



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 010 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 15 juin 2006

—
Président

M. Merv Tweed

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

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

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

Le jeudi 15 juin 2006

• (1105)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour, mesdames et messieurs. Soyez les bienvenus à cette séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Aujourd'hui, nous étudions les solutions de sécurité dans les différents modes de transport. Nous accueillons aujourd'hui des témoins — un terme que je n'aime pas, je préfère penser à vous comme des fournisseurs d'information — qui représentent le ministère des Transports.

Je présume que vous avez une déclaration préliminaire à faire. Je vous prierai de bien vouloir vous présenter, ainsi que vos collaborateurs, avant de commencer votre exposé.

Vous avez la parole.

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

Je m'appelle Marc Grégoire, et je suis sous-ministre adjoint de la Sécurité et Sûreté à Transports Canada.

Je suis accompagné aujourd'hui de mes trois directeurs généraux : Merlin Preuss, de l'aviation civile; Luc Bourdon, de la Sécurité ferroviaire, et Bill Nash, directeur général par intérim de la sécurité maritime. Au cas où vous voudriez aborder les questions relatives au transport des matières dangereuses, le directeur général du transport des matières dangereuses, John Read, est aussi présent.

Je suis ici aujourd'hui pour donner suite à votre discussion d'il y a quelques semaines avec le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, l'honorable Lawrence Cannon. Le mandat de notre ministre est vaste, mais il est construit sur une idée commune, soit un engagement envers la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la durabilité de notre réseau de transport.

Comme nous le savons tous, l'environnement mondial change et évolue constamment et, même si nous ne pouvons assurer la sécurité absolue, nous pouvons gérer les risques pour les maintenir à des niveaux acceptables — pour améliorer notre réseau de transport de façon continue — élément essentiel pour protéger la santé et assurer le bien-être des citoyens canadiens.

[Français]

Le Canada a toujours possédé un des réseaux de transport les plus sûrs et les plus sécuritaires au monde, mais la croissance phénoménale des nouveaux marchés exerce d'énormes pressions sur ce réseau. Les principaux ports commencent à être congestionnés et on se préoccupe de savoir si les réseaux de transport ferroviaire et maritime sont capables de satisfaire à la demande, sans compter les futures augmentations.

Le réseau de transport devient plus intégré et multimodal et on s'attend davantage à ce que le fret et les passagers puissent transiter librement d'un mode de transport à l'autre et traverser les frontières en toute liberté. Les passagers qui circulent entre un aéroport et un port où sont accostés des navires de croisière de l'industrie maritime de la Colombie-Britannique constituent un bon exemple de cette tendance intermodale.

[Traduction]

Au cours des dernières années, les statistiques sur les accidents indiquent une tendance à la baisse générale dans tous les modes de transport, mais les courbes de taux sont pratiquement horizontales. Vous serez peut-être surpris d'entendre que même les statistiques sur les accidents ferroviaires ont diminué en 2006.

Comme on prévoit une augmentation du trafic, le nombre absolu d'accidents pourrait augmenter à moins que le ministère ne trouve d'autres moyens d'améliorer la sécurité pour faire diminuer le taux d'accidents. Autrement dit, si nous ne trouvons pas des façons de réduire le taux d'accidents, le nombre absolu d'accidents pourrait augmenter avec l'augmentation du trafic.

[Français]

Nous nous sommes penchés sur cette question au cours des dernières années et nous avons déterminé qu'une des solutions pour aller de l'avant était les systèmes de gestion de sécurité. Nous devons nous appuyer sur le cadre réglementaire en place et concentrer nos efforts sur des pratiques de gestion des risques. Les systèmes de gestion de la sécurité, ou SGS, font partie de la solution.

Les SGS s'inscrivent tout à fait dans un partenariat entre l'exploitant et le responsable de la réglementation, et ce partenariat est essentiel pour renforcer nos programmes au cours des prochaines années. Les SGS reposent sur une démarche systématique de gestion des risques au sein d'une organisation et prévoient l'intégration de la sécurité dans toutes les activités quotidiennes d'une entreprise de transport. Dans ce contexte, les fournisseurs de services, d'installations et de matériel de transport ont une plus grande part de responsabilités à assumer au titre de la sécurité. Cela signifie que nous devons tous modifier notre façon d'exercer nos activités. La sécurité doit dépasser le stade opérationnel pour s'inscrire dans une démarche globale et faire partie de tous les systèmes opérationnels et de gestion de l'entreprise.

• (1110)

[Traduction]

Les entreprises seront responsables de leurs activités quotidiennes. La démarche consiste à intégrer les processus qui sont déjà en place dans la plupart des organisations plutôt que d'en créer de nouveaux.

Une bonne gestion des risques repose, nous le savons tous, sur des renseignements fiables. Aux fins d'une entreprise, tout comme entre une entreprise et les partenaires en matière de sécurité, il faut que l'information circule sans entrave. Il faut que le système d'établissement de rapports favorise et intègre des rapports proactifs sur les dangers et des rapports réactifs sur les incidents et les accidents.

Les SGS ne remplacent pas le cadre réglementaire actuel. Au contraire, ils ajoutent un niveau à l'intervention de Transports Canada au niveau des systèmes, les conséquences de l'échec d'un système étant plus graves.

Ce changement de culture doit être amorcé au sommet de l'organisation, c'est-à-dire là où s'exerce le pouvoir, le leadership et la responsabilité ultime.

En matière de sécurité aérienne, selon la nouvelle politique, la personne qui est habilitée à imposer une nouvelle politique, à en diriger la mise en oeuvre, à la financer et à la soutenir devient responsable du rendement de l'organisme de l'aviation civile au chapitre de la sécurité. Le gestionnaire supérieur responsable est probablement le propriétaire ou le président directeur général de l'entreprise. À toutes fins utiles, il s'agit de la personne qui, en fin de compte, a la responsabilité de la rentabilité de l'entreprise. Du point de vue de Transports Canada, ça donne un visage au certificat.

[Français]

Les organisations qui oeuvrent dans le secteur de l'aviation au Canada et qui ont implanté un système de gestion de la sécurité ont constaté non seulement une amélioration de la sécurité dans leur entreprise, mais également des avantages commerciaux ou économiques, dans la mesure où les risques sont recensés avant qu'ils n'aboutissent à un incident. Les problèmes mineurs sont réglés avant qu'ils ne prennent des proportions inquiétantes. Qui dit réduction des risques, dit réduction des coûts d'assurance et augmentation de la confiance, non seulement dans le secteur public, mais également au sein de l'industrie.

[Traduction]

Il y a un lien entre le rendement au chapitre de la sécurité et le rendement économique et ce lien peut conduire à l'installation d'un nouveau climat de sécurité et de sûreté aérienne dans le monde. Les accidents sont coûteux, très coûteux, sans parler des coûts indirects en terme de baisse du chiffre d'affaires et de perte de temps occasionnée par les blessures. Une sécurité rehaussée ferait en sorte que les affaires iront mieux.

Au chapitre de la sécurité maritime, l'adoption d'un système de gestion de la sécurité par tous les modes constitue pour Transports Canada une priorité et je souhaite vous donner un bref aperçu des progrès réalisés dans le secteur du transport maritime et ferroviaire.

Commençons par la sécurité maritime.

[Français]

Le commerce maritime international canadien s'est vu prescrire les systèmes de gestion de la sécurité par l'entremise du Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires, en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada de 1998. Ce règlement a été élaboré pour s'assurer que le Canada respecte ses obligations internationales. En 2002, la portée de ces dispositions a été élargie à la plupart des navires naviguant en eau internationale et ayant une jauge brute supérieure à 500 tonneaux.

Au Canada, en moyenne, 60 navires et plus de 20 compagnies maritimes engagés dans le commerce international ont obtenu la pleine certification statutaire de leur système de gestion de la sécurité. Bien que Transports Canada n'ait pas encore imposé de

système de gestion de la sécurité au transport maritime intérieur, nous en avons encouragé l'adoption volontaire.

• (1115)

[Traduction]

À ce jour, près de 15 compagnies de navigation et 155 navires circulant en eau canadienne ont volontairement adopté ces systèmes de gestion de la sécurité et obtenu leur homologation.

La Direction générale de la sécurité maritime continue d'appuyer l'adoption du Code international de gestion de la sécurité et examine tous les moyens possibles de l'appliquer à l'industrie maritime canadienne. Le Code fournit une norme internationale pour la gestion et l'exportation des navires en toute sécurité ainsi que pour la prévention de la pollution. Se faisant, il requiert un engagement à l'égard de la culture et de la sécurité à tous les niveaux de l'organisation ou de la compagnie, qu'il s'agisse des cadres supérieurs, des capitaines ou de l'équipage.

[Français]

Dans le même ordre d'idées, le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire est entré en vigueur le 31 mars 2001. Ce règlement exige que toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale se dotent de systèmes de gestion de la sécurité.

Les systèmes de gestion de la sécurité prévoient un cadre formel pour l'intégration de la sécurité ferroviaire dans l'exploitation courante des chemins de fer. Ils permettent également à Transports Canada de surveiller le rendement en matière de sécurité et de conformité à la réglementation en effectuant la vérification et l'analyse des indicateurs de rendement et autres données de sécurité.

Par ailleurs, Transports Canada dispose d'un programme régulier d'inspection et d'un mécanisme qui lui permet d'effectuer la vérification de l'infrastructure ferroviaire, de l'équipement et des méthodes d'exploitation, afin de déterminer le niveau de conformité atteint en fonction des normes et règlements à l'appui de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

[Traduction]

Transports Canada mène des enquêtes sur toute préoccupation ferroviaire soulevée par les interventions ou le public voyageur afin de déterminer si la plainte constitue une menace à la sécurité ferroviaire ou un défaut de conformité à la loi ou à un règlement connexe.

[Français]

À la suite de l'augmentation du nombre des déraillements en voie principale qu'a connus la compagnie de chemin de fer Canadien National en 2005, le ministère a immédiatement pris les mesures qui s'imposaient pour freiner cette tendance à la hausse, d'où un certain nombre de mesures prises par la compagnie de chemin de fer, notamment l'inspection accrue des voies, ce qui a permis de réduire de manière significative le nombre de déraillements qu'on a observés au cours des derniers mois.

[Traduction]

En conclusion, Transports Canada travaille étroitement avec le Bureau de la sécurité des transports, les intervenants et les représentants des travailleurs à améliorer constamment la sécurité du réseau canadien des transports.

[Français]

Transports Canada est d'abord et avant tout un organisme axé sur la sécurité. Pour sa part, le Canada continue d'être reconnu mondialement comme chef de file de la sécurité des transports, et nous voulons conserver cette réputation.

[Traduction]

Concrètement, cela signifie que le Canada dispose d'un système de transport sécuritaire au sein duquel tout le monde travaille à l'atteinte d'un objectif commun. Il se munit d'une réglementation qui impose des règles axées sur les résultats en matière de sécurité conçues, le cas échéant, pour donner à l'industrie des transports toute la latitude dont elle a besoin pour innover dans le respect des objectifs de sécurité.

[Français]

C'est avec plaisir que nous répondrons à vos questions, s'il y en a.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Grégoire.

J'indique aux membres du comité que M. Julian a dû s'absenter pendant un instant mais, dès son retour, je mettrai son nom sur la liste des intervenants. Je vous le signale afin que vous compreniez bien ce que je fais.

Monsieur McGuinty, vous avez la parole.

[Français]

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Bonjour, monsieur Grégoire.

[Traduction]

Bonjour, monsieur Bourdon, monsieur Preuss, monsieur Nash.

J'aimerais passer en revue votre exposé et vous poser quelques questions. Pour commencer, attardons-nous un peu à la sécurité aérienne.

Vous avez dit que les systèmes de gestion de la sécurité n'élimineraient pas le cadre réglementaire actuel. Vous avez fait mention des coûts considérables qu'entraînent les accidents, que ce soit les coûts indirects liés à la baisse du chiffre d'affaires ou les pertes de temps occasionnées par les blessures.

Qu'en est-il de l'incidence sur l'image d'une entreprise? J'ai travaillé pour des sociétés de pétrole et de gaz, et en observant une entreprise canadienne, Talisman Energy, qui avait des opérations au Soudan à l'époque où le régime était alors... Dans le milieu des affaires, on emploie parfois l'expression « rabais Talisman » ou « rabais du Soudan » pour décrire l'incidence considérable qu'a eu sur l'image de Talisman sa collaboration avec le régime du Soudan, un peu comme cela a été le cas pour Texaco. Je suis certain qu'Air France fait face à des défis semblables depuis l'accident de Toronto.

Quand un accident grave se produit, quelles sont les conséquences pour la société? Y a-t-il une baisse de la clientèle et une baisse des revenus?

• (1120)

M. Marc Grégoire: Mes collègues de la section économique du ministère seraient mieux en mesure de quantifier ces conséquences, mais il est certain qu'elles peuvent être dévastatrices.

Quand un gros avion d'une grande ligne aérienne s'écrase, ou même quand un tout petit avion d'une petite ligne aérienne s'écrase, l'incidence sur l'entreprise est énorme, surtout si l'entreprise est reconnue coupable d'avoir violé les règles.

Cela dépend bien sûr des circonstances. On ne peut éliminer totalement les accidents. Dans le passé, il y a eu des écrasements d'avion qui ont coûté des vies humaines, mais les sociétés aériennes en cause ont pu prouver, avec notre appui, qu'elles avaient suivi toutes les règles et qu'il s'agissait d'un accident qu'on n'aurait pu prévenir. Dans d'autres cas, toutefois, des entreprises ont fermé leurs portes.

Il est certain que les accidents ont une incidence sur l'image de l'entreprise, mais aussi sur le dossier en matière d'assurance. Toute entreprise qui a un accident ou plusieurs accidents voit habituellement ses primes d'assurance augmenter, un peu comme ce serait le cas pour vous si vous aviez un accident de voiture. Après plus d'un accident, l'augmentation des primes d'assurance peut entraîner la fermeture de l'entreprise bien plus rapidement que nous ne pourrions le faire si cette entreprise avait suivi les règles.

M. David McGuinty: Est-ce que je pourrais poser une question connexe sur la sécurité aérienne?

Vous avez dit que c'est la personne chargée d'assurer la rentabilité de l'entreprise qui doit s'occuper du certificat. Cela doit donc favoriser une mise en oeuvre plus vigoureuse du système de gestion de la sécurité dans le transport aérien. Est-ce que ce système est obligatoire pour les compagnies de crédit bail?

Vous n'ignorez sans doute pas qu'un grand nombre d'aéronefs sont accordés par crédit bail aux transporteurs aériens. Je crois que ce sont les Irlandais qui détiennent encore la plus grande part de ce marché. Est-ce que les systèmes de gestion de la sécurité imposent certaines obligations à ces prêteurs?

M. Marc Grégoire: Non, cela concerne strictement le chef de direction, le principal actionnaire, ou encore le propriétaire de l'entreprise. Si ce dernier emprunte des aéronefs par crédit-bail, c'est lui qui est tenu de se conformer à nos normes d'entretien. S'il a des difficultés, c'est lui qui devrait en assumer la responsabilité et en rendre compte.

M. David McGuinty: Est-ce qu'on doit d'abord se conformer aux SGS avant de recevoir un soutien financier ou de louer des appareils?

M. Marc Grégoire: Non, le système de gestion de la sécurité vient s'ajouter après coup. Il s'agit d'un règlement-cadre qui englobe tous les autres règlements en vigueur. Il ne remplace rien mais vient plutôt s'ajouter au reste.

M. David McGuinty: Si une ligne aérienne canadienne a recours au crédit-bail, alors elle doit garantir la conformité de ses appareils de location aux normes canadiennes et aux règlements de Transports Canada, qui comprennent un système de gestion de la sécurité. Est-ce bien cela?

M. Marc Grégoire: Oui... Eh bien, c'est le cas pour certaines compagnies; un système de gestion de la sécurité n'a pas encore été imposé à tous les transporteurs aériens.

M. David McGuinty: Je vous remercie.

À la page 4 de votre allocution, vous affirmez qu'en moyenne, 60 navires et plus de 20 transporteurs maritimes navigant en eau internationale ont obtenu leur homologation pour leur système de gestion de la sécurité. Or, la mise en oeuvre de ce système n'est pas obligatoire au Canada, mais vous en préconisez cependant l'adoption volontaire.

Pourquoi est-ce que la mise en oeuvre des SGS ne serait-elle pas obligatoire au Canada?

M. Marc Grégoire: Parce que nous ne sommes pas encore rendus jusque là. Il se peut que nous y arrivions. Nous sommes d'ailleurs en train de discuter avec l'industrie en ce moment. Ces systèmes s'appliquent déjà aux grands navires parce que ces derniers sont obligés de se conformer à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, de l'Organisation maritime internationale. Leur nombre oscille entre 60 et 65 navires. Nous encourageons aussi les gens à adhérer aux SGS, comme nous l'avons d'ailleurs fait dans le transport aérien. Nous réglerons ensuite, lorsque nous jugerons que l'industrie est prête.

• (1125)

M. David McGuinty: Quinze compagnies canadiennes et 155 navires canadiens naviguant en eau canadienne ont adhéré volontairement aux SGS. Combien ne l'ont pas fait?

M. Marc Grégoire: Je pense qu'ici il faut procéder par soustraction. Il se peut que ce soit la moitié des navires. Il s'agit en tout cas des navires plus petit, car les grands ont déjà adhéré au système. Il y a quelque 200 navires de fort tonnage, dont les 66 — ou les 60 — qui ont souscrit à la Convention SOLAS. Il y a des dizaines de milliers de ce petits navires qui n'ont toutefois pas adhéré, surtout si l'on inclut parmi eux les flottes de pêche et les flottilles commerciales. Il y en a beaucoup.

Nous étudions maintenant ce que d'autres pays sont en train de faire dans le secteur du transport maritime afin de voir comment nous pourrions adapter les SGS aux petits exploitants. En effet, on ne peut vraiment pas imposer le même cadre réglementaire complexe à une petite entreprise maritime ou à un exploitant d'un seul navire ou d'un seul bateau.

M. David McGuinty: J'ignore si mes collègues veulent intervenir ici, mais j'aimerais poser une dernière question. Sauf au début de votre texte, où vous mentionnez brièvement un système de transport durable, vous ne parlez pas vraiment... Je me demande d'ailleurs ce qu'on entend par la durabilité; si cela se rapporte à l'économie ou à l'environnement.

M. Marc Grégoire: En guise de réponse, j'aime bien rappeler qu'à Transports Canada, notre politique repose sur trois piliers : l'économie, la sûreté et la sécurité et l'environnement. Lorsque ces trois piliers sont équilibrés, on peut alors parler d'un transport durable. Si vous tenez à une sécurité renforcée ou à une sécurité parfaite, il faudra alors que vous arrêtez tout, car c'est à ce prix qu'on obtient la sécurité absolue. Le jour où la sécurité a été à son comble, c'était le 12 septembre 2001. Aucun appareil ne bougeait. Il n'y a pas eu le moindre accident ou incident, mais ça n'a pas été très bon pour l'économie, même si c'était excellent pour l'environnement. Il faut donc que les trois piliers soient en équilibre pour que le transport soit vraiment durable.

Pour répondre à votre question, la durabilité couvre les deux réalités, soit l'économie et l'environnement.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Je veux bien que vous essayiez d'atteindre l'équilibre, mais je crois que vous avez tout mis sur un système de gestion qui me donne l'impression que, finalement, c'est l'industrie qui s'autodiscipline en matière de sécurité. Vous en donnez des exemples, et je vais essayer de les prendre secteur par secteur.

Un système de gestion de la sécurité ferroviaire existe depuis 2001, mais le nombre d'accidents a augmenté en 2005 et le ministère

a immédiatement pris des mesures. Pourtant, vous avez un programme régulier d'inspection.

Comment se fait-il qu'il y ait eu plus d'accidents ferroviaires en 2004 et en 2005 si vous aviez un système d'inspection et si, depuis 2001, l'industrie devait s'autodiscipliner? À mon avis, c'est parce que le système d'inspection n'a pas fonctionné. Comment cela aurait-il pu arriver autrement?

M. Marc Grégoire: Un système de gestion de la sécurité exige un changement de culture profond qui ne s'effectue pas du jour au lendemain. Il faudra beaucoup de temps avant que les compagnies et les opérateurs, tant du transport ferroviaire et aérien que maritime, aient complètement embrassé la philosophie des systèmes de gestion de la sécurité. Nous estimons qu'il faudra compter de huit à dix ans. On fait actuellement les premiers pas vers ce changement de culture.

Nous avons un très bon bilan. Il y a eu diminution du nombre d'accidents dans presque tous les modes de transport, sauf en 2004 et 2005 sur le plan ferroviaire. Nous l'admettons et nous sommes en train de redresser la situation, mais nous n'arrivons pas à faire baisser les taux de façon significative. Il n'y a que de tout petits changements. Nous essayons de voir ce que nous pourrions faire pour amener un changement significatif et abaisser ces taux d'accidents. Après maintes discussions avec de nombreux experts internationaux en gestion du risque au cours des 10 dernières années, nous sommes arrivés à nous poser la question suivante: notre système de transport au Canada serait-il plus sécuritaire si un inspecteur de Transports Canada se trouvait à bord de chaque avion, de chaque navire, de chaque train? Serait-il plus sécuritaire qu'il ne l'est aujourd'hui? Arriverait-on à baisser le taux d'accidents?

Je vais faire une analogie avec le transport routier. Si un policier se trouvait dans chaque voiture, serait-ce plus sécuritaire? Tous les experts pensent que non. Pour que le transport sur route soit plus sécuritaire, il faudrait que l'opérateur lui-même intègre la philosophie voulant que la sécurité prime sur toute autre chose .

• (1130)

M. Mario Laframboise: Vous dites, monsieur Grégoire, qu'il va falloir entre huit et dix ans pour que ce système soit intégré à l'industrie. En attendant, qu'avez-vous prévu? Il aurait fallu affecter plus d'inspecteurs à la vérification de l'état des rails plutôt que de vous dire que l'industrie prendrait de huit à dix ans pour s'autodiscipliner. Or, ce n'est pas ce que vous avez fait, et le problème s'est accru.

Par ailleurs, le pont de Québec est en train de rouiller, et personne n'arrive à s'accorder sur les mesures à prendre. Le problème persiste donc. C'est vraiment de toute beauté! On parle ici du pont de Québec, qui n'est pourtant pas caché dans le fond des bois. Personne ne s'entend pour dire qui se chargera de la peinture. Si je me fie à ce que vous me dites aujourd'hui, je pense qu'on peut s'attendre à ce qu'il s'effondre et qu'on dise par la suite : « C'est dommage, il y avait un problème au pont de Québec. »

Vous devez comprendre que nous représentons la population. Les gens ont de la difficulté à vous suivre, du fait qu'aucune décision n'est prise. En outre, vous choisissez de laisser l'industrie s'autodiscipliner. Cela me ramène à l'industrie maritime, où le problème est encore plus évident. Ces gens procèdent sur une base facultative. Vous permettez même que l'obtention du certificat se fasse de cette façon.

Comme vous le savez, un navire a percuté un pont au Québec il y a deux jours. On nous dit qu'il y avait peut-être un problème de gouvernail d'ordre mécanique. La population peut-elle être satisfaite de la façon dont Transports Canada assure le suivi des navires qui circulent sur le fleuve? Dans le secteur maritime, la loi a été mise en vigueur en 1998. Puisque vous nous avez parlé d'un délai de dix ans, on peut s'attendre à ce que d'ici 2008, ces mesures soient appliquées, à moins que vous vous attendiez à ce que les gens de l'industrie soient capables de s'autodiscipliner.

M. Marc Grégoire: Nous n'allons pas pour autant cesser nos activités, monsieur Laframboise. Il ne s'agit pas de nous retirer, comme je l'ai déjà expliqué. Les SGS s'ajoutent aux règlements déjà en vigueur. C'est le cas de l'aviation. Nous pensons pouvoir faire ainsi un pas en avant et réduire le taux d'accidents. Il n'empêche que d'ici à ce que les SGS soient mis en oeuvre, des accidents auront lieu, et Transports Canada prendra des mesures, comme il l'a fait dans le cas du transport ferroviaire. En effet, un nombre important d'inspecteurs a vérifié l'ensemble du CN. Cette entreprise a par la suite pris les mesures qui s'imposaient.

M. Mario Laframboise: Je vous arrête, sinon je vais manquer de temps. Vous m'avez ouvert la porte et je vais en profiter pour aborder la situation de l'aviation civile.

Pour ce qui est de l'inspection de l'aviation civile, vous restreignez le budget de formation de vos inspecteurs, en l'occurrence de vos propres employés. C'est du moins le cas des inspecteurs au Québec. Vous me dites aujourd'hui que vous n'allez pas vous retirer. Je vous suggère pour ma part d'aller parler à vos inspecteurs. D'après eux, ils manquent de formation, et c'est dû au fait que vous avez réduit les budgets. Selon eux également, vous leur dites qu'un système de gestion est en voie d'être appliqué et que les entreprises vont prendre plus d'initiatives.

Manifestement, vous êtes en train d'abolir des budgets dans le domaine de l'aviation civile. En fait, dans tous les secteurs, vous êtes en train de limiter votre propre capacité à faire des suivis. Je suis loin d'être sûr que ce soit à l'avantage de la population.

Les accidents ferroviaires, les accidents de navigation et la situation du transport aérien m'incitent à croire ce que disent les gens travaillant sur le terrain, à savoir que vous limitez les budgets de formation destinés à vos inspecteurs.

Vous pensez que l'industrie peut s'autodiscipliner. Pour ma part, je crois qu'il faut maintenir une surveillance et que le gouvernement doit assumer un rôle d'inspection. Si vous croyez réussir en laissant l'industrie à elle-même, je peux vous dire que jusqu'à maintenant, ce n'est pas le cas. À tout le moins, vous n'êtes pas arrivé à me prouver que les choses iraient en s'améliorant.

M. Marc Grégoire: Je vois que j'ai encore un peu de travail à faire pour vous convaincre, mais nous avons tout le temps voulu. Je ne sais pas d'où vient l'information voulant qu'on ait réduit les budgets de formation. À ma connaissance, les inspecteurs de l'aviation civile sont au contraire ceux qui, dans tout le ministère, bénéficient des plus importants budgets de formation. Malheureusement, je n'ai pas les chiffres sous la main. Il arrive même très fréquemment que leurs collègues des secteurs ferroviaire et maritime les envient.

• (1135)

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): J'aimerais commencer par une anecdote personnelle, monsieur le président. Comme la Chambre ajournera bientôt ses travaux, on peut se le permettre.

À l'hiver 1987, j'étais stagiaire en ingénierie à l'aéroport de Dorval. Je faisais partie du groupe de la navigation maritime et j'ai réalisé une étude sur le climat sonore. Je peux dire que l'engagement des personnes présentes envers la sécurité des transports ne date pas d'hier, puisque M. Grégoire était mon maître de stage à l'époque. Il m'avait emmené deux fois à Sept-Îles en avion. Notre sous-ministre adjoint est également pilote d'avion. Il doit donc savoir de quoi il parle quand il parle de sécurité aérienne.

Il me fait plaisir d'être avec vous aujourd'hui, monsieur Grégoire. Je suis devenu politicien, mais je m'intéresse toujours aux transports et aux infrastructures.

C'est dans mon comté qu'est situé le plus grand chantier naval canadien, le chantier maritime de Lévis. À la page 4 de votre exposé, on lit ce qui suit :

Au Canada, en moyenne, 60 navires et plus de 20 compagnies maritimes engagés dans le commerce international ont obtenu la pleine certification statutaire de leurs systèmes de gestion de la sécurité. Bien que Transports Canada n'ait pas encore imposé de systèmes de gestion de la sécurité au transport maritime intérieur, l'adoption volontaire a été encouragée.

Reste-t-il des exploitants qui n'ont pas encore adhéré au système? Serait-il souhaitable qu'on passe d'un mode volontaire à un mode obligatoire au moyen d'une loi?

M. Marc Grégoire: On n'a pas besoin de loi. Nous sommes en train de récrire entièrement le cadre réglementaire qui permettra la promulgation ou l'entrée en vigueur de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

Nous n'avons pas encore de projet de règlement pour rendre les SMS obligatoires, mais les SMS ou les SGS font partie de nos priorités d'ici 2010 et ce, pour tous les modes de transport. Nous nous penchons actuellement sur la question.

Il n'empêche que la priorité jusqu'en 2007 est de récrire tous les règlements sur la sécurité maritime, car nous sommes encore assujettis à la Loi sur la marine marchande du Canada, qui est très vieille.

En 2001, le Parlement a présenté en Chambre la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, mais on doit récrire un certain nombre de règlements avant qu'elle puisse entrer en vigueur. C'est sur cette tâche que nous concentrons nos efforts

[Traduction]

Bill, est-ce que d'autres discussions sont en cours au sujet de l'utilisation des SGS par d'autres navires?

M. William J. Nash (directeur général intérimaire, Sécurité maritime, ministère des Transports): S'il s'agit de le rendre obligatoire dans les eaux canadiennes, non, il n'y en a pas. Toutefois, ainsi que cela a déjà été mentionné, un grand nombre de navires canadiens de fort tonnage se conforment volontairement aux SGS, dont la presque totalité de la flotte des Grands Lacs. Certains exploitants de remorqueurs de la côte Ouest songent aussi à adopter des systèmes de gestion de la sécurité, ce qui nous permettrait peut-être de diminuer le nombre d'inspections et de collaborer à un projet pilote.

Nous prenons donc divers moyens pour encourager cela.

M. Steven Blaney: Vous n'estimez donc pas qu'il faudrait rendre cela obligatoire pour améliorer la sécurité maritime?

M. Marc Grégoire: Nous sommes encore en train d'étudier la question sous tous ses aspects. Nous tenons les mêmes discussions avec les propriétaires de petits avions qui ne sont pas encore assujettis à ce genre de règlements.

[Français]

M. Steven Blaney: On a beaucoup parlé de transport ferroviaire. Si j'ai bien compris, l'inspection accrue est effectuée par la compagnie ferroviaire. Est-ce que Transports Canada peut faire ses propres inspections du système ferroviaire et a-t-il des inspecteurs pour ce faire?

M. Marc Grégoire: Sans doute mon texte prêtait-il à confusion. Tant la compagnie ferroviaire que Transports Canada peuvent procéder à des inspections. Pour le secteur ferroviaire, nous avons 105 inspecteurs dans tout le pays.

L'été dernier, à la suite des accidents, nous avons averti le CN que nous serions beaucoup plus présents dans son champ d'activité. Nous avons inspecté un grand nombre de voies, de cours d'opérations et de trains. Ensuite, nous avons imposé au CN une série de mesures allant de réductions de vitesse à certains endroits, à des changements dans son mode d'exploitation. Pour sa part, le CN a mis en oeuvre un certain nombre de mesures pour rehausser le niveau de sécurité. Des répercussions positives se sont fait sentir dès le début de l'année.

Luc Bourdon pourra fournir plus de détails.

• (1140)

M. Steven Blaney: Pouvez-vous demander au CN d'investir pour améliorer son infrastructure ferroviaire, ou s'agit-il plutôt de mesures comme des réductions de vitesse?

M. Marc Grégoire: Comme le CN est une compagnie privée, on ne peut l'obliger à investir. Toutefois, après qu'on lui ait mentionné que la voie ferroviaire devait être améliorée à plusieurs endroits, il a accepté de plein gré d'investir une somme d'environ 1,5 milliard de dollars cette année dans l'infrastructure. Un dialogue est instauré entre les deux parties.

Par contre, il faut respecter les règles de sécurité. Si nous jugeons qu'un bout de chemin de fer n'est pas sécuritaire quand le train y file à 60 milles à l'heure, nous pouvons imposer une réduction de vitesse. Le CN doit par la suite, comme le ferait toute autre compagnie, investir des capitaux pour apporter les améliorations voulues.

M. Steven Blaney: Le système de gestion de la sécurité réduira-t-il le nombre d'accidents? Transports Canada se retirera-t-il quand les systèmes de sécurité seront pleinement implantés? Quand l'opérateur aura compris le système de gestion de la sécurité, vous attendez-vous à une certaine forme de désengagement ou d'approche différente de la part de Transports Canada?

M. Marc Grégoire: C'est à peu près cela. Ce n'est pas un désengagement, mais une approche différente. Si un opérateur peut nous convaincre qu'il exploite son entreprises de façon très sécuritaire dans le respect de tous les règlements et de toutes les lois de Transports Canada, nous aurons moins besoin d'être présents de façon ponctuelle.

Nous sommes en train de former nos inspecteurs à l'évaluation et à la vérification de systèmes de gestion de la sécurité. Si un inspecteur est convaincu que le système de gestion de la sécurité fonctionne très bien, que les problèmes sont rapportés par les employés et qu'on traite ces problèmes en priorité en prenant des mesures correctrices, on n'a pas besoin d'être présents aussi ponctuellement. Par contre, si nous constatons que le système de gestion de la sécurité ne fonctionne pas, nous prendrons des mesures rigoureuses, et ce, dans tous les cas.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur Blaney.

Monsieur Bell, la parole est à vous.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Je vous remercie.

J'aimerais d'abord savoir à combien s'élève le budget annuel du ministère des Transports?

M. Marc Grégoire: Je m'excuse, mais je n'ai pas apporté le budget général du ministère des Transports avec moi. J'ai en main mon propre budget, mais pas celui de l'ensemble du ministère...

M. Don Bell: Quel est le budget accordé au Système de gestion de la sécurité?

M. Marc Grégoire: Je ne dispose pas d'un budget précis affecté aux SGS, mais plutôt d'un budget de sûreté et sécurité. Si on parle d'effectifs, à Transports Canada, on compte quelque 5 000 personnes, et 3 400 d'entre elles relèvent de la sûreté et sécurité. Sur ces 3 400 employés, à peu près la moitié se trouvent à Ottawa, les autres étant répartis dans cinq régions du pays et dans nos 65 bureaux.

Je peux vous donner d'autres détails...

M. Don Bell: Revenons à vos 5 000 employés. Ils sont tous à Transports Canada mais où, à part les 3 400 d'entre eux qui se retrouvent dans les services de sûreté et sécurité?

M. Marc Grégoire: Les autres travaillent dans le cadre des programmes d'administration portuaire, s'occupant des ports qui nous restent, ou dans les services d'administration aéroportuaire. Il y en a aussi dans les services ministériels, aux finances, aux ressources humaines, dans les communications, en informatique et en élaboration des politiques, où on s'occupe d'élaborer les grandes orientations économiques de l'organisme. Enfin, il y a aussi un groupe qui est chargé des programmes environnementaux...

M. Don Bell: Dans ce cas, à combien s'élève votre budget de sûreté et sécurité?

M. Marc Grégoire: Pour l'année 2006-2007, notre budget total affecté à la sûreté et sécurité atteint 421 millions de dollars pour l'ensemble du pays. Je peux vous ventiler cela selon les modes de transport si vous y tenez, mais je dois d'abord savoir...

• (1145)

M. Don Bell: Je voulais simplement avoir un ordre de grandeur.

Depuis combien de temps mettez-vous en oeuvre ce programme de SGS? Depuis combien de temps est-ce qu'il fonctionne? N'est-il pas relativement récent?

M. Marc Grégoire: Il est très récent. Nous avons commencé à réfléchir à la nécessité d'agir il y a une dizaine d'années, c'est-à-dire au milieu des années 90, lorsque nous cherchions à améliorer la sécurité. Nous avons commencé à le mettre en oeuvre par voie réglementaire il y a cinq ou six ans: en 2001 dans le transport ferroviaire et récemment dans le secteur aérien. Cela fait des années que nous en discutons avec toutes les parties concernées, mais le premier règlement de ce genre à avoir été appliqué dans le secteur aérien remonte à il y a un peu plus d'un an.

M. Don Bell: Je passe d'un sujet à l'autre parce qu'on a déjà répondu à certaines de mes questions.

Pour revenir à la question de la sécurité maritime, vous avez parlé du nombre de navires. Mon collègue a demandé combien il y avait d'exploitants maritimes canadiens, et vous avez répondu des milliers, lorsqu'on tient compte des flottes de pêche et de tout le reste.

Le Canada compte 60 navires et plus de 20 compagnies qui participent au transport maritime international. À quelle part du marché international est-ce que cela correspond?

M. Marc Grégoire: Il s'agit d'une proportion très, très modeste du transport international. Le Canada est une petite nation maritime.

M. Don Bell: Bien, je vais donc poser la question autrement. Quel pourcentage les 20 compagnies canadiennes et les 60 navires canadiens représentent-ils par rapport à l'ensemble des compagnies canadiennes actives en transport maritime international?

M. Marc Grégoire: Vous voulez sans doute savoir combien de navires appartenant à des Canadiens battent un pavillon canadien?

M. Don Bell: C'est à peu près cela. Vous affirmez que les 60 navires battent pavillon canadien.

M. Marc Grégoire: Oui, ils battent pavillon canadien.

M. Don Bell: Et est-ce qu'ils le font tous?

M. Marc Grégoire: Oh, non, pas tous.

Est-ce que nous avons les chiffres là-dessus?

Nous ne sommes pas en mesure de répondre à cela pour le moment. Nous pouvons toutefois faire des recherches.

M. Don Bell: Nous vous serions reconnaissants de nous fournir ces renseignements, car nous pourrions savoir dans quelle mesure le programme s'est répandu... Surtout par rapport au transport international, car c'est bien dans ce secteur qu'on trouve les grandes compagnies que vous avez mentionnées et qui sont probablement plus faciles à réglementer.

M. Marc Grégoire: Toutefois, même les transporteurs canadiens battant pavillon étranger, par exemple les Bahamas, se conforment aux SGS, car c'est exigé par l'OMI. Plus de 150 pays font en effet partie de l'OMI, et ils sont tous assujettis aux mêmes normes et obligations.

Par conséquent, si une entreprise canadienne compte un navire jaugeant plus de 500 tonnes brutes, ce qui est très considérable, et qu'elle décide de le faire enregistrer aux Bahamas, pays qui tient un très grand registre des navires, elle devra observer les mêmes règles. En ce qui a trait à cette catégorie de navires, notre cadre réglementaire est calqué sur celui de l'OMI.

M. Don Bell: Maintenant, au sujet du transport ferroviaire, vous avez parlé des problèmes que le CN a connus en 2005 et des améliorations qui ont été observées en 2006. Est-ce que ces problèmes se répétaient? Par exemple, ce qui faisait problème, est-ce que c'était la longueur des trains ou la mauvaise condition des rails?

M. Marc Grégoire: Je vais m'en remettre à Luc pour répondre à cela.

M. Luc Bourdon (directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports): Nous avons affecté 53 de nos inspecteurs au CN pendant un mois. Nous avons examiné plus de 3 000 wagons couverts, 230 locomotives, plus de 900 passages à niveau, 156 systèmes d'avertissement et 2 000 milles de voies ferrées. Nous avons formulé 386 observations relatives aux pratiques d'exploitation. Nous avons constaté plusieurs lacunes à divers niveaux, et elles ont été corrigées par le CN.

Ainsi par exemple, nous avons constaté des wagons défectueux dans une proportion de 21 p. 100. Ces défauts n'auraient peut-être pas menés à des déraillements et ils étaient présents à divers niveaux de gravité. Nous avons aussi observé des locomotives défectueuses dans une proportion de 53 p. 100, et dont la gravité des problèmes variait aussi. Au cours de ces inspections, nous n'avons cependant rien trouvé qui aurait pu causer un déraillement, mais nous étions quand même assez préoccupés pour demander au CN de corriger tous les problèmes. On pourrait faire la même remarque au sujet des voies; les problèmes rapportés ont été corrigés. Le CN et nos

inspecteurs ont imposé 36 ordres de limitation de vitesse dans l'ensemble du réseau.

• (1150)

M. Don Bell: Je suppose qu'en Colombie-Britannique — et ici je songe aux Cheakamus et aux autres — la longueur des trains a pu faire problème, ainsi que la méconnaissance de la géographie de la part de certaines équipes.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur Grégoire.

Je voudrais vous parler de sécurité aérienne. Dans votre présentation, vous mentionnez que les accidents sont très coûteux. Nulle part il n'est fait mention de l'aspect humain de la problématique des accidents. Nous représentons la population, et son sentiment face à la sécurité aérienne n'est pas nécessairement lié à la perte d'un avion ou à des dommages matériels, mais plutôt à la perte d'êtres chers qui étaient à bord.

Il est étonnant que cet aspect ne soit pas mentionné dans votre présentation, où on lit la phrase suivante :

Selon la nouvelle politique sur la sécurité aérienne, la personne qui est habilitée à imposer une nouvelle politique, à en diriger la mise en oeuvre, à la financer et à la soutenir, devient responsable du rendement de l'organisme de l'aviation civile au chapitre de la sécurité.

Que l'accent soit mis sur la rentabilité des lignes aériennes, ce n'est pas mal en soi, mais on ne traite pas de la dimension humaine. Le fait qu'on semble peu préoccupé par cette dimension influence-t-il l'étude que vous faites actuellement sur le ratio des agents de bord, qui fait présentement l'objet de discussions au sein de votre organisme et pour lequel nous n'avons pas encore reçu de rapport? Tenez-vous compte de l'aspect humain dans votre évaluation du rendement des entreprises, comme lors de l'accident de Toronto l'année dernière, où il a été reconnu que, grâce aux agents de bord, l'évacuation s'était déroulée de façon sécuritaire et sans dommages corporels aux passagers?

M. Marc Grégoire: C'est une très bonne question et je suis désolé si je vous ai donné l'impression que l'élément humain n'était pas important. Notre travail consiste à sauver des vies et à améliorer la sécurité. C'est la raison pour laquelle on propose les systèmes de gestion de la sécurité.

L'élément humain comporte une autre facette. On a déterminé les éléments clés qui avaient permis d'améliorer la sécurité du transport aérien au cours des 60 ou 70 dernières années. Plusieurs améliorations techniques ont été apportées. Au début des années 1960, on a amélioré la fiabilité des moteurs d'avion en introduisant les avions à réaction. Par la suite, il y a eu des améliorations très poussées sur les plans de l'électronique et de la navigation aérienne. On a fait à peu près tout ce qu'il était possible de faire en termes d'améliorations techniques afin de réduire davantage les taux d'accidents.

Les systèmes de gestion de la sécurité visent principalement l'élément humain. Qu'est-ce que l'humain, qui intervient à différents niveaux de l'exploitation d'une ligne aérienne, peut faire pour améliorer la sécurité? Qu'est-ce qu'on peut faire pour améliorer les communications entre les travailleurs d'une entreprise, qui sont tous des professionnels de la sécurité et de l'aviation? Qu'est-ce qu'on peut faire pour leur permettre de rapporter tout ce qui ne fonctionne pas dans une entreprise, sans risquer d'être punis par celle-ci? Ce sont des personnes, des professionnels qui relèvent les lacunes et qui incitent l'entreprise à les analyser et à poser des gestes concrets pour y remédier.

Toute la philosophie des SGS repose sur l'aspect humain. Je suis très heureux que vous ayez soulevé cette question.

Passons maintenant à votre autre question sur les agents de bord. Transports Canada ne ferait pas de recommandations en vue de réduire la sécurité aérienne. Nous l'avons d'ailleurs démontré en 2001 lorsque, persuadés que celle-ci entraînerait une réduction du niveau de sécurité, nous avons rejeté une proposition concernant les agents de bord.

La proposition dont il est question aujourd'hui n'est pas la même que celle de 2001. Nous sommes persuadés que le niveau de sécurité afférent à la proposition sur un rapport de 1 à 50 est équivalent à celui de la réglementation actuelle, qui prévoit un rapport de 1 à 40.

Je pourrais donner plus de détails, mais je ne veux pas vous enlever du temps pour les questions.

• (1155)

[Traduction]

Le président: Très brièvement.

[Français]

M. Robert Carrier: Nous profiterons d'une autre occasion pour en discuter plus en profondeur.

Le projet de loi C-11, qui a été présenté en première lecture, traite en partie de sécurité ferroviaire. En quoi va-t-il améliorer la sécurité?

Une voix: Le projet de loi C-11? Cela ne touchera certainement pas la sécurité.

M. Robert Carrier: Il s'agit d'un projet de loi qui modifie, entre autres, la Loi sur la sécurité ferroviaire. Il a été déposé par le gouvernement le 4 mai 2006, et nous allons en faire l'étude très prochainement. J'aimerais seulement avoir votre opinion.

Une voix: Vous l'avez.

M. Robert Carrier: Va-t-il apporter des améliorations? Est-ce que c'est juste un titre?

Une voix: Oui, c'est juste un titre, parce qu'au fond, il n'améliorera pas la sécurité.

M. Marc Grégoire: Ce ne sont pas des propositions relatives à la sécurité que vous allez retrouver là-dedans.

M. Robert Carrier: Ce sont donc des modifications techniques, n'est-ce pas?

M. Marc Grégoire: Oui, c'est exact.

M. Robert Carrier: Merci. C'est ce que je voulais savoir.

[Traduction]

Le président: C'est bien.

Monsieur Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je vous remercie, messieurs, de votre présence parmi nous aujourd'hui.

M. Marc Grégoire: Tout le plaisir est pour nous.

M. Ed Fast: Vous n'ignorez sans doute pas que, la semaine dernière ou lors de notre dernière réunion, nous avons entendu le témoignage du Bureau de la sécurité des transports. J'ai alors demandé à ses représentants de nous parler du lien entre leurs fonctions, qui consistent surtout à faire enquête, et les activités d'exécution, qui, bien sûr, ne relèvent pas d'eux.

Ai-je raison de penser que c'est vous qui vous occupez de cela?

M. Marc Grégoire: Oui, vous avez raison.

M. Ed Fast: Très bien. Par conséquent, votre mandat vous permet de porter des accusations lorsque les circonstances le justifient, et de prendre d'autres mesures d'exécution qui s'imposent afin que nos moyens de transport demeurent sécuritaires?

M. Marc Grégoire: Vous avez raison. C'est pourquoi le gouvernement nous a accordé les ressources pour le faire. Nous comptons en effet 1 381 inspecteurs affectés aux divers modes de transport et qui s'occupent justement de cela.

M. Ed Fast: Au cours de la dernière année, combien d'accusations avez-vous portées?

M. Marc Grégoire: Oh, il y en a eu beaucoup. Cela a toutefois beaucoup varié selon les modes de transport.

M. Ed Fast: Eh bien, alors parlons des modes.

Nous avons déjà discuté de trois d'entre eux: le transport ferroviaire, le maritime et l'aérien. Ce qui a été totalement passé sous silence cependant, et ça m'étonne, c'est le transport routier, ce qui se passe sur nos autoroutes et sur nos routes. Or, je ne crois pas me tromper en affirmant que la grande majorité des cas de décès, de blessure, dont les pertes de membres, et des dommages matériels sont le résultat des accidents qui surviennent sur nos autoroutes nationales et provinciales.

M. Marc Grégoire: Oui, et par une très forte majorité; il y a des milliers d'accidents de plus sur nos routes à tous les ans.

M. Ed Fast: Ai-je raison de dire que vous n'avez pas placé ce moyen de transport parmi les trois principaux parce que dans la plupart des cas, ce sont les provinces qui ont compétence en la matière?

M. Marc Grégoire: Oui.

Je compte aussi une direction de la sécurité routière. Elle diffère toutefois beaucoup de celle de l'aviation ou de celle du transport maritime, car ces deux dernières sont exclusivement réglementées par le gouvernement fédéral.

Les responsabilités en matière de sécurité routière sont au contraire partagées entre le fédéral et les provinces et les territoires. Nous légiférons et réglementons ce qui se rapporte aux véhicules — par exemple, les nouveaux véhicules, la construction automobile, les pare-chocs, les ceintures de sécurité et les coussins gonflables. Nous réglementons tout cela.

Nous réglementons également le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers, ce qui signifie que le camionnage est une responsabilité partagée. Ainsi, par exemple, nous réglementons le nombre d'heures de service, sujet qui a d'ailleurs longuement retenu l'attention de votre comité il y a quelques années. C'est partagé. Nous nous occupons donc de mettre en place la réglementation au fédéral puis c'est à l'autre ordre de gouvernement de le mettre en oeuvre dans l'ensemble du Canada.

Nous ne nous occupons pas directement d'exécution. Grâce à un protocole d'entente signé avec les provinces, ce sont elles qui appliquent le Code canadien de sécurité. C'est donc aux inspecteurs de sécurité des provinces qu'il incombe de faire le travail, mais en partie grâce à notre soutien financier et en vertu du protocole d'entente.

• (1200)

M. Ed Fast: Toujours au sujet de l'exécution de la loi, est-ce que vous réagissez habituellement aux recommandations émanant du Bureau de la sécurité des transports, ou est-ce que vous lancez plutôt votre propre enquête parallèle dans un cas d'accident?

Prenons l'exemple d'un accident ferroviaire. Supposons qu'il y a eu un déraillement. Le Bureau de la sécurité des transports fait enquête. Si j'ai bien compris, en raison du mandat limité de cet organisme, il fera bel et bien enquête après l'accident et présentera des recommandations, mais il ne portera pas d'accusations, car il n'a pas le mandat de prendre des mesures d'exécution. En fait, même les faits qu'il aura recueillis ne serviront pas aux mesures d'exécution que pourra lancer votre ministère.

Cela étant, ai-je raison de dire aussi que vous tiendrez vous-même une enquête parallèle à celle du Bureau?

M. Marc Grégoire: Vous avez raison, mais ça ne se fait pas de manière systématique. D'abord, tous les accidents ne font pas l'objet d'une enquête de la part du Bureau de la sécurité des transports, seulement les accidents de grande envergure, et même dans ce cas, on les cote selon leur nature.

Il se peut donc que nous tenions une enquête en même temps que celle du Bureau, ou après, ou bien même que nous soyons les seuls à en tenir une. Tout cela est possible.

M. Ed Fast: Avez-vous accès aux faits recueillis par le Bureau de la sécurité des transports lors d'une enquête?

M. Marc Grégoire: Nous voyons toutes les preuves parce que nous avons un observateur. Le ministre nomme un observateur pour les principales enquêtes du BST. Chaque fois que le BST se rend sur le site d'un accident pour entreprendre une enquête, nous nommons un observateur afin de nous assurer que toutes les déficiences détectées durant l'enquête sont transmises au ministre par nous, afin que nous puissions prendre des mesures immédiatement et apporter les corrections requises en matière de sécurité.

Par exemple, si un enquêteur du BST découvre qu'un appareil fonctionne mal sur un train et que cette déféctuosité peut avoir des effets sur toute la flotte, nous devons le savoir parce que nous devons communiquer avec toutes les personnes concernées par cette déféctuosité. Pour ce qui est de l'aviation, nous pourrions devoir publier une directive à l'intention de toute l'industrie. C'est donc pourquoi nous avons un observateur.

Je ne crois pas que nous puissions nous servir de toute l'enquête à des fins d'application de la loi. Certaines parties ne peuvent pas être utilisées, et c'est pourquoi nous avons besoin d'une enquête distincte.

M. Ed Fast: Merci.

Le président: Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.): Merci monsieur le président.

Nous avons constaté que la vitesse et les conditions sont probablement les facteurs les plus importants. J'en ai parlé il y a quelques jours lors d'une séance du comité. Pour ce qui est de la compagnie Chemin de fer de la côte est du Nouveau-Brunswick, il y a certaines sections de la voie ferrée où la vitesse a été réduite de

façon significative dernièrement. Il s'agit d'un important sujet de préoccupation, non seulement pour les personnes qui voyagent par rail, mais également pour l'économie d'une région. Comment peut-on communiquer ces avis d'exigence en matière de sécurité, du point de vue du changement ou de la réduction de la vitesse sur les chemins de fer?

Cela a été signalé à l'attention du public lors d'une réunion, à Montréal, de Transport 2000, qui a transmis cette information au public. Y a-t-il d'autres façons de transmettre ce message aux collectivités ainsi qu'aux intervenants qui sont intéressés par ces situations?

M. Marc Grégoire: Parlez-vous d'informer la population que nous avons pris des mesures contre une compagnie de chemin de fer en particulier et que nous les avons forcés à réduire la vitesse?

L'hon. Charles Hubbard: Oui.

M. Marc Grégoire: L'entreprise a été informée, mais je ne me souviens pas que nous ayons publié plusieurs communiqués de presse portant sur ces mesures.

Luc.

M. Luc Bourdon: Chemin de fer de la côte est du Nouveau-Brunswick est une compagnie de chemin de fer régit par le gouvernement provincial, et non par le gouvernement fédéral. Ces lignes font l'objet d'application de la loi, mais par le truchement d'un protocole d'entente.

L'hon. Charles Hubbard: Vous m'inquiétez, parce que VIA Rail se sert de ce réseau ferroviaire régulièrement. Si nous ne nous préoccupons pas de la priorité sur cette ligne, je me demande simplement quel type de législation...

M. Luc Bourdon: VIA Rail a l'obligation de s'assurer que les lignes sur lesquelles ses trains circulent sont sécuritaires. Cela fait partie de son mandat. Personne ne VIA Rail ne signera une entente contractuelle si les conditions ne sont pas sécuritaires.

L'hon. Charles Hubbard: Mais n'avez-vous pas déclaré devant ce comité que bien que VIA Rail soit un organisme fédéral, il ne fait pas partie de votre examen? Je croyais qu'un certain M. Landry, à Moncton, travaillait pour votre ministère et participait à cet examen.

Il y a une partie ici portant sur les lignes de chemin de fer régies par le gouvernement fédéral... Peut-être devrions-nous un jour dresser la liste des chemins de fer qui ne sont pas régis par le gouvernement fédéral, parce que ces lignes ne font pas partie de l'examen. Cela me préoccupe.

En deuxième lieu, je veux vous poser une petite question au sujet de BC Ferries. Ces traversiers font-ils partie de votre mandat?

• (1205)

M. Marc Grégoire: Oui.

L'hon. Charles Hubbard: En ce qui concerne certains communiqués de presse portant sur les personnes responsables de la sécurité et sur ce qui se passe avec elles, je ne suis pas certain de la mesure dans laquelle les habitants de la Colombie-Britannique et de la côte seraient à l'aise, en raison des déclarations faites à la presse.

Au sujet des lignes de chemin de fer, vous dites que des intervenants et d'autres personnes pourraient se plaindre, y compris l'agent responsable de la sécurité à BC Ferries. L'objet n'est pas de faire votre procès ici à ce sujet, mais il semble qu'il se plaignait auprès de quelqu'un des règlements liés à la sécurité. Puis, lorsque cet accident est survenu, il a pratiquement disparu. Nous nous demandons simplement quel examen vous avez effectué. Y avait-il eu des plaintes au sujet de la sécurité des traversiers en Colombie-Britannique avant l'accident de l'an dernier, ou s'agit-il d'une nouvelle question qui vient tout juste de survenir dans les médias?

M. Marc Grégoire: Je dirais que nous recevons, de façon régulière et par tous les modes de transmission, des plaintes provenant des employés de ces entreprises. Toutefois, la grande majorité des plaintes proviennent des concurrents qui se plaignent que leurs compétiteurs agissent de telle ou telle façon, ce qui ne semble pas être conforme aux règlements.

Nous réalisons systématiquement des enquêtes au sujet de ces plaintes, par le truchement de nos bureaux régionaux ainsi que grâce à nos centres de Transports Canada partout au pays. Toutes les préoccupations en matière de sécurité sont prises très au sérieux. Je ne peux m'imaginer l'un de nos enquêteurs professionnels rejetant tout simplement une telle plainte.

Je ne veux pas donner trop de détails au sujet de quelque chose qui...

L'hon. Charles Hubbard: Mais revenons au chemin de fer; plus j'y pense, plus je suis inquiet. Nous faisons affaire avec une entreprise de chemin de fer qui fournit des services à trois provinces. Est-ce que cela signifie, alors, que le Québec, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse sont responsables des examens de la sécurité de cette ligne de chemin de fer entre Halifax et Montréal?

M. Luc Bourdon: Quelle est la ligne qui relie Halifax à Montréal?

L'hon. Charles Hubbard: Eh bien, je ne crois pas que je devrais avoir à répondre à cette question.

M. Luc Bourdon: Oui, mais je ne connais aucune autre compagnie que le CN qui relie Montréal à Halifax. Je sais quelle compagnie le fait, mais je ne sais pas de laquelle vous parlez.

L'hon. Charles Hubbard: Est-ce qu'une partie de cette ligne appartient à Chemin de fer de la côte est du Nouveau-Brunswick?

M. Luc Bourdon: Peut-être sont-ils propriétaires d'une partie de la ligne, mais pas dans toute la province.

L'hon. Charles Hubbard: Pouvez-vous me dire quelle partie de cette ligne appartient à la Chemin de fer de la côte est du Nouveau-Brunswick?

M. Luc Bourdon: Je pourrais faire des recherches et vous donner une réponse exacte. Mais si la partie dont nous parlons traverse plusieurs provinces, il s'agit automatiquement d'une ligne de chemin de fer fédérale. Si c'est provincial, c'est parce que la ligne demeure à l'intérieur des limites d'une province.

La ligne qui va de Montréal à Halifax appartient au CN.

L'hon. Charles Hubbard: La ligne qui traverse McGivney leur appartient certainement, mais la ligne qui part de Moncton et se rend au Québec, je crois, appartient à Chemin de fer de la côte est du Nouveau-Brunswick. N'est-ce pas raison?

M. Luc Bourdon: J'en doute.

L'hon. Charles Hubbard: Eh bien, monsieur Bourdon, vous devriez le savoir. Je veux dire, vous êtes le responsable. J'aurais

pourtant cru que vous connaissiez la ligne qui relie Moncton et, par exemple, Matapédia, au Québec.

M. Luc Bourdon: Oui, nous l'appelons le Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe. Il s'agit d'une ligne de chemin de fer provinciale régie par le Québec.

L'hon. Charles Hubbard: Cette ligne traverse la province du Nouveau-Brunswick, de la région de Campbellton jusqu'à Moncton.

M. Luc Bourdon: Je ne crois pas que ce soit le cas.

L'hon. Charles Hubbard: Eh bien je voyage sur cette ligne de chemin de fer presque chaque mois, ce qui fait que j'ai une bonne idée de son trajet.

Mes excuses, monsieur le président, parfois...

Le président: Peut-être pourrions-nous vous donner l'occasion de donner la réponse à M. Hubbard plus tard.

M. Luc Bourdon: Oui.

M. Marc Grégoire: Je crois que nous devrions fournir, par le truchement du greffier, une description complète des lignes de chemin de fer régies par le gouvernement fédéral. Ce n'est pas un problème.

Je crois que nous en révisons 34...

M. Luc Bourdon: En fait, c'est 36 au total à l'heure actuelle.

M. Marc Grégoire: C'est 36. Nous vous fournirons leurs noms ainsi que les endroits qu'elles traversent. Nous vous fournirons une carte.

Le président: Merci.

Monsieur Storseth, allez-y, je vous en prie.

M. Brian Storseth (Westlock—St. Paul, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup d'être venu aujourd'hui.

Lors de la dernière réunion, le Bureau de la sécurité des transports était présent. Lors de plusieurs de nos réunions, le sujet des agents de bord a été mentionné. Laissez-moi vous confirmer ce que je crois avoir entendu ici aujourd'hui.

Y a-t-il des preuves scientifiques selon lesquelles la réduction du personnel de cabine formé aurait des impacts significatifs sur les niveaux de sécurité en matière d'aviation — comme dans le cas de l'incident d'Air France?

● (1210)

M. Marc Grégoire: Eh bien, parlons d'Air France. Lors de l'accident d'Air France à Toronto l'été dernier, il y avait 10 agents de bord, dont sept étaient spécifiquement compétents pour ce type d'appareil, et deux d'entre eux étaient des agents de bord qualifiés mais non spécifiquement pour ce type d'appareil, et l'un d'entre eux était un étudiant.

M. Brian Storseth: Ce qui serait en réalité une augmentation par rapport à notre...

M. Marc Grégoire: Oui.

Les agents de bord jouent un rôle fondamental dans la sécurité à bord d'un avion, particulièrement dans le cas d'un accident, et ils s'acquittent très bien de ce rôle. Selon moi, rien n'indique que le fait d'avoir 10, 20 ou 30 agents de bord contribuera à faciliter l'évacuation de l'avion. Dans le cas qui nous occupe, il s'agissait d'un Airbus A340, et pour évacuer l'avion, la réglementation du pays, de la France, exigeait la présence de six agents de bord. Il y en avait donc davantage.

Aujourd'hui, au Canada, pour un Airbus A340 transportant le même nombre de passagers, il faudrait huit agents de bord, selon la règle d'un agent de bord pour 40 passagers. Si la règle d'un agent de bord pour 50 passagers était mise en application, et si la compagnie aérienne décidait de choisir cette règle, au lieu de choisir l'une ou l'autre, et que la règle s'appliquerait non aux avions ou aux vols en particulier, mais à toute la flotte, si la compagnie aérienne prenait cette décision, il y aurait tout de même huit agents de bord. La règle d'un agent de bord pour 50 passagers que nous proposons n'est pas seulement le nombre de sièges divisé par 50, elle comprend également un certain nombre de variables. Dans le cas des grands avions de ligne comme le Airbus A340, il faut qu'il y ait un agent de bord à chaque sortie d'urgence. Cet avion transportait 297 passagers. Donc si on applique le ratio simple d'un agent de bord pour 50 passagers, nous obtenons six, ce qui est la règle en France et, en passant, dans un très grand nombre de pays. Tous les pays européens, les États-Unis, la plupart des pays d'Asie, de même que si je me souviens bien le Japon, Singapour, la Chine et la Corée respectent tous la règle d'un agent de bord pour 50 passagers aujourd'hui. Il y aurait eu six agents de bord. Selon notre proposition, il y aurait eu huit agents de bord.

Ainsi, selon la décision de l'entreprise, cette règle pouvait en fait, à certaines occasions, demander davantage d'agents de bord qu'à l'heure actuelle pour certaines entreprises. À d'autres occasions, il se peut qu'il y ait une très faible diminution, mais la réduction ne correspond pas du tout à une réduction de la sécurité.

M. Brian Storseth: Très bien. Merci.

J'aimerais que vous disiez quelques mots à propos des systèmes de gestion de la sécurité. Serait-il possible d'avoir de meilleurs résultats en matière de systèmes de gestion de la sécurité dans les différents secteurs des transports?

M. Marc Grégoire: Tout à fait. Nous en sommes convaincus. Nous sommes un chef de file mondial dans ce domaine. Nous discutons de cela dans des tribunes internationales. Dans le cas de l'aviation, par exemple, nous en avons beaucoup parlé à l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Nous sommes convaincus que c'est la direction à suivre, et je vais en revenir à la question de M. Carrier. Pourquoi? Parce qu'on touche au facteur humain. L'objectif, c'est que la sécurité soit au centre des préoccupations d'une entreprise. Ce que nous voulons, c'est que le PDG s'inquiète autant de la sécurité que des bénéfices.

Vous n'êtes pas obligés de nous croire. Mais je vous propose d'inviter Air Transat ou CHC Helicopter Corporation et de leur demander de vous expliquer quelle était l'approche. Qu'est-ce que cela leur a apporté? Combien économisent-ils aujourd'hui grâce à la mise en oeuvre des SGS? Demandez à Air Transat, par exemple. Dans quelle mesure cela a-t-il permis d'améliorer les relations entre les employés et l'employeur, le climat, les communications? Leur témoignage serait probablement plus valable que le nôtre à titre d'organisme de réglementation. Ils ont amélioré leur bilan en matière de sécurité, il y a moins d'incidents.

•(1215)

Le président: Merci, monsieur Storseth.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Merci, monsieur le président. Mon tour arrive plus tôt que je ne le pensais, mais je vous remercie d'avoir modifié la liste des intervenants.

Merci de votre présence. Je n'ai pas entendu votre déclaration liminaire, néanmoins je l'ai lue. Je vais commencer avec une

question que vous soulevez dans votre exposé. Vous dites qu'une bonne gestion des risques dépend de renseignements de qualité. Vous dites que l'information doit circuler sans entrave et que le système d'établissement de rapports doit encourager et permettre aussi bien des rapports proactifs des dangers que des rapports rétroactifs concernant les incidents et les accidents.

Le projet de loi C-6 a été déposé, et ce projet de loi vise à retirer du champ d'application de la Loi sur l'accès à l'information un certain nombre de renseignements qui seraient actuellement accessibles. Il y a également les problèmes concernant le système d'établissement de rapports des données de l'aviation civile et le fait que ce système n'est plus accessible à certaines personnes qui auparavant avaient accès à ces renseignements.

Ma première question est la suivante: Comment consigner cela avec...? Il y a de plus en plus de restrictions à la libre circulation des renseignements, surtout en ce qui concerne les accidents ou quasi accidents. Pourtant, vous avez déclaré qu'il fallait un système proactif d'établissement de rapports des risques, et je suis tout à fait d'accord avec vous. Nous devons avoir des renseignements de qualité, et le public a tout à fait le droit de savoir lorsqu'il y a des problèmes de sécurité.

M. Merlin Preuss (directeur général, Aviation Civile, ministère des Transports): Monsieur Julian, votre question est excellente, et elle revient souvent. Si on veut qu'un système de gestion de la sécurité fonctionne, si on veut découvrir ce qui se passe dans une entreprise en particulier, comme Marc l'a dit et comme vous l'avez souligné, il faut que l'information circule sans entrave.

Nous avons besoin de certaines protections, car très souvent ces renseignements proviennent des associations représentant les pilotes et les agents de bord, et ces personnes souhaitent être protégées contre des représailles. Si elles pensent qu'elles pourraient faire l'objet de représailles à cause de leur déclaration, forcément ces personnes ne signaleront plus rien. Ces renseignements ne seront plus disponibles. Ni le gouvernement, ni l'entreprise, ni même les associations, ne seront en mesure d'obtenir ces renseignements. C'est pour cela que nous demandons la création de protections, afin de garantir une circulation sans entrave de l'information.

Pour ce qui est du droit de savoir du grand public, bien sûr qu'il a le droit de savoir et il pourra à terme avoir accès à cette information, mais seulement après qu'on se soit assuré qu'elle ne porte pas atteinte à la protection des renseignements personnels. En d'autres termes, si je devais établir un rapport, et que pour quelque raison je me rend coupable de quelque chose, et que l'entreprise a l'intention de se charger de tout cela, et le gouvernement sait que l'entreprise a l'intention de se charger de tout cela, alors les renseignements me concernant devraient être mis de côté afin de m'encourager à fournir ces renseignements de façon continue, et cela s'appliquerait également à mes confrères.

Une fois que tout cela aura été fait, et que le nom aura été effacé par exemple, tous ces renseignements deviendront disponibles. Nous serons sur place avec les personnes impliquées. Mais pour ce qui est du public, il sera mis au courant après les faits.

M. Peter Julian: Je vais vous donner un exemple précis. Vous connaissez certainement la série publiée par le *Toronto Star*, le *Hamilton Spectator*, et le *Kitchener-Waterloo Record* concernant la sécurité aérienne. Il y a quelques jours, une interview avec quatre mécaniciens d'Air Canada Jazz a été publiée, et selon ces mécaniciens, il y a régulièrement des violations des règles de sécurité à Air Canada Jazz. Ils ont essayé le mécanisme interne de l'entreprise et n'ont obtenu aucun résultat. Maintenant, ces mécaniciens sont suspendus parce qu'ils ont signalé de façon proactive quelque chose qui était d'intérêt public.

Je reviens donc à la question de l'information. De toute évidence, dans ce cas-ci, le système de l'entreprise n'a pas fonctionné. Comment est-ce que Transports Canada est censé intervenir pour protéger la sécurité publique si nous n'avons pas accès aux renseignements nécessaires pour comprendre ce qui se passe? Je voudrais ajouter que le *Star*, le *Spectator*, et le *Record* ont pris quatre ans grâce à des demandes d'accès à l'information pour pouvoir présenter cette série. Quatre ans pour faire la lumière sur quelque chose que le public aurait dû savoir immédiatement.

• (1220)

M. Merlin Preuss: Dans ce cas précis, nous sommes en train de déterminer ce qui a été dit, à qui, et quand. Nous sommes en trains de déterminer si des questions de sécurité étaient en jeu, et nous serons très heureux de vous communiquer les résultats de notre enquête dès que nous aurons ces renseignements.

Ces mécaniciens disent avoir eu recours au système d'établissement de rapports, néanmoins, pour le moment, nous n'avons aucune indication selon laquelle ils ont fait cela. L'autre problème concernant l'exigence d'établissement de rapports, c'est que la loi ne l'exige pas. Nous discutons des dispositions qu'il faudrait intégrer à la loi, nous parlons d'éléments essentiels du système de gestion de la sécurité, mais tout cela n'existe pas encore. Ce n'est pas exécutoire, donc nous ne sommes pas en mesure de le faire appliquer.

Je ne souhaite pas porter préjudice à l'affaire, car ces personnes ont été suspendues pour l'instant, mais elles continueront d'être rémunérées tout au long de l'enquête concernant Jazz.

M. Peter Julian: Merci.

Combien de temps me reste-t-il? Une minute, très bien. Je vais donc poser mes deux dernières questions.

Les systèmes de gestion de la sécurité existent dans le secteur ferroviaire et pourtant, surtout l'année dernière, nous avons pu constater un nombre record d'accidents, surtout dans ma région. Ces systèmes sont en place, mais ils ne semblent pas fonctionner. Selon vous, à quoi est dû ce taux élevé d'accidents l'année dernière en 2005?

Deuxièmement, comme vous le savez, il y a de nombreuses préoccupations concernant les agents de bord et la diminution des normes de sécurité dans ce domaine. En Australie, les normes de sécurité quant au nombre d'agents de bord requis pour l'évacuation des passagers en cas d'urgence sont meilleures. En Nouvelle-Zélande, le système est similaire à celui utilisé aux États-Unis. Quelle est la différence?

M. Marc Grégoire: Si je puis me permettre, je vais répondre à ces questions auxquelles j'ai déjà répondu lorsque vous vous êtes absenté.

Pour ce qui a trait à votre première question concernant les SGS, la mise en oeuvre des SGS représente un changement de mentalité. Comme je l'ai déjà expliqué, on ne doit pas s'attendre à constater des changements majeurs ou des améliorations significatives en matière

de sécurité du jour au lendemain. Nous essayons de mettre cela en oeuvre, et nous essayons de faire changer les mentalités dans tous les secteurs des transports au Canada. Toutefois, il faudra peut-être attendre plusieurs années avant que les résultats de cette mise en oeuvre ne se concrétisent. Je pourrais revenir là-dessus un peu plus tard.

Pour ce qui est de la proposition concernant les agents de bord, tout d'abord, nous sommes convaincus que cela n'aura aucune incidence sur le niveau de sécurité. Si c'était le cas, nous ne ferions pas cette proposition. Notre métier, c'est la sécurité. Nous sommes là pour maintenir ou améliorer la sécurité, non pas pour la faire diminuer. Peut-être que vous avez entendu et entendez encore aujourd'hui des points de vue différents, mais nous sommes convaincus que dans ce cas-ci nous ne ferons pas baisser la sécurité.

Une proposition visant à changer le ratio des agents de bord avait déjà été faite en 2001, et nous l'avions rejetée à l'époque, car nous avions le sentiment qu'elle n'était pas sécuritaire. La proposition qui est faite aujourd'hui est tout à fait différente. Le ratio de 1 pour 50 qui est proposé est assorti d'une série de mesures d'atténuation, ce qui aura pour résultat de rendre ce nouveau ratio équivalent au ratio de 1 pour 40 qui existe actuellement.

Vous avez mentionné l'Australie. Nous savons que le ratio est différent en Australie. Mais nous savons également que tous les pays européens, la plupart des pays asiatiques et les États-Unis utilisent la règle du 1 pour 50, ce qui veut dire que cette règle s'applique à environ 90 p. 100 de tous les voyageurs dans le monde. Il n'y a aucune indication selon laquelle le manque d'agents de bord ait été à l'origine d'un décès dans un de ces pays.

Le président: Monsieur Jean.

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

J'aimerais remercier nos invités qui ont pris le temps de venir témoigner aujourd'hui.

Je voudrais apporter une correction et m'assurer que ce soit inscrit au procès-verbal. La traduction française est différente de ce qui a été dit en anglais. M. Storseth a posé une question. Je veux simplement faire remarquer que la traduction anglaise disait le contraire de ce que vous essayez de nous dire, à savoir que ce n'était pas sécuritaire. Je voudrais simplement confirmer cela, et je souhaiterais que vous redonniez le ratio des agents de bord à M. Julian.

Monsieur Julian, je vous encourage à lire les documents, ils sont très clairs.

Néanmoins, je sais que le gouvernement précédent a mis en marche toute cette procédure des SGS. En tous les cas, ce gouvernement y a travaillé depuis 13 ans. Cela a été adopté dans de nombreux autres pays, y compris l'Australie, les États-Unis et le Royaume-Uni. Est-ce exact?

• (1225)

M. Marc Grégoire: Vous parlez des SGS?

M. Brian Jean: Oui.

M. Marc Grégoire: Non, cela n'existe pas aux États-Unis.

M. Brian Jean: Ont-ils un système similaire?

M. Marc Grégoire: Il est en cours d'élaboration, et nous sommes en discussion avec eux. En fait, l'un des chefs de file était la Nouvelle-Zélande.

Je voudrais souligner que les systèmes de gestion de la sécurité ont commencé à être mis en place dans le monde après l'accident de Bhopal en Inde. C'est à partir de ce moment qu'on a commencé à se demander comment améliorer la sécurité dans l'industrie. Cette réflexion a débuté dans l'industrie chimique. Pour ce qui est de l'aviation, des chemins de fer et du transport maritime, nous n'avons fait qu'importer les leçons tirées par l'industrie chimique.

M. Brian Jean: Oui, je savais cela et je me suis même penché sur la question. De toute évidence, de nombreuses personnes sont motivées par ce qui se passe ailleurs dans le monde.

J'ai des questions concernant la structure organisationnelle. À quoi ressemble-t-elle? Votre mandat en matière de système de sécurité est tellement vaste. Est-ce qu'il est différent selon le mode de transport? Est-ce que vous avez des structures différentes de SGS selon le mode de transport?

M. Brian Jean: Oui. La mise en oeuvre des SGS est différente selon les modes de transport, et il y a également une différence entre la sûreté et la sécurité. Mais dans notre vision 2010, nous avons pour objectif la mise en oeuvre des SGS dans tous les secteurs.

Par exemple, dans l'aviation, nous allons mettre en oeuvre le SGI cette année, ce qui est en fait un SGS au sein de notre propre organisation. Nous analysons actuellement les différences qui existent entre les SGS des différents modes de transport afin d'apprendre de nos expériences à tous les niveaux. Là où nous penserons qu'il faudrait renforcer les SGS, nous le ferons.

Nous n'avons pas parlé de sécurité aujourd'hui. Du point de vue de la sécurité, nous aimerions présenter le même concept et l'appeler système de gestion de la sécurité plutôt que système de gestion de la sûreté. Ces systèmes de gestion de la sûreté et de la sécurité feraient partie intégrante du fonctionnement d'une compagnie aérienne par exemple.

M. Brian Jean: Vous parlez des sous-catégories de sûreté et de sécurité dans chacun des modes de transport. Y a-t-il d'autres sous-catégories qui ne s'appliquent pas aux modes, ou d'autres types de catégories auxquelles s'appliqueraient des systèmes de SGS différents?

M. Marc Grégoire: Nous avons commencé à travailler avec les grands transporteurs, comme je l'ai dit plus tôt, dans les transports maritimes, aériens et ferroviaires. En fait, les trois premières entreprises à participer au processus ont été CN, VIA Rail et CP. Dans le transport maritime, nous parlons des grands navires, et en aviation, de ce que nous appelons le « règlement 705 », à savoir les entreprises aériennes exploitant des aéronefs de 20 passagers ou plus et qui sont visés par le règlement 705 de l'aviation canadienne. Ces transporteurs sont désormais réglementés, et nous examinons les façons d'appliquer ce concept aux entreprises plus petites, puis, à terme, aux aéroports, aux écoles de vol et aux petits navires. La Nouvelle-Zélande, par exemple, propose un cadre de SGS simple pour les écoles de voile. On parle de petites entreprises couvertes par un système simple.

M. Brian Jean: Excellent.

Je pose mes questions rapidement, car il ne me reste pas beaucoup de temps. Avez-vous mis tout cela au point vous-même, ou par le biais du ministère? Avez-vous étudié ce qui se fait dans les autres pays qui utilisent ou élaborent de tels systèmes, comme les États-Unis? Travaillez-vous avec eux?

M. Marc Grégoire: Comme je l'ai dit au début, nous avons consulté un grand nombre de spécialistes internationaux en matière de gestion des risques. Puis nous avons étudié ce qui se faisait dans

l'industrie chimique. Nous avons embauché un consultant afin de déterminer la façon de mettre tout cela sur pied. Nous avons également étudié ce qui se faisait ailleurs dans le monde. Mais ce qui se fait aujourd'hui dans les différents modes de transport, notre produit fini, c'est le produit élaboré par nos propres professionnels travaillant dans les différents groupes.

M. Brian Jean: Il me reste une dernière petite question. Je m'intéresse de près à la question de la sécurité de l'environnement, car à long terme, cela causera des dommages à l'humanité toute entière, et surtout aux Canadiens. Que fait-on aujourd'hui dans le domaine ferroviaire qui ne se faisait pas l'année dernière? Il y a eu des accidents et des incidents. Le ministère a-t-il pris des mesures autres que des amendes pour garantir l'intégrité environnementale lorsqu'il s'agit de transport important de produits chimiques?

M. Marc Grégoire: Cette question porte sur les transports ferroviaires?

M. Brian Jean: Oui, cela porte principalement sur le transport ferroviaire, car c'est là qu'il y a le plus de problèmes à mon avis.

• (1230)

M. Luc Bourdon: Pourriez-vous répéter votre question?

M. Brian Jean: Je vais essayer. Je me demandais si des changements avaient été apportés depuis l'année dernière concernant le transport ferroviaire de produits chimiques dangereux pouvant nuire à l'intégrité environnementale.

M. Luc Bourdon: Non, pas vraiment. Nous avons pris une mesure mettant l'accent sur les rails et une partie du matériel, mais à part ça, tout ce que nous faisons, c'est être plus présents qu'auparavant.

M. Brian Jean: Je viens moi-même de l'Alberta, et la plupart des plaintes que j'ai pu entendre à ce sujet concernent la vitesse. Cela a été soulevé par un autre député, et je pense que c'est quelque chose qui doit être réglé dès que possible.

M. Luc Bourdon: La vitesse des trains est déterminée par les règles de sécurité ferroviaire. Si un train respecte les critères énoncés dans ces règles, alors il peut aller à une certaine vitesse. Lorsque nous examinons la voies ferrées, nous tenons compte de six catégories différentes. Si la voie ferrée correspond à une voie ferrée de catégorie 1, alors une certaine vitesse s'applique. Si c'est une voie ferrée de catégorie 6, alors ce sera une autre vitesse. Il incombe en fait à la compagnie de chemin de fer de maintenir sa voie ferrée au niveau de la catégorie de vitesse qu'elle souhaite utiliser.

M. Brian Jean: Monsieur le président, serait-il possible de faire déposer ces documents auprès du comité afin que nous puissions examiner ces six catégories?

M. Luc Bourdon: Nous pouvons vous les fournir. Ce n'est pas un problème.

Le président: Je vais permettre aux personnes siégeant à ma gauche de poser chacune encore une question de deux ou trois minutes.

J'ai moi-même une brève question si je puis me permettre, monsieur Grégoire. Vous avez parlé de traquer — non ce n'est pas le bon terme, mais vous souhaitez faire participer les entreprises plus petites, notamment dans le secteurs aériens. Je sais que vous avez souligné l'importance de l'aspect économique et de l'aspect sécuritaire dans votre mémoire, mais certaines petites entreprises m'ont dit être très préoccupées du fardeau que cela pourrait représenter non seulement pour les petits aéroports, mais également pour les petites entreprises, les entreprises familiales de service aux compagnies aériennes. Je suppose que cette observation est à la fois un avertissement et une façon de m'assurer que cela soit pris en compte au cours des consultations et des délibérations.

M. Luc Bourdon: Merlin souhaite répondre.

Le président: Très bien.

M. Merlin Preuss: J'ai toujours envie de répondre monsieur le président.

Honnêtement, cela a été et reste le seul problème majeur du point de vue de l'industrie: qu'en est-il du fardeau? Nous avons bientôt fini d'analyser les projets pilotes qui existent depuis bientôt un an maintenant. Jusqu'ici, et je dois reconnaître que tout cela est préliminaire et que je n'ai pas moi-même été totalement informé, nous nous sommes rendus compte que la différence majeure entre la mise en oeuvre à Air Canada et, par exemple, à Nav Canada ou entre l'aéroport Pearson et des aéroports plus petits, c'est les outils. Nous allons devoir fournir aux petites entreprises plus d'outils déjà élaborés plutôt que de les laisser les élaborer eux-mêmes. Mais les résultats sont les mêmes. De plus, la mise en oeuvre sera moins complexe dans la mesure où les petites entreprises sont moins complexes. Nous sommes certains que tout va bien se passer.

Le président: Merci.

Monsieur McGuinty, vous avez la parole.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

J'ai trois brèves questions.

Monsieur Grégoire, si nous avons parmi nous aujourd'hui l'Association du transport aérien du Canada et l'Association des agents de bord, et que nous discutons du passage à la règle de 1 pour 50, y aurait-il consensus dans cette pièce?

M. Marc Grégoire: Aujourd'hui, vous voulez dire?

M. David McGuinty: Oui, maintenant. Y aurait-il consensus?

M. Marc Grégoire: Je ne le pense pas, non.

M. David McGuinty: Très bien. À titre de ministère, il vous incombe de mener des consultations, d'entendre les différents intervenants, et de trouver un terrain d'entente. Hier, une motion a été adoptée aux termes de laquelle nous pourrions débattre de cette question ici. Est-ce que Transports Canada doit s'assurer qu'il existe un consensus au sein de la Société canadienne avant de décider d'un tel changement en matière de réglementation?

M. Marc Grégoire: Dans la mesure du possible, surtout depuis 10 ou 15 ans, nous avons essayé d'élaborer des réglementations fondées sur le consensus, mais il faut bien mettre un terme au débat un jour ou l'autre. Il arrive toujours un moment où le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités doit conclure le débat, analyser tous les différents aspects et prendre une décision.

M. David McGuinty: Pourriez-vous fournir au comité un mémoire de trois pages qui décrit clairement les différents points de vue des divers intervenants sur cette question?

M. Marc Grégoire: Bien sûr. Oui.

M. David McGuinty: Cela nous aiderait à mieux comprendre la situation.

M. Marc Grégoire: Nous pouvons également vous fournir un mémoire technique. Nous pourrions revenir ici pour une séance d'information technique, si vous préférez, avec des diapositives et les comparaisons entre aéronefs.

M. David McGuinty: Pourrais-je obtenir une autre réponse de votre part?

Pour reprendre les observations de M. Jean, à titre d'ancien avocat spécialiste de l'environnement, je ne sais pas du tout ce que vos systèmes de gestion de la sûreté font afin de réduire les gaz à effet de serre. Je ne sais pas non plus quelles sont vos politiques environnementales. J'ai lu votre stratégie de développement durable. J'étais parmi ceux qui réclamaient la création de ces stratégies au sein du gouvernement il y a plusieurs années. Je n'ai aucune idée de ce que vous faites à ce sujet.

Nous recevons aujourd'hui trois directeurs généraux et un sous-ministre adjoint. On me dit que les questions environnementales sont enchâssées dans le ministère; ces questions doivent certainement se retrouver au niveau de la sûreté et de la sécurité, ce qui serait normal.

Pourriez-vous également nous faire parvenir un précis de trois pages s'il vous plaît, afin de nous décrire les progrès réalisés en matière de normes environnementales? Les organisations que vous réglemenez prennent-elles des mesures afin de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre?

M. Marc Grégoire: Un de mes collègues est responsable des programmes comprenant les questions environnementales, donc cela se fait dans une autre section, à l'exception de certains domaines qui relèvent de notre responsabilité : la pollution par les navires, par exemple, les eaux de ballaste, et un certain nombre d'autres points qui pourraient avoir une incidence sur la sûreté. Toutefois, mon groupe n'est pas chargé des questions purement environnementales. Cela se fait ailleurs. Ces questions ne sont ni enchâssées, ni moins importantes. Elles sont toutes aussi importantes, mais elles relèvent d'une autre section du ministère.

•(1235)

M. David McGuinty: En haut de la page 3, la dernière chose que vous dites à propos des SGS est la suivante :

Ce changement de culture doit être amorcé au sommet de l'organisation, c'est-à-dire là où s'exercent le pouvoir, le leadership et la responsabilité ultime.

Permettez-moi d'exprimer mon désaccord, j'aimerais que vous y réfléchissiez. Je pense que ce changement doit être amorcé au niveau financier, au niveau de la responsabilité du prêteur et au niveau de l'assurance et des risques.

Si vous voulez que les entreprises s'intéressent à la question de la sûreté et de la sécurité, il faut savoir qu'à tous les niveaux, que ce soit des petits pêcheurs ou Air Canada, la langue qu'ils comprennent le mieux, c'est celle de l'argent.

Je ne suis pas certain que vos SGS ont été bien inculqués. Je vous conseille de vous pencher sur de nouveaux changements qui ont été apportés dans le domaine financier, notamment l'importance des poursuites et du concept de responsabilité. Cela a bouleversé et transformé l'économie américaine dans différents secteurs.

M. Marc Grégoire: Je ne discerne pas de question, alors... merci.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci.

J'aimerais d'abord faire un petit commentaire. Nous sommes d'accord pour avoir un briefing. En effet, vous nous dites que le rapport de 1 à 50, avec des mesures de médiation, équivaut au rapport de 1 à 40 qui existe présentement. Il y aurait lieu de s'en reparler.

J'aimerais revenir à ce que je vous disais tout à l'heure concernant les systèmes de gestion de la sécurité dans le transport aérien. Évidemment, l'aviation civile, ce n'est pas seulement Air Canada, laquelle est une petite entreprise nationale. Au Québec, il y a plus de 100 entreprises d'aviation. Il y en a des petites, des moyennes et des grandes.

Je vous disais que les systèmes de gestion de la sécurité que vous voulez implanter dans chacune des entreprises toucheront aussi ces petites entreprises. D'un autre côté, ce seront vos systèmes d'inspection qui vérifieront si elles sont sécuritaires.

Le minimum que vous aviez auparavant est devenu le maximum, par exemple en ce qui a trait aux heures de formation des inspecteurs au Québec. J'aimerais ajouter, en passant, que ce sont ceux qui ont le moins de formation en vol au Canada. Donc, en termes de ce que vous dépensez pour assurer la formation de vos inspecteurs, le minimum est devenu le maximum. C'est comme si vous leur disiez qu'à partir de maintenant, ils vont faire leurs inspections différemment. Vous avez dit vous-même que vous alliez vérifier plus qu'autre chose, mais ce sont de petites entreprises.

La population a besoin d'être rassurée quant au fait que les inspecteurs qui devront intervenir auront la même formation qu'auparavant. Dans les petites entreprises, votre inspecteur prend l'avion pour vérifier si celui-ci est conforme aux normes. C'est ce qu'il fait présentement.

Or, si vous limitez les budgets ou si vous faites en sorte que le minimum de formation pour les inspecteurs devienne le maximum, ce sera comme au Québec. Vérifiez-le, parce que c'est comme cela au Québec présentement. Le minimum que vous exigiez est devenu le maximum en termes d'heures de formation de vos inspecteurs, et tout cela. C'est comme si vous disiez que vous allez donner moins de formation à vos inspecteurs parce que vous faites davantage confiance à l'entreprise privée.

Vous nous avez dit aujourd'hui que l'entreprise privée doit prendre plus de temps, etc. Je pense que vous ne devez pas faire cela. Vous devez maintenir un système d'inspection dans tous les secteurs, de sorte que nous puissions donner à la population l'assurance que le système d'inspection, dans chacun des secteurs, est encore efficace et qu'il y a des personnes pour faire les inspections. Je sais que la formation de vos inspecteurs coûte cher, probablement plus cher dans le domaine aérien que dans le domaine ferroviaire, parce qu'on parle d'heures de vol, mais c'est nécessaire pour rassurer la population.

Plus tôt, vous avez parlé d'humains. Nous travaillons pour le peuple. Je vous le dis, il n'est pas certain que celui-ci se sente rassuré après ce que vous avez fait.

M. Marc Grégoire: Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian, vous pouvez faire une dernière observation.

[Français]

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président. Je voudrais faire un commentaire et poser quelques questions.

D'abord, monsieur Grégoire, vous avez dit qu'il va falloir attendre des années avant de voir les bénéfices des systèmes de gestion de la sécurité. Cela m'inquiète. Depuis 2005, le nombre d'accidents ferroviaires est le plus élevé qu'on ait vu depuis 10 ans. S'il faut attendre des années avant de voir les bénéfices, il est dangereux d'implanter des systèmes qui mèneront à cette situation. Nous en verrons peut-être les bénéfices dans quelques années, mais le nombre d'accidents sera plus élevé au début. C'était mon commentaire.

À présent, je vais poser mes questions.

● (1240)

[Traduction]

Comme les autres membres du comité présents, je suis inquiet à l'idée que l'on puisse réduire la proportion d'agents de bord. Je m'inquiète tout particulièrement de l'incidence que cela pourrait avoir sur les aînés et les personnes handicapées. Il y a tout lieu de croire qu'il s'agit d'un système d'évacuation autogéré. Je pense que ce n'est pas une façon responsable d'assurer la sécurité des vols.

Plus tôt, j'ai demandé si des études avaient été faites sur les pratiques dans d'autres pays. Voici en fait ce que je veux savoir. De quel genre d'études dispose le ministère pour d'écrire le danger, le danger accru — ce qui est indéniable dans les évacuations où l'on doit faire descendre les passagers, et particulièrement des personnes handicapées — et justifier d'une certaine façon par les avantages obtenus par ailleurs? Si vous disposez de ce genre d'études, nous aimerions les voir.

Enfin, pour ce qui est des systèmes de communication des données sur l'aviation civile, j'aimerais savoir comment le public peut y avoir accès. Monsieur Preuss, vous avez dit très clairement qu'il y a des considérations liées à la protection des renseignements personnels, mais une fois que les précautions nécessaires sont prises, les données sont accessibles. Cela étant, comment, en ma qualité de membre du Comité des transports, puis-je avoir accès à ce système de communication de données?

M. Merlin Preuss: Voulez-vous savoir comment avoir accès à la base de données ou aux données elles-mêmes? Ce sont deux choses différentes.

Le fait d'ouvrir l'accès à la base de données soulèverait des problèmes liés à la protection des renseignements personnels. Les données ne sont pas épurées afin d'en protéger la confidentialité.

Pour ce qui est d'obtenir un rapport présentant des données, il suffit de présenter une demande en vertu de la LAI.

Certaines associations et entreprises obtiennent aussi automatiquement des données. Je ne sais pas au juste quelle procédure existe à l'heure actuelle, mais je pourrai communiquer ultérieurement avec vous pour vous dire si votre nom pourrait être ajouté aux listes de distribution ou aux listes d'accès.

En réalité, l'industrie utilise ces données pour mieux mettre en lumière d'éventuels problèmes. Je vais donc devoir vous transmettre ultérieurement des renseignements sur la procédure en vigueur puisque, il y a quelques semaines à peine, nous défendions la même cause devant la Cour fédérale. Je suis certain que vous le savez déjà.

M. Peter Julian: Vous avez parlé d'une différence entre la base de données et les données elles-mêmes. J'aimerais que vous m'expliquiez cette différence et que vous me disiez ensuite comment nous pouvons y avoir accès.

M. Merlin Preuss: Je vais utiliser un terme différent de « données »; je vais plutôt parler de rapports produits à partir de la base de données. Nous pouvons de cette façon respecter nos obligations en matière de protection des renseignements personnels. Quant à savoir qui a accès à ces rapports, nous sommes à élaborer la politique qui le précisera, mais je peux certainement vous faire parvenir une réponse ultérieurement.

Le président: Malheureusement, le temps dont nous disposions est écoulé. Je remercie nos invités d'être venus nous rencontrer ce matin et de nous avoir fourni de l'information.

Certains ont demandé que vous transmettiez certains rapports au comité et j'apprécierais que vous le fassiez aussi rapidement que possible puisque nous examinons tous les aspects de la sécurité des transports.

Merci.

Je demanderais aux membres du comité de rester un peu pour que nous puissions discuter du programme de travail de la semaine prochaine et de la disponibilité des témoins.

J'invite les membres du sous-comité à bien vouloir s'approcher.

La séance est levée.

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

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

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

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

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

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

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