème.

Ça ne me regarde pas, mais je ne sais pas comment M. Jean a pu réussir à obtenir un courriel envoyé aux membres du Parti libéral, aux députés et aux adjoints.

• (1055)

**Le président:** Merci de votre commentaire.

Nous allons maintenant poursuivre.

J'aurais maintenant besoin de votre approbation concernant quelques éléments.

Le premier concerne un budget, qui est distribué. Il y est question du coût des invités.

La motion est proposée par M. Laframboise. Tous ceux qui sont pour?

(La motion est adoptée.)

**Le président:** D'accord.

Je demanderais aux membres du comité de fournir, si possible, d'ici peu, le nom d'autres témoins, plus particulièrement au sujet de la sécurité, pour nos réunions à venir à ce sujet.

Cela dit, je vous souhaite un bon congé dans vos circonscriptions.

Bonne journée.

---







**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>