



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 034 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 17 juin 2014

—
Président

M. Larry Miller

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

Le mardi 17 juin 2014

•(0845)

[Français]

Le vice-président (M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD)): Bonjour, chers collègues.

Nous tenons aujourd'hui la 34^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108.2 du Règlement, nous étudierons le transport des marchandises dangereuses et les systèmes de gestion de la sécurité.

Nous recevons des témoins de la Northern Air Transport Association et du Conseil des aéroports du Canada. Des représentants du conseil participeront également à notre réunion par téléconférence depuis Halifax, ainsi qu'à partir du Nouveau-Brunswick.

J'aimerais m'assurer que les membres du comité précisent à qui ils s'adressent avant de poser une question, surtout dans le cas des participants en téléconférence.

Quant à vous, qui participez par l'entremise de la téléconférence, veuillez vous identifier avant de répondre pour que nous puissions en prendre note. En outre, si vous souhaitez intervenir, veuillez simplement dire votre nom et nous l'ajouterons à la liste pour la période des questions et réponses. Est-ce que cela vous va?

Vous disposerez chacun de 10 minutes pour faire votre présentation.

Commençons par M. Stephen Nourse, directeur exécutif de la Northern Air Transport Association.

[Traduction]

M. Stephen Nourse (directeur exécutif, Northern Air Transport Association): Bonjour, mesdames et messieurs.

Je tiens à remercier le comité d'avoir invité la Northern Air Transport Association, ou NATA, à lui faire part de ses observations. Comme on vient de le dire, je m'appelle Stephen Nourse, et je suis le directeur exécutif de la NATA. Je vous demande à l'avance de m'excuser si ma voix s'étrangle pendant mon exposé. C'est peut-être les allergies ou un rhume; je ne sais pas quel virus traîne en ce moment.

La NATA compte environ 107 membres et représente 37 transporteurs aériens commerciaux, qui mènent des activités dans le Nord et les régions éloignées du Canada. Nous avons des membres dans chaque province et territoire du Canada, à l'exception des trois provinces maritimes, soit la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick. De toute façon, aucune de ces provinces ne constitue vraiment une région nordique ou éloignée.

Nos transporteurs représentent toute la gamme d'exploitants, des gros porteurs — comme Air North, Yukon's Airline, Canadian North, First Air et Air Inuit — jusqu'aux petites entreprises familiales, en passant par tout ce qui se trouve entre les deux.

Parmi nos membres, nous comptons des exploitants d'aéronefs à voilure fixe et à voilure tournante.

J'aimerais commencer par quelques observations sur le transport des marchandises dangereuses. Je vous dirais que les membres de la NATA transportent probablement beaucoup plus de marchandises dangereuses par vol que les grands transporteurs au Canada. Cela dépend simplement de l'endroit et des clients desservis par nos transporteurs. Une bonne part de leur marché repose sur les collectivités du Nord et des régions éloignées, où le service aérien est le seul moyen de transport accessible à longueur d'année. Dans bien des cas, c'est le seul moyen d'accès — un point, c'est tout.

Comme il n'y a aucun autre moyen de transporter des marchandises dangereuses, les gens doivent les expédier par avion, malgré toutes les restrictions en vigueur. Heureusement, le transport des marchandises dangereuses au Canada est un système bien développé qui a fait ses preuves, selon les normes internationales. S'il faut formuler une critique, c'est probablement que le service dans les régions éloignées est parfois un peu coûteux du point de vue des expéditeurs.

Les transporteurs aériens disposent de programmes de formation très perfectionnés sur les marchandises dangereuses. Ces programmes s'adressent aux manutentionnaires, aux agents de fret, aux receveurs, au personnel d'entretien, à l'équipage de conduite, même aux agents de régulation des vols. Le manuel précise les articles qu'on peut transporter à bord d'un avion, dans quelles circonstances et dans quel emballage. Ce manuel est si épais qu'il fait honte aux bonnes vieilles Pages Jaunes de Toronto. Il faut littéralement suivre un cours de plusieurs jours rien que pour apprendre comment bien utiliser le manuel.

La vaste majorité des entreprises qui desservent ces régions éloignées connaissent les règles, savent comment la paperasserie fonctionne et disposent des étiquettes spécialisées et de l'emballage nécessaire pour se conformer aux règlements. Mais supposons qu'un dénommé Fred, dans une localité éloignée, souhaite rapporter une nouvelle batterie pour son VTT. Intimidé par toutes les formalités, ou simplement par manque de connaissances, il finit par mettre cet article dans son bagage ou l'envoyer sans le déclarer et probablement sans bien l'emballer. Là, nous nous engageons sur un terrain glissant. Heureusement, c'est plutôt rare, mais cela pourrait quand même poser un problème.

On déploie beaucoup d'efforts de sensibilisation à l'égard des marchandises dangereuses pour empêcher de tels incidents, mais on doit en faire plus. Il faut aussi un peu de réflexion sur la façon dont on pourrait simplifier le système pour des articles d'usage courant qui sont souvent transportés vers les collectivités éloignées — des articles comme les batteries, les artifices d'effarouchement d'ours, les motoneiges et les VTT, que vous et moi pouvons acheter à la quincaillerie, sans avoir à penser comment ils ont été acheminés jusqu'au magasin.

Passons maintenant aux systèmes de gestion de la sécurité. Au Canada, les exploitants visés par l'article 705 du Règlement de l'aviation canadien, c'est-à-dire ceux qui exploitent de grands aéronefs commerciaux, sont assujettis à un régime de SMS depuis maintenant de nombreuses années. Initialement, ils avaient éprouvé de grandes inquiétudes au sujet de sa mise en oeuvre. L'angoisse semblait justifiée pendant un certain temps, car Transports Canada n'avait pas bien réussi son coup dès le départ.

● (0850)

Au début, il y avait beaucoup de renseignements contradictoires, beaucoup de résistance de la part des inspecteurs eux-mêmes et, malheureusement, Transports Canada avait adopté une perspective très étroite des SGS, dont la portée se limitait aux exploitants réglementés par le ministère. En réalité, pour qu'un programme de SGS donne de bons résultats, il faut changer la culture au sein de l'organisation tout entière, au lieu de s'en tenir aux catégories réglementées par Transports Canada.

Toutefois, si on demande l'avis de n'importe quel exploitant régi par l'article 705, on verra que tous ces exploitants sont en faveur des SGS. Oui, cela augmente les coûts et la complexité de leurs exploitations. Non, cela n'a pas réduit la surveillance, malgré l'opinion publique forgée, en partie, par les inspecteurs qui s'inquiètent pour leurs emplois. En fait, grâce aux SGS, les inspecteurs ont à leur disposition des outils plus nombreux et plus efficaces pour surveiller les transporteurs, tout en conservant l'ensemble de leurs outils traditionnels.

Malgré tous les inconvénients apparents, les SGS ont tout de même amélioré la façon dont les transporteurs font affaire. Ainsi, les SGS ont permis d'améliorer la sécurité, de rationaliser les processus, d'accroître la qualité, de réduire les coûts et, par-dessus tout, de mettre l'accent de façon proactive sur la détermination et la gestion des risques. A-t-on éliminé les risques d'écrasement? C'est difficile à dire. A-t-on réduit les risques liés aux exploitations? Oui. A-t-on rendu les lieux de travail plus sûrs? Oui. Est-ce que cela vaut la peine? Oui, tout à fait.

Qu'en est-il de l'idée d'étendre l'application des SGS aux petits transporteurs visés par les articles 704, 703 et 702 du Règlement de l'aviation canadien? Eh bien, cela dépend surtout de l'étape à laquelle se trouve Transports Canada dans son processus de réflexion. Si c'est pour imposer exactement les mêmes exigences que celles applicables aux transporteurs visés par l'article 705, alors non. Une telle approche paralyserait bon nombre des petits transporteurs. Le problème, ce n'est pas que les principes de SGS ne fonctionneront pas pour les petits transporteurs; c'est simplement que les systèmes imposés aux grands transporteurs doivent être adaptés à la taille et à la complexité des petits transporteurs. Une petite entreprise, dont les employés sont parfois appelés à assumer diverses responsabilités, n'a pas les moyens de consacrer une personne — et encore moins, dans certains cas, toute une équipe — aux tâches liées aux SGS.

C'est ce que nous observons aujourd'hui dans le monde des aéroports. Prenons l'exemple d'un petit aéronef certifié qui assure un service régulier de moins d'un vol par jour; le fardeau imposé par les SGS est tout simplement disproportionné par rapport à la taille d'une telle exploitation.

En somme, la NATA appuie et approuve les systèmes de gestion de la sécurité et elle les considère comme un élément important du programme général de contrôle de la sécurité de l'aviation. Toutefois, ces systèmes ne portent fruit que si les exigences sont bien adaptées à la taille et à la complexité de l'exploitation, sans lui imposer de

fardeau, de telle sorte que l'organisation soit convaincue qu'il s'agit d'une mesure positive.

Merci de votre attention. Je me ferai un plaisir de répondre à toute question que vous pourriez avoir tout à l'heure.

● (0855)

[Français]

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci beaucoup, monsieur Nourse.

Nous passons maintenant à M. Daniel-Robert Gooch, qui dispose de 10 minutes.

[Traduction]

M. Daniel-Robert Gooch (président, Conseil des aéroports du Canada): Merci.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, merci de nous donner l'occasion de témoigner devant vous aujourd'hui pour discuter du régime canadien de sécurité des transports, en particulier des systèmes de gestion de la sécurité. Nous sommes heureux de pouvoir aborder ce sujet du point de vue des aéroports canadiens.

Je m'appelle Daniel-Robert Gooch, et je suis le président du Conseil des aéroports du Canada. Je suis également accompagné, par téléconférence, par Chris Farmer, de l'aéroport international du Grand Moncton, ainsi que par Gordon Duke et Michael Rantala, de l'administration de l'aéroport international d'Halifax. Comme ils sont des spécialistes dans le domaine de l'exploitation d'aéroports des catégories 2 et 1 respectivement, je vais les laisser répondre à la plupart des questions posées durant cette réunion. Je fais aussi appel à votre patience, car il se peut que nous n'ayons pas les réponses à certaines de vos questions et que nous soyons obligés de les transmettre au comité plus tard; évidemment, nous vous le ferons savoir, si c'est le cas.

Porte-parole national des aéroports du Canada, le Conseil des aéroports du Canada regroupe 45 membres qui représentent plus de 120 aéroports canadiens, notamment presque tous les aéroports du réseau national d'aéroports et la plupart des grands aéroports de service aux passagers dans chaque province et chaque territoire. Ensemble, les membres du CAC assurent pratiquement tout le trafic de fret et tout le trafic international de passages, de même que 90 % du trafic intérieur de passagers.

La sécurité est, bien entendu, la préoccupation principale du CAC et de ses aéroports membres. L'aviation est le mode de transport le plus sécuritaire. On le répète si souvent que ça fait un peu cliché, mais c'est la pure vérité, et cela s'applique à toutes les organisations aéroportuaires qui sont membres du CAC.

On décrit les systèmes de gestion de la sécurité comme une approche de type commercial à la sécurité, « un processus systématique, explicite et global de gestion des risques pour la sécurité ». Un système de gestion de la sécurité forme l'ADN d'une organisation; il fait partie de sa culture, et il précise la façon dont les gens au sein d'une organisation font leur travail. Les aéroports au Canada appuient les systèmes de gestion de la sécurité et croient qu'il s'agit de la bonne approche pour le Canada. Ces systèmes renforcent la culture de sécurité qui existait déjà et favorise une norme et une approche nationales pour la sécurité de l'aviation dans les aéroports canadiens.

Dans le cas des aéroports canadiens de la catégorie 1, un processus de SGS a été mis en oeuvre et activé selon les exigences fixées par Transports Canada. De nombreux aéroports de la catégorie 2 ont également terminé la mise en oeuvre de leur SGS, alors que d'autres en sont à la dernière étape de leur examen de la documentation, soit la quatrième phase du processus, et ils travaillent à mettre en oeuvre leur programme de SGS.

Alors que la mise en oeuvre graduelle des SGS va de l'avant pour les aéroports au Canada, les membres du CAC ont établi un groupe de travail chargé des SGS pour diriger l'élaboration et la mise en oeuvre des exigences liées à la réglementation en matière de SGS afin de promouvoir une application uniforme des règlements partout au pays. À long terme, cela permettra aux aéroports d'échanger des renseignements et de faciliter le partage des connaissances pour le développement d'experts en la matière.

Cette approche de partenariat permet également aux aéroports canadiens d'établir et de mettre en commun des pratiques exemplaires et de fournir une approche nationale pour mettre en oeuvre les SGS. De plus, le groupe de travail a élaboré un système commun de rapports afin de faciliter l'échange de renseignements entre les aéroports membres et de l'adapter aux sites, de sorte qu'on puisse réduire les différences régionales d'un aéroport à l'autre dans ces domaines essentiels.

Le groupe de travail avait pour objectif d'établir et de maintenir un processus solide de SGS dans l'ensemble des aéroports. Il s'agit d'une portée très vaste, qui comprend notamment: les politiques en matière de SGS, les systèmes de signalement non punitifs, les objectifs de rendement, les mesures du rendement et les cibles de rendement, la détermination des dangers, les processus de signalement réactif/proactif, les enquêtes sur les accidents ou les incidents, l'évaluation des risques, l'assurance de la qualité, le modèle de plan de gestion de la sécurité, les communications et la mise en commun de pratiques exemplaires.

Le groupe de travail utilise également, comme références de base, les lignes directrices et l'outil d'évaluation de Transports Canada, ainsi que la documentation sur les SGS de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou OACI.

J'aimerais maintenant m'attarder un peu sur la question des marchandises dangereuses qui, d'après ce que nous croyons comprendre, fait également partie du champ de recherche du comité permanent.

D'habitude, les employés des aéroports ne s'occupent pas du transport des marchandises dangereuses, car c'est la responsabilité des préposés au ravitaillement, dans le cas du carburant pour avion, et celle des transporteurs aériens, dans le cas du fret aérien qui comprend des marchandises dangereuses. Cela dit, comme pour tous les autres modes de transport, le transport des marchandises dangereuses à l'intérieur et à proximité des aéroports est régi par le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses. Dans le contexte du transport aérien, ce règlement repose sur les instructions techniques de l'OACI, qui établit les règles de sécurité pour le transport des marchandises dangereuses dans les aéroports au Canada et à l'étranger.

• (0900)

L'industrie de l'aviation et nos aéroports membres ont à coeur l'amélioration continue des normes, des processus et des exigences de formation pour les marchandises dangereuses. Par exemple, les aéroports, de pair avec les transporteurs aériens et les sociétés de ravitaillement ont investi conjointement dans la mise à jour et l'entretien de la norme de l'Association canadienne de normalisation

sur le stockage, la manutention et la distribution des carburants d'aviation dans les aéroports. Il s'agit d'une norme commune qui dicte comment gérer le carburant et à laquelle adhèrent toutes les parties qui s'occupent du ravitaillement dans les aéroports. Les membres du CAC participent activement à la révision et à la mise à jour continues de cette norme.

Merci de votre temps. Nous serons heureux de répondre à toute question que vous pourriez avoir. Je vais laisser à mes collègues qui se joignent à nous par téléphone le soin de répondre aux questions, au besoin.

[Français]

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci beaucoup, monsieur Gooch.

Avant de continuer, j'aimerais m'assurer que ceux qui participent par téléconférence nous entendent bien, et que le son est bon. J'invite chacun à mentionner son nom, en commençant par M. Duke.

[Traduction]

M. Gordon Duke (directeur des opérations, Administration de l'aéroport international de Halifax, Conseil des aéroports du Canada): Bonjour. Ici Gordon Duke, d'Halifax.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci.

Michael Rantala.

M. Michael Rantala (gestionnaire, Santé et environnement, Administration de l'aéroport international de Halifax, Conseil des aéroports du Canada): Bonjour. Ici Michael Rantala, d'Halifax aussi.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Parfait.

Monsieur Farmer.

M. Chris Farmer (directeur des opérations, Administration de l'aéroport international du Grand Moncton, Conseil des aéroports du Canada): Oui; ici Chris Farmer, de Moncton.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Parfait. Merci beaucoup. On vous entend très bien.

[Français]

Je cède la parole à Mme Morin, qui dispose de sept minutes.

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur participation à notre réunion d'aujourd'hui. Les témoignages ont été très intéressants.

Monsieur Nourse, à la fin de votre témoignage, vous avez mentionné que vous vous demandiez encore si les SGS, tels qu'on les connaît, devraient être appliqués aux modèles visés par les articles 702, 703 et 704 du Règlement de l'aviation canadien. Quelles recommandations formulerez-vous à Transports Canada à cet égard? Que devrait-on faire si on n'utilise pas le système de gestion de la sécurité tel qu'on l'applique pour les modèles visés par l'article 705? Comment devrait-on s'assurer que la sécurité de ces appareils est optimisée?

[Traduction]

M. Stephen Nourse: J'espère que je n'ai pas donné l'impression que je suis contre l'application des SGS aux petits transporteurs. J'aimerais mettre cela au clair, si vous me le permettez. Ce que je souhaite, c'est que Transports Canada veille à ce que les exigences applicables aux petits transporteurs soient adaptées à la nature de ces petites organisations et qu'elles soient réalisables, sans leur imposer un fardeau financier important, ce qui est possible, selon moi. Il y a lieu d'adapter les principes des SGS. Parfois, il faut un peu plus de...

• (0905)

[Français]

Mme Isabelle Morin: Dans ce cas, pouvez-vous nous expliquer ce qui serait réalisable, concrètement? Vous dites que vous espérez que les exigences qui seront imposées seront réalisables. Quel genre d'exigences pourrait-on imposer de façon à ce que cela fonctionne bien sans que cela entraîne la faillite de l'entreprise, comme vous le disiez?

[Traduction]

M. Stephen Nourse: Ce qui m'embête, c'est que Transports Canada n'a rien révélé au sujet des exigences concernant les petits transporteurs. Nous n'avons donc aucun moyen de savoir où en est le ministre dans sa réflexion. Nous aimerions beaucoup avoir l'occasion d'en prendre connaissance et de formuler des observations là-dessus pour que nous puissions en évaluer le bien-fondé. Tout ce qu'on nous dit, c'est qu'il y a des retards.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Vous avez donné un exemple concret, celui de la batterie pour un VTT. Sur le plan pratique, pouvez-vous nous expliquer comment cela fonctionne pour quelqu'un qui est dans un aéroport dans le Nord et qui peut avoir un bagage dans la soute et un bagage à main? Actuellement, quelles vérifications sont faites?

Par ailleurs, quel changement a été apporté depuis 2008? Avant 2008, il n'y avait pas de système de gestion de la sécurité. Qu'est-ce qui a changé sur le plan de la vérification des bagages?

[Traduction]

M. Stephen Nourse: Le SGS est assez distinct des programmes de transport de marchandises dangereuses. Néanmoins, les principes de SGS, particulièrement dans le cas des grands transporteurs, servent à gérer les programmes de SGS. On examine donc toujours les risques.

Il ne faut pas oublier que, dans bien des cas, quand on se rend dans de petites collectivités éloignées, on n'est pas assujéti aux exigences de contrôle de la sécurité. Si quelqu'un ne sait tout simplement pas qu'il y a des marchandises dangereuses dans ses bagages... Dans n'importe quel grand aéroport, on pourra repérer les marchandises dangereuses, la plupart du temps, grâce aux processus de contrôle de la sécurité. Dans le cas de petites collectivités éloignées, on se fie beaucoup plus à la sensibilisation. On s'en remet à l'agent de fret pour qu'il s'enquière du contenu des paquets. On s'en remet à l'agent de vérification pour qu'il demande aux passagers des renseignements sur le contenu de leurs valises ou encore, on s'en remet à...

[Français]

Mme Isabelle Morin: Actuellement, on ne vérifie pas les bagages, et on se fie à la parole des passagers. Est-ce bien cela? Je veux seulement m'assurer de bien comprendre la situation.

[Traduction]

M. Stephen Nourse: On se fie à la parole des passagers.

[Français]

Mme Isabelle Morin: D'accord.

À votre avis, cette vérification est-elle suffisante?

[Traduction]

M. Stephen Nourse: En tout cas, si l'on tient compte de l'expérience de nos membres, heureusement, on a relevé très peu de cas où quelqu'un avait intentionnellement essayé de déjouer le système. La plupart des gens se rendent compte que la présence de ces marchandises à bord de l'avion pose problème, sachant qu'ils se trouvent eux-mêmes parfois à bord de l'avion; ils savent donc que ce n'est pas vraiment une bonne idée. Ce qui pose surtout problème, c'est l'aspect non intentionnel.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Selon vous, devrait-il y avoir un contrôle des bagages par lecture optique ou cela deviendrait trop compliqué à gérer?

• (0910)

[Traduction]

M. Stephen Nourse: Cela ajoute un fardeau inutile. Je pense qu'on ferait bien mieux d'instaurer un programme de sensibilisation plus efficace, peut-être parallèlement à un processus simplifié afin de permettre au commun des mortels de se conformer aux règles plus facilement. À l'heure actuelle, le programme s'adresse aux expéditeurs sophistiqués et, si on n'entre pas dans cette catégorie, cela peut représenter un défi de taille. Il vaudrait donc mieux qu'on trouve un moyen facile de permettre à l'utilisateur ordinaire d'expédier des marchandises de façon conforme.

[Français]

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci beaucoup.

Merci, madame Morin.

Monsieur McGuinty, vous avez la parole pendant sept minutes.

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Bonjour, messieurs.

Monsieur Nourse, j'aimerais revenir, si vous me le permettez, à une observation que vous avez faite; je crois vous avoir entendu dire que les inspecteurs tenaient à conserver leur emploi. Pouvez-vous nous aider à comprendre ce que vous entendez par là?

M. Stephen Nourse: Cela se rapporte davantage à la mise en oeuvre initiale des SGS. À notre avis — et n'oubliez pas qu'il s'agit seulement d'une opinion —, Transports Canada n'a pas réussi à bien expliquer, dès le début, les SGS à un grand nombre d'inspecteurs de première ligne. Ils avaient l'impression qu'on se dirigeait vers l'autoréglementation des transporteurs, que les inspecteurs n'allaient plus jouer un rôle dans la surveillance et que les gros méchants transporteurs allaient s'en tirer en toute impunité et qu'ils n'allaient pas tout faire de façon satisfaisante, mais c'est loin d'être le cas.

M. David McGuinty: Comment votre association, et ses 107 membres, conçoivent-ils aujourd'hui le rôle des inspecteurs?

M. Stephen Nourse: En ce qui concerne le rôle des inspecteurs, assez curieusement, nous avons entendu dire que les inspecteurs préfèrent entreprendre des vérifications, visiter les lieux et traiter avec les transporteurs ayant mis en oeuvre des SGS, parce que les inspecteurs trouvent que les systèmes en place leur permettent de surveiller plus facilement les transporteurs. Les transporteurs effectuent leurs propres vérifications et appliquent leurs propres freins et contrepoids. La différence, c'est que les inspecteurs ont accès à toute l'information. Puisqu'ils sont en mesure d'examiner toute la documentation, ils ont une meilleure idée du fonctionnement interne des sociétés, ce qui ne serait pas le cas s'ils ne faisaient que venir sur les lieux pour mener une surveillance ou une vérification normale.

M. David McGuinty: Comment concilier cela avec le témoignage que nous avons entendu, par exemple, du capitaine Daniel Slunder, un ancien combattant qui a été pilote pendant 40 ans, qui a donné de la formation sur les avions à réaction pendant 23 ans et qui dirige une association de 382 pilotes brevetés qui travaillent comme inspecteurs à Transports Canada? Ce n'est pas le témoignage qu'il nous a donné. En fait, il nous a dit tout à fait le contraire. Comment concilier les deux?

Vous nous dites que les inspecteurs préfèrent travailler dans un système où l'on effectue, par exemple, des inspections sans préavis, ce qui est la norme depuis cinq ou six ans. Vous nous dites — à moins que ce ne soit pas le cas — qu'il y a suffisamment d'inspecteurs à Transports Canada.

J'ignore si vous avez lu les transcriptions, mais en tant que membres du comité, nous devons concilier vos propos avec ceux d'autres témoins, et il y a un manque de concordance. Nous n'avons entendu aucun représentant d'inspecteurs ou aucun inspecteur de première ligne nous dire que tout va bien et qu'ils préfèrent travailler avec le régime des SGS, dans sa forme actuelle.

Y a-t-il quelque chose qui nous échappe?

M. Stephen Nourse: C'est sûr qu'aux termes du... et les modifications ne visaient pas seulement les SGS. Dans la foulée des compressions à Transports Canada, les inspecteurs de vol en particulier ne peuvent pas interagir avec les transporteurs autant qu'avant.

• (0915)

M. David McGuinty: Est-ce un problème?

M. Stephen Nourse: Ça l'est pour les inspecteurs, à ce qu'il paraît.

M. David McGuinty: Est-ce un problème pour les sociétés qui sont membres de votre association?

M. Stephen Nourse: En fait, nous avons du mal à assurer les niveaux de service dans beaucoup de domaines.

M. David McGuinty: Lesquels?

M. Stephen Nourse: Il s'agit de tout: les modifications de manuels, parfois les vols de vérification par les inspecteurs à bord des avions, l'importation d'avions — bref, toutes les activités commerciales qu'il faut normalement mener. Nous avons de plus en plus de mal à franchir les diverses étapes du processus de Transports Canada. Il n'est pas rare qu'un nouvel avion, ou un avion récemment acquis par la société, reste au sol pendant des mois.

M. David McGuinty: Il s'agit donc d'un problème de capacité à Transports Canada? N'y a-t-il pas assez de personnes, d'employés qualifiés, d'inspecteurs? Où est le problème?

M. Stephen Nourse: Chose certaine, le manque de personnel serait une partie du problème. Par ailleurs, on s'empêtre dans

beaucoup de tâches traditionnelles, pour ainsi dire, qui ne présentent aucune valeur ajoutée à la sécurité.

Prenons l'exemple de la LMER, la liste minimale d'équipements de référence. Il s'agit d'une liste d'éléments qui peuvent être hors de fonctionnement lors d'un vol, dans certaines circonstances — en raison de la redondance des systèmes, des conditions météorologiques et tout le reste. À cette fin, toutes les exigences sont établies par les fabricants.

Transports Canada ne ménage pas d'efforts pour analyser ces exigences et les intégrer aux listes de contrôle, mais lorsque le transporteur modifie le manuel pour y inclure un de ces éléments approuvés à la fois par Transports Canada et le fabricant, il doit quand même l'envoyer au ministère pour qu'on l'approuve — encore une fois —, ce qui n'ajoute rien à la sécurité.

M. David McGuinty: Vous nous dites donc que Transports Canada est aux prises avec un problème de capacité.

M. Stephen Nourse: Oui.

M. David McGuinty: C'est ce que Daniel Slunder nous a dit. Il nous a signalé qu'il y a aujourd'hui 50 inspecteurs de moins que lors de sa dernière comparution devant notre comité, en 2009. Il a ajouté que les prévisions optimistes de Transports Canada « sont fondées sur des tours de passe-passe. Les inspections, qui étaient requises annuellement, peuvent maintenant se faire aussi rarement qu'une fois tous les cinq ans. » Il y a une foule de témoignages présentés par les travailleurs de première ligne. Je ne vais pas jeter le discrédit sur des gens dont le travail est d'assurer notre protection. Je ne pense pas que ce soit raisonnable. Et ce n'est pas là où vous voulez en venir, vous non plus. Mais je pense que nous devrions tenir compte de certains des avertissements lancés par les inspecteurs de première ligne.

Merci beaucoup.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci, monsieur McGuinty.

Monsieur Watson, vous avez sept minutes.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins.

Monsieur Nourse, je voudrais rester sur le même sujet encore un peu. Vous avez laissé entendre qu'il s'agit d'un problème de capacité. Si c'était le cas, il suffirait d'augmenter le nombre d'employés à Transports Canada pour effectuer ces tâches à valeur ajoutée; or, il me semble que, selon vous, on ne devrait même pas accomplir ces tâches. Le problème tient-il vraiment au manque de capacité ou plutôt à l'inutilité de ces tâches? Qu'en pensez-vous?

M. Stephen Nourse: Je pense que c'est un peu les deux.

M. Jeff Watson: Comment cela?

M. Stephen Nourse: Il ne fait aucun doute, selon moi, que Transports Canada a subi des revers, surtout à la suite des derniers budgets. C'est sans compter les problèmes liés à la vague des départs à la retraite. Même si le nombre d'effectifs n'a pas changé, le niveau d'expérience a diminué dans certains domaines, ce qui tend à ralentir les choses. Par ailleurs, je dirais que certaines tâches n'ajoutent pas trop de valeur sur le plan de la sécurité et qu'il vaudrait mieux consacrer cette énergie ailleurs qu'à un travail de routine.

M. Jeff Watson: D'accord.

Monsieur Gooch, en ce qui concerne les aéroports, à quoi ressemblait le régime de réglementation avant la mise en oeuvre des SMS? En quoi est-il différent aujourd'hui?

M. Daniel-Robert Gooch: C'était avant mon arrivée au sein de l'organisation. Je renvoie donc la question à mon collègue.

Gord, pouvez-vous dire un mot à ce sujet?

• (0920)

M. Gordon Duke: En fait, Daniel, c'était avant le mandat de Mike Rantala et avant le mien au sein des aéroports. Auparavant, je travaillais dans le secteur des compagnies aériennes; je ne suis donc pas au courant du régime de réglementation qui était en place avant les SMS.

Peut-être que Chris pourra répondre.

M. Jeff Watson: D'accord.

Je comprends.

M. Chris Farmer: Je peux peut-être vous aider.

Avant les SMS, on faisait des inspections réglementaires, c'est-à-dire des inspections selon une norme. N'oubliez pas que l'infrastructure des aéroports est de nature statique: béton, asphalte, acier et verre. Un inspecteur venait vérifier que les lignes de démarcation étaient correctes, que les feux de piste fonctionnaient, etc. Je n'entrerai pas dans les détails trop techniques, mais c'est le genre de choses qu'on vérifiait. Il faut dire que, vers la fin, je devais rassurer les responsables que nous n'avions pas changé la piste ou quelque chose de ce genre.

Bref, avant les SMS, nous avions une norme préétablie en fonction de laquelle nous faisons des inspections de nature très normative, très uniformisée, au moyen d'une liste de vérification. Par contre, aujourd'hui, nous examinons des résultats tangibles en matière de sécurité et des éléments mesurables.

M. Jeff Watson: À quelle fréquence la sécurité de l'exploitation des aéroports est-elle inspectée ou évaluée?

M. Chris Farmer: Avant les SMS, nous nous en tenions à une inspection annuelle ou nous...

Le vice-président (M. Hoang Mai): Pardonnez-moi.

Aux fins du compte rendu, pourriez-vous nous préciser votre nom pour que nous sachions qui parle?

M. Chris Farmer: Oui, pardon.

Je m'appelle Chris Farmer. Je suis le directeur des opérations à l'aéroport international du Grand Moncton.

Avant les SMS, nous pouvions nous attendre à une inspection annuelle. Aujourd'hui, il s'agit d'une inspection qui porte sur le programme de SMS en tant que tel. Avant, ce travail était effectué par les inspecteurs d'aéroports, mais maintenant, nous le faisons dans le cadre de notre propre programme de vérification.

M. Jeff Watson: Je ne sais pas si cela répond à la question sur la fréquence.

M. Chris Farmer: Avant les SMS, il y avait une inspection annuelle, c'est-à-dire une fois par année.

M. Jeff Watson: Et maintenant? À quelle fréquence y a-t-il des inspections? À quelle fréquence faites-vous l'objet d'évaluations?

M. Chris Farmer: Pour l'instant, les évaluations auxquelles nous sommes soumis portent sur notre programme de SMS. N'oubliez pas que nous en sommes à la fin du programme de mise en oeuvre graduelle, qui prévoit une inspection ou une validation du programme après chaque phase. Le programme comporte quatre phases.

M. Jeff Watson: À quelle fréquence devez-vous envoyer des évaluations de risque ou d'autres documents à Transports Canada dans le cadre de votre SMS?

M. Chris Farmer: Nous ne les envoyons pas à Transports Canada; cela se fait à l'interne.

M. Jeff Watson: Non, on vient vous voir pour examiner la documentation, n'est-ce pas?

M. Chris Farmer: C'est exact. Les représentants de Transports Canada viennent nous voir et nous leur présentons les documents.

M. Jeff Watson: À quelle fréquence viennent-ils vous voir?

M. Chris Farmer: Comme je l'ai dit, dans notre cas, nous venons tout juste de terminer notre programme du SGS, et notre dernière inspection a eu lieu pas plus tard qu'en janvier.

M. Jeff Watson: On effectue toutefois une vérification à chaque étape.

M. Chris Farmer: En effet.

M. Jeff Watson: Quels types de changements opérationnels aux aéroports entraîneraient une évaluation des risques des SGS?

M. Chris Farmer: Je peux répondre à cette question, car je pense que c'est plutôt la même chose pour tous les aéroports. On parle de tout changement au fonctionnement d'un aéroport ou à l'infrastructure, de tout nouveau transporteur qui arrive avec du nouvel équipement, bref, de tout ce qui pourrait changer le cours normal du système.

M. Jeff Watson: Monsieur Nourse, les représentants de l'ATAC ont comparu devant notre comité et nous ont parlé d'une trousse et d'un guide sur les SGS qu'ils ont élaborés, surtout à l'intention des petits transporteurs, si l'on peut dire. Certains de vos membres connaissent-ils ces outils? S'en servent-ils? Les considèrent-ils potentiellement comme un modèle plus évolutif de SGS qu'il pourrait employer dans le cadre de leurs activités?

M. Stephen Nourse: Malheureusement, je ne sais pas si certains de nos membres se sont servis de la boîte à outils de l'ATAC.

Je sais que certains de nos membres ont utilisé la trousse du CCAA, le Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale, pour les aider à mettre en oeuvre leur SGS.

• (0925)

Le vice-président (M. Hoang Mai): Vous avez 10 secondes.

M. Jeff Watson: Je vais m'arrêter ici alors.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci beaucoup.

Monsieur Braid, vous avez sept minutes.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à nos témoins d'être ici ce matin.

Monsieur Nourse, je vais commencer par vous poser quelques questions.

Je suis simplement curieux. À quel endroit se trouve le siège de votre association?

M. Stephen Nourse: Le siège de l'association est à Yellowknife, aux Territoires du Nord-Ouest. Pour ma part, je suis simplement ici à Ottawa pour avoir accès au milieu de la réglementation.

M. Peter Braid: Très bien.

Dans votre déclaration liminaire, lorsque vous parliez des SGS et que vous décriviez les divers résultats obtenus, vous avez dit que, de votre point de vue, les SGS améliorent la sécurité. Ils réduisent les coûts et les risques, et se traduisent par un milieu de travail plus sûr.

Pourriez-vous parler davantage des différents résultats ou des diverses conséquences, et peut-être donner quelques exemples?

M. Stephen Nourse: Bon nombre des véritables avantages perceptibles des SGS ont presque tendance à être un peu plus, si je puis dire, du côté industriel des activités d'exploitation. Nous voyons d'énormes améliorations dans l'accomplissement de tâches comme la manutention du fret, l'entretien, les activités liées aux passerelles, ce qui est habituellement, et peut-être de façon inhérente, un peu plus dangereux compte tenu de l'endroit où se fait le travail. Comme je l'ai dit, c'est un peu plus du côté industriel. En ce qui a trait aux mécanismes de déclaration utilisés, on assiste à une réduction réelle et identifiable du nombre d'accidents, à ce genre de choses.

C'est la raison pour laquelle j'ai dit qu'il est beaucoup plus difficile de déterminer dans quelle mesure on prévient des écrasements. Toutefois, lorsqu'on observe la façon dont fonctionnent les SGS, notamment en ce qui a trait à l'évaluation des risques, on constate que tout changement aux activités, l'ajout d'une destination sur une ligne, un changement d'équipement, l'analyse des risques et les modifications apportées aux autres processus rattachés aux SGS, canalisent vraiment l'attention au sein d'une organisation et aident à être proactif.

M. Peter Braid: Si je ne m'abuse, vous représentez 107 petits transporteurs aériens qui desservent les régions septentrionales d'un grand nombre de nos provinces et de nos territoires. Pourriez-vous nous décrire trois ou quatre mesures qui, selon vous, pourraient améliorer la sécurité du service aérien dans nos régions nordiques et éloignées?

M. Stephen Nourse: À l'heure actuelle, notre infrastructure inadéquate représente le plus gros obstacle auquel nous sommes confrontés dans nos régions nordiques et éloignées. Les services de météorologie aéronautique posent encore un problème dans le Nord. Beaucoup de régions n'ont pas de stations d'observation météorologique, ce qui entraîne des difficultés. À de nombreux endroits, nous devons encore nous contenter de pistes d'atterrissage en gravier. Cela ne pose pas nécessairement de problème, car nous poursuivons nos activités en toute sécurité, mais nous sommes grandement limités par rapport à l'équipement qui peut être utilisé.

Les derniers appareils commerciaux à pouvoir se poser sur du gravier, des Boeing 737-200, sont maintenant âgés de plus de 30 ans...

M. Daniel-Robert Gooch: Quarante.

M. Stephen Nourse: ... et auront bientôt probablement 40 ans dans de nombreux cas. Nous avons besoin d'un plus grand nombre de pistes pavées ou rigides pour permettre aux transporteurs de moderniser leurs flottes et d'offrir un meilleur service à moindre coût.

Il y a encore de nombreuses pistes d'atterrissage courtes. Pour tout dire, le modèle d'avion employé à l'époque pour déterminer la longueur de nombreuses pistes dans l'Arctique était le DC-3. Les temps ont changé.

Il arrive parfois que les approches de piste, l'éclairage des pistes et la disponibilité du carburant — il s'agit encore de problèmes liés à l'infrastructure de base — continuent de poser des défis, qui s'ajoutent à ceux auxquels les transporteurs sont déjà confrontés.

• (0930)

M. Peter Braid: Pourriez-vous nous donner une idée de la façon dont Transports Canada procède aux vérifications et aux inspections de sécurité auprès des petits transporteurs qui desservent les régions du Nord? À quelle fréquence ont-elles lieu? Quelle est la situation?

M. Stephen Nourse: Si vous m'aviez posé la question il y a quelques années, je vous aurais dit qu'un inspecteur vient

probablement presque tous les ans. Cependant, en raison de problèmes liés au personnel, dont nous avons parlé plus tôt, Transports Canada est passé à un mécanisme compliqué conformément auquel la fréquence des inspections visant à évaluer les risques d'un transporteur varie entre un et cinq ans. En moyenne, je pense qu'il est plus probable qu'une inspection officielle soit faite tous les ans ou tous les deux ans, ce qui ne veut pas dire que les transporteurs ne reçoivent pas de visites dans l'intervalle. Les principaux instructeurs d'entretien...

M. Peter Braid: Y a-t-il des visites à l'improviste?

M. Stephen Nourse: Dans bien des cas, il est très difficile de se rendre à l'improviste dans ces endroits éloignés. On est pratiquement toujours au courant quand quelqu'un arrive.

Des voix: Oh, oh!

M. Stephen Nourse: Mais pour ce qui est des visites, disons, « imprévues », oui.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Vous avez cinq secondes, monsieur Braid. Non?

Merci beaucoup.

M. Sullivan a cinq minutes.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins.

Pendant les témoignages, on a entre autres dit qu'un élément clé des SGS est une culture favorisant la sécurité des employés dans l'entreprise. Selon une des recommandations qu'on nous a présentées, la protection des dénonciateurs et un système non punitif de production de rapport sont essentiels pour s'assurer que les gens se sentent à l'aise, qu'ils n'auront pas d'ennuis s'ils signalent une chose qu'ils ont faite ou qu'un de leurs collègues a faite. Souscrivez-vous à cette généralisation?

M. Stephen Nourse: La mise en place d'un système non punitif de production de rapports est absolument essentielle. Il est très regrettable que la protection législative actuelle à cet égard n'ait pas toujours donné les résultats escomptés.

M. Mike Sullivan: Ce genre de protection aurait-elle aidé les deux pilotes de First Air qu'on a renvoyés parce qu'ils sont arrivés 20 minutes en retard après avoir légèrement dévié?

M. Stephen Nourse: C'est une bonne question. En fait, à ma connaissance, First Air a une politique non punitive très rigoureuse.

M. Mike Sullivan: Elle ne s'applique clairement pas aux pilotes qui dévient de leur trajectoire pendant 20 minutes.

M. Stephen Nourse: Je ne pense pas que...

M. Mike Sullivan: L'industrie tout entière aurait froid dans le dos si c'était le cas.

M. Stephen Nourse: Je ne pense pas que cela s'applique dans ce cas-ci, car le transporteur connaissait très bien les circonstances avant que les pilotes lui en fassent part.

M. Mike Sullivan: Je comprends. Ce que je veux dire, c'est que ce qui semble être un problème à régler entraîne plutôt le congédiement de pilotes. Je sais que les responsables de l'aéroport nous diraient que le SGS était nouveau, que le système GPS pour contrôler les approches des avions servait seulement depuis quelque temps — sans aucun doute à Toronto — et qu'on s'en servait pour ce vol en particulier.

M. Stephen Nourse: First Air utilise des systèmes GPS depuis, je dirais, au moins 10 à 15 ans. Le Nord a adopté très tôt ce genre de système. La navigation par satellite et les systèmes satellitaires en général, des communications à la navigation, représentent la plus importante avancée réalisée dans le domaine de l'aviation arctique.

• (0935)

M. Mike Sullivan: À propos du système non punitif de production de rapports sur les incidents, je sais que le transporteur était au courant, car le vol était en retard de 20 minutes. J'étais moi-même à bord d'un vol de First Air qui partait d'Edmonton pour se rendre à Yellowknife, et ensuite à Rankin Inlet. La semaine précédente, les passagers du même vol s'étaient retrouvés par erreur à Resolute, qui est très loin de Rankin, et ils étaient tous étonnés d'apprendre que l'avion s'était posé là. À ma connaissance, personne n'a été renvoyé.

Ce que je veux dire, c'est que toute l'industrie aurait froid dans le dos si une erreur de 20 minutes faisait en sorte que quelqu'un perdait son emploi, et je ne suis pas sûr que ce soit conforme à l'esprit du SGS.

Permettez-moi de changer de sujet un instant. Vos sociétés membres ou les responsables de votre association ont demandé des exemptions pour qu'il puisse y avoir moins d'agents de bord dans les avions, et vous avez l'intention de vous en prévaloir en septembre, n'est-ce pas?

M. Stephen Nourse: Je ne peux pas parler des intentions de transporteurs précis. Cela dit, en tant qu'association, nous approuvons le passage au ratio de 1 pour 50 lorsque c'est approprié.

M. Mike Sullivan: Je sais que certains transporteurs ont fait une demande en ce sens, et je pense que Transports Canada a déjà accordé une exemption à l'un d'eux. Nous n'avons pas obtenu les résultats de la mise à l'essai, la preuve que cela fonctionne. Sauf erreur, les résultats obtenus jusqu'à maintenant indiquent que cela ne fonctionne pas. Mais nous verrons ce qui en ressortira. Quoi qu'il en soit, pensez-vous qu'il est plus sécuritaire d'avoir moins d'agents de bord dans les avions?

Le vice-président (M. Hoang Mai): Veuillez répondre très rapidement, s'il vous plaît.

M. Stephen Nourse: Je ne dirais pas que c'est plus sécuritaire. Je dirais que ce l'est autant, dans la mesure où les sorties de secours d'un avion sont convenablement disposées.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci beaucoup, monsieur Nourse.

Merci, monsieur Sullivan.

Madame Young, vous avez la parole, pour cinq minutes.

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Merci beaucoup.

Vous nous avez donné un excellent aperçu général de ce qui se faisait auparavant et des difficultés que présentent pour vous tous les changements en cours, non seulement en ce qui a trait au SGS, mais aussi, si je ne m'abuse, par rapport aux infrastructures désuètes, aux vieux avions et à ce genre de choses. J'aimerais m'attarder un peu plus à cela.

Pouvez-vous me dire brièvement, car le temps manque toujours, quelle est la situation en matière d'infrastructures dans d'autres endroits, par exemple au Groenland? Y trouve-t-on des pistes d'atterrissage courtes, des pistes en gravier? Que fait-on ailleurs?

M. Stephen Nourse: Le Groenland a investi énormément d'argent dans son système. À vrai dire, ce sont plutôt les Danois. On y trouve maintenant beaucoup de pistes pavées, dont un grand nombre sont

encore courtes étant donné qu'on utilise des aéronefs à décollage et atterrissage courts. Le Groenland bénéficie également d'un vaste programme d'héliports. Son système est assez sophistiqué.

On profite aussi du fait que l'on peut, dans la majorité des cas, naviguer à longueur d'année le long de la côte Ouest, ce qui est également très différent.

De l'autre côté, en Alaska, il y a un peu plus de 100 pistes d'atterrissage pavées, contrairement à une douzaine au Canada.

Mme Wai Young: Monsieur Gooch, qui a la responsabilité de construire ces pistes? Est-ce le gouvernement, les aéroports dans le cadre d'un projet d'infrastructure?

M. Daniel-Robert Gooch: Dans le Nord, les aéroports sont généralement exploités par les territoires.

Dans le modèle du Sud du Canada, on a délégué la responsabilité, et nous avons donc 26 aéroports nationaux, qui ont été construits sur des terres qui appartiennent encore officiellement au gouvernement fédéral. Ils sont exploités par les administrations aéroportuaires locales, qui payent des frais de location au gouvernement.

Mme Wai Young: Ce sont les administrations aéroportuaires qui s'occupent des infrastructures, n'est-ce pas?

• (0940)

M. Daniel-Robert Gooch: C'est généralement le cas, en effet.

Monsieur Nourse va ajouter quelque chose à propos du contexte nordique.

Mme Wai Young: Je vous prie d'être très bref, monsieur Nourse, car j'ai d'autres questions.

M. Stephen Nourse: Si je peux me permettre de parler brièvement des territoires, Transports Canada a transféré la responsabilité de tous les aéroports aux gouvernements territoriaux, le Yukon dans un premier temps, les Territoires du Nord-Ouest et ensuite le Nunavut quand il a été cédé, et ce sont eux qui s'en occupent maintenant. Ils ont fait un travail remarquable pour maintenir en bon état ces installations. Le problème, c'est qu'il n'ont tout simplement pas le financement ou l'assiette fiscale pour les développer.

Mme Wai Young: Vous établissez une distinction entre l'entretien et, bien entendu, la construction de nouvelles infrastructures, les coûts qui y sont associés.

M. Stephen Nourse: C'est exact. Ils ont remarquablement bien réussi à préserver ce qui a été transféré...

Mme Wai Young: J'aimerais passer à autre chose, uniquement en raison du temps.

Vous faites observer dans votre article que les transporteurs du Nord font face à cinq difficultés. Je signale que la plupart ne sont pas liées à la sécurité ou aux SGS. Vous parlez des infrastructures, des services météorologiques. Il s'agit plus de questions externes que de questions réglementaires, comme les SGS. Est-ce exact selon vous?

M. Stephen Nourse: Elles sont toutes liées à la sécurité.

Mme Wai Young: Je ne dis pas qu'elles ne sont pas liées à la sécurité. Je dis seulement qu'il s'agit davantage de questions externes. La construction d'une piste d'atterrissage est davantage la responsabilité d'intervenants externes que le fait de procéder à l'inspection de sécurité d'un SGS.

M. Stephen Nourse: Oui, ce n'est pas la responsabilité de l'exploitant, pas du tout.

Mme Wai Young: En effet.

Si vous le permettez, j'aimerais demander à Chris Farmer quel est le système le plus rigoureux.

Chris, vous dites qu'avant la mise en place des SGS, on menait des inspections annuelles et ainsi de suite. Les SGS ont maintenant été implantés. Je sais que nous avons assisté à un accroissement de la sécurité sur le plan statistique. Par conséquent, quel est selon vous le système le plus rigoureux lorsque les transporteurs assument la responsabilité de leur propre SGS et effectuent leurs propres vérifications?

M. Chris Farmer: À mon avis, le système actuel est certainement plus rigoureux, car les transporteurs et les aéroports nous informent maintenant des incidents qui se produisent; nous recevons un rapport de sécurité. De plus, lorsqu'un transporteur signale un problème de sécurité, qu'un pilote vole vers un de nos aéroports, son SGS nous tient au courant. En gros, nous en sommes presque au point où deux SGS peuvent communiquer entre eux.

Mme Wai Young: En gros, vous dites que le système est plus rigoureux et donc plus sécuritaire aujourd'hui, n'est-ce pas?

M. Chris Farmer: C'est ce que je crois. Encore une fois, cela revient à ce que j'ai dit, à savoir que les SGS rendent concrète la sécurité. Avant, ce n'était qu'un concept. Nous constatons maintenant des résultats concrets que nous pouvons mesurer, et nous pouvons intervenir et faire...

Mme Wai Young: Diriez-vous alors que le système fonctionne comme prévu?

Le vice-président (M. Hoang Mai): Soyez très concis, s'il vous plaît...

M. Chris Farmer: Je dirais que oui, mais il ne faut pas perdre de vue, comme vous l'avez déjà entendu, que c'est un changement de culture. Lorsque ce changement de mentalité sera terminé, nous aurons alors un système efficace.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci, madame Young.

Madame Morin, vous avez cinq minutes.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Je vous remercie, monsieur le président.

Pour poursuivre dans la même veine, ce que nous visons avec les SGS, c'est que le nombre d'accidents diminue. C'est le but ultime de tout cela.

J'ai devant moi les objectifs de Transports Canada pour ce qui est du nombre d'accidents par 100 000 heures de vol. On constate que, pour l'année 2010-2011, le taux visé était de 6,5 accidents, pour l'année 2012-2013, de 6,5 et pour l'année 2013-2014, de 6,7. Il y a donc une augmentation. Les cibles de Transports Canada concernant les taux d'accidents sont établies par heure de vol. Même s'il y a plus de vols maintenant qu'il y en avait auparavant, les objectifs ont été calculés en heures de vol.

Malheureusement, la majorité des accidents ont lieu dans le Nord canadien.

Messieurs Nourse et Gooch, je voudrais savoir que vous pensez de cela. Croyez-vous qu'il est logique que Transports Canada ait des objectifs de plus en plus grands en ce qui a trait au nombre d'accidents? Cela me semble illogique si l'on dispose d'un système de gestion de la sécurité qui fonctionne.

Monsieur Gooch, vous nous avez parlé tout à l'heure de ce système de gestion de sécurité et des avantages qu'il comporte. Toutefois, concrètement, il y a de plus en plus d'accidents par heure de vol.

Avez-vous des commentaires à formuler à cet égard? Qu'en pensez-vous? Trouvez-vous logique que les objectifs relatifs au nombre d'accidents augmentent?

• (0945)

[Traduction]

M. Stephen Nourse: J'imagine que j'ai une certaine réserve concernant des statistiques globales. J'ai certes une réserve concernant ce que vous avez dit, à savoir que la majorité des accidents surviennent dans le Nord canadien. Cette affirmation me pose vraiment problème. Cependant, sans avoir un peu plus de détails sur les statistiques en ce qui a trait aux classes d'appareils dont il est question et sans savoir si ces appareils appartiennent ou non à des transporteurs qui ont des SGS, je ne peux pas vraiment commenter les taux d'accidents.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Malheureusement, je n'ai pas l'information. Ce sont des objectifs globaux établis par Transports Canada. Je ne peux pas vous en dire davantage. Ils nous ont été transmis par l'Association des pilotes fédéraux du Canada, lorsque ses représentants sont venus témoigner devant ce comité, il y a une semaine, le 5 juin dernier.

Monsieur Gooch, avez-vous des commentaires à formuler?

[Traduction]

M. Daniel-Robert Gooch: Je ne suis pas certain que nous pouvons commenter ces statistiques sans avoir de contexte. Je renvoie la question à mes collègues au téléphone qui aimeraient peut-être ajouter quelque chose.

Messieurs...?

M. Stephen Nourse: Absolument. Nous venons de tenir notre assemblée générale en avril, et nous avons une présentation du Bureau de la sécurité des transports qui incluait des statistiques de 2013. Cela nous a permis de constater qu'il y a en fait une diminution continue des taux d'accidents. Je ne sais pas vraiment ce que...

[Français]

Mme Isabelle Morin: Est-ce que ce serait possible de faire parvenir ces documents au comité?

[Traduction]

M. Stephen Nourse: Je peux certes le faire.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Merci.

L'un de vos collègues au téléphone peut-il nous parler davantage de cette question?

[Traduction]

M. Daniel-Robert Gooch: Gord, Chris, avez-vous quelque chose à ajouter à cet égard?

M. Chris Farmer: C'est Chris Farmer, à Moncton.

Je ne peux qu'ajouter ce qui a déjà été dit. C'est très difficile de commenter le tout sans avoir de contexte. Même si nous nous concentrons sur un seul aéroport, ce serait la même réponse. J'en suis désolé.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Quand l'Association des pilotes fédéraux du Canada est venue nous rencontrer, il a été question des inspections qui se font aux cinq ans. Le pilote avec qui nous parlions disait que c'était une façon d'étirer les ressources dédiées aux inspections. Il nous demandait quelle était la relation avec la protection de la sécurité du public. Quand il nous disait que les inspections étaient faites à un intervalle variant entre un et cinq ans, il se demandait si cela allait avoir une incidence sur la sécurité du public.

Pouvez-vous commenter la situation rapidement, s'il vous plaît? Il ne me reste pas beaucoup de temps.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Il vous reste peu de temps.

[Traduction]

M. Stephen Nourse: Si vous posez la question à Transports Canada, on vous dira que cela n'a eu aucune incidence sur la sécurité. Si vous posez la même question aux transports aériens, je doute qu'ils vous disent que le tout a eu une incidence considérable sur la sécurité.

[Français]

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci beaucoup.

Merci, madame Morin.

[Traduction]

Monsieur Komarnicki, vous avez cinq minutes.

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Merci.

Monsieur Nourse, vous avez dit dans votre exposé que vous avez 107 membres, 37 transporteurs, qui incluent aussi bien des transporteurs aériens réguliers que des petites entreprises familiales, et que si vous imposiez le même SGS à tout ce beau monde, les exigences écraseraient les petits transporteurs. Évidemment, dans les petites entreprises familiales, il peut être difficile de faire la distinction entre les patrons et les employés, mais cela ne fait aucun doute qu'il en existe. Vous avez également dit qu'il faudrait que les SGS soient adéquatement adaptés à la taille du transporteur et qu'ils tiennent compte de la nature des petits transporteurs et que leurs exigences soient réalisables.

D'un autre côté, nous voulons nous assurer d'optimiser la sécurité. Lorsqu'on pense à ces petits transporteurs, aux nombreuses activités et aux problèmes liés à l'infrastructure et à tout le reste, la sécurité devient une question très importante. Il faut donc adapter le tout avec prudence.

J'aimerais que vous me donniez d'autres exemples de ce que vous entendez par cela; j'aimerais avoir des exemples concrets de la manière dont cela pourrait se faire, selon vous. Je crois que vous avez donné un exemple. Vous avez parlé d'une personne qui pourrait apporter quelque chose à bord par inadvertance. Vous avez dit que, dans le cas des petits transporteurs dans une région éloignée du Nord canadien, c'est peu probable qu'une personne essaye d'apporter clandestinement quelque chose à bord de l'appareil en sachant que ce pourrait être dangereux, en particulier si cette personne se trouve aussi à bord de l'appareil.

Voilà un exemple où nous pourrions tout simplement le dire à cette personne ou lui rappeler les règles ou la sensibiliser à la question, au lieu d'entreprendre un processus complexe et d'ajouter un fardeau additionnel qui n'est pas nécessaire. Pourriez-vous nous donner d'autres exemples de ce que vous entendez par cela? J'aimerais avoir des exemples concrets, si c'est possible.

● (0950)

M. Stephen Nourse: Dans le cas des gros transporteurs, l'un des véritables avantages d'un SGS, ce sont les données. Plus vous accumulez de données sur vos activités, et plus vous pouvez intervenir de manière proactive avant que surviennent des accidents, et c'est inestimable.

Pratiquement tous les gros transporteurs utilisent des programmes informatiques de suivi et des systèmes d'analyse à la fine pointe de la technologie pour traiter leurs données. Si c'est la norme à laquelle nous nous attendons, le prix de ces programmes et le fardeau administratif qui en découle peuvent être très élevés. Cependant, pour ce qui est des petits transporteurs, si la collecte de données peut se faire au moyen d'un journal de bord et que c'est ce à quoi l'inspecteur s'attend, c'est parfait. Cela atteint les objectifs et donne aux petits transporteurs la capacité de se concentrer sur ces aspects sans avoir le lourd fardeau administratif qui en découle. Cependant, si l'on demande à tous les transporteurs d'utiliser des systèmes informatiques à la fine pointe de la technologie pour traiter leurs données et d'avoir une personne qui passe le tout en revue et qui rédige des rapports mensuels, c'est un problème.

M. Ed Komarnicki: Vous proposez donc de dire aux petits transporteurs que nous avons des objectifs à atteindre et qu'en fonction de la taille de leur entreprise nous devons trouver un moyen de le faire économiquement en tenant compte de leur capacité.

M. Stephen Nourse: Oui, tout à fait.

M. Ed Komarnicki: En ce qui a trait au nombre de transporteurs et de petits transporteurs, même si vous avez adapté le tout et que c'est adéquat, cela n'entraînerait-il pas une augmentation des inspections, alors que ce ne serait peut-être pas nécessairement le cas avec les gros transporteurs?

M. Stephen Nourse: Depuis le début, le problème est notamment que Transports Canada ne dicte pas la manière d'élaborer le SGS. Le ministère fixe ses attentes, mais il ne vous dit pas la manière de les atteindre. Cela a permis l'éclosion d'une nouvelle industrie avec les produits offerts par l'ATAC et le CCAA et DTI. Ces gens viendront le faire pour vous, parce que Transports Canada ne vous dira pas quoi faire.

Le ministère des Transports ne vous dira même pas ce qui cloche. Si des inspecteurs viennent faire une inspection de validation, ils vous diront tout simplement que ce n'est pas acceptable. Ensuite, vous devez comprendre ce qui ne l'est pas et la manière de régler le problème.

M. Ed Komarnicki: Et comment ce peut être...

Le vice-président (M. Hoang Mai): Monsieur Komarnicki, votre temps est malheureusement écoulé.

Le prochain intervenant est M. Toet. Il acceptera peut-être de partager son temps avec vous ou de poser votre question.

Monsieur Toet, vous avez cinq minutes.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Je vais laisser M. Komarnicki terminer son intervention.

M. Ed Komarnicki: Vous dites que Transports Canada se garde bien de vous dire ce qu'il faut faire et que vous ne pouvez pas réaliser un contrôle de sécurité sur ce que le ministère veut dans un SGS. En tant qu'associations, pourquoi ne proposez-vous pas un type de SGS ayant des exigences adaptées aux petits transporteurs?

M. Stephen Nourse: Notre association ne possède tout simplement pas les ressources pour ce faire. Nous préférons en fait collaborer avec le Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale et appuyer son produit, parce que nous jugeons que c'est acceptable.

• (0955)

M. Lawrence Toet: Merci. Merci aux témoins.

Ma question s'adresse particulièrement à vous, monsieur Nourse, et vise la capacité de trouver des employés au sol et des pilotes, en particulier dans les aéroports des régions éloignées du Nord canadien. Est-ce un véritable défi ou est-ce relativement facile? Avez-vous plus de candidats qui sont prêts à travailler dans ces régions que de postes disponibles? Est-ce parfois difficile de pourvoir ces postes?

M. Stephen Nourse: C'est vraiment un défi, et c'est de plus en plus difficile. Nous avons beaucoup de programmes, et nous mettons la touche finale à un programme de formation en vue de collaborer avec les écoles secondaires et les collèges communautaires locaux, parce que nous constatons que les habitants du Nord canadien ont tendance à y demeurer, et nous devons trouver des moyens de les inciter à apprendre des métiers du secteur de l'aviation.

Ces métiers — les pilotes, les mécaniciens, etc. — connaissent des temps difficiles partout au pays. Les inscriptions aux collèges diminuent, et la demande s'accroît. C'est vraiment difficile de convaincre les gens de venir s'installer dans le Nord canadien. Normalement, le Nord canadien se veut un lieu de formation. Lorsque les gens y viennent, ils adorent cela et ne veulent plus partir ou ils n'ont qu'une chose en tête, et c'est d'avoir un poste chez WestJet ou Air Canada pour passer à autre chose.

M. Lawrence Toet: Je vous pose cette question, parce que les gens semblent affirmer que les entreprises utiliseront les SGS — cet aspect a été évoqué plus tôt aujourd'hui dans les séries de questions — pour congédier des employés si quelque chose va de travers relativement au système de sécurité. D'après ce que vous venez de dire, j'en comprends que la réalité est que les entreprises qui ont des employés bien qualifiés feront des pieds et des mains pour les conserver au lieu de chercher des excuses pour s'en débarrasser. Il semble y avoir un mythe tenace qui prétend que les entreprises cherchent des moyens de se débarrasser d'employés.

M. Stephen Nourse: Je suis tout à fait d'accord avec vous. À l'heure actuelle, les employeurs cherchent désespérément à conserver leurs employés et non à s'en débarrasser. Compte tenu de ce qu'il en coûte et des investissements nécessaires pour attirer des pilotes, du personnel de maintenance, des manutentionnaires de fret et des spécialistes des marchandises dangereuses et leur apprendre ce qu'ils doivent savoir pour accomplir adéquatement leur travail, les employeurs ne veulent pas se débarrasser de leurs employés.

M. Daniel-Robert Gooch: J'aimerais ajouter qu'il en va de même du côté des aéroports. Transports Canada s'occupait auparavant de l'administration des aéroports. Il y avait une importante organisation qui servait de lieu de formation pour l'expertise en ce qui a trait aux activités aéroportuaires, mais lorsque le ministère des Transports a remis le contrôle des aéroports aux autorités aéroportuaires locales cette expertise y a été transférée et le lieu de formation a disparu. Le secteur privé, nos organismes, le Conseil international des aéroports, avec lesquels notre organisme est affilié, et les collèges privés ont pris la relève. Cependant, nous espérons évidemment qu'il y aura dans l'avenir du personnel avec une expertise dans les activités et la sécurité aéroportuaires en vue de garantir que de tels professionnels avec de l'expérience sont sur le marché du travail. Lorsque nous

regardons vers l'avenir, nous nous inquiétons du manque de main-d'œuvre dans ce secteur avec une expertise dans ce domaine.

M. Lawrence Toet: Sur le plan de la sécurité, si un employé reçoit des avertissements répétés ou qu'il a un certain type de comportement, il faut évidemment prendre des mesures à un moment donné. Vos membres seraient très peu enclins à le faire. Il serait préférable de faire de la sensibilisation ou d'essayer de modifier ce comportement, le cas échéant. Ce serait de loin préférable au congédiement de l'employé.

M. Stephen Nourse: J'ai récemment discuté avec l'un de nos plus petits membres, et il déplorait grandement d'avoir dû remercier un pilote qu'il essayait de former. Le pilote n'était pas à la hauteur, et le membre était vraiment déçu de devoir le congédier en raison du temps qu'il avait investi dans cette personne.

Le vice-président (M. Hoang Mai): D'accord. Merci, monsieur Toet.

Nous avons encore du temps. Nous aurons donc une série de questions de cinq minutes.

Monsieur Sullivan, allez-y.

• (1000)

M. Mike Sullivan: Merci, monsieur le président.

Merci encore une fois. Je n'ai pas eu l'occasion de poser beaucoup de questions aux représentants des autorités aéroportuaires; je vais donc vous en poser quelques-unes.

Du moins dans certains aéroports, vous avez un SGS en place au lieu que des inspecteurs du ministère des Transports viennent directement inspecter vos installations. Cela inclut-il le contrôle de sûreté, à savoir ce que nous chérissons tous — et je fais allusion à faire la file pour le contrôle de sûreté? Cela fait-il également partie du SGS, ou est-ce un aspect indépendant dont la responsabilité est remise aux autorités aéroportuaires par le gouvernement?

M. Daniel-Robert Gooch: La sûreté est une tout autre paire de manches. Dans 89 aéroports partout au pays, le contrôle de sûreté — ce que vous voyez lorsque vous faites la file, ainsi que le contrôle des bagages et des non-employés, à savoir en gros les employés qui travaillent dans les aéroports — est la responsabilité de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, qui est une société d'État du gouvernement fédéral. Les autorités aéroportuaires jouent bel et bien un rôle sur le plan de la sûreté, mais cela concerne davantage des aspects que vous, en tant que passager, n'êtes pas nécessairement conscient.

M. Mike Sullivan: Les autorités aéroportuaires ne sont pas directement chargées de cet aspect.

M. Daniel-Robert Gooch: Ce n'est pas le cas dans ces 89 aéroports où il y a des agents de l'ACSTA.

M. Mike Sullivan: Ces services de sûreté ne sont pas considérés comme faisant partie du SGS. Je pense notamment à l'exemple de ce qui est survenu à Edmonton avec la bombe qui a passé le contrôle de sûreté. Cet aspect n'est pas la responsabilité des autorités aéroportuaires.

M. Daniel-Robert Gooch: Cela concerne le contrôle de sûreté, et ce ne sont pas les autorités portuaires qui s'en chargent en fait. C'est l'ACSTA.

M. Mike Sullivan: D'accord.

M. Mai va...

M. Hoang Mai: J'aimerais prendre quelques secondes pour proposer ma motion qui vous a été remise. J'en ai donné préavis le 5 juin. Je propose d'inviter des représentants de VIA Rail à comparaître devant notre comité pour leur poser des questions au sujet du rapport annuel qui a été déposé à la Chambre le 6 mai.

Je sais que nous n'avons rien de prévu jeudi, et je crois que ce serait une bonne occasion pour le comité de se pencher sur l'étude.

De plus, étant donné que nous avons des témoins, je demande le consentement du comité pour discuter de la motion plus tard au comité et ainsi éviter de faire perdre leur temps aux témoins. Nous pouvons en discuter à la fin des séries de questions. Ai-je le consentement du comité pour procéder ainsi?

Le vice-président (M. David McGuinty): M. Mai a-t-il le consentement du comité à cet égard?

Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Il ne propose pas sa motion maintenant; il veut le faire après les séries de questions.

Le vice-président (M. David McGuinty): Voyons ce qu'en pense M. Mai.

M. Hoang Mai: Je propose maintenant la motion, mais j'aimerais que nous en discutions plus tard.

M. Jeff Watson: S'il propose une motion, nous devons en débattre maintenant.

Le vice-président (M. David McGuinty): Si le comité y consent, nous pouvons lui permettre de proposer la motion et de reporter les discussions après avoir terminé avec les...

M. Jeff Watson: Monsieur le président, lorsque les témoins partiront, il pourra proposer la motion.

M. Hoang Mai: Je propose la motion...

M. Jeff Watson: Je comprends ce que vous demandez.

M. Hoang Mai: Nous l'avons déjà fait au comité, à savoir de proposer une motion...

Le vice-président (M. David McGuinty): Pour en venir à l'essentiel, monsieur Mai, je crois comprendre que le comité ne vous a pas accordé son consentement. Les membres ne consentent pas à l'unanimité à ce que vous procédiez ainsi.

Si vous souhaitez présenter votre motion maintenant, vous le ferez tout de suite, et nous commencerons à en discuter, ou vous pouvez soit retirer la motion avec le consentement du comité, soit proposer immédiatement de présenter votre motion et d'en débattre. Nous pouvons aussi dire de bonne foi que nous allouons un certain laps de temps, soit 10 minutes, à la fin de la séance de sorte que tous consentent à ce que vous présentiez la motion, à ce que nous la débattions et à ce que nous passions à l'étape suivante ensuite.

Sommes-nous d'accord?

M. Hoang Mai: Merci, monsieur le président.

Le vice-président (M. David McGuinty): Nous sommes d'accord.

(La motion est retirée. [Voir le Procès-verbal])

Le vice-président (M. David McGuinty): Poursuivons...

M. Mike Sullivan: La question de Transports Canada et des SGS n'est pas du tout liée aux contrôles de sécurité. Je reviens...

M. Daniel-Robert Gooch: Je ne veux pas répondre incorrectement d'un point de vue technique. Par conséquent, je vais m'en remettre à Gordon Duke.

M. Gordon Duke: Les SGS mettent l'accent sur la sécurité aérienne. La sécurité est un instrument distinct de ces systèmes.

M. Mike Sullivan: M. Nourse a mentionné plus tôt la question des passagers qui apportent, à bord des avions, des articles qu'ils ne devraient pas apporter, une situation qui dépend du lien qui existe entre l'administration aéroportuaire et les services de sécurité à ce moment-là. Comment cela fonctionne-t-il? Nous parlons maintenant du transport de marchandises dangereuses. Il suggérait que l'on établisse un différent ensemble de règlements concernant le transport de marchandises dangereuses par des passagers, de manière à ce que ce transport soit facilité et que les passagers ne soient pas forcés de tricher pour franchir les étapes du système.

Dans les aéroports du sud du Canada, les contrôles de sécurité sont très rigoureux, mais c'est peut-être moins le cas dans les aéroports du Nord du Canada.

Comment ce processus fonctionne-t-il de concert avec l'ensemble du système de gestion de la sécurité? Comment peut-on mettre en oeuvre un système dont on peut dire qu'il fonctionne pour les Canadiens, en ce sens qu'il assure la sécurité des passagers et des avions, tout en veillant à ce que la relation qui existe entre les administrations aéroportuaires et les services de sécurité continue de fonctionner correctement?

• (1005)

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci beaucoup.

Veuillez répondre brièvement, s'il vous plaît...

M. Gordon Duke: Le caractère sécuritaire...

Le vice-président (M. Hoang Mai): Je suis désolé, mais pourriez-vous mentionner votre nom pour confirmer votre identité aux témoins qui participent à la séance par vidéoconférence?

M. Gordon Duke: Toutes mes excuses. Je m'appelle Gord Duke, et je travaille à Halifax.

Les SGS entrent en jeu après coup, si un article non autorisé est apporté à bord. M. Nourse parlait du fait que le niveau d'intervention ne serait pas le même dans un aéroport du Nord. La relation n'existerait pas. Les aéroports du Nord ne disposent pas des ressources nécessaires.

M. Stephen Nourse: Pour éviter toute ambiguïté, je tiens à préciser que les aéroports ne sont pas responsables des marchandises dangereuses. Le transporteur aérien est chargé de vérifier ce que les passagers apportent dans ses avions.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci, monsieur Nourse.

Je suis désolé, monsieur Sullivan, mais votre temps de parole est écoulé. Depuis longtemps.

M. Mike Sullivan: Pouvez-vous le laisser terminer? Il parlait de nouveau.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Monsieur Duke, soyez très bref...

M. Gordon Duke: Les compagnies aériennes sont responsables du transport des marchandises dangereuses.

Habituellement, les employés de l'aéroport ne transportent aucune marchandise dangereuse, et ils ne manipulent pas de telles marchandises pendant leur transport. Si nos intervenants d'urgence devaient s'occuper d'un avion transportant des marchandises dangereuses, il faudrait qu'ils soient au courant de la nature des marchandises à bord afin qu'ils comprennent ce à quoi ils feraient face, mais ce serait à peu près tout.

Le vice-président (M. Hoang Mai): D'accord, merci beaucoup.

Monsieur McGuinty, vous disposez de cinq minutes.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président.

Monsieur Nourse, j'aimerais revenir sur les observations judiciaires que vous avez formulées à propos du ratio d'agents de bord par passagers de 1 à 40, par opposition à 1 à 50.

Je crois comprendre qu'en ce moment, si vous effectuez un vol offert par l'un des 705 principaux transporteurs aériens et que vous souhaitez, par exemple, être assis près d'une issue de secours, vous devez verser une somme supplémentaire pour avoir le privilège de rendre service à ce transporteur dans l'éventualité d'un problème. Nous avons tous emprunté différents vols. La séance d'information qu'on vous donne dans ces cas-là est parfois approfondie, parfois superficielle, parfois inexistante. Je ne sais pas comment tout cela est concilié du point de vue de l'uniformité.

Que doivent en penser les Canadiens? On nous dit qu'il s'agit d'une norme de l'OACI. Je suis certain que les sociétés membres se conformeront aux normes quelles qu'elles soient. Par contre, le Canada a présenté des dizaines de demandes d'exceptions — je pense que c'est le mot approprié — aux normes de l'OACI.

Qu'est-ce que les Canadiens doivent penser de ce changement, de cette pression qui est exercée pour que le rapport d'agents de bord par passagers passe de 1 à 40 à 1 à 50? N'oubliez pas que nous avons demandé aux 705 principaux transporteurs aériens de nous expliquer les conséquences financières qu'aurait ce changement. Notre comité n'a pas encore reçu de réponses de la part de ces témoins, de ces sociétés, concernant les conséquences pécuniaires de ce changement et la mesure dans laquelle la prestation des services sera plus économique? Ces sociétés réaliseront-elles des économies?

Pouvez-vous répondre à cette question en tenant compte de vos 107 sociétés membres?

M. Stephen Nourse: Je ne crois pas qu'on peut mélanger l'aspect commercial des sièges situés près des sorties, qui est principalement attribuable au fait que ces sièges offrent un peu plus d'espace pour les jambes, à leur aspect sécuritaire. Je suis très déçu de vous entendre dire que certaines des séances d'information ne sont pas adéquates.

Il est intéressant de constater quand je parle aux transporteurs aériens du Nord, en particulier, que, bien que certains d'entre eux aient présenté une demande visant à tirer parti du ratio de 1 à 50, ils l'ont fait la plupart du temps pour jouir d'une certaine marge de manoeuvre lorsqu'un problème survient au cours d'une journée donnée. En fait, je dirais que, dans presque toutes les circonstances, les effectifs de l'équipage de cabine des transporteurs aériens du Nord sont supérieurs à la norme, en raison des exigences en matière de service. La plupart des transporteurs aériens du Nord offrent des services. Nous servons des repas chauds, des plats cuisinés et de nombreuses boissons. Notre ratio agents de bord-passagers est plus élevé que l'exige la norme de 1 à 40, pour des raisons de service. Cependant, cela ne veut pas dire que, lorsque quelque chose de fâcheux se produit, il ne serait pas avantageux de pouvoir tirer parti du rapport de 1 à 50 pour se sortir d'un mauvais pas.

•(1010)

M. David McGuinty: Quelle est la position de votre organisation et de vos sociétés membres à ce sujet?

M. Stephen Nourse: Nous appuyons le rapport de 1 à 50. Nous avons le sentiment que, si le personnel est en mesure d'exposer adéquatement les procédures d'évacuation de l'appareil, la sécurité n'en sera pas amoindrie et qu'il n'y a aucune raison de ne pas

harmoniser les normes que nous respectons à cet égard avec celles de l'OACI et de la FAA des États-Unis.

M. David McGuinty: Vos membres ont-ils déjà envisagé la possibilité de former ou de renseigner adéquatement avant l'embarquement les voyageurs qui seront assis près des issues de secours et, au lieu de faire payer un supplément à ces passagers, d'offrir un escompte aux personnes qui sont disposées à aider leurs compagnons de voyage en cas d'urgence et qui sont physiquement capables de le faire?

M. Stephen Nourse: La vérification de la capacité physique fait partie de la séance d'information. Lorsque la personne donne la séance, elle ne se contente pas de transmettre des renseignements; elle évalue aussi si le passager est physiquement capable de manipuler la porte de sortie et s'il parle suffisamment bien la langue utilisée par les agents de bord pour comprendre leurs instructions en cas d'urgence. La personne s'assure aussi que des nourrissons n'ont pas été placés par mégarde dans des sièges situés près des sorties.

M. David McGuinty: Allons un peu plus loin. Disons que quelqu'un boit quatre boissons alcoolisées pendant un vol ordinaire ou prend un somnifère pendant un vol long courrier et que cette personne est assise près d'une issue de secours. Comment gérez-vous une telle situation?

M. Stephen Nourse: Je ne peux pas répondre à cette question, car je n'en connais pas la réponse.

Le vice-président (M. Hoang Mai): D'accord. Merci, monsieur McGuinty.

Monsieur Watson, allez-y. Vous disposez de cinq minutes.

M. Jeff Watson: Je veux simplement clarifier quelque chose à propos des séances d'information. En fait, les règlements de Transports Canada prévoient que les passagers recevront une séance d'information au sujet des procédures d'évacuation d'urgence. Il n'y a pas...

M. Stephen Nourse: Ce n'est pas optionnel.

M. Jeff Watson: Exactement; ce n'est pas optionnel. En fait, cela fait partie du message que, dès le départ, les agents de bord doivent communiquer aux passagers dans le cadre de la séance d'information. Donc, on leur dit qu'avant d'ouvrir les issues de secours, ils doivent vérifier par le hublot que la voie n'est pas obstruée et qu'il n'y a pas de fumée ou d'incendie. Ils doivent être en mesure de manipuler la porte. On leur enseigne comment le faire.

Est-ce exact, monsieur Nourse?

M. Stephen Nourse: C'est exact.

M. Jeff Watson: S'ils ne parlent ni l'anglais ni le français ou s'ils ne se sentent pas capables de s'exprimer dans l'une ou l'autre des deux langues officielles, on les déplace des sièges situés près des issues, et on les remplace par d'autres personnes qui sont en mesure de le faire.

M. Stephen Nourse: Même s'ils sont simplement mal à l'aise à l'idée d'assumer ces responsabilités, ils peuvent certainement choisir d'être remplacés.

M. Jeff Watson: Cela s'est produit sur certains des vols que j'ai empruntés.

C'est tout ce que j'avais besoin de clarifier. Merci, monsieur le président.

Le vice-président (M. Hoang Mai): Merci beaucoup.

Je pense que nous avons terminé les séries de questions. Nous allons suspendre la séance, puis reprendre nos travaux par la suite.

Je vous remercie infiniment d'être venus aujourd'hui.

[Français]

Je remercie également les témoins qui participent à la réunion par l'entremise de la téléconférence.

Nous allons faire une courte pause pour permettre aux autres témoins de prendre place.

●(1010) _____ (Pause) _____

●(1015)

[Traduction]

Le vice-président (M. David McGuinty): D'accord, chers membres du comité. Nous sommes de retour.

Monsieur Mai.

M. Hoang Mai: Tel que nous l'avons discuté, j'aimerais présenter la motion. Comme je l'ai mentionné, l'avis de motion a été présenté le 5 juin. Je pense qu'il est très important que nous, les membres du comité, examinions ce qui arrive à VIA Rail. Nous savons qu'un rapport a été déposé à la Chambre des communes le 6 mai. Je pense que tous les Canadiens reconnaissent l'importance des services ferroviaires voyageurs

[Français]

Un rapport a été publié. Nous voulons que les gens de VIA Rail comparaissent devant nous. D'ailleurs, le comité n'a rien de prévu pour le jeudi qui vient. Il est important, je crois, que le comité

travaille fort, poursuive ses travaux et examine ce qui se passe du côté de VIA Rail. Il y a des questions dont il faut débattre, notamment au sujet des personnes à mobilité réduite. Il faut discuter de certaines répercussions sur VIA Rail de même que sur les personnes dont la mobilité est réduite.

[Traduction]

Le vice-président (M. David McGuinty): Merci, monsieur Mai. Monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Monsieur le président, je propose que nous poursuivions la séance à huis clos.

Le vice-président (M. David McGuinty): Cette motion ne peut pas faire l'objet d'un débat. Je dois simplement mettre la question aux voix.

Mme Isabelle Morin: Je voudrais que ce soit un vote par appel nominal...

(La motion est adoptée par 5 voix contre 3.)

Le vice-président (M. David McGuinty): La motion est adoptée. Pourrais-je demander aux personnes qui ne font pas officiellement partie du comité de bien vouloir quitter la salle?

Merci.

Nous allons suspendre la séance pendant 30 secondes.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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