



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 055 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le mardi 2 mai 2017**

**Présidente**

**L'honorable Judy A. Sgro**



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

Le mardi 2 mai 2017

• (1135)

[Français]

**Le vice-président (Monsieur Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC)):** Bonjour à tous et à toutes.

Je déclare ouverte cette réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons notre étude sur la sécurité aérienne.

Chers collègues, comme vous pouvez le constater, nous avons la chance d'avoir aujourd'hui dans la salle des invités spéciaux. J'aimerais souhaiter la bienvenue aux élèves de 12<sup>e</sup> année de l'École secondaire publique Gisèle-Lalonde d'Orléans, qui viennent assister à la réunion du Comité dans le cadre de leur cours de science politique. J'espère que vous passerez une bonne journée, que vous ferez une belle visite du Parlement et que cette rencontre du Comité sera des plus enrichissantes pour vous tous. Bienvenue et merci de vous joindre à nous.

Nous sommes heureux d'accueillir les témoins suivants: M. Aaron Speer, vice-président des Opérations aériennes chez Bradley Air Services Limited (First Air), ainsi que M. Edward McKeogh, président de Canadian Aviation Safety Consultants, qui est avec nous par vidéoconférence à Montréal.

Bienvenue, messieurs. Merci beaucoup d'être avec nous.

Malheureusement, je dois vous annoncer que M. Massimo Bergamini, président-directeur général du Conseil national des lignes aériennes du Canada, a dû annuler sa comparution à la dernière minute ce matin.

En raison d'un vote à la Chambre des communes, notre temps sera très limité. Nous prendrons le temps d'entendre les témoins et aurons le temps de faire un tour de questions ce matin. Donc, je demanderais aux témoins de se limiter à leurs notes d'introduction dans la mesure du possible, pour que nous puissions avoir le temps d'échanger avec eux par la suite. Ce serait très apprécié.

Monsieur Speer, si vous êtes disposé à prendre la parole en premier, vous avez cinq minutes pour faire votre présentation.

[Traduction]

**Capitaine Aaron Speer (vice-président, Opérations aériennes, Bradley Air Services Limited, First Air):** Bonjour. Je m'appelle Aaron Speer et je suis le vice-président des opérations aériennes de First Air. Au nom de First Air, je tiens à remercier le Comité de me donner l'occasion de comparaître aujourd'hui afin de présenter certains des enjeux particuliers auxquels nous faisons face au quotidien.

Forte de ses 71 ans d'expérience, First Air est l'une des principales lignes aériennes desservant l'Arctique canadien, où nous offrons des vols réguliers entre 31 collectivités nordiques avec

correspondances vers Ottawa, Montréal, Winnipeg et Edmonton. En fin de compte, nous offrons plus de destinations au nord du cercle arctique qu'au sud. La plupart de ces collectivités n'ont pas d'accès routier et doivent pouvoir compter sur des services de transport aérien sûrs puisqu'il s'agit du seul mode d'accès à longueur d'année.

Comme nos activités se déroulent dans le nord du pays, nous devons fréquemment surmonter toutes sortes d'obstacles et de problèmes opérationnels que n'ont pas à surmonter les autres lignes aériennes qui desservent le sud du pays. Bon nombre des aéroports nordiques ont vu le jour pendant la guerre froide. Depuis, contrairement à ceux du sud, ils n'ont à peu près jamais été développés ou modernisés.

Les procédures d'approche sont limitées. Les approches par GPS sont courantes dans les aéroports dans le sud du pays, mais elles ne sont pas facilement mises en oeuvre dans le Nord.

Les systèmes d'éclairage sont limités. Souvent, les aéroports ont des systèmes d'éclairage d'approche très rudimentaires. Plusieurs n'ont pas d'indicateurs visuels d'alignement de descente, et ceux des aéroports qui en ont sont conçus uniquement pour de petits appareils.

La technologie est dépassée. Le SLI d'Iqaluit n'est plus utilisé depuis le début d'avril, et il n'y a aucune solution claire en vue puisque les composants défectueux ne sont plus fabriqués.

Il y a les pistes gravelées. L'essentiel de notre réseau est servi par des aéroports qui ont souvent de très courtes pistes gravelées, ce qui restreint les types d'aéronefs pouvant être utilisés et fait grimper nettement nos frais d'entretien.

Les renseignements sur les conditions météorologiques sont limités. De nombreuses stations n'ont pas accès à des systèmes d'observation météorologiques 24 heures sur 24. On a récemment augmenté les secteurs couverts, mais nous sommes souvent obligés de prendre des décisions opérationnelles sans bénéficier de rapports ou de prévisions météorologiques.

L'accès au carburant est restreint. L'approvisionnement en carburant ne se fait qu'une fois par année dans la plupart des collectivités. Une fois que les réserves de carburant sont à sec, il faut attendre à la fin de l'été suivant. Cette année, à l'aéroport de Taloyoak, nous avons dû fonctionner pendant plus de trois mois sans accès au carburant. Conjugué aux distances entre les collectivités, le manque de carburant est un handicap opérationnel de taille.

Il n'y a pas assez d'aéroports de décollage viables. À cause des procédures d'approche limitées, de la piètre qualité des dispositifs d'éclairage d'approche, de l'information météorologique limitée, des restrictions possibles concernant le carburant et des grandes distances entre les aéroports, nous sommes souvent gravement pénalisés à cause du manque d'aéroports de décollage convenables.

Si l'infrastructure n'est pas améliorée dans certaines collectivités, nous allons nous retrouver devant deux possibilités.

L'une sera de continuer d'utiliser nos vieux appareils. Nous pourrions alors continuer de desservir les localités en question, mais il viendra un temps où l'utilisation de ces appareils ne sera plus financièrement viable. Qui plus est, ces vieux appareils ne pourront pas profiter des plus récentes avancées technologiques, dont celles qui visent la sécurité.

L'autre possibilité sera de mettre fin au service dans les collectivités où les pistes sont courtes. Dans ce cas, le service devra être repris par un transporteur qui utilise de plus petits appareils, comme un service de taxi aérien exploité en vertu du RAC, partie 703, ou un service de navette aérienne relevant du RAC, partie 704. Même si les collectivités en question continueront d'être desservies, rappelons que les nouveaux transporteurs ne seront pas soumis aux mêmes exigences très strictes de la partie 705 du RAC qui vise les entreprises de transport aérien.

Que ce soit pour les déplacements à des fins médicales ou pour la livraison de denrées alimentaires, le transport aérien est vital, dans le Nord. Les populations nordiques dépendent de nos services pour vivre leur vie au maximum. Sans investissements externes dans les infrastructures nordiques, la pérennité de nos opérations est en péril. Chose certaine, si ces investissements ne se concrétisent pas bientôt, la réduction du niveau de service deviendra inévitable.

Encore une fois, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant le Comité aujourd'hui. Étant donné le nombre de témoins ayant déjà comparu à ce jour, je crois que les membres du Comité ont maintenant une assez bonne compréhension des problèmes que vit l'industrie dans son ensemble. J'ai principalement limité mes propos aux problèmes liés à nos activités uniques dans le Nord. Malgré cela, je serai ravi de répondre à toutes vos questions, y compris celles qui portent sur l'industrie dans son ensemble, sur l'industrie du transport aérien, ou sur nos opérations dans le Nord.

Merci.

• (1140)

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup, monsieur Speer.

Monsieur McKeogh, vous avez cinq minutes pour faire votre présentation.

**M. Edward McKeogh (président, Canadian Aviation Safety Consultants):** Merci.

Bonjour à tous.

[Traduction]

Merci beaucoup de nous donner cette occasion de comparaître devant le Comité.

Je m'appelle Edward McKeogh, et je suis le président de Canadian Aviation Safety Consultants. Comme son nom l'indique, notre groupe s'intéresse à la sécurité aérienne. Ce sera d'ailleurs le thème de mes propos d'aujourd'hui.

Les conclusions d'enquêtes menées sur des accidents catastrophiques très médiatisés impliquant des aéronefs ont fait ressortir la grave incapacité de nombreux membres d'équipages de manoeuvrer l'aéronef avec compétence en cas de défaillance du pilote automatique ou de circonstances dans lesquelles il ne convient pas de l'utiliser. Le pilote automatique a connu une évolution formidable au cours des dernières décennies, au point où les pilotes l'actionnent maintenant environ une minute après le décollage. Ils font décoller

l'aéronef, puis actionnent le pilote automatique dans la minute qui suit. Ce dispositif fait le travail au départ, en route et à l'arrivée. Le pilote prend ensuite le relais et prend les commandes une minute seulement avant d'arriver à destination.

En conséquence, nous avons des gens qui ont inscrit des milliers d'heures ou des dizaines de milliers d'heures dans leur journal de bord, mais qui ont très peu d'expérience de pilotage manuel à leur actif. C'est la cause de catastrophes récentes.

Le vol 447 d'Air France s'est abîmé dans l'Atlantique Sud, il y a peu de temps. Vous aviez un aéronef qui volait à 35 000 pieds d'altitude. Les deux moteurs fonctionnaient bien, de même que les contrôles. Quand le pilote automatique a cessé de fonctionner parce que du givre s'était formé sur deux des trois tubes de Pitot donnant l'information sur la vitesse, l'équipage a reçu le message « loi de substitution », ce qui signifie que l'équipage doit prendre les commandes et piloter l'aéronef manuellement. Quatre minutes et demie plus tard, l'aéronef s'abîmait dans l'Atlantique Sud, causant la mort de toutes les personnes à bord. Pourquoi? Parce que les pilotes n'ont pas assez d'expérience dans le pilotage manuel d'un aéronef.

Cela peut sembler un peu ennuyeux ou inefficace de piloter l'aéronef à haute altitude, mais vous pouvez ainsi connaître la sensation de piloter quand l'air est raréfié et qu'il faut maintenir l'aéronef dans la fenêtre étroite entre la vitesse de décrochage et le nombre de Mach critique.

L'aéronef d'Asiana qui s'est écrasé à son arrivée à San Francisco est un autre exemple. Les membres de l'équipe avait reçu un avis NOTAM: autrement dit, on leur avait fait savoir à l'avance qu'ils n'auraient pas accès au système d'atterrissage aux instruments. En pareil cas, vous devez réfléchir à l'avance à ce que vous allez faire pour établir un circuit à vue. L'atterrissage ne se fait pas là où se trouvent les lignes qui marquent le bout de la piste. On établit cela des miles avant, à 300 pieds pour chaque mile, donc à 1 000 pieds d'altitude, en fonction de l'alignement avec la piste, et ce, à la bonne vitesse fixée. C'est là que vous commencez.

Ils n'ont rien fait de tout cela parce qu'ils n'avaient pas l'habitude de piloter l'aéronef eux-mêmes. Le pilote automatique l'avait trop longtemps fait pour eux. Malgré la présence de trois personnes dans le poste de pilotage, il y a eu une détérioration marquée et étonnante de la vitesse et de l'altitude. À cause de l'assiette en cabré de l'aéronef, la queue a frappé la digue de l'aéroport de San Francisco et s'est cassée, ce qui a causé la mort de nombreuses personnes et la destruction de l'aéronef.

Ce que je cherche à dire, c'est qu'il faut intégrer cela dans le système de formation des compagnies aériennes et imposer à celles-ci de permettre à leurs gens, quand les conditions s'y prêtent à la destination, d'annuler un plan de vol IFR et de demander à l'agence de contrôle la permission de faire une approche VFR, ce qui leur permettrait d'apprendre à piloter.

Nous avons une longue liste de choses que nous aimerions voir incluses dans la formation à l'aviation — des améliorations que nous aimerions voir —, mais je me suis limité aux deux choses parmi les plus sérieuses. Vous venez d'entendre la première, et il y en a une autre. Je serai bref. Il est question d'exposés sur la sécurité aérienne. Les médecins, les dentistes, les courtiers et bien d'autres doivent assister à des exposés de formation continue pour se tenir à jour dans leur domaine ou pour se perfectionner. Dans le domaine de l'aviation, nous estimons que cela ne se fait pas assez.

•(1145)

Certaines des grosses compagnies aériennes ont des programmes internes de ce genre. Nous aimerions que cela se retrouve à la toute première étape de la formation, et même dans les aéro-clubs, et cela...

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Monsieur McKeogh, je suis désolé de vous interrompre. Malheureusement, vous en êtes à la fin de votre présentation de cinq minutes, mais mes collègues auront l'occasion de vous poser des questions sur cette deuxième proposition.

Si vous me le permettez, je vais céder immédiatement la parole à mes collègues, qui ont sûrement beaucoup de questions à poser.

Monsieur Rayes, vous disposez de six minutes.

**M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC):** Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être ici et de nous faire part de leurs expériences.

Ma première question est assez simple et s'adresse à vous, monsieur Speer. Si vous aviez des recommandations à faire à Transports Canada pour améliorer la situation, que ce soit en ce qui concerne le système de gestion des risques liés à la fatigue ou toute autre amélioration pouvant être apportée pour assurer la sécurité des vols, des passagers et des ressources matérielles, quelles seraient-elles?

[Traduction]

**Capt Aaron Speer:** Pour commencer, vous avez parlé de la réglementation visant la fatigue. Fondamentalement, j'appuie sans hésitation toutes les améliorations pouvant être apportées à la réglementation visant la fatigue afin d'améliorer la sécurité. Cela étant dit, je crois qu'il est important d'examiner très attentivement cette réglementation afin de la fonder sur la science et de vraiment nous attaquer aux problèmes de fatigue. Nous devons aussi reconnaître les grandes différences entre les diverses opérations à l'échelle du pays et qu'une solution universelle pourrait ne pas convenir.

En guise d'exemple, dans la réglementation actuelle, sur le plan des données scientifiques, vous avez généralement besoin de huit heures de sommeil la nuit. Il y a des périodes au cours de la nuit où il est vraiment important de dormir, soit pendant la phase basse du rythme circadien. J'admets qu'il faudrait reconnaître et respecter cela. La réglementation dont nous discutons est très ferme: c'est de 22 h 30 à 7 h 30 que vous devez dormir. Si, par exemple, une activité se poursuit jusqu'à 22 h 45, je ne suis au fait d'aucune donnée scientifique qui confirme qu'il faut alors deux journées complètes de congé.

Il y a des fondements scientifiques à cela, mais il est important de prendre du recul, d'étudier la situation globalement, de comprendre toutes les données scientifiques, de s'assurer qu'elles s'appliquent aux opérations, de nous appuyer sur la science et sur les opérations, et de garantir la sécurité. Je pense cependant qu'il faut pousser l'étude plus loin pour en arriver à ce point.

•(1150)

[Français]

**M. Alain Rayes:** Pouvez-vous spécifier d'autres éléments que la fatigue dont il faudrait tenir compte pour assurer la sécurité? Pouvez-vous énumérer des éléments auxquels nous devrions accorder la

priorité ou nous indiquer des recommandations que le Comité pourrait faire dans son rapport?

[Traduction]

**Capt Aaron Speer:** J'accorderais une très grande importance à certaines améliorations de l'infrastructure, particulièrement dans le Nord, là où se déroulent nos opérations. On a beaucoup mis l'accent sur les avancées technologiques dans l'ensemble du secteur sud — Ottawa, Montréal, Toronto, Calgary et Vancouver. Dans mon secteur, on n'a réellement rien fait pendant de très nombreuses années. Dans la liste de surveillance du BST, les approches risquées et les sorties de piste sont deux des importants facteurs, dans le domaine de l'aviation. En ce qui concerne les sorties de piste, nombreux sont ceux qui estiment que nous ne pouvons pas faire grand-chose pour atténuer les risques. Je soutiens que c'est possible, dans le Nord. Nous avons des approches très limitées et recevons très peu de guidage d'approche permettant de toucher le sol à un endroit précis. Si je ne peux atterrir à un point précis d'une très courte piste, la meilleure façon d'éviter la sortie au bout de la piste est d'atterrir au bon endroit. Mon approche sera bien meilleure et bien plus stable, et je toucherai le sol à un meilleur endroit si on installe un dispositif lumineux d'approche et si on améliore les feux d'approche. L'avantage de cela, d'après moi, c'est que cela peut se faire moyennant des coûts relativement modestes, par comparaison avec bien d'autres changements possibles.

Je consacrerai une grande partie des efforts à l'information, au guidage et au balisage lumineux d'approche.

[Français]

**M. Alain Rayes:** Merci.

Je vais donner le reste de mon temps de parole à mon collègue M. Clement.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** D'accord.

Si vous me le permettez, j'aimerais poser une question à M. McKeogh avant de donner la parole à M. Clement.

Monsieur McKeogh, vous avez mentionné que les pilotes n'ont pas de formation pour conduire un avion sans pilote automatique. Ai-je bien compris?

[Traduction]

**M. Edward McKeogh:** Eh bien, ils ont de la formation. J'ai généralisé. Je parlais de deux cas précis où les pilotes n'avaient pas assez d'expérience pratique du pilotage manuel. La grande majorité des pilotes pourraient faire face à des situations, mais nous voulons que tout le monde soit capable de faire face à une défaillance du pilote automatique et de piloter l'aéronef comme il se doit. Nous avons connu deux très importants événements où ce n'était pas le cas. Nous voulons nous assurer que les compagnies aériennes et les organismes de réglementation mettent en oeuvre des procédures pour que l'équipage puisse souvent prendre les commandes des aéronefs et les piloter manuellement, à vue.

[Français]

Est-ce que cela répond à votre question, monsieur?

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** C'est parfait. Merci. Je voulais simplement m'assurer d'avoir bien compris. J'étais à la fois étonné et inquiet. Nous aurons sûrement l'occasion d'y revenir.

Monsieur Clement, vous disposez d'une minute et 20 secondes. Je suis désolé d'avoir pris un peu de votre temps de parole.

**L'hon. Tony Clement (Parry Sound—Muskoka, PCC):** Merci, monsieur le président.

C'est pour moi un honneur d'être parmi vous cet après-midi.

[Traduction]

J'aimerais présenter un avis de motion. Si vous me le permettez, je vais le lire pour qu'il soit au compte rendu.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Oui, je crois que l'avis de motion va être distribué.

**L'hon. Tony Clement:** Oui.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Vous pouvez le lire. De cette façon, nous pourrions nous assurer qu'il s'agit du bon avis.

[Traduction]

**L'hon. Tony Clement:** Voici la motion:

Que le Comité invite Mme Jennifer Stebbing à comparaître pendant une heure avant le vendredi 16 juin 2017.

J'aimerais que ma motion soit mise aux voix.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** C'est parfait.

Désirez-vous débattre la motion ou demandez-vous que le vote se fasse immédiatement, monsieur Clement?

[Traduction]

**L'hon. Tony Clement:** Je peux dire quelques mots. Il y a eu des commentaires publics au sujet de Mme Stebbing et de sa nomination à l'Administration portuaire de Hamilton. On attend des personnes nommées par le gouverneur en conseil qu'elles aient des compétences et de l'expérience dans le domaine. Mme Stebbing, j'en suis sûr, est certainement une excellente avocate en planification et en administration des successions ainsi qu'en comptabilité, mais elle ne possède aucune expérience ou autorité directe concernant tout ce qui touche à l'Administration portuaire de Hamilton. On dirait que sa seule expérience est d'avoir été une candidate libérale.

Je pense que nous devrions l'inviter ici afin de discuter avec elle et peut-être lui poser des questions pour en savoir plus sur son expérience et ses compétences.

• (1155)

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup, monsieur Clement.

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

[Traduction]

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je trouve très intéressant que cet avis de motion soit présenté maintenant, alors que nous discutons de sécurité aérienne. Bien honnêtement, c'est un manque total de respect pour les témoins qui comparaissent devant nous, d'autant que nous avons moins de temps aujourd'hui.

Je proposerais, monsieur le président, que nous mettions fin au débat et que nous passions directement à la motion.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Est-ce que tout le monde est d'accord pour passer la motion au vote?

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Les gens sont d'accord.

Mettez la question aux voix, je vous prie.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** C'est bien.

La motion se lit comme suit:

Que le Comité invite Mme Jennifer Stebbing à comparaître pendant une heure avant le vendredi 16 juin 2017.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** J'invoque le Règlement.

En fait, la motion que j'ai proposée, c'est que nous mettions fin au débat maintenant.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Ah! Vous voulez ajourner le débat.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Oui. Je vous prie.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Si vous le permettez, je vais consulter la greffière, étant donné que je remplace au pied levé notre présidente, qui a beaucoup d'expérience. Je vous reviens dans quelques instants.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Pouvons-nous revenir à notre ordre du jour et ne pas mettre cette motion aux voix dès maintenant?

**L'hon. Tony Clement:** Non. Vous avez mis fin au débat. Cela ne signifie pas qu'il n'y aura pas de vote.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Oui. C'est exactement l'avis que j'ai reçu de la greffière de notre comité. C'est pourquoi je mets immédiatement cette motion aux voix. J'ai fait l'appel au vote. Je vais maintenant demander aux gens qui sont en faveur de la motion de M. Clement de lever la main.

(La motion est rejetée.)

Nous pouvons donc revenir à l'ordre du jour.

Monsieur Sikand, vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

**M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.):** Merci, monsieur le président.

En fait, je vais céder mon temps à M. Tootoo.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Monsieur Tootoo, vous avez la parole.

[Traduction]

**L'hon. Hunter Tootoo (Nunavut, Ind.):** Merci.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins.

Ma question s'adresse à M. Speer. Comme vous le savez, je serai à bord d'un de vos avions en direction d'Iqaluit, demain matin.

Dans votre exposé, vous avez beaucoup parlé du manque d'infrastructure et des répercussions de cela sur les compagnies aériennes qui desservent le Nord. Vous avez aussi parlé de dispositions réglementaires universelles qui ne conviennent pas à toutes les situations. Je pense que c'est une chose que la plupart des gens ne comprennent pas — le caractère unique des services de transport aérien dans le Nord.

En ce qui concerne la fatigue, ils envisagent de modifier la réglementation visant le temps de vol et ce genre de choses. Je sais en particulier qu'avec votre itinéraire transarctique, quand vous partez d'Ottawa pour aller à Edmonton, il pourrait y avoir des problèmes. Pourriez-vous pour commencer nous donner une idée de certains des problèmes et des enjeux liés à cela, en ce qui vous concerne, et nous parler aussi du manque total d'infrastructure dans le Nord et des effets que cela produit sur la sécurité?

• (1200)

**Capt Aaron Speer:** Je vais répondre aux deux questions. Premièrement, les limites applicables aux temps de vol qui nous sont imposées au terme de la réglementation sur les temps de vol et les heures en service auront des conséquences considérables pour nous, en particulier pour certaines de nos liaisons les plus importantes. Habituellement, nos activités ont lieu tôt le matin ou tard le soir, lorsque les gens se rendent à nos plaques tournantes pour un vol sortant ou encore lorsqu'ils y transitent pour prendre un autre vol. Nous avons de bonnes installations de repos pour le personnel, installations qui sont utilisées en milieu de journée. Nous sommes conscients de ces limites. Nous avons investi massivement dans les installations et les locaux pour que nos équipages puissent se reposer entre les déplacements. Il semble que nos efforts ne sont pas reconnus.

Le choix de l'horaire — jour ou nuit — a des répercussions sur les interventions possibles, notamment pour atténuer la fatigue. Je précise encore une fois que nous avons de très bonnes installations de repos. De plus, nos horaires sont établis en fonction du cycle biologique des gens. Nous estimons avoir fait d'importants efforts à cet égard, mais la réglementation n'en tient pas compte, car elle n'est pas adaptée aux conditions atypiques des régions où nous exerçons nos activités.

Quant aux répercussions sur les plans des infrastructures et de la sécurité, je dirais que c'est l'aspect qui m'empêche le plus de dormir la nuit. Dans le Nord, les installations n'ont pas beaucoup changé depuis les années 1960 ou 1970.

Nous avons entendu des commentaires sur le manque de connaissances du pilotage manuel des appareils, ce qui est ironique, étant donné que nos installations ne permettent pas le recours fréquent au pilotage automatique pour les approches et les atterrissages, tout simplement parce que les approches ne permettent pas de voler si près du sol. Dans les faits, nos équipages ont une excellente maîtrise du pilotage manuel.

Les services météorologiques et les approches sont limités. Il nous arrive donc fréquemment, en raison des infrastructures limitées, de ne pas pouvoir nous poser, souvent au terme d'un vol de trois heures. Nous devons donc rebrousser chemin et revenir plus tard, faute d'avoir pu atterrir en utilisant une approche qui nous permettrait d'atterrir dans un aéroport du sud. Nous devons faire de nombreux allers-retours, ce qui accroît nombre de vols, le temps de vol et le risque de fatigue.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Monsieur Tootoo, je vous cède la parole.

[Traduction]

**L'hon. Hunter Tootoo:** Merci.

L'autre point que vous avez soulevé dans votre mémoire est le rôle clé que vous avez joué dans l'approbation de l'approche en pente raide pour l'aéroport de Pangnirtung. Nous connaissons tous les difficultés liées à l'approche de Pangnirtung, où l'approche par GPS n'est pas possible; tout se fait par approche visuelle. Je crois que c'est environ 2 300 ou 2 600 pieds, avec une visibilité de trois milles, et que la piste est au beau milieu de la ville.

**Capt Aaron Speer:** En effet.

**L'hon. Hunter Tootoo:** Cela pose aussi des problèmes de sécurité.

Vous avez également mentionné les conséquences inattendues et la nécessité de faire des exceptions. Vous pourriez aussi aborder cet aspect.

**Capt Aaron Speer:** Avec plaisir.

Je suis d'accord avec vous là-dessus: l'approche de l'aéroport de Pangnirtung est probablement la plus difficile. J'en ai personnellement fait l'expérience pendant de nombreuses années. La société a investi plusieurs centaines de milliers de dollars aux essais et à la certification, pour trois demandes d'approbations opérationnelles distinctes allant au-delà des normes établies, simplement pour assurer la viabilité de l'exploitation d'une piste en gravier de 2 900 pieds avec notre appareil actuel. Nous ne pourrions toutefois maintenir ces activités avec notre nouvel appareil.

Quant aux conséquences inattendues, cela touche de nombreux règlements, à mon avis. Un bon exemple est l'interdiction d'approche. On pourrait presque dire que cela repose sur le principe selon lequel tout correspond aux caractéristiques des aéroports d'Ottawa, de Montréal et de Toronto, qui ont de longues pistes d'atterrissage et d'excellentes approches, que l'approche ILS est utilisée partout. Ce choix signifie toutefois que la réglementation n'est pas adaptée à certaines infrastructures plus limitées.

À Iqaluit, il m'est arrivé d'avoir à rester en attente au-dessus de l'aéroport même si je voyais la piste, mais de ne pas pouvoir atterrir en raison de l'interdiction d'approche imposée pour cause de poudrierie. J'ai été obligé d'utiliser une piste beaucoup plus courte et une approche NDB, de sorte que je devais faire des cercles en terrain montagneux, de nuit, une technique de vol beaucoup plus difficile et dangereuse. L'interdiction d'approche m'empêchait d'utiliser l'approche ILS à l'aéroport d'Iqaluit — l'approche la plus simple, sans doute — vers une piste d'atterrissage que je pouvais voir. Les conditions de ce genre ne sont pas prises en compte.

Souvent, je n'avais pas le choix. Lorsque je ne pouvais atterrir, je devais voler pendant deux ou trois heures, sur une longue distance, pour me poser à un aéroport encore moins bien équipé pour l'atterrissage du type d'appareil que je pilotais. Ces aéroports n'offrent tout simplement pas les infrastructures qui sont considérées comme la norme dans le sud du pays. Ces normes ne sont pas uniformes d'un bout à l'autre du pays.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Il vous reste une minute 20 secondes, monsieur Tootoo.

[Traduction]

**L'hon. Hunter Tootoo:** Merci.

J'ai une dernière question. Vous avez mentionné que des exceptions ou des modifications pourraient être nécessaires pour adapter les normes aux caractéristiques uniques du Nord. Je me demande si vous pourriez nous en dire plus sur la forme que cela pourrait prendre.

• (1205)

**Capt Aaron Speer:** Diverses exceptions relatives aux conditions météorologiques sont déjà en place. Si on continue l'adoption forcée de règlements sans en avoir fait l'analyse, la seule solution pourrait alors être d'établir des exceptions pour les activités que nous menons l'été, par exemple, alors qu'il fait jour tout le temps. D'autres règlements sont actuellement en place pour d'autres opérations; l'interdiction d'approche ne s'applique pas aux aéroports situés au nord de la latitude de 60° Nord.

Donc, encore une fois, si la réglementation est conçue de façon à permettre une modulation, mais que nous ne menons pas de consultations ni d'analyses dans l'ensemble du pays, on se trouve avec une réglementation qui n'est pas applicable partout. Nous avons demandé des exemptions à l'arrêté d'urgence sur l'accès au poste de pilotage, car il a été adopté sans tenir compte des particularités des aéronefs à configuration mixte servant au transport de marchandises. Nous avons été obligés d'ajouter un troisième membre d'équipage simplement pour veiller à avoir deux membres dans la cabine de pilotage en tout temps.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci, messieurs Tootoo et Speer.

Je cède maintenant la parole à M. Aubin pour six minutes.

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins d'être avec nous.

Je m'en veux un peu de prendre du temps pour présenter ma motion, mais c'est un incontournable. L'étude sur la sécurité aérienne file à une vitesse grand V et je m'en voudrais de ne pas avoir le temps de la déposer et de la soumettre au vote ce matin. Je vais prendre une minute pour faire cela, sans explications ni débat. La voici:

Que le Comité invite le ministre des Transports, l'hon. Marc Garneau, à venir témoigner dans le cadre de l'étude sur la sécurité aérienne.

Comme dans toutes les études, les points de vue s'opposent parfois. Donc, avant de passer à la rédaction du rapport, il serait intéressant de connaître aussi l'orientation du ministre.

Voilà le fondement de cette motion, et j'espère qu'elle sera appuyée par le plus grand nombre.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup, cher collègue.

C'est un beau baptême pour moi à la présidence de ce comité.

Il y a donc une autre motion sur la table qui a été déposée par M. Aubin.

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** J'ai une question, monsieur le président. Est-ce un avis de motion, ou M. Aubin souhaite-il que nous la mettions aux voix maintenant?

[Français]

**M. Robert Aubin:** Ma motion est déposée pour être mise aux voix.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Nous avons reçu l'avis de motion le mercredi 12 avril. Donc, elle a été déposée à temps.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Donc, il veut que nous la mettions aux voix tout de suite. J'aimerais proposer une motion visant à ajourner le débat, s'il vous plaît.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** M. Badawey présente une motion pour ajourner le débat sur la motion de M. Aubin. Quelqu'un veut-il s'exprimer sur la motion de M. Badawey?

**M. Robert Aubin:** Je veux simplement dire que le temps presse, car l'étude sur la sécurité aérienne s'achève. Cette motion est tout à fait dans le sujet. Je ne souhaite pas ajourner le débat, mais j'aimerais que nous passions au vote.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci.

M. Badawey propose d'ajourner le débat sur la motion de M. Robert Aubin.

(La motion est adoptée.)

Je dois maintenant mettre aux voix la motion de M. Aubin, qui se lit ainsi:

Que le Comité invite le ministre des Transports, l'hon. Marc Garneau, à venir témoigner dans le cadre de l'étude sur la sécurité aérienne.

(La motion est rejetée.)

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** J'aurais une brève observation, si vous le permettez, monsieur le président.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** J'ai reconnu M. Badawey, mais je dois donner la parole à M. Aubin.

**M. Robert Aubin:** C'est un rappel au Règlement?

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Oui.

**M. Robert Aubin:** Le vote a eu lieu et je suppose que je reviens à mon temps de parole.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Oui, le débat est terminé. Vous êtes dans votre temps de parole.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

J'ai un commentaire pour la greffière, par l'intermédiaire de la présidence. J'ai dû présenter une motion d'ajournement du débat à deux reprises, pour deux motions distinctes. Je crois comprendre qu'il convient, selon le Règlement, de passer au prochain point à l'ordre du jour lorsqu'on ajourne un débat, après la mise aux voix d'une motion d'ajournement de débat. Ce qui est sujet à interprétation, je suppose, c'est de savoir si ce prochain point à l'ordre du jour est la motion qui vient d'être présentée ou le point suivant qui figure à l'ordre du jour que nous avons sous les yeux, celui qui nous a été présenté avant la réunion.

Je n'ai pas besoin de la réponse maintenant, mais j'aimerais que ce soit précisé. Après la dernière motion de M. Clement, je m'attendais à ce que nous passions au point suivant à l'ordre du jour et à ce que la motion soit mise aux voix lors de la prochaine réunion. Vous avez manifestement déterminé que le point suivant à l'ordre du jour était la motion qui a été présentée. Si nous pouvions avoir des précisions à ce sujet, j'en serais reconnaissant.

Le Règlement indique, en ce qui concerne les motions dilatoires, que la présentation d'une motion d'ajournement du débat a pour effet de suspendre temporairement tout débat en cours sur une motion. Si la motion est adoptée, le débat sur la motion est terminé et le comité passe alors au prochain point à l'ordre du jour. L'étude de la motion est ajournée; la motion ne peut faire l'objet de discussions pendant le reste de la réunion. J'aimerais avoir des précisions à ce sujet.

• (1210)

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Monsieur Badawey, je suis d'accord avec vous. J'avais d'ailleurs l'intention de demander des clarifications sur ce point, afin que nous le fassions correctement la prochaine fois. Nous avons eu une première opinion, mais je pense que cela vaut la peine de demander à la greffière de nous donner, à notre prochaine rencontre, une réponse à cette question que je considère pertinente.

[Traduction]

**L'hon. Tony Clement:** Je ne veux pas m'attarder indûment sur ce point, monsieur le président. Je respecte le point de vue de mon collègue. Je tiens simplement à dire que lorsqu'il a présenté sa motion, j'ai cru comprendre qu'il voulait mettre fin et débat et passer directement à la mise aux voix. Si ce n'était pas son intention, il suffirait qu'il soit plus clair à l'avenir, en mon sens, afin d'éviter toute ambiguïté à cet égard.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Messieurs Clement et Badawey, avec tout le respect que je vous dois, j'ai entendu ce que vous avez dit. Nous avons demandé des clarifications sur cette question très pertinente, et nous allons attendre qu'on y réponde.

Comme vous l'avez mentionné, nous n'avons pas beaucoup de temps. Avec le consentement de tout le monde, je voudrais laisser M. Aubin prendre le reste de son temps de parole.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Je précise, monsieur le président, que la motion visait clairement l'ajournement du débat.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Nous avons eu toute l'information, monsieur Badawey.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** La greffière pourra nous fournir une clarification plus tard. Je pense que c'est pertinent pour le fonctionnement futur du Comité, puisque cela peut arriver encore.

Monsieur Aubin, il vous reste cinq minutes.

**M. Robert Aubin:** Merci, monsieur le président.

Mes premières questions s'adressent à vous, monsieur McKeogh.

Le passage de votre présentation où vous dites que les pilotes n'ont plus assez d'expérience en pilotage manuel m'a aussi étonné. J'ai une série de questions en lien avec cela.

Premièrement, y a-t-il une différence fondamentale entre la formation sur simulateur et la formation en vol réel?

[Traduction]

**M. Edward McKeogh:** Oui. Vous voulez savoir si la formation sur simulateur et la formation en vol réel se chevauchent à 100 %.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Non, ma question allait plutôt dans le sens inverse. Elle visait à savoir si les deux modes de formation, soit celle sur un simulateur et celle en vol réel, ont la même valeur. Ne serait-il pas plus opportun de faire des vols réels pour soutenir la formation des pilotes?

**M. Edward McKeogh:** Oui, la formation en vol réel est beaucoup plus importante; on parle de *hands on flying*. Même si les simulateurs ont beaucoup évolué dernièrement, il y a des choses qui laissent à désirer dans certains domaines.

**M. Robert Aubin:** Merci.

Vous avez malheureusement été interrompu dans vos propos préliminaires sur la liste des éléments que vous souhaitiez ajouter à la formation. Vous avez commencé par dire que les conférences devraient être plus nombreuses, mais j'aimerais que vous parliez davantage des autres suggestions que vous aviez à nous faire.

**M. Edward McKeogh:** Très bien. Puis-je continuer en anglais?

[Traduction]

**M. Robert Aubin:** Oui.

**M. Edward McKeogh:** En ce qui concerne les exposés sur la sécurité aérienne, nous constatons, comme je l'ai indiqué plus tôt, que les médecins, les dentistes, les courtiers doivent suivre chaque année plusieurs heures de formation continue pour se tenir à jour dans leur domaine. Eh bien, nous savons que les formations offertes dans notre domaine ne traitent pas suffisamment des facteurs humains comme l'attention, l'attitude, l'état d'éveil, l'anticipation, la vigilance et les solutions de rechange. Le problème pourrait être généralisé, des écoles de pilotage aux plus hauts échelons, à l'exception de certains gros transporteurs aériens qui ont leur propre personnel de formation.

Nous aimerions que les organismes de réglementation établissent des règles ou des directives sur le nombre d'heures de formation par année offertes au personnel. Cette formation pourrait être offerte dans chaque société. Elles pourraient aussi nous envoyer des instructeurs pour que nous leur donnions une formation. Il leur reviendrait ensuite d'offrir ces ateliers au moment qui convient le mieux. Les formations ne portent pas uniquement sur les facteurs humains que je viens de mentionner. Nous offrons également des cours sur la gestion des ressources du poste de pilotage; les systèmes de gestion de la sécurité; l'ALAR, la réduction des accidents à l'approche et à l'atterrissage; le CFIT, l'impact sans perte de contrôle. De nombreux aspects ne sont pas suffisamment mis en évidence dans le milieu. Nous avons les compétences pour offrir de la formation sur ces enjeux.

Les aspects que j'ai abordés plus tôt étaient des questions d'aviation de portée générale qui touchent l'ensemble de l'industrie. Nous ne pouvons surveiller les activités de toutes les sociétés, mais nous pouvons certainement insister sur la nécessité d'une expérience pratique du pilotage par l'intermédiaire de l'OACI, ici à Montréal.

Nous décidons toutefois des activités sur la sécurité aérienne que nous offrons ici même, dans nos bureaux. Nous pouvons inviter les diverses entreprises à envoyer un instructeur à Montréal, où nous lui offrirons des cours sur tous les aspects que j'ai mentionnés. Je ne les répéterai pas, mais ce sont des aspects extrêmement importants, notamment pour la gestion des ressources de l'équipage.

• (1215)

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci.

**M. Edward McKeogh:** Est-ce que cela répond à votre question, monsieur?

**M. Robert Aubin:** Oui, vous avez très bien répondu à ma question. Merci.

J'aimerais poser une question rapide à M. Speer.

Pour ce qui est des partenaires régionaux qui volent au Canada, pouvez-vous me dire si chacun des transporteurs a mis en place un système de gestion des risques liés à la fatigue? Si oui, veuillez expliquer le processus de mise en oeuvre d'un tel système. Sinon, veuillez expliquer la façon dont vous assurez la sécurité.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Vous avez 30 secondes pour répondre, monsieur Speer.

[Traduction]

**Capt Aaron Speer:** La réponse courte est oui.

L'exploitation d'une société aérienne est assujettie à certaines modalités, notamment le maintien du SGS, ce que First Air appuie sans réserve. Le SGS est un outil de gestion pour tous les risques opérationnels et financiers de l'entreprise, dont la fatigue. Il sert à la gestion des signalements et des enquêtes, à la mise en place de mesures correctives et au suivi connexe.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Merci.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup, messieurs Aubin et Speer.

Comme nous avons convenu de faire le premier tour, je cède maintenant la parole à MM. Iacono et Hardie.

**M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je remercie également les témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Je demanderais aux témoins de donner de courtes réponses pour que nous ayons la possibilité de leur poser plusieurs questions.

Des témoins nous ont indiqué que les règles en place concernant la gestion de la fatigue devraient différer selon la nature du vol, par exemple de longs vols internationaux par opposition à plusieurs vols courts, qui incluent plusieurs décollages et atterrissages. Selon vous, une telle approche à la pièce est-elle la meilleure façon de faire?

[Traduction]

**Capt Aaron Speer:** Je conviens que les risques ne sont pas les mêmes selon qu'il s'agit de longs vols internationaux ou de plusieurs vols courts qui incluent plusieurs décollages et atterrissages. Je dirais que les facteurs liés à la fatigue sont très différents et que la seule façon de les atténuer est de s'attaquer à leur cause.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Merci.

Monsieur McKeogh, c'est votre tour.

[Traduction]

**M. Edward McKeogh:** Pourriez-vous répéter la question, s'il vous plaît? Je consultais mes notes.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Des témoins nous ont informé que les règles en place concernant la gestion de la fatigue devraient différer selon la nature du vol, par exemple de longs vols internationaux par opposition à plusieurs vols courts. Devrait-il y avoir différentes façons de gérer la fatigue?

[Traduction]

**M. Edward McKeogh:** Ce n'est pas tout à fait notre domaine, monsieur.

Évidemment, nous sommes tous conscients du problème de la fatigue en vol; il est essentiel d'accorder un temps de repos à l'équipage. C'est d'ailleurs pour cette raison que les équipages comptent trois pilotes. L'un d'eux dort pendant que les autres sont aux commandes de l'appareil.

Il convient cependant d'examiner la question avec soin. La sédentarité — l'inactivité — cause aussi la fatigue.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Merci.

Monsieur Speer, que suggérez-vous comme démarche afin de minimiser les effets sur la rentabilité des services aériens?

[Traduction]

**Capt Aaron Speer:** Je me soucie peu de la rentabilité; mon travail consiste à assurer la sécurité, alors je fais le nécessaire pour y arriver.

Ce qu'il faut, en réalité, c'est examiner les mesures qui sont prises pour régler ces problèmes. Dans le Nord, où une population comparable à celle de Kingston ou de Thunder Bay est répartie dans 70 collectivités, le principe de l'utilisateur-payeur ne s'applique pas. L'appui du gouvernement à cet égard est donc nécessaire. Il doit, dans le cadre de ce mandat, offrir des infrastructures nationales et ne doit pas s'attendre à ce que les coûts réels soient assumés par l'intermédiaire des frais exigés à chacun des passagers.

•(1220)

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Merci.

Je cède la parole à M. Hardie.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Il reste trois minutes, si vous voulez en disposer.

[Traduction]

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** Formidable.

Monsieur McKeogh, lors d'une séance antérieure, il a été question du problème de l'utilisation de simulateurs plutôt que d'une évaluation pratique en vol pour l'évaluation des aptitudes des pilotes. L'un des deux exemples que vous avez donnés d'entrée de jeu était que du givre s'était formé sur un anémomètre, etc. Ce genre de chose ne peut être reproduit en vol, évidemment; ce n'est pas souhaitable.

Quel est l'équilibre adéquat, si on veut, entre l'utilisation de simulateurs et le recours à des inspecteurs à bord des appareils?

**M. Edward McKeogh:** Les simulateurs ont un rôle à jouer. Ce sont d'excellents appareils. Ils sont construits par CAE, une société que nous connaissons bien, à Montréal. Cela dit, rien ne remplace l'expérience pratique. On peut certes faire certaines choses avec les appareils, en altitude. Tout bon pilote sait qu'on obtient une certaine vitesse anémométrique selon la poussée et l'inclinaison du nez de l'appareil. Un bon pilote n'a pas besoin d'un anémomètre.

**M. Ken Hardie:** Je serais toutefois porté à croire que reproduire certains problèmes dont vous avez parlé serait plus facile et plus sécuritaire avec un simulateur.

**M. Edward McKeogh:** Certes, mais en altitude, il est possible de faire certaines choses en toute sécurité, comme un exercice avec tableau partiel. On peut éteindre certains écrans pour empêcher le pilote de les voir, mais ils peuvent être rallumés immédiatement. Divers exercices sont possibles.

Certaines manoeuvres sont évidemment plus faciles à pratiquer dans un simulateur, notamment les manoeuvres près du sol, tandis qu'en altitude, il est possible d'éteindre certains éléments de l'écran principal de vol.

**M. Ken Hardie:** Merci. Je comprends.

Monsieur Speer, les changements climatiques ont-ils une incidence dans le Nord, notamment sur les pistes d'atterrissage? Avez-vous constaté des effets? Je pense au réchauffement du pergélisol et à l'érosion des berges, entre autres.

**Capt Aaron Speer:** Nous avons eu d'importants problèmes avec les pistes d'atterrissage. Je suppose qu'ils pourraient être attribuables à de tels facteurs. Il y a deux ou trois ans, une piste d'atterrissage a été inondée pendant 15 jours. Nous avons perdu la partie centrale de la piste. On observe des problèmes importants aux couches sous-jacentes qui entraînent une dégradation des pistes, comme l'affaissement de chaussée et la formation d'ornières, ce qu'on ne voyait pas dans le passé.

**M. Ken Hardie:** Très bien.

Merci.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup, monsieur Hardie.

Merci beaucoup, messieursr Speer et McKeogh, de vos témoignages. Cela a été très apprécié.

Nous allons maintenant suspendre la séance durant quelques instants pour permettre à nos témoins de quitter la pièce pour céder la place à notre prochain groupe d'intervenants.

•

\_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

•

•(1225)

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** S'il vous plaît, nous allons tout de suite reprendre la séance, étant donné que des gens sont ici et ont très hâte de témoigner devant le Comité.

Durant cette deuxième heure, nous avons le plaisir de recevoir M. Greg McConnell, président national de l'Association des pilotes fédéraux du Canada, M. Jean-Marie Richard, consultant en sécurité aérienne, ainsi que M. Dan Adamus, président du conseil canadien de l'organisation Air Line Pilots Association International.

Messieurs, merci d'être avec nous.

Monsieur McConnell, je vous cède maintenant la parole pour cinq minutes. Nous serons très stricts en ce qui concerne le temps accordé.

[Traduction]

**Capitaine Greg McConnell (président national, Association des pilotes fédéraux du Canada) :** Merci et bonjour à tous.

Les membres de l'Association des pilotes fédéraux du Canada qui font du travail d'inspection aérienne à Transports Canada sont parmi les plus compétents qui soient. Je suis ici aujourd'hui pour vous présenter leurs points de vue d'intervenants de première ligne aux fins de cette importante étude que vous menez.

Notre message est alarmant. Nous sommes témoins du démantèlement du programme de surveillance de la sécurité aérienne au Canada et de la diminution progressive de la capacité d'inspection de Transports Canada. C'est une dégradation qui s'est amorcée il y a bien des années déjà. Petit à petit, les mécanismes de contrôle qui nous ont donné l'un des systèmes de transport aérien les plus sécuritaires au monde s'écroulent, victimes des coupures budgétaires et d'une mauvaise gestion. Pendant ce temps-là, les compétences des inspecteurs s'étiolent progressivement sans que personne ne réagisse.

Les représentants de Transports Canada ne cessent pourtant d'essayer de nous rassurer en nous disant que tout va bien. Il faut toutefois voir les choses comme elles sont: une culture nocive de non-respect des règles et de secret s'est implantée insidieusement au fil des ans. Transports Canada en est venu à considérer les règlements pour la sécurité et les exigences internationales en la matière comme de simples tracasseries dont on peut faire fi pour respecter les restrictions budgétaires ou céder aux pressions exercées par l'industrie, et ce, sans égard à la sécurité publique. Si je parle d'une culture « nocive », c'est parce qu'elle a un impact direct sur la sécurité aérienne partout au pays.

Voici un exemple très récent qui remonte au mois d'août dernier. Sans aucune consultation et dans le plus grand secret, Transports Canada a interrompu ou réduit ses activités de surveillance de la sécurité aérienne dans plusieurs secteurs de l'aviation, y compris ceux touchant l'ensemble des aéroports canadiens, les avions d'affaires comme ceux dans lesquels Jim Prentice et Jean Lapierre ont perdu la vie, les hélicoptères urbains; et les aéronefs participant à des activités risquées comme l'arrosage aérien.

Tout en rassurant les gens quant à l'efficacité de ses mécanismes d'inspection, Transports Canada diluait ses activités en la matière afin d'améliorer son rendement pour 2016. Cela s'inscrit dans une série de décisions prises sans aucune notification au Parlement, aux députés ou au public, au moyen d'un bulletin interne de procédures, un outil administratif dont le ministère se sert de plus en plus souvent.

Transports Canada entend continuer à se retirer discrètement du secteur de la surveillance aérienne en ne s'occupant plus du tout du contrôle de compétence des pilotes, en déléguant à l'industrie les examens de pilote professionnel, et en permettant aux compagnies aériennes d'établir leurs propres normes de sécurité sans qu'aucune vérification ne soit effectuée. En supprimant le Manuel d'inspection et de vérification, Transports Canada a renoncé à sa capacité d'assurer le respect de la réglementation en matière de sécurité. Le Canada s'en remet uniquement au système de gestion de la sécurité (SGS), et contrevient de ce fait aux exigences de l'OACI suivant lesquelles tous les États membres doivent assurer la mise en oeuvre et le maintien des mesures de sécurité nécessaires au moyen d'un système de surveillance directe. Ainsi, le Canada ne satisfait même pas à la moitié des exigences minimales de l'OACI en matière de sécurité. C'est incontestable: Transports Canada ne respecte pas 8 des 13 exigences obligatoires de l'OACI. Il s'agit pourtant bel et bien d'exigences, et non de suggestions. Vous pouvez consulter à l'onglet quatre de notre document notre évaluation de la performance du Canada à ce chapitre.

Fidèle à sa culture du secret, Transports Canada n'a pas avisé l'OACI de ses manquements, comme tous les États membres sont censés le faire en pareil cas.

Vous vous demandez sans doute comment il est possible que mes remarques diffèrent à ce point de la version que vous avez entendue précédemment des représentants de Transports Canada. Je n'en revenais pas que l'on puisse déformer la réalité de façon aussi éhontée. Il est temps de remettre les pendules à l'heure, et c'est ce que nous avons fait à votre intention à l'onglet cinq de notre document.

Nous devrions pouvoir soumettre au ministre une attestation écrite signée confirmant, après inspection, qu'une compagnie aérienne respecte toutes les règles en matière de sécurité. Il est actuellement impossible pour un inspecteur de le faire. Nous exhortons donc le comité à recommander au gouvernement de rétablir les vérifications de conformité pour déterminer si une compagnie aérienne satisfait aux exigences de sécurité.

Dans l'intérêt public, le ministre doit savoir si les compagnies aériennes respectent les exigences de sécurité, plutôt que d'être renseigné au sujet de l'efficacité de leur SGS. Comme le disait Ronald Reagan, les gens s'attendent à ce que le ministre s'en remette aux compagnies aériennes pour qu'elles fassent le nécessaire dans leur propre intérêt, mais aussi à ce qu'il vérifie si les normes et les exigences de sécurité ont été respectées. Si rien n'est fait pour améliorer les choses, nous pourrions fort bien nous diriger vers une catastrophe aérienne de l'ampleur de celle de Lac-Mégantic.

Il faut restreindre la liberté d'action de Transports Canada. Il ne faut plus qu'il soit possible de prendre en secret une décision radicale comme celle de démanteler les mécanismes de surveillance. Il faut exiger de Transports Canada que l'on explique sur une tribune publique, comme celle offerte par votre comité, comment une diminution de la surveillance peut se traduire par une amélioration de la sécurité.

Plus d'une dizaine d'années se sont écoulées depuis la dernière vérification du système de surveillance de la sécurité de Transports

Canada par l'OACI. Cela remonte en fait à 2005. Votre comité devrait recommander à Transports Canada d'inviter l'OACI à réaliser une évaluation exhaustive pour déterminer dans quelle mesure le Canada se conforme aux exigences minimales en matière de sécurité établies à l'échelle internationale.

● (1230)

Disons enfin que nous sommes d'accord avec les recommandations du juge Virgil Moshansky en vue de l'établissement d'une commission d'enquête sur la surveillance de la sécurité aérienne. Nous convenons qu'une telle mesure s'impose depuis longtemps déjà.

Je vous remercie.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup, monsieur McConnell.

Monsieur Richard, vous avez la parole pendant cinq minutes.

**M. Jean-Marie Richard (consultant en sécurité aérienne, à titre personnel):** Merci, monsieur le président et membres du Comité de votre invitation à comparaître aujourd'hui.

Ma présentation aura une perspective régionale, plus terre à terre et probablement moins stratégique que celles des autres témoins.

J'ai travaillé durant 26 ans à la direction de l'Aviation civile à Transports Canada. Depuis 2010, j'offre de la formation sur la réglementation aérienne au sein de diverses institutions.

Nous connaissons une période d'amélioration continue de la sécurité aérienne, et il faut fournir les efforts nécessaires afin que cette situation persiste. Neuf ans après la mise en oeuvre du Programme national de surveillance de sûreté de l'Aviation civile de Transports Canada, on s'interroge encore sur sa pertinence et son efficacité.

Ma présentation comporte trois volets. Elle parle premièrement de la surveillance de Transports Canada en vigueur depuis 2008. La mise en oeuvre simultanée des nouvelles procédures de surveillance, incluant la surveillance accrue, les inspections de validation de programme, ou IVP, les évaluations SGS ainsi que la réorganisation interne de l'Aviation civile, ont eu un impact important sur la surveillance exercée auprès de l'industrie. Les lacunes relevées au cours des premières IVP en ce qui a trait au contrôle opérationnel exercé par les gestionnaires d'exploitation auraient pu être évitées si on avait disposé d'un outil tel que l'assurance de la qualité. Il faudrait donc compléter la mise en oeuvre des SGS entreprise en 2005 auprès des lignes aériennes et implanter l'assurance de la qualité. Pour les entreprises qui n'ont pas de SGS, la mise en oeuvre pourrait se faire sur une plus longue période, en débutant par l'élément de l'assurance de la qualité.

Deuxièmement, il est question de la formation du personnel de l'Aviation civile. La région du Québec a fait, en 2013, une évaluation de ses besoins en formation. Les corrections nécessitent un investissement régional et un soutien approprié du quartier général.

Troisièmement, je traite de la formation en industrie. Depuis décembre 2014, le public n'a plus accès à toute la documentation de Transports Canada, et c'est ce qui a le plus diminué la facilité de préparer la formation. Il nous manque donc beaucoup d'information pour pouvoir le faire. Je donne davantage de détails dans le mémoire que j'ai préparé à votre intention.

Je m'efforcerais de répondre à vos questions au meilleur de ma connaissance.

Merci.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup, monsieur Richard.

Je donne maintenant la parole à M. Adamus, pendant cinq minutes.

[Traduction]

**Capitaine Dan Adamus (président du conseil canadien, Air Line Pilots Association International):** Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité.

L'Air Line Pilots Association, International (ALPA) est la plus grande agence non gouvernementale au monde se consacrant à la sécurité aérienne. Nous misons ainsi sur l'expertise particulière acquise par nos pilotes professionnels.

Dans le mémoire que nous vous avons transmis précédemment, nous soulignons différents secteurs importants où il y aurait lieu d'améliorer la sécurité aérienne. Comme nous disposons aujourd'hui de peu de temps, je vais m'attarder uniquement à l'enjeu de la gestion de la fatigue.

Depuis de nombreuses années, le Canada accuse un important retard face au reste de la planète pour ce qui est de l'adoption de règles de gestion de la fatigue fondées sur des données scientifiques. Les travaux à cet effet sont en cours depuis les années 1990, mais aucun progrès n'a été réalisé avant qu'un groupe de travail composé de représentants de l'industrie et du gouvernement formule en 2010 des recommandations pour le respect des normes de l'OACI.

En 2014, Transports Canada a émis un avis de proposition de modification (APM) portant sur la gestion de la fatigue. Cet APM était fondé en grande partie sur le rapport du groupe de travail qui, à notre avis, proposait un compromis tout à fait raisonnable et responsable dans le but de faire avancer les choses. Le rapport ne répondait certes pas à toutes les préoccupations exprimées par l'ALPA, mais c'était tout de même un pas dans la bonne direction.

Malheureusement, l'APM de 2014 s'est édulcoré depuis, comme en témoigne l'avis d'intention récemment émis par Transports Canada. Bien que l'on doive se contenter de suppositions quant aux justifications possibles, nous savons que de nombreux transporteurs ont exercé des pressions pour que des changements soient apportés à l'APM en fonction de considérations économiques ou opérationnelles, et non de préoccupations en matière de sécurité.

Nous avons cinq réserves d'importance à l'égard de ce qui est proposé actuellement.

Premièrement, la réglementation ne s'appliquerait pas à tous les pilotes commerciaux.

Deuxièmement, la période de mise en oeuvre prévue pour les petits transporteurs est beaucoup trop longue.

Troisièmement, si ces modifications sont apportées, les pilotes canadiens auront, sur une base mensuelle, le deuxième temps de vol le plus élevé ainsi que le plus grand nombre d'heures de service au monde.

Quatrièmement, Transports Canada affirmait pour justifier l'APM de 2014 que les opérations de travail aérien, les taxis aériens et les services aériens de navette comptaient pour 94 % de tous les accidents dans l'aviation commerciale. Malgré cela, le projet de règlement exempté non seulement le travail aérien dans sa totalité, mais accorde aussi un délai de quatre ans aux opérateurs de taxis aériens et de services de navette pour se conformer.

Cinquièmement, les systèmes de gestion des risques liés à la fatigue (SGRF), conformément à ce qui est prévu dans la récente note d'intention, permettront aux exploitants de contourner la

nouvelle réglementation sans obtenir d'approbation officielle ou sans faire l'objet d'une surveillance de la part des autorités réglementaires. Il y a un autre élément qui nous laisse encore plus perplexes. Le projet de règlement permettra en outre aux entreprises qui font du travail aérien — un secteur qui, comme je l'indiquais, sera exempté de l'application des règles même s'il enregistre le taux d'accident le plus élevé — de bénéficier d'un assouplissement de la réglementation déjà trop peu sévère à son endroit au Canada.

Pendant que le reste de la planète réalisait des progrès parallèlement à l'évolution des normes internationales, la réglementation canadienne continuait d'accuser du retard. Pour contribuer à la mise à niveau de la sécurité aérienne au Canada, l'ALPA recommande que Transports Canada aille de l'avant avec la réglementation normative proposée dans l'APM de 2014 tout en s'assurant de répondre à nos préoccupations. Il faut également exiger que les exploitants de tous les secteurs de l'aviation commerciale se conforment à la nouvelle réglementation dans un délai d'un an.

En outre, il convient de marquer une pause dans la mise en oeuvre du SGRF. Nous croyons en l'efficacité de ce système, mais on serait malavisé de précipiter son déploiement commercial avant d'avoir consulté suffisamment l'industrie. Sans cela, le projet est voué à l'échec. Dans le cadre de votre étude, des intervenants ont fait valoir que la nouvelle réglementation allait se traduire par un désastre financier pour certains exploitants. Ce n'est pas ce qu'indique notre analyse.

Prenons l'exemple des États-Unis où l'on a adopté il y a quelques années à peine de nouvelles règles fondées sur des données scientifiques. Au départ, les grandes compagnies aériennes s'attendaient à devoir embaucher 3 % de pilotes de plus alors que cette augmentation allait être de 7 % à 10 % pour les petits exploitants. Une étude réalisée par la RAND Corporation après la mise en oeuvre a toutefois révélé que l'impact des nouvelles règles sur l'offre et la demande de pilotes était environ deux fois moins fort que prévu.

Afin d'illustrer encore un peu mieux les préoccupations de l'ALPA, nous vous avons fourni un graphique comparant la situation au Canada à celle qui prévaut dans plusieurs autres pays. Le vert indique que le Canada est en avance; le jaune que la situation est comparable; le blanc que les données sont manquantes ou qu'il n'y a pas de comparaison possible; et le rouge que le Canada continue de tirer de l'arrière. Comme vous pouvez le constater, il y a beaucoup de rouge.

Nous tenons, non seulement au nom de nos 55 000 membres, mais aussi en celui de tous les pilotes canadiens, à remercier le Comité de réaliser cette étude très importante. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions concernant cet aspect et tous les autres enjeux liés à la sécurité aérienne.

Merci, monsieur le président.

• (1235)

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup, et merci beaucoup à nos trois témoins d'avoir fait preuve d'autant de respect du temps qui leur était alloué.

Je dois dire que vous nous avez tous présenté des mémoires qui contiennent beaucoup plus d'informations. Mes collègues auront donc sûrement l'occasion d'en prendre connaissance, ce qui va nourrir les débats.

Monsieur Rayes, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Alain Rayes:** Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous, surtout du fait que vous devez vous adapter à l'horaire particulier d'aujourd'hui, en raison des votes et des motions présentées.

Ma première question s'adresse à vous, monsieur McConnell.

Le constat que vous faites est presque épeurant. Il y a quelques semaines, des fonctionnaires de Transports Canada ont comparu devant ce comité et nous ont affirmé que la surveillance était très active.

Êtes-vous d'accord sur cette affirmation?

Je pourrais même aller un peu plus loin en vous demandant si, à votre avis, le nombre d'inspecteurs sur le terrain a augmenté ou diminué.

• (1240)

[Traduction]

**Capt Greg McConnell:** Votre question comporte plusieurs volets. Disons d'abord que le nombre d'inspecteurs est resté assez stable. L'attrition fait toutefois en sorte que de nouveaux inspecteurs entrent en fonction sans avoir reçu la formation requise.

Quant au nombre d'inspections supposément menées par Transports Canada, je peux vous assurer que les cibles établies par le ministère dans son plan annuel d'inspection des compagnies aériennes ne sont pas atteintes. En fait, on pourrait dire qu'elles le sont dans une proportion de 50 % à 65 %.

En ayant recours dans le plus grand secret à un bulletin interne de procédures, le ministère a réduit le degré de complexité des inspections qui sont effectivement réalisées. Pour que vous compreniez bien, il y a trois types d'inspections: une évaluation complète; une inspection de validation du programme; et, au degré inférieur, une inspection de processus. Dans l'unique but de garder le niveau d'activités élevé, on se tourne de plus en plus vers les inspections de processus. C'est donc dans ce sens-là que l'on pourrait affirmer qu'il y a accroissement des activités.

[Français]

**M. Alain Rayes:** Ma prochaine question se rapproche un peu de cela. Dans votre présentation, vous insistez beaucoup sur la réduction de la capacité de Transports Canada d'effectuer son travail de vérification et de mise en application des règles établies.

Pourrait-on dire qu'il y a un genre de culture du secret à l'intérieur de Transports Canada, une sorte d'omerta, pour dire les choses telles qu'elles sont?

Êtes-vous en mesure de nous donner d'autres exemples précis de manquements dans le cadre du travail que ces gens ont à faire?

[Traduction]

**Capt Greg McConnell:** Encore là, votre question comporte différentes facettes. Pour ce qui est de la formation que les inspecteurs sont censés suivre, il faut dire que 9 des 10 cours obligatoires ne sont plus offerts. En pareil cas, comment chacun peut-il bénéficier de toutes les assurances nécessaires lorsqu'il nous est impossible de suivre ces cours pour pouvoir exercer la surveillance voulue? À ce chapitre, il faut regretter que Transports Canada ait renoncé à exercer une surveillance directe.

En 2013, le Manuel d'inspection et de vérification a été supprimé au moyen d'un bulletin interne de procédures. Cet outil n'est plus disponible. Il n'y a plus de surveillance directe. On utilise le SGS. Le Canada se distingue des autres pays du point de vue de la mise en oeuvre du SGS, mais a complètement perdu de vue la surveillance directe. Le SGS devait servir de cadre pour l'ensemble du coffre à outils; il est toutefois devenu le seul outil utilisé. Certains segments

du secteur aérien échappent à la supervision du SGS. C'est le cas par exemple des secteurs 703 et 704, soit les taxis aériens et les services aériens de navette. Le ministère n'a pas l'outil qui convient pour gérer certains secteurs de l'industrie.

[Français]

**M. Alain Rayes:** C'est préoccupant.

Plus tôt, mon confrère M. Aubin a déposé une motion voulant que nous fassions venir le ministre des Transports ici. Nous aurions bien aimé lui poser plusieurs questions à la suite de vos diverses interventions. Malheureusement, cette motion n'a pas été acceptée.

Pourriez-vous me dire à quand remonte la dernière inspection des autorités de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou OACI, portant sur les règles et les systèmes d'inspection en vigueur à Transports Canada?

À votre avis, où se situe le Canada par rapport aux autres pays développés?

[Traduction]

**Capt Greg McConnell:** Je peux vous confirmer que la dernière vérification de l'OACI a été menée en 2005.

Quant au rang que pourrait occuper notre pays par rapport aux autres autorités de l'aviation civile à l'échelle internationale, je crois que nous surfons actuellement sur notre réputation. En minant la culture de surveillance de la sécurité au sein de Transports Canada, on met en péril la sécurité des passagers du transport aérien. Pour savoir où se situe exactement Transports Canada, il faudrait toutefois poser la question à l'OACI.

Mon collègue parlait de gestion de la fatigue, et je peux vous assurer que nous avons des années-lumière de retard à ce niveau.

[Français]

**M. Alain Rayes:** Merci beaucoup.

Monsieur Richard, j'aimerais vous poser une courte question à la suite de votre intervention. Dans votre mémoire, il est mentionné que Transports Canada avait décidé de ne plus rendre disponibles certains documents sur son site Internet. Avez-vous posé des questions à des représentants de Transports Canada là-dessus? Quelles sont les raisons qui vous ont été données?

• (1245)

**M. Jean-Marie Richard:** J'étais sous-traitant pour la région du Québec lorsque cela s'est produit. J'avais préparé une formation pour les plans de mesures correctives à la suite de vérifications. Tous les documents comportant des éléments de cette formation ont tout simplement disparu. Toute la documentation interne de Transports Canada a été enlevée du site de Transports Canada. Les directives, les instructions personnelles, ont été enlevées.

Par après, on a pris certaines de ces instructions et on en a fait des circulaires d'information. La différence entre une circulaire d'information et des instructions personnelles est qu'une circulaire est de l'information — on n'est pas obligé de la suivre —, tandis que l'inspecteur de Transports Canada est obligé de suivre ses instructions personnelles.

Ces documents disent les mêmes choses, l'un est une copie de l'autre. Cependant, le but des deux documents n'est pas le même.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup.

Merci beaucoup, monsieur Rayes, malheureusement votre temps de parole est terminée.

Monsieur Iacono, vous disposez de six minutes.

**M. Angelo Iacono:** Merci, monsieur le président.

Pour répondre à M. Rayes, je peux vous dire que le ministre Garneau va être avec nous, ici, le 9 mai.

[Traduction]

Vous pourrez alors lui poser toutes les questions qui vous viendront à l'esprit. Je suis persuadé que le ministre se fera un plaisir d'y répondre.

[Français]

Monsieur Richard, j'aimerais avoir votre avis sur les inquiétudes avancées par M. McConnell. Vous semblez croire que la surveillance réglementaire et les SGS ont amélioré notre bilan aérien.

**M. Jean-Marie Richard:** La surveillance SGS, si elle est faite selon les instructions de la Circulaire d'information n° SUR-001, va au-delà de la conformité. En effet, lorsque les inspecteurs préparent leur vérification, ils doivent faire l'étude des dossiers de la compagnie, écrire leur liste de vérification en plus de s'assurer que la compagnie réponde aux attentes de la Circulaire d'information n° SUR-001. On fait donc de la conformité et on s'assure que les systèmes fonctionnent, ce qu'on ne faisait pas auparavant. C'est comme cela si les inspecteurs suivent...

**M. Angelo Iacono:** Monsieur Richard, croyez-vous qu'une enquête nationale sur la sécurité aérienne soit réellement nécessaire, compte tenu du bilan actuel du Canada?

**M. Jean-Marie Richard:** Pour ma part, je ne le crois pas.

**M. Angelo Iacono:** C'est très bien, je vous remercie.

Je cède le reste de mon temps de parole à mon collègue, M. Vance Badawey.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Monsieur Badawey, vous avez la parole.

[Traduction]

**M. Vance Badawey:** Merci, monsieur le président, et merci monsieur Iacono.

Je dois d'abord dire que je trouve fort intéressant le contraste entre les observations de M. Richard et celles de M. McConnell.

C'est un sujet qui a déjà été abordé, mais il y a une question que je dois vous poser concernant les simulateurs de vol et la possibilité d'effectuer des manoeuvres ou des exercices au moyen d'un simulateur, plutôt que dans l'avion lui-même.

Monsieur Richard, estimez-vous que les simulateurs offrent aux pilotes la possibilité de mieux s'exercer en toute sécurité en prévision d'une situation qui pourrait survenir en vol?

**M. Jean-Marie Richard:** Comme je ne suis pas un expert en simulateurs de vol, je ne peux pas répondre à cette question.

**M. Vance Badawey:** D'accord.

Monsieur Adamus, peut-être avez-vous quelque chose à nous dire à ce sujet.

**Capt Dan Adamus:** Les simulateurs de vol permettent de faire des manoeuvres qui, pour des raisons évidentes, sont normalement impossibles dans un aéronef, ce qui en fait des outils très précieux.

Nous pouvons compter aujourd'hui sur des simulateurs très perfectionnés. Il est possible de procéder à une vérification complète d'un nouvel aéronef. En vol, il y a des passagers derrière. Les simulateurs sont vraiment très efficaces.

Ils s'adressent toutefois aux pilotes qui sont dans l'industrie depuis un moment déjà. Un pilote qui débute doit d'abord apprendre à respecter l'aéronef. Il faut qu'il se mette dans une situation où il éprouve une certaine crainte. C'est pour cette raison qu'il faut s'entraîner dans un premier temps dans un véritable avion avant de passer graduellement aux simulateurs.

**M. Vance Badawey:** Je comprends.

Il y a un autre élément qui a suscité des observations assez divergentes de la part de M. McConnell et de M. Richard. On ne sait plus trop quoi penser lorsqu'on nous parle, d'une part, des risques graves que l'on court en montant dans un avion et, d'autre part, du fait que la sécurité aérienne ne cesse de s'améliorer.

Nous espérons bien que le ministre ou le ministère ira de l'avant au cours de la prochaine année en apportant des améliorations au chapitre de la sécurité aérienne, l'objectif qui motive le présent exercice.

Pouvez-vous nous parler, monsieur Richard, de quelques-uns des éléments qui sont en cours d'amélioration? M. McConnell pourra nous indiquer ensuite quelles sont les choses qui pourraient être améliorées davantage.

● (1250)

**M. Jean-Marie Richard:** D'après ce que j'ai pu comprendre des interventions lors des deux dernières réunions, les inspecteurs consacraient moins de temps à la vérification. Si c'est effectivement le cas, ils ne suivent pas la procédure qui a toujours consisté à le faire tout en s'assurant que le système fonctionne. S'ils agissent autrement, ils ne respectent pas la procédure.

Je soutenais que la mise en oeuvre du SGS par Transports Canada exigerait le recours à un plus grand nombre d'employés qu'avec l'ancien système, et que ces employés devraient en outre être mieux formés et plus vigilants au cours du processus de surveillance.

**M. Vance Badawey:** Vous parlez de la procédure d'assurance de la qualité pour la surveillance, du SGS...

**M. Jean-Marie Richard:** Exactement.

**M. Vance Badawey:** ... des investissements consentis pour l'évaluation.

D'accord.

Monsieur McConnell.

**Capt Greg McConnell:** Compte tenu du temps à votre disposition, je dirais simplement qu'il faut former nos employés dans le cadre d'un processus obligatoire de telle sorte que nous puissions quitter nos bureaux et retourner dans les cockpits.

**M. Vance Badawey:** Merci.

Je laisse le reste de mon temps à M. Sikand.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Il reste 30 secondes.

[Traduction]

**M. Gagan Sikand:** D'accord.

J'ai des questions pour Dan.

Je vois effectivement beaucoup de rouge sur ce graphique et j'observe également l'émergence de pays comme l'Inde, Taïwan, la Chine et la Corée dans l'industrie aérospatiale. Est-ce que l'absence de normes adéquates pourrait aussi nuire à notre capacité concurrentielle?

**Capt Dan Adamus:** Durant tout l'exercice que nous avons mené sur le temps de service en vol, nous avons mis l'accent sur la sécurité. Il va de soi que la capacité concurrentielle est aussi un aspect primordial, car il est clair que je n'aurai pas d'emploi si aucune entreprise aérienne ne parvient à survivre.

Je pense que la norme mondiale déjà existante nous offre l'occasion de nous aligner avec le reste de la planète de telle sorte que les conditions soient les mêmes pour tous.

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup.

Monsieur Aubin, vous avez la parole pour six minutes.

**M. Robert Aubin:** Monsieur le président, le fait de reprendre les interventions des autres semble être devenu une façon de faire. J'aimerais tout de même préciser, aux fins du compte rendu, qu'au cours de la même heure, le 9 mai, nous allons recevoir non seulement le ministre Garneau, mais aussi le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités et les fonctionnaires. Si vous me dites que j'aurai le temps de poser toutes mes questions en une minute, je ne vois vraiment comment je vais y arriver. Il me semble qu'on étire un peu l'élastique.

Je vous remercie, messieurs, d'être parmi nous. La dernière chose dont on pourrait vous accuser, ce matin, c'est d'user de la langue de bois. Je vous remercie donc de nous éclairer sur cette question qui nous interpelle depuis des mois.

Je pense toujours à cette fameuse maxime selon laquelle on arrive toujours à faire plus avec moins. Or depuis deux ans, il n'y a pas une ligne sur la sécurité aérienne dans le budget. Les fonds ont diminué de 7 millions de dollars. En outre, il n'y a eu aucun réinvestissement et aucune annonce. C'est pourquoi j'ai peine à croire que cela n'aura pas d'incidences sur la sécurité aérienne.

Monsieur McConnell, avez-vous une idée du nombre d'inspections du système de gestion de la sécurité que vos membres ont effectuées l'année dernière?

[Traduction]

**Capt Greg McConnell:** Je peux vous répondre à la lumière d'un document de surveillance. Le directeur général de l'aviation civile a fait une tournée du pays, et il semblerait que les cibles soient atteintes dans une proportion de 50 % à 65 %. On a sans doute effectué des centaines d'inspections de type SGS, qu'il s'agisse d'évaluations complètes, d'inspections de validation de programme ou d'inspections de processus.

Je crois que l'on a parlé de 10 000 inspections, mais j'ai aussi entendu 120 000 lors d'une séance de votre comité. C'est tout simplement impossible. Comment pourrait-on en arriver à un tel chiffre dans un pays qui compte quelque 800 transporteurs aériens. Je ne comprends absolument pas.

Les chiffres fournis au ministre sont différents de ceux communiqués par les directeurs généraux dans leurs tournées de surveillance.

● (1255)

[Français]

**M. Robert Aubin:** Si l'écart est aussi grand entre les chiffres qui nous sont proposés par Transports Canada et ceux que vous nous proposez ce matin, est-ce par manque de ressources humaines ou par manque de formation de ces ressources?

[Traduction]

**Capt Greg McConnell:** Je dirais que c'est à la fois attribuable à un manque de formation et à un manque de ressources. N'oubliez pas que j'ai déjà indiqué que le ministère va accroître le nombre de ses activités, au moyen d'un bulletin interne de procédures, en procédant à des inspections de processus, une version réduite et plus courte de l'évaluation.

[Français]

**M. Robert Aubin:** De ce que je perçois, le système d'autoréglementation est supposé prévenir les accidents et les incidents. C'est tout moins l'objectif recherché. Selon vous, pourquoi y a-t-il eu tant d'incidents et d'accidents en 2016, plus de 5 000, nous a-t-on dit? Le système fonctionne-t-il ou ne fonctionne-t-il pas?

[Traduction]

**Capt Greg McConnell:** Je dirais que les inspections se font généralement en réaction à un événement, un incident ou un accident. J'estime que Transports Canada devrait miser sur des mesures de prévention, de préférence à des interventions réactives. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle Transports Canada n'atteint que 50 % ou 65 %, selon votre interprétation des chiffres, de ses objectifs annuels.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Je reviens à ma question précédente. En ce qui concerne le nombre d'inspections dont vous nous avez parlé, s'agissait-il d'inspections réactives, d'inspections proactives ou un mélange des deux?

[Traduction]

**Capt Greg McConnell:** Ce sont certes des inspections réactives. La majorité des inspections sont menées en réaction à un incident, un accident ou à un événement qui se produit.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Donc, une fois que l'accident s'est produit. Comment sont appliquées les conclusions tirées de ces inspections pour faire en sorte que les incidents ne se reproduisent plus?

[Traduction]

**Capt Greg McConnell:** Je me permets de vous faire remarquer que le Bureau de la sécurité des transports a formulé 52 recommandations dont on n'a pas tenu compte au cours des 20 dernières années. Ce serait un bon point de départ, car le Bureau a justement pour rôle de faire enquête sur les accidents et de formuler des recommandations en vue d'améliorer la sécurité.

[Français]

**M. Robert Aubin:** J'aimerais vous entendre rapidement tous les trois, à titre personnel ou professionnel, sur des questions qui m'apparaissent fort simples.

Au moment où on se parle, notre transport aérien est-il sécuritaire?

Êtes-vous en faveur de la demande du juge Moshansky pour la création d'une enquête publique sur la sécurité aérienne?

Croyez-vous qu'il serait tout à fait justifié que le Canada reçoive l'audit de l'OACI ? Le dernier reçu date de 2005, si mes informations sont exactes.

[Traduction]

**Capt Greg McConnell:** Est-ce que notre système est sécuritaire? Je peux vous dire qu'il n'a jamais été aussi dangereux de voler au Canada en raison de l'absence d'une surveillance directe et du non-respect des règles que l'on observe actuellement.

Pour ce qui est de la recommandation du juge Virgil Moshansky en faveur d'une enquête exhaustive, je crois qu'il écrivait en 1989 qu'une autorité de l'aviation nationale devrait vérifier ses signes vitaux à tous les 10 ans. Pas moins de 28 ans se sont écoulés depuis. Je suis par ailleurs tout à fait favorable à ce que l'OACI intervienne pour déterminer dans quelle mesure Transports Canada se conforme aux dispositions de l'annexe 19.

[Français]

**M. Jean-Marie Richard:** En ce qui a trait à la sécurité, je crois effectivement que l'aviation au Canada est sécuritaire.

En ce qui a trait à la commission d'enquête proposée par le juge Moshansky, personnellement je ne suis pas d'accord.

Pour ce qui est de l'audit de l'OACI, ce serait absolument justifié de le recevoir.

**M. Robert Aubin:** Merci.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup.

Monsieur Adamus, auriez vous quelque chose à ajouter en quelques mots?

[Traduction]

**Capt Dan Adamus:** Le Canada a l'un des systèmes d'aviation les plus sûrs au monde, mais il est toujours possible d'améliorer les choses. Je sais qu'il se fait beaucoup moins d'inspections directes et que l'on utilise de plus en plus les systèmes de gestion de la sécurité. Ces systèmes donnent de bons résultats lorsqu'on s'en sert à bon escient. Le SGS fait toutefois partie des premiers éléments auxquels on renonce lorsque des pressions d'ordre économique s'exercent sur les compagnies aériennes, sans compter qu'il ne peut pas être utilisé par toutes ces entreprises. Il y a donc certes lieu d'apporter certaines améliorations.

Pour ce qui est d'une enquête...

[Français]

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci beaucoup, monsieur Adamus.

Malheureusement, c'est tout le temps que nous avons.

Monsieur Iacono, il vous reste le temps de poser une question avant de terminer cette heure d'audience.

**M. Angelo Iacono:** Merci, monsieur le président.

La question s'adresse aux trois témoins.

Selon vous, quel est l'enjeu le plus important pour la sécurité aérienne au Canada en ce moment?

● (1300)

[Traduction]

**Capt Dan Adamus:** Je dirais qu'il faut améliorer la réglementation concernant le temps de service en vol. C'est un aspect auquel nous nous intéressons depuis des années. Le Canada est vraiment en retard par rapport au reste de la planète. Les travaux ont été amorcés en 2010, et nous sommes rendus en 2017. Si nous donnons suite aux recommandations voulant que le ministère aille de l'avant avec l'échéancier de mise en oeuvre prévu, il faudra attendre encore un an pour les grands transporteurs et pas moins de trois ans pour les petits exploitants. Nous devons nous activer dans ce dossier et nous limiter à un an pour tout le monde.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** Merci.

Monsieur Richard, vous avez la parole.

**M. Jean-Marie Richard:** L'enjeu serait que Transports Canada ne diminue pas ses ressources consacrées à la surveillance. En fait, elles devraient augmenter.

[Traduction]

**Capt Greg McConnell:** À mon avis, c'est en participant à l'exercice du pouvoir délégué du ministre que les inspecteurs peuvent apporter leur contribution la plus importante à Transports Canada. Pour remplir ce mandat, les inspecteurs de l'aviation civile doivent suivre toute la formation nécessaire de manière à restaurer la confiance envers la sécurité du transport aérien au Canada. C'est selon moi une considération importante qui relève du ministre Garneau. Je crois d'ailleurs qu'il souhaiterait vraiment, comme tout bon ministre des Transports, pouvoir travailler à la mise en place d'un système d'aviation plus sécuritaire.

[Français]

**M. Angelo Iacono:** D'accord.

**Le vice-président (M. Luc Berthold):** Merci, monsieur Iacono.

Merci à vous tous d'avoir été des nôtres aujourd'hui et d'avoir répondu aux questions du Comité.

Merci, chers collègues.

La séance est maintenant levée.





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>