

Les règlements sont parmi les principaux outils dont disposent les pouvoirs publics pour promouvoir et défendre les intérêts de la population. Les règlements fixent les paramètres qui déterminent dans quelle mesure la sécurité du public est assurée. Le programme du gouvernement fédéral actuel est marqué du sceau de la déréglementation systématique, dont les effets se font sentir jusque dans le domaine de la sécurité des transports. Les Canadiennes et les Canadiens qui empruntent l'avion et le train ainsi que les collectivités et les lieux de résidence qui longent les lignes de chemin de fer ou qui se situent sous les couloirs aériens comptent particulièrement sur la réglementation, l'inspection et l'application des lois et règlements pour assurer leur sécurité.

Pourquoi est-ce un enjeu?

Le gouvernement fédéral se soustrait à ses obligations de faire appliquer les règlements de sécurité et les mesures de protection touchant de nombreux aspects du transport aérien et ferroviaire. On s'emploie actuellement à mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) qui permettent aux compagnies de s'autoréglementer. Bien que les SGS ne soient pas une mauvaise chose en soi, leur efficacité repose sur un régime réglementaire de surveillance, un solide système de freins et contrepoids, un nombre approprié d'inspectrices et d'inspecteurs et la capacité de procéder à des vérifications « au hasard ».



Sécurité aérienne

En décembre 2005, Transports Canada a transféré l'application de la loi et les enquêtes aux compagnies aériennes sous le couvert de la *Directive de l'Aviation civile n° 39*. Le programme national de vérification était annulé quatre mois plus tard. Six mois s'étaient à peine écoulés qu'il n'était plus nécessaire d'effectuer des enquêtes sur des infractions commises aux règles de sécurité, pour autant que les compagnies aériennes avaient un SGS en place. Ces changements sont entrés en vigueur sans que le Parlement ait eu l'occasion de les examiner ou de les approuver. Ils découlent des compressions budgétaires ministérielles dictées par le gouvernement et témoignent du parti pris du gouvernement fédéral pour la déréglementation.

Avant l'ajournement pour la période estivale, le gouvernement a été saisi du projet de loi C-6, *Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence*. Dans sa version originale, le projet de loi C-6 aurait autorisé l'instauration de SGS comportant très peu de surveillance, ce qui aurait pratiquement ouvert la porte à l'autoréglementation sans contraintes. Le projet de loi C-6 renfermait également des propositions législatives permettant à l'aviation commerciale de cacher à la population des renseignements importants en matière de sécurité.

Heureusement, les syndicats, les groupes de promotion de la sécurité et d'autres parties intéressées qui ont comparu devant le comité chargé d'étudier le projet de loi ont réussi à convaincre tous les partis d'apporter des amendements à ce texte législatif.

Ces amendements d'importance ont donc contribué à garantir la sécurité du public ainsi que celle des travailleuses et des travailleurs de ce secteur d'activités économiques. Ils font notamment en sorte que les organisations commerciales ne se verront pas accorder de pouvoirs de désignation. Des pouvoirs d'inspection seront plutôt conférés uniquement à des entreprises non commerciales. Au chapitre de l'inspection, le gros du fardeau incombera toujours au gouvernement fédéral.

Le texte législatif remanié exige que Transports Canada prenne les mesures nécessaires pour assurer le niveau de surveillance de la sécurité le plus élevé possible. Des dispositions prévoient aussi que les droits des travailleuses et des travailleurs en matière de santé et de sécurité ne soient pas compromis par le secret des affaires. Par ailleurs, la dénonciation est maintenant censée constituer une partie essentielle de la loi. Enfin, lorsqu'un problème de sécurité aérienne se pose, le comité permanent du Parlement pourra désormais décider de l'examiner et de mener une enquête.

Le projet de loi C-6 a été adopté en troisième lecture avant l'ajournement du Parlement. Les amendements qui y ont été apportés sont des éléments indispensables à la santé et à la sécurité de l'aviation commerciale et des voyageurs.

Il est également important que Transports Canada dispose des ressources nécessaires pour s'acquitter de ses obligations. Au cours de l'enquête sur l'écrasement d'avion survenu en 1989 à Dryden (Ontario), il a été déterminé qu'il fallait 1 800 inspectrices et inspecteurs pour assurer la sécurité aérienne de manière adéquate. Or, ils sont actuellement moins de 900, alors que le trafic aérien a beaucoup augmenté. Le ministère des Transports admet que la réduction des coûts est l'une des principales causes de cette baisse d'effectif. Transports Canada a besoin d'un plus grand nombre d'inspectrices et d'inspecteurs et de plus de ressources pour s'assurer que les mesures de sécurité aérienne sont respectées et pour faire appliquer les lois et règlements en la matière.

N'eussent été ces amendements, ainsi que les ressources requises pour leur donner vraiment du mordant, le projet de loi C-6 aurait déçu les attentes de la population canadienne et ébranlé sa conviction que c'est l'État, en toute indépendance, veille sur sa sécurité, non pas l'aviation commerciale dont l'intérêt pour les profits l'emporte souvent sur son souci de la sécurité.

Sécurité ferroviaire

La sécurité ferroviaire est déréglementée depuis 1999. Au cours des trois années qui ont suivi la déréglementation, le nombre d'accidents ferroviaires est passé de 985 à 1 142. Selon le Bureau de la sécurité des transports, les déraillements comptent pour la moitié de tous les accidents à survenir chaque année. Viennent ensuite les accidents aux passages à niveau et les collisions. La législation actuelle en matière de transport ferroviaire permet aux entreprises et au gouvernement de garder secrètes les violations aux règles de sécurité. En 2005, Transports Canada a ordonné la tenue d'une vérification sécuritaire d'une grande compagnie ferroviaire. Même si le rapport est terminé, ses conclusions n'ont pas été rendues publiques.

En réponse aux questions que lui posaient dernièrement les médias, le ministre des Transports, Lawrence Cannon, a déclaré qu'il ne pouvait divulguer les résultats parce que la compagnie ne le permettrait pas. La Loi sur la sécurité ferroviaire fait actuellement l'objet d'un examen approfondi.

Prise de position des candidats et des partis politiques

Posez la question suivante à votre députée ou votre député et aux candidates et candidats aux élections :

Prendrez-vous les mesures nécessaires pour que les amendements qui donnent au projet de loi C-6 le pouvoir de protéger véritablement la population ne soient pas édulcorés par le Sénat ou lors de la reprise des travaux du Parlement cet automne?

Si votre parti est porté au pouvoir, s'engagera-t-il à :

- veiller à ce que Transports Canada dispose des ressources appropriées et que le nombre actuel d'inspectrices et d'inspecteurs embauchés et formés soit doublé?
- faire en sorte que l'examen courant de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* soit soumis au contrôle du Parlement et soit mené de manière ouverte, indépendante et transparente, et à donner suite aux résultats de cet examen?
- rendre publics les résultats des vérifications futures et passées de la sécurité aérienne et ferroviaire, ce qui sauvegarderait le droit du public de savoir.