



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 054 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 11 avril 2017

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 11 avril 2017

• (1100)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte cette séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Il s'agit de la réunion numéro 54 et, conformément au paragraphe 108(2), nous poursuivons notre étude de la sécurité aérienne.

Nous accueillons des témoins de Nav Canada et du ministère des Transports. Merci beaucoup d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer.

Nous entendrons donc Larry Lachance, Laureen Kinney, Aaron McCrorie et Denis Guindon. Merci beaucoup à vous tous.

Qui veut commencer?

Je vous en prie, monsieur Lachance de Nav Canada, allez-y.

M. Larry Lachance (vice-président, Sécurité et qualité, NAV CANADA): Merci, madame la présidente et merci aux membres du Comité.

Tout d'abord, merci d'avoir invité Nav Canada à venir s'adresser au Comité dans le cadre de son examen de la sécurité aérienne.

Nav Canada est une entreprise privée qui possède et exploite le système de navigation aérienne civile du Canada depuis plus de 20 ans. Nous fournissons des services consultatifs et de contrôle de la circulation aérienne, ainsi que des services connexes aux pilotes. Nous possédons des radars et d'autres technologies de surveillance qui nous permettent de surveiller le ciel, ainsi que des aides à la navigation qui servent à guider les aéronefs.

Nous formons et employons plus de 4 700 contrôleurs de la circulation aérienne, spécialistes de l'information de vol, des techniciens, des technologues et des ingénieurs qui appuient le système. Nous bâtissons des systèmes de gestion de la circulation aérienne ici, au Canada, dont plusieurs ont été vendus dans le monde, notamment aux aéroports de Londres Heathrow et de Dubaï.

J'ai amorcé ma carrière en tant que contrôleur de la circulation aérienne il y a 40 ans et j'ai été témoin de nombreux changements importants en matière de sécurité dans le secteur de l'aviation. À titre de vice-président, Sécurité et qualité, à Nav Canada, je suis responsable du programme de gestion de la sécurité, lequel permet d'assurer à l'interne la supervision de la gestion des risques opérationnels, comme l'exige le Règlement de l'aviation canadien.

À Nav Canada, nous répétons souvent que notre unique produit est la sécurité. Voilà qui traduit bien toute l'importance que nous accordons à notre solide culture de la sécurité.

Nous comparons notre performance en matière de sécurité à celle d'autres pays, et je suis heureux de vous annoncer que nous nous situons parmi les fournisseurs de services de navigation aérienne les plus performants au monde.

[Français]

La clé de notre succès sur le plan de la sécurité réside dans nos efforts constants en vue de développer une culture de formation et d'investir massivement dans l'infrastructure et les nouvelles technologies.

Les communications contrôleur-pilote par liaison de données, ou CPDLC, font partie de ces technologies. Elles permettent aux contrôleurs et aux pilotes de communiquer par messages de type texte. Depuis la mise en oeuvre réussie des CPDLC, en 2012, leur nombre dans l'espace aérien intérieur a grimpé et totalise bien au-delà de 500 000 contacts par mois.

Les CPDLC réduisent l'encadrement des fréquences radio et les risques d'erreur des communications en permettant aux pilotes et aux contrôleurs de communiquer de la façon la plus claire et la plus sécuritaire possible.

Les caméras météo constituent une autre innovation qui n'existait pas il y a plusieurs années. Nav Canada a déployé des caméras météo à l'aviation dans 192 emplacements au Canada, ce qui contribue à la sécurité en permettant aux pilotes et aux répartiteurs de vérifier les conditions météorologiques locales.

De plus, le lancement très attendu de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion, ou ADS-B, satellitaire révolutionnera véritablement l'industrie en permettant aux entités responsables du contrôle de la circulation aérienne de suivre les aéronefs à partir de satellites en orbite terrestre basse, ce qui nous donnera accès à l'espace aérien au-dessus des océans et des régions éloignées du monde et représentera des gains d'efficacité et de sécurité majeurs pour l'industrie de l'aviation. Ce système révolutionnaire, dont Nav Canada détient une participation majoritaire, est en voie de devenir entièrement opérationnel en 2018.

[Traduction]

Nos investissements en matière d'innovation et de technologies sont importants, tout comme ceux que nous faisons dans nos ressources humaines. C'est l'être humain qui crée la sécurité, et c'est pourquoi nous accordons une grande place aux performances humaines et au déploiement d'outils d'aide à la prise de décisions par les contrôleurs.

Notre Système canadien automatisé de la circulation aérienne, ou CAATS, en est un exemple. Il est l'un des systèmes de traitement des données de vol les plus évolués au monde et il est l'assise du système de gestion de la circulation aérienne de Nav Canada.

Ce système permet à nos contrôleurs de prévoir, de voir et de résoudre les conflits potentiels jusqu'à 20 minutes à l'avance, améliorant ainsi l'efficacité et la sécurité de l'espace aérien dont ils sont responsables. Nous comptons sur la performance de notre effectif pour innover, pour fournir des services de classe mondiale, pour élaborer et pour déployer de nouvelles technologies et procédures favorisant la sécurité et l'efficacité, ainsi que pour créer et entretenir l'infrastructure de sécurité importante.

• (1105)

L'orientation de nos efforts sur les facteurs humains nous a permis d'améliorer constamment notre dossier de sécurité.

[Français]

La sécurité est la priorité non seulement de Nav Canada mais également de tous les intervenants et membres du milieu de l'aviation. C'est pourquoi les connaissances et les pratiques exemplaires devraient toujours faire l'objet d'une mise en commun. Les initiatives de collaboration au sein de l'industrie représentent donc un élément clé de notre engagement à l'égard de la sécurité et un aspect tangible de notre plan visant à toujours l'améliorer.

[Traduction]

La présidente: Excusez-moi, monsieur Lachance, mais je dois vous interrompre. Merci beaucoup pour vos remarques. Je suis certaine que vous pourrez nous communiquer le reste de vos renseignements en réponse à certaines questions des membres du Comité.

M. Larry Lachance: Tout à fait.

La présidente: Madame Kinney, allez-y.

Mme Laureen Kinney (sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Madame la présidente et membres du Comité, je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui.

Je suis fière de discuter de l'excellent travail réalisé quotidiennement par les fonctionnaires de Transports Canada afin d'assurer la sécurité du réseau national de transport aérien d'un océan à l'autre.

L'étendue de l'industrie que nous devons réglementer est immense. Le Canada possède le troisième secteur de construction aérospatiale en importance au monde; il emploie environ 211 000 personnes. Le pays compte 36 450 aéronefs immatriculés et 68 546 pilotes brevetés. Des centaines d'atterrissages et de décollages ont lieu chaque jour dans les 567 aéroports et héliports certifiés du pays. Malgré la taille et l'étendue importantes de l'industrie aérienne du Canada, nous possédons un des réseaux de transport aérien les plus sécuritaires au monde.

Bien que les voyages par avion au Canada aient augmenté en nombre au fil des ans, nous enregistrons de moins en moins d'accidents. Au cours des cinq dernières années, les accidents d'aviation dans ce pays ont diminué de 13 %, et bien que nous soyons en mesure de nous réjouir de cette réussite, nous cherchons toujours à nous améliorer. Il existe de nombreux facteurs qui permettent d'assurer la sécurité de notre espace aérien, mais le plus important de tous c'est l'élément humain. Toutes les personnes concernées, que ce soit dans les airs ou au sol, sont essentielles au maintien du solide bilan de sécurité aérienne au Canada.

Transports Canada assure la sécurité du réseau national de transport aérien grâce à un cadre de réglementation et à des activités de surveillance. Notre cadre de réglementation établit des règles de sécurité pour le secteur de l'aviation ainsi que des politiques, des lignes directrices, des normes et du matériel de formation. Notre

régime rigoureux de surveillance de l'aviation civile est fondé sur une approche axée sur les risques pour veiller à ce que l'industrie se conforme au cadre de réglementation, et sur un éventail d'outils destinés à vérifier la conformité de l'industrie et à mettre les règlements en application.

Transports Canada communique nos pratiques exemplaires à l'échelle internationale en participant à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le ministère mobilise régulièrement tous les intervenants afin de tirer profit de leurs connaissances et de leur expertise, et de mieux comprendre leurs préoccupations en matière de sécurité. Grâce à notre collaboration, au Canada comme à l'étranger, nous avons réalisé bon nombre de priorités avec succès. Par exemple, nous prenons des mesures pour répondre aux préoccupations relatives à la fatigue de l'équipage, à la sécurité des hydravions, aux sorties en bout de piste, aux prolongements de piste et à la prise de décisions par les pilotes. Un grand nombre de ces efforts donneront également suite aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports.

Et, afin de garantir l'adhésion à nos règles, nous travaillons continuellement à actualiser notre système de surveillance et prenons des mesures lorsque les règles ne sont pas respectées pour assurer la sécurité du public voyageur.

Cependant, nos efforts ne se limitent pas à élaborer de nouveaux règlements. Parfois, il est plus rapide et plus efficace d'éduquer et d'aider l'industrie à élaborer ses propres solutions. À cet égard, nous animerons un atelier « Apte à voler » au début juin afin d'aborder les problèmes complexes relatifs à la santé mentale des pilotes et à la toxicomanie. Nous lancerons également une nouvelle campagne de sécurité de l'aviation générale au début de l'été.

Toutes ces mesures me permettent de croire que notre bilan de sécurité aérienne continuera de s'améliorer dans les années à venir.

Je vous remercie, madame la présidente, de l'attention que le Comité porte à ce dossier. Je me ferai un plaisir, tout comme mes collègues, de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup, madame Kinney.

Nous allons passer aux questions du Comité.

Madame Block.

• (1110)

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Merci beaucoup de vous être joints à nous aujourd'hui. J'ai hâte d'entendre les questions qui vont vous être posées et la façon dont vous allez y répondre.

Ma première question va s'adresser à vous, madame Kinney. Lors de sa dernière comparution devant le Comité des transports, le sous-ministre Keenan a déclaré ceci:

Nous avons revu nos finances en profondeur sur les conseils et avec l'aide de l'observateur spécial. Nous avons réduit notre effectif par attrition — donc grâce au roulement de personnel, et non par des congédiements — jusqu'à un niveau nous permettant d'atteindre un équilibre financier.

La direction générale de la sécurité aérienne a-t-elle subi une réduction de ses niveaux de dotation? Quels postes n'ont pas été remplacés par élimination des effectifs? Quels processus et quelles mesures ne seront désormais plus appliqués?

Mme Laureen Kinney: Merci pour cette question, madame la présidente.

Comme le sous-ministre l'a donc déclaré plus tôt, Transports Canada a connu 18 mois plutôt difficiles pour aligner ses dépenses réelles sur ses crédits. Durant cette période, nous avons dû prendre une série de décisions relativement à la façon de gérer nos fonds de la manière la plus efficace possible.

Durant tout ce processus, je peux vous dire que la surveillance de la sécurité est toujours demeurée, sinon notre principale priorité, du moins la première ou la deuxième priorité du ministère. Pendant toute cette période, nous avons doté certains postes essentiels dans le domaine de la sécurité, qu'il s'agisse de la sécurité aérienne, de la sécurité dans les chemins de fer ou de tout autre domaine où nous devons exercer une surveillance ou encore dans d'autres volets plus techniques du programme. Nous avons effectué ces dotations afin de continuer à faire notre travail. Durant cette période, nous avons subi toute une série de changements complexes qui nous ont obligés à nous ajuster en cours de route, si bien que je ne saurais vous faire un résumé de toutes les mesures détaillées qui ont été prises.

Je peux cependant vous affirmer que, cette année, nous sommes en train de reprendre le cours normal des choses. Nos budgets nous ont été délégués et nous allons réinscrire nos activités dans un calendrier plus normal.

Cependant, durant toute cette période, nous avons maintenu la surveillance de la sécurité au cœur de notre mandat. Nous en avons fait notre principal objectif et nous l'avons réalisé. D'ailleurs, nos statistiques en matière de surveillance sont là pour le prouver.

Mme Kelly Block: Merci.

Les exigences concernant la compétence des pilotes ont été modifiées dernièrement, de sorte que ceux-ci peuvent maintenant renouveler leur licence en effectuant des heures de simulateur. Pourquoi cette disposition a-t-elle fait l'objet d'une exemption par rapport à ce que prévoit le règlement et pourquoi est-ce vous qui l'avez autorisée en la signant, monsieur McCrorie, plutôt que d'en faire une annonce dans la *Gazette*? Le ministre Garneau a-t-il autorisé cette exemption avant qu'elle n'entre en vigueur le 23 août 2016?

M. Aaron McCrorie (directeur général, Aviation civile, ministère des Transports): Merci pour cette question, madame la présidente.

Pour ce qui est de la délégation de pouvoir au sein du ministère, je suis responsable de l'émission des exemptions. Celle dont vous parlez concerne une exigence particulière faite aux pilotes, celle d'avoir été aux commandes d'un appareil dans les cinq dernières années. Grâce à l'évolution de la technologie, force est de constater qu'il est maintenant possible de parvenir à un meilleur entraînement sur simulateur, celui-ci permettant de s'exercer à des manœuvres beaucoup plus délicates et de tester les pilotes dans des conditions beaucoup plus sûres qu'à bord d'un aéronef. Nous avons estimé que les pilotes formés sur simulateur étaient meilleurs et plus performants. C'est pour cette raison que nous avons émis cette exemption.

J'ai pris cette décision sur la foi des conseils d'experts de l'aviation civile, en consultation avec mon collègue Denis Guindon.

Mme Kelly Block: Je vais poursuivre sur ce que vous venez de dire au sujet de l'entraînement sur simulateur qui s'avérerait être meilleur. C'est bien ce que vous avez dit? Pouvez-vous m'expliquer davantage ce que vous entendez par là?

M. Aaron McCrorie: Denis est plus spécialisé que moi dans le domaine.

M. Denis Guindon (directeur général, Surveillance et transformation de la sécurité, ministère des Transports): Merci beaucoup pour cette question, madame la présidente.

Comme j'ai commencé à piloter il y a quatre ans, je connais pas mal la question des simulateurs.

De nos jours, nous essayons d'entraîner les pilotes pour qu'ils soient, autant que faire se peut, en mesure de réagir à n'importe quel genre de situation d'urgence. Il n'est pas question de faire cela en vol. Nous le faisons il y a 30 ou 40 ans, mais pour les avions modernes, il est désormais possible de qualifier un pilote uniquement sur simulateur et de le faire voler, pour la première fois, avec 300 passagers installés en arrière, parce que les simulateurs d'aujourd'hui sont très performants.

Nous avons des simulateurs d'un grand réalisme produits par des entreprises fantastiques comme CAE de Montréal, qui permettent de reproduire toutes les conditions de vol jusqu'à quelques pieds du toucher des roues.

Nous formons nos inspecteurs de la même façon qu'Air Canada et WestJet forment leurs pilotes, ce qui est beaucoup plus logique et moins risqué. Si nous coupions les réacteurs en plein vol et effectuions d'autres manœuvres de ce genre, nous mettrions notre personnel, les inspecteurs et les pilotes instructeurs en danger. Autrement dit, nous suivons l'exemple des grandes compagnies aériennes du monde entier.

Merci.

•(1115)

Mme Kelly Block: On part donc du principe qu'il est possible, à bord d'un simulateur, de remplacer les défis que pose le vol, ainsi que le stress qu'il suppose.

M. Denis Guindon: En fait, la seule façon de reproduire toutes les situations envisageables en vol consiste à le faire à bord d'un simulateur et pas d'un avion.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Il vous reste 30 secondes, madame Block.

Mme Kelly Block: Ça va. Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Ma question s'adresse aux gens du ministère. Avez-vous eu connaissance de l'étude réalisée par Abacus pour le compte de l'Association des pilotes fédéraux du Canada, publiée la semaine dernière?

Mme Lauren Kinney: Non.

M. Gagan Sikand: J'étais en train de la consulter et je suis tombé sur un constat selon lequel près de 81 % des inspecteurs éprouvent le sentiment inquiétant qu'un accident de l'aviation risque de se produire très prochainement. Cela me préoccupe. Dans ce même rapport, j'ai lu que 81 % des inspecteurs estiment que Transports Canada est un « obstacle » au règlement de leurs problèmes.

Pouvez-vous réagir à ces constats?

Mme Lauren Kinney: Il faudrait évidemment que j'étudie ce sondage et que je voie quel genre de questions ont été posées et quel pourcentage de personnes ont répondu. Personnellement, je trouverais plus utile de voir comment mieux travailler avec nos employés. Même si un inspecteur ou deux devaient éprouver ce genre de sentiment, je voudrais en tenir compte et organiser le travail en équipe.

Chaque fois qu'il est question d'élaborer un nouveau règlement, de nouveaux processus ou de nouvelles procédures d'exploitation, autrement dit, chaque fois qu'il faut changer quelque chose en matière de sécurité aérienne, nous le faisons en groupes de travail. En règle générale, un représentant du personnel de l'inspection régionale ou un membre du personnel de surveillance de l'inspection de l'administration centrale siège à ce genre de groupe de travail. Il n'est pas question qu'une seule personne fasse cela. La question que je me pose consiste davantage à savoir si certains ne comprennent pas la façon dont les choses fonctionnent et s'il n'y aurait pas lieu de consulter ces gens-là afin de leur indiquer les changements qui s'imposent et la façon dont nous nous y prenons pour y parvenir.

Par le passé, c'est ainsi que nous avons procédé dans le cas du conseil consultatif de l'inspection, afin de réunir le plus de gens possible autour de la table et de nous concentrer sur le travail à effectuer. Cette façon de faire nous a permis de réaliser d'importants changements, notamment sur le plan de l'entraînement et du perfectionnement professionnel. Je crois donc que c'est sur cet aspect que nous allons devoir nous attarder.

M. Gagan Sikand: Dans le même ordre d'idées, pouvez-vous me dire si l'entraînement des inspecteurs a souffert à cause des restrictions budgétaires?

Mme Laureen Kinney: Pendant toute la période des restrictions budgétaires, quand nous avons dû relever les défis que cela supposait, nous avons veillé à ce que l'entraînement obligatoire, exigé de notre personnel de surveillance dans l'exécution de leurs fonctions déléguées, demeure une priorité. Cela constituait un élément fondamental dans nos décisions budgétaires qui nous ont été déléguées. Je peux vous garantir, à vous et au reste du Comité, madame la présidente, que nous en avons fait une priorité et que nous avons travaillé suivant cet axe dans tout ce qui a concerné la sécurité aérienne, dans le respect, comme je le disais tout à l'heure, de nos obligations fondamentales.

M. Gagan Sikand: Je suis à court de temps, mais j'ai une dernière question à vous poser. Savez-vous si notre pays utilise les simulateurs de vol comme principal outil d'entraînement des pilotes?

M. Denis Guindon: Oui, madame la présidente, tout à fait. C'est le cas de tous les autres pays développés qui assurent la formation des pilotes à bord de simulateurs. C'est la même chose pour les inspecteurs.

M. Gagan Sikand: Merci pour vos réponses. Je vais céder la parole à mon collègue.

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

J'ai deux petites questions auxquelles vous aurez le temps de répondre.

Premièrement, quelles campagnes votre ministère mène-t-il actuellement pour la sécurité et pour la sensibilisation?

Deuxièmement, ceux qui ont suivi les nouvelles ces deux derniers jours, savent qu'un incident s'est produit hier aux États-Unis. En quoi une charte des droits permettra-t-elle d'assurer la sécurité des passagers et la satisfaction des clients? Je sais que M. Garneau a l'intention de donner suite à ce projet.

Mme Laureen Kinney: Je me propose de commencer par répondre à votre deuxième question. Je ne suis pas spécialiste en matière de charte des droits des passagers, parce que c'est un autre groupe qui s'en occupe, le groupe des politiques. Cependant, en ce qui me concerne, il est évident que si l'on comprend bien ce qui est à

la source des événements et quels sont les droits et les obligations de toutes les parties, les choses seront beaucoup plus claires pour toutes les personnes concernées par un accident... et j'espère que nous éviterons ainsi de fâcheuses conséquences pour le public voyageur.

Je dirais donc qu'il nous faut, fondamentalement, savoir à quoi nous attendre, quelles sont les obligations des uns et des autres et la manière dont les choses se dérouleront.

• (1120)

M. Aaron McCrorie: Pour ce qui est des campagnes de sécurité et de sensibilisation actuellement en cours, il se trouve que nous avons beaucoup travaillé avec les exploitants pour émettre une alerte à la sécurité de l'Aviation civile au Canada, en réponse à une recommandation contenue dans un rapport du Bureau de la sécurité des transports, en 2014, si je ne m'abuse. Il était question de réduire l'incidence des approches non stabilisées. Nous continuons de suivre la chose et nous avons constaté que cette campagne a donné d'excellents résultats dans le règlement d'un problème nouveau sur le plan de la sécurité des vols.

Nous avons aussi recours aux campagnes de sensibilisation et d'information pour réduire le nombre d'agressions au laser et amener le public à mieux savoir comment exploiter en toute sécurité un véhicule aérien sans pilote, autrement appelé drone. Dans le passé, nous avons orchestré des campagnes de sécurité pour les hydravions et, plus récemment, certains de nos collègues régionaux, comme en Colombie-Britannique, ont mené des campagnes ciblées, propres à leur région, toujours en matière de sécurité des hydravions.

Laureen vous a parlé du fait que nous envisageons de lancer une campagne de sécurité davantage axée sur l'aviation générale, au vu de certaines tendances que nous avons constatées. S'agissant de sécurité aérienne, nous estimons que c'est en travaillant avec le milieu de l'aviation générale à l'élaboration de produits de sensibilisation que nous réaliserons de véritables progrès dans ce secteur et que nous évoluerons rapidement, beaucoup plus que par le truchement d'une réglementation.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Merci à nos invités d'être parmi nous.

Mes questions s'adresseront aux représentants de Transports Canada.

Tout d'abord, j'aimerais entendre votre point de vue au sujet d'un raisonnement qui me vient de la lecture d'un document qui s'intitule « Staff Instruction (SI) SUR-001 », dont l'objectif est de donner des directives au personnel sur la façon de mener des inspections.

Jusque là, je ne fais pas erreur. Je note, à la page 5 du document, qu'on annule la directive de l'ancien manuel de Transports Canada sur les inspections. À la page 8, le document annule les directives au personnel concernant les inspections traditionnelles. À la page 7, on définit la surveillance comme étant l'ensemble des activités directement liées au Programme national de sûreté de l'aviation civile de Transports Canada, l'évaluation de la conformité de l'entreprise aux exigences réglementaires applicables, incluant les évaluations, la validation des programmes d'inspection et les processus d'inspection.

Après l'annulation par Transports Canada de la directive donnée à son personnel de mener des inspections traditionnelles, et son remplacement par une simple surveillance des systèmes d'autoréglementation, ai-je raison d'affirmer ou de croire que Transports Canada s'appuie maintenant presque exclusivement sur l'autoréglementation et la surveillance de cette autoréglementation, quand il s'agit de surveillance de l'aviation? En ce sens, cela rejoindrait les craintes exprimées par le juge Moshansky, que nous avons entendu la semaine dernière.

M. Denis Guindon: Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur le député, de votre question.

L'aviation civile représente environ 120 000 activités par année. Celles-ci vont d'une révision de l'examen médical d'un pilote, qui peut prendre quelques minutes, jusqu'à la certification de la C Series qui a pris quelque 150 000 heures de travail aux inspecteurs de Transports Canada. Il y a donc de nombreuses activités qui se déroulent dans ce domaine. Plusieurs sont liées à la qualité, c'est-à-dire à la gestion des systèmes, mais il y a aussi beaucoup d'inspections appelées « inspections de processus ».

L'annulation des anciens systèmes a effectivement eu lieu, mais l'inspection des processus est toujours en vigueur. À titre d'exemple, parmi les sept plus importants transporteurs canadiens présents au pays, notamment Air Transat, Air Canada et WestJet, on a procédé à plus de 1 000 inspections de processus l'année dernière. Plus de 300 inspections d'entretien ont été faites, que ce soit des appareils sur la rampe, la vérification de la qualité de l'entretien ou des inspections de base dans tout le pays. En ce qui concerne les opérations de vol, il y a eu des inspections des salles de classe, des simulateurs, de la manière dont se fait l'entraînement des pilotes et des inspections en vol. En ce qui concerne la cabine de pilotage, c'est presque la même chose.

M. Robert Aubin: Concluez rapidement, puisque le temps file.

[Traduction]

Mme Lauren Kinney: Très brièvement, je vais vous parler de la notion d'autoréglementation. Je tiens à vous garantir, madame la présidente, et membres du Comité, que notre système actuel est très loin d'en être à ce stade. Nous menons plus de 10 000 types d'activités qui concernent les compagnies.

Le système de gestion de la sécurité, par exemple, exige que les compagnies suivent une nouvelle réglementation prescriptive sur les SGS. Et puis, nous faisons de la surveillance. Nous faisons de la surveillance planifiée, de la surveillance dite réactive, et nous constatons le genre de problème sur place, après quoi nous faisons une surveillance de suivi si nous constatons l'existence d'un problème chez un exploitant en particulier. C'est ce que nous avons fait dans le courant de l'année écoulée, ou des deux dernières années pour toutes les catégories d'organisations, surtout quand nous avons suspendu des certificats d'exploitation.

Je tiens à rassurer tout le monde au Comité à ce sujet.

• (1125)

[Français]

M. Robert Aubin: Merci de ce complément d'information.

La semaine dernière, j'ai posé une question au ministre des Transports. Sa réponse a été que son ministère a mené 10 000 inspections l'année dernière. Or, dans le document produit par M. Guindon sur les résultats de la surveillance, on parle d'un total arrondi de 6 000 inspections durant l'année 2016-2017.

Comment expliquez-vous cet écart entre la réponse du ministre, selon lequel 10 000 inspections ont été menées alors que vous dites qu'il y en a eu 6 000, autrement que par le fait que les deux chiffres se ressemblent? Je ne voudrais pas assumer que le ministre nous a induit en erreur, mais il y a quand même une différence appréciable entre les deux données.

M. Denis Guindon: C'est environ 10 000 activités par mois, et près de 120 000 par année. Cela inclut les activités de certification, de vérification des licences de pilotes, de vérification de simulateurs, de dossiers médicaux et ainsi de suite. Il y a donc énormément d'activités qui se déroulent tous les ans, et environ 10 000 par mois.

[Traduction]

Mme Lauren Kinney: Si vous me le permettez, madame la présidente, je dirais que cela fait partie de la complexité des divers types d'inspection. En règle générale, comme je le disais, nous menons deux catégories d'inspections majeures: les inspections planifiées et toutes les autres inspections qui comprennent les inspections réactives, les inspections de suivi, et ainsi de suite, dans le cadre de la surveillance.

Il arrive que la répartition statistique varie, mais je dirais que c'est ainsi qu'il faut interpréter les chiffres communiqués par le ministre. Il avait raison, mais il est également possible de répartir différemment ces statistiques entre les catégories.

La présidente: Merci beaucoup.

Désolée, monsieur Aubin.

Monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Ma question s'adresse aux représentants de Transports Canada.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a comparu devant ce comité et s'est inquiété principalement du délai de réponse à ses recommandations, plus de 10 ans pour certaines. Comment expliquez-vous que vous mettiez 10 ans à répondre à des recommandations qui visent à assurer la sécurité du service aérien?

[Traduction]

Mme Lauren Kinney: Le Bureau de la sécurité des transports a soulevé un certain nombre de problèmes à l'occasion de son examen l'année dernière, et il a davantage attiré l'attention sur quelques points qu'il avait inscrits sur sa liste de veille. Le travail du BST nous a été très utile, à Transports Canada, car il nous a permis de nous recentrer sur certaines des priorités les plus importantes.

Nous avons donc examiné toutes les recommandations n'ayant pas déjà donné lieu à l'adoption de mesures et nous travaillons en étroite collaboration avec le BST pour appliquer ces autres recommandations.

Je pourrais vous donner quelques explications, qui ne vous satisferont sans doute pas entièrement à moins que nous n'examinions chaque recommandation individuellement. Dans certains cas, nous avons estimé que la technologie avait pris le pas sur les recommandations et, dans ce genre de situation, nous n'aurions pas forcément progressé en suivant les recommandations données.

Il y a aussi des situations où une recommandation a été formulée comme un principe, mais qui, à l'analyse, a paru difficile à mettre en œuvre...

Prenons l'exemple de la recommandation concernant la ceinture de sécurité trois points, dans les vieux modèles d'aéronefs. Celle-ci présentait une certaine complexité et nous avons constaté que la structure des vieux modèles ne permettait tout simplement pas de poser des ceintures trois points.

Par ailleurs, nous avons collaboré avec le Bureau de la sécurité des transports pour expliquer là où, selon nous, se situaient certaines difficultés. Il est aussi arrivé que nous réagissions trop lentement et nous avons alors convenu d'accélérer le pas.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci. Des témoins nous ont informé que les règles en place pour la gestion de la fatigue devraient différer selon la situation de vol, par exemple les longs vols internationaux par rapport à plusieurs vols plus courts qui incluent plusieurs décollages et atterrissages.

Une telle approche à la pièce est-elle possible?

[Traduction]

Mme Laureen Kinney: Très bonne question, madame la présidente.

Nous pourrions toujours entrer dans le détail si vous le souhaitez, mais disons, de façon générale, que les données scientifiques demeurent les mêmes. La fatigue et la fatigue et quand on travaille, le constat scientifique applicable est inchangé. La fatigue ne change pas.

Le ministère a tenu compte des avis de divers membres de l'industrie sur la façon de gérer les différences entre un ensemble de règlements prescriptifs, établissant un certain nombre d'heures de vol, et les autres manières de gérer la fatigue, avec plus de souplesse. Nous sommes d'ailleurs en train d'examiner un système à double vitesse, c'est-à-dire qui consisterait à établir des exigences minimales obligatoires pour les temps de repos et à proposer un ensemble d'exigences portant sur l'élaboration d'un système de gestion de la fatigue grâce auquel la compagnie pourrait dire qu'elle va gérer la fatigue de telle ou telle façon, compte tenu du caractère particulier de ses opérations, cela afin de respecter les données scientifiques et pas uniquement la dimension opérationnelle. Voilà l'approche.

• (1130)

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

Depuis la mise en oeuvre des SGS, le nombre d'inspections par Transports Canada a-t-il augmenté, diminué ou n'a pas vraiment changé?

[Traduction]

Mme Laureen Kinney: Bonne question.

Je pense, madame la présidente, que les systèmes de gestion de la sécurité sont en place depuis 2005-2007.

Il faudrait que je retourne en arrière pour confirmer ces dates. Loin de moi l'idée d'induire le Comité en erreur, mais généralement, du moins pour les années récentes, j'ai examiné les chiffres et je n'ai pas constaté de changement très important dans le nombre d'inspections réalisées, si ce n'est qu'à la faveur d'une certaine augmentation, nous avons amélioré notre...

M. Angelo Iacono: Puis-je faire une suggestion, madame la présidente? Pourrait-elle nous communiquer ces informations plus tard, par courriel?

J'ai une autre question à l'intention du représentant de Nav Canada.

[Français]

Qu'est-ce qui fait que nous avons un bon bilan?

M. Larry Lachance: Voulez-vous dire un bon bilan en ce qui a trait à l'aviation?

M. Angelo Iacono: Oui.

M. Larry Lachance: Dès la création de Nav Canada, nous avons adopté le système de gestion de la sécurité. À mon avis, nous avons été des précurseurs dans ce milieu en ce qui a trait à la collaboration et à l'échange d'expertises différentes. Je pense que cela a apporté un grand avantage. Comme je l'ai dit dans mon intervention du début, une des plus grandes forces a été de vraiment axer toute notre stratégie de gestion de la sécurité sur nos employés.

M. Angelo Iacono: Selon vous, est-ce que l'enquête publique sur la sécurité aérienne qu'a suggérée le juge Moshansky est justifiée dans le contexte actuel?

M. Larry Lachance: À la lumière des performances de sécurité prises en compte, je ne saurais exprimer de commentaires sur le bien-fondé de cette enquête du point de vue de Nav Canada.

Cependant, en ce qui a trait au Canada et à l'aviation en général, il faut continuer de faire la promotion de l'étendue des connaissances des SGS de tous les groupes participants.

M. Angelo Iacono: Merci.

Pour ma dernière question, je m'adresse de nouveau aux représentants de Transports Canada.

La semaine dernière, le juge Moshansky s'inquiétait du manque de surveillance réglementaire.

Qu'avez-vous à dire en réponse à ces inquiétudes?

[Traduction]

Mme Laureen Kinney: Madame la présidente, comme mes collègues et moi-même l'avons mentionné plus tôt, nous exerçons une surveillance réglementaire assez importante. Nous menons un grand nombre d'activités de surveillance directe et assurons un suivi de toutes les interventions que nous réalisons. Tout cela contribue à dresser un profil de risque des acteurs de l'industrie. Nous mettons donc énormément sur la surveillance. Nous avons constaté que la conformité est loin de laisser à désirer, mais nous avons suspendu des certificats d'exploitation d'exploitants qui ne s'étaient pas montrés disposés ou désireux de se conformer aux exigences.

Nous estimons que notre système de surveillance est solide, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas place à l'amélioration. Nous devons nous ajuster en cours de route, au fur et à mesure de nos constats.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je vais partager mon temps avec deux collègues, puisque M. Tootoo, je crois, veut poser une brève question, après quoi j'en poserai une avant de céder le restant de mon temps de parole à M. Fraser.

Monsieur Tootoo.

L'hon. Hunter Tootoo (Nunavut, Ind.): Merci, monsieur Hardie, et merci, madame la présidente.

Ma question s'adresse aux gens du ministère. Dans vos remarques liminaires, vous avez indiqué que vous prenez des mesures pour régler le problème de la fatigue des équipages. Je ne doute pas, comme vous l'avez d'ailleurs mentionné, qu'il existe un système à deux vitesses, qui tient compte du caractère unique des conditions d'exploitation des compagnies aériennes. Comme vous pouvez l'imaginer, notre troisième côte, celle qui est au nord, est particulièrement longue. Les compagnies aériennes qui assurent le transport de passagers et de fret se sont dites préoccupées par la rigidité des temps de vol imposés aux équipages.

Je tiens simplement à confirmer ce que je crois avoir entendu de la bouche des représentants du ministère, c'est-à-dire que vous envisagez d'examiner la question et que, si une compagnie élabore son propre système de gestion de la fatigue qui satisferait Transports Canada, elle ne sera pas tenue d'appliquer la réglementation à la lettre.

Merci, madame la présidente.

• (1135)

Mme Laureen Kinney: Effectivement, madame la présidente, c'est le genre de démarche que suit le ministère et qui, nous l'espérons, sera annoncée sous peu dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Dans ce cas, nous ne nous contenterons pas de constater ce que font les entreprises, mais nous envisageons de les accompagner dans l'élaboration de lignes directrices appropriées de sorte que les petits exploitants puissent se regrouper, en associations, pour proposer des idées et des options. Cela leur permettrait de régler les problèmes de fatigue en fonction des données scientifiques tout en tenant compte de leurs exigences opérationnelles.

Nous sommes tout à fait conscients des défis particuliers que posent les opérations aériennes dans le Nord et nous sommes prêts à travailler sur ce plan.

Je me dois de mentionner également que la mise en œuvre imposée aux petits exploitants sera plus progressive que pour les gros.

M. Ken Hardie: J'ai une question pour Mme Kinney. Vous estimez que Transports Canada surveille de près les systèmes de gestion de la sécurité, mais nous avons appris du Bureau de la sécurité des transports qu'il suit cette question parce qu'il craint que la surveillance et les interventions que vous menez ne permettent pas toujours de relever les pratiques non sécuritaires et de les régler.

Êtes-vous encore loin d'obtenir le retrait de cette question de la liste de surveillance du BST?

Mme Laureen Kinney: Voilà une bonne question, madame la présidente.

Je ne veux pas parler au nom du Bureau de la sécurité des transports avec qui nous collaborons étroitement. La présidente et le conseil ont soulevé la question de la rapidité avec laquelle Transports Canada peut agir sur ces plans.

Je vous renvoie plus particulièrement au fait que nous avons mis sur pied un conseil consultatif de surveillance. Tout inspecteur, dans quelque région que ce soit, qui éprouve un problème à cause d'un exploitant qui ne se conforme pas à la réglementation ou qui est préoccupé par une importante question de sécurité, peut en faire part à ce conseil composé de membres nationaux, de spécialistes et de nos conseillers juridiques. Tout le monde se rassemble alors pour déterminer si la compagnie offre suffisamment de garanties sur le plan de la sécurité pour pouvoir continuer à être exploitée, moyennant certaines restrictions et sous surveillance, selon que le

conseil doit adopter des mesures immédiates ou pas, et selon le genre de mesures à adopter.

Ce mécanisme est déjà en place et il a donné d'excellents résultats au cours des 18 derniers mois. Nous espérons donc qu'il va répondre à une grande partie des préoccupations exprimées par le Bureau de la sécurité des transports à cet égard.

M. Ken Hardie: Très bien.

Je vais céder le reste de mon temps à M. Fraser.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Excellent. Je vais essayer d'aller droit au but.

Madame Kinney, lors de notre première réunion sur ce sujet, nous avons entendu des témoins qui nous ont dit que les réductions budgétaires imposées à Transports Canada avaient eu une incidence sur la sécurité aérienne. Je note tout particulièrement qu'en 2008-2009, le programme de pilotage de l'aviation civile disposait d'un budget de 7,9 millions de dollars et de 42 avions. En 2011-2012, il n'y avait plus que 27 avions et le budget était de 6 millions de dollars, puis, en 2014-2015, le nombre d'appareils est passé à 14 et le budget était à peine supérieur à 3 millions de dollars. Avez-vous déjà vu de telles réductions budgétaires à Transports Canada dans le passé et celles-ci ont-elles empêché le ministère de maintenir ou d'améliorer la sécurité de l'aviation au pays?

Mme Laureen Kinney: Madame la présidente, je répéterai que, durant toute la période où les budgets ont été réduits, nous avons mis la priorité sur la sécurité aérienne et sur le reste de nos programmes de surveillance de la sécurité. Nous n'avons fait aucun compromis sur ces plans durant cette période.

Pour ce qui est des heures de vol offertes à nos pilotes inspecteurs, nous sommes soumis à des obligations contractuelles aux termes des conventions collectives qui permettent à ces inspecteurs de maintenir leur licence et nous avons même conclu un protocole d'entente sur la façon de s'y prendre. Nous avons maintenu une véritable cohérence par rapport à ces exigences. Le nombre d'heures de vol a bien sûr été considérablement réduit à la faveur de l'adoption d'un système plus moderne, puisqu'un grand nombre de nos pilotes inspecteurs n'utilisent plus qu'un simulateur. Beaucoup continuent de voler, mais le nombre d'heures de vol a été réduit et ils sont encore plus nombreux à ne plus voler du tout. Cela fait partie des exigences consignées dans les conventions collectives et nous pensons que c'est sans effet sur la sécurité des vols.

Nous avons continué à mettre à jour nos exigences quant à ce qu'un inspecteur doit faire dans l'exercice de ses fonctions, quant au genre d'entraînement particulier qu'il doit suivre, c'est-à-dire un entraînement spécialisé ou des vols à bord d'un King Air. Nous avons actualisé ces exigences et nous les avons formalisées; nous les avons publiées, nous veillons à ce qu'elles soient maintenues et nous en assurons même un suivi plus serré.

Nous estimons respecter entièrement les exigences de sécurité dans ce domaine.

La présidente: Excusez-moi, monsieur Fraser, mais votre temps est écoulé.

Monsieur Deltell.

[Français]

M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC): Merci, madame la présidente.

Madame et messieurs les témoins, soyez les bienvenus au Parlement canadien.

[Traduction]

Je tiens tout d'abord à rendre hommage aux personnes qui travaillent dans votre domaine parce que, étant pilote moi-même, j'apprécie beaucoup le genre de rapport que j'ai avec eux. Rassurez-vous, cependant, je ne suis pas pilote de navette. Je laisse cela au ministre. Je suis pilote de planeur à moteur, un appareil qui se trouve à la base de la pyramide dans le domaine de l'aviation.

Revenons sur ce que mon collègue vient de dire il y a quelques minutes au sujet du phénomène de surréservation par les compagnies aériennes. Ce que le monde entier a pu voir hier, soit l'incident à bord d'un vol de United Airlines, a soulevé la question de la surréservation. Comment peut-on permettre à une entreprise de vendre quelque chose qu'elle n'a pas?

• (1140)

Mme Laureen Kinney: Je rappelle, madame la présidente, que le ministre Garneau a exprimé sa réelle préoccupation à ce sujet. Comme il l'a annoncé et rappelé en public, il envisage de proposer certaines options pour régler ce type de problème dans l'avenir. Je ne suis pas en mesure de vous donner plus de détails à ce sujet, parce que ce n'est pas mon domaine de compétence et je m'en remettrai donc à d'autres.

M. Gérard Deltell: Je le comprends et je comprends que vous soyez prudente. Je le reconnais. C'est votre travail et vous vous en sortez très bien, mais je voulais surtout savoir si nous avons réalisé des études à ce sujet?

[Français]

C'est reconnu mondialement, n'est-ce pas?

[Traduction]

C'est un problème mondial. Pourquoi ferions-nous quelque chose de particulier à ce sujet, ici au Canada, plutôt que de nous attaquer au problème à l'échelle internationale?

Mme Laureen Kinney: Madame la présidente, c'est une excellente question. Je ne sais pas vraiment ce qui se fait à l'Organisation de l'aviation civile internationale à ce sujet. Il est possible que des activités soient en cours. La facilitation dans le domaine des voyages aériens est un vaste sujet et je pourrais certainement assurer un suivi pour vous.

M. Gérard Deltell: Cela me donne donc la chance de vous entretenir d'un autre sujet en lien avec celui-ci, c'est-à-dire la rage de l'air. Avant de me lancer en politique, j'ai été journaliste et, il y a 15 ans, j'ai fait un reportage sur les effets de la rage de l'air. On dirait que le problème existe encore, mais qu'il n'est plus aussi courant qu'avant. Est-ce exact?

Mme Laureen Kinney: Je vais vous donner une réponse générale, après quoi mon collègue pourra peut-être vous apporter des précisions. De façon générale, je dirais que ce problème est moindre que par le passé, en ce sens que les transporteurs aériens et le ministère le prennent très au sérieux. Nous avons des façons d'appuyer les transporteurs aériens dans la gestion de ce genre de problème, les corps policiers réagissent très rapidement à nos appels, et des accusations sont portées. Personnellement, je dirais que les choses se sont améliorées.

Denis, voulez-vous ajouter quelque chose? Non?

On peut, je crois, affirmer que la situation s'est nettement améliorée maintenant que l'on fait attention au phénomène et que des procédures sont en place.

M. Gérard Deltell: Vous venez de nous donner vos impressions, mais avez-vous des données à ce sujet?

Mme Laureen Kinney: Il faudrait que je regarde ce que nous avons au sujet des passagers qui troublent la paix à bord. Je ne sais pas exactement.

[Français]

M. Gérard Deltell: Le simple fait que vous n'avez pas fait d'étude précise sur cela démontre qu'il y a effectivement eu une réduction, et je pense que tout le monde le reconnaît. Je dois néanmoins mentionner qu'il n'est vraiment pas évident de voyager, puisqu'on doit tous passer par la sécurité et qu'il y a parfois de longues heures d'attente.

Cela m'amène à mon troisième point. Il y a eu des situations désastreuses, particulièrement à Montréal, où des gens ont dû attendre deux, trois, quatre heures, voire plus longtemps, uniquement pour passer la sécurité. C'est tout à fait intolérable et inacceptable dans un pays évolué et moderne comme le nôtre.

Comment se fait-il qu'à Montréal particulièrement, on soit aux prises avec ce problème de congestion?

[Traduction]

Mme Laureen Kinney: Notre ministre a fait des annonces à cet égard et, dans son discours du 3 novembre, il a dit que le gouvernement souhaite améliorer l'expérience des voyageurs aériens sur ce plan. Le budget de 2017 renfermait également certaines dispositions à ce sujet, mais il faudra attendre encore un peu avant qu'elles ne soient mises en œuvre. Je préférerais remettre ma réponse à plus tard.

Dans tous les cas, c'est une question qui nous intéresse et à propos de laquelle nous intervenons. Nous travaillons régulièrement sur la façon de gérer au mieux le genre d'investissements nécessaires pour suivre les fluctuations de ce type de phénomène avec ses pics et ses creux. C'est délicat.

[Français]

M. Gérard Deltell: Comme observateur et grand amateur d'aviation, je peux vous dire que c'est un frein au développement. Cela ne nous donne pas du tout le goût de prendre l'avion quand on voit cela. Quiconque perd un peu de sa magnanimité quand vient le temps de passer par tous ces éléments.

J'aimerais aborder un autre aspect, soit les hydravions. Transports Canada a récemment annoncé que dorénavant, pilotes et passagers devront être équipés d'une ceinture de sauvetage lorsqu'ils sont à bord d'un hydravion. Selon les informations dont nous disposons, 51 des 54 organisations rencontrées se sont opposées à ce changement, et le Canada serait le seul à imposer une telle obligation.

Entendez-vous être plus souple envers des entreprises, par exemple sur la côte Ouest, dans le Pacifique, qui vivent du commerce de l'hydravion, par rapport à cette obligation?

• (1145)

[Traduction]

Mme Laureen Kinney: Voilà un sujet de discussion très important qui a fait l'objet d'une publication dans la partie I de la *Gazette du Canada*, sous la forme du règlement que nous proposons. Nous avons recueilli des réactions très intéressantes à ce propos et, d'ailleurs, cela s'inscrit dans la foulée d'une discussion que nous tenons depuis plusieurs années, depuis la recommandation du Bureau de sécurité des transports.

C'est une question délicate à gérer parce qu'il s'agit de préoccupations relevant de la sécurité qui sont conflictuelles, outre qu'il faut tenir compte des préoccupations d'ordre opérationnel soulevées par l'industrie. Grâce à la consultation publique lancée à la faveur de la publication dans la partie I de la *Gazette*, nous avons recueilli des réactions très complètes et bien senties à la faveur de la consultation que nous avons tenue et nous sommes en train d'analyser tout cela. Nous réfléchissons au genre d'options que nous allons pouvoir proposer dans la partie II de la *Gazette*, ce que nous espérons faire très prochainement.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente. J'ai quelques questions pour nos témoins.

Soit dit en passant, nous avons hâte d'accueillir le ministre Garneau pour qu'il nous parle de sa Charte des droits des passagers. Nous nous attendons à ce que celle-ci permette de régler une grande partie des problèmes que nous avons constatés hier et auxquels M. Deltell a fait allusion.

Lors de la réunion d'hier, un témoin nous a dit que nous avons la chance de ne pas encore avoir eu d'accident aérien. Je crois que c'est ce qu'il a dit. Aujourd'hui, nous avons appris que notre espace est sûr, ce que j'ai tendance à croire, mais j'aimerais obtenir des précisions à ce sujet. Je vous ai parlé d'un commentaire que j'ai entendu et qui n'a pas été fait à la légère. Si les gens nous ont vus à la télévision, et je crois que nous étions télévisés, ce commentaire a dû susciter beaucoup d'émotion.

Puisque vous êtes là aujourd'hui et que cette responsabilité vous incombe, pourriez-vous nous indiquer plus précisément à quoi ressemble la réalité?

Mme Laureen Kinney: Comme je l'ai indiqué au début de nos échanges, notre dossier en matière de sécurité parle de lui-même. Au Canada, nous avons assisté à une augmentation considérable du nombre de déplacements par la voie des airs. Le taux d'accidents n'a cessé de diminuer et le nombre d'accidents est également à la baisse.

À l'examen de chaque acteur de l'industrie, on constate que certains posent plus de risques que d'autres et qu'il y a donc des variantes. Toutefois, en règle générale, il est évident que le taux d'accident a diminué.

Cela ne revient pas à dire qu'il n'y a plus de risque et que nous ne pouvons pas améliorer la sécurité aérienne. Nous allons devoir continuer de travailler pour faire en sorte que les déplacements aériens soient plus sûrs et pour trouver de nouvelles façons d'améliorer la sécurité et d'abaisser le taux d'accident. Toutefois, au stade où nous en sommes, je crois que les statistiques que nous avons déposées ainsi que les renseignements que nous vous avons dévoilés démontrent que le système est sûr. Encore une fois, cela ne revient pas à dire qu'il n'existe pas de risque dans l'absolu.

M. Vance Badawey: Comment se compare-t-on par rapport à d'autres pays?

Mme Laureen Kinney: Nous nous efforçons justement de faire ce genre de comparaison, madame la présidente, mais c'est tout de même une question difficile. Les catégories établies pour cette industrie varient d'un pays à l'autre. Je ne sais pas si nous pouvons vraiment établir de bonnes comparaisons.

Nous faisons belle figure par rapport aux États-Unis, en ce sens que les statistiques nous sont favorables, mais il est difficile de se livrer à une démonstration claire. C'est aussi un aspect qu'il convient d'examiner sous l'angle des types d'exploitation aérienne et des

genres d'appareils exploités. En Europe, par exemple, où les pays sont densément peuplés et où les compagnies offrent peu de services en région éloignée, il est évident qu'il existe... Quand on examine d'autres types d'opérations, on constate que les risques sont différents dans des secteurs différents.

Je sais que ma réponse n'est pas satisfaisante, mais j'ajouterais que, pour des secteurs comparables, nous nous en sortons très bien. Quand la comparaison est possible, nous faisons mieux ou aussi bien que les autres.

M. Vance Badawey: Parfait. Voilà une réponse honnête, ce que j'apprécie.

Avant de céder le micro à M. Fraser, je souhaite répéter que nous attendons le dépôt de la Charte des droits des passagers. Quand on voit le genre d'incident qui s'est produit hier aux informations, de même que la congestion à l'embarquement dans certains aéroports, je me dois, encore une fois, de féliciter le ministre Garneau qui a décidé de s'attaquer à ce problème. J'espère que nous constaterons prochainement les résultats.

Je cède la parole à M. Fraser.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

Monsieur Lachance, nous n'avons pas beaucoup eu l'occasion de vous poser des questions aujourd'hui. Vous avez parlé de l'évolution rapide de la technologie au sein de Nav Canada.

L'une des priorités, pour moi et pour le gouvernement, qui a été confirmée dans le budget de 2017, est l'investissement dans la formation professionnelle. Je pense que, dans une décennie, l'industrie sera très différente de ce qu'elle est aujourd'hui, justement à cause de l'évolution rapide de la technologie. Comment cibler notre investissement dans la formation professionnelle de sorte à améliorer la sécurité, par la même occasion?

M. Larry Lachance: Je dirais que, dans le genre de formation que nous dispensons à Nav Canada, nous cherchons à améliorer l'environnement de simulation, à améliorer la capacité des stagiaires à effectuer plusieurs tâches à la fois et nous nous concentrons vraiment sur leur capacité à établir des priorités, afin d'amener les gens à pouvoir effectuer les activités dont nous avons la responsabilité.

• (1150)

M. Sean Fraser: Je vais un peu changer de sujet. Il nous reste moins de deux minutes.

Madame Kinney, quel que soit le régime réglementaire appliqué en vue d'améliorer la sécurité, il faut avoir la certitude que les gens qui signalent un incident ne risquent pas de subir de représailles. Existe-t-il des protections, au sein de Transports Canada, afin que les lanceurs d'alerte qui constatent une infraction se sentent incités à la signaler ou, pour le moins, qu'ils n'y soient pas découragés.

Mme Laureen Kinney: Madame la présidente, je vais fournir ma réponse en deux temps.

Les fonctionnaires fédéraux tombent sous le coup d'un régime administré par le commissaire à l'intégrité du secteur public qui porte sur la divulgation de tout acte répréhensible. Ce volet demeure valable. Des hauts fonctionnaires sont nommés pour s'occuper de ce genre de problème. Donc, cela existe déjà.

Dans le cas des secteurs réglementés par le gouvernement fédéral — comme celui de l'aviation —, nous appliquons généralement un système de compte rendu public. Ceux qui ont volé à bord d'un avion ou qui l'ont piloté, ou encore un employé peuvent nous fournir ce genre de renseignement. Ils peuvent aussi s'adresser directement à nous. Transports Canada, pour tous les modes de transport, prend ensuite des mesures consistant notamment à faire enquête sur les incidents signalés. Nous nous arrangeons pour protéger l'identité de la personne, mais, dans certains cas, les choses peuvent évidemment être un peu plus complexes. Quand il s'agit d'un problème très particulier, on peut vite deviner qui est à l'origine de l'alerte. Dans tous les cas. Nous nous efforçons toujours de protéger les identités quand nous recevons ce genre de rapport.

M. Sean Fraser: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Allez-y, monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Je remercie les témoins de leur présence.

Nous avons entendu plusieurs représentants syndicaux nous parler de la gestion de la fatigue. Les normes américaines sont différentes des normes canadiennes, qui ont été mises en place par Transports Canada. Selon les études, les normes américaines prévoient un certain temps de repos, par exemple, on ne peut pas partir avant une certaine heure, mais au Canada, les normes sont moins sévères à cet égard.

L'Organisation de l'aviation civile internationale reconnaît les chiffres qui nous ont été présentés ici. Qu'est-ce qui justifie la différence entre les normes du Canada et celles des États-Unis?

[Traduction]

Mme Lauren Kinney: Je vais laisser le soin à mes collègues de vous donner plus de détails, mais pour vous répondre très brièvement, je dirais que la norme de l'Organisation de l'aviation civile internationale a été modifiée. Transports Canada est en train de mettre en œuvre les nouvelles exigences et le nouveau règlement servira précisément à cela. Cependant, nous traînons actuellement un peu de l'arrière. Voilà la réponse principale.

M. Aaron McCrorie: L'OACI exige que nous élaborions un règlement sur la fatigue fondé sur les dernières études scientifiques. C'est précisément ce que nous sommes en train de faire. Nous envisageons de publier ce règlement dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Sur certains plans, nous allons sans doute aller au-delà des exigences américaines. Par exemple, nous allons viser tous les vols cargo qui ne tombent actuellement pas sous le coup de la réglementation américaine.

La présidente: Merci.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

J'ai une brève question à vous poser. La recommandation A16-10 demande à Transports Canada d'imposer les SGS à tous les transporteurs. Avez-vous un plan pour faire en sorte que les SGS soient imposés à tous les transporteurs visés par la sous-partie 703, et quand allez-vous passer aux actes?

Mme Lauren Kinney: Madame la présidente, cette recommandation est très large et elle a des répercussions sur un certain nombre de volets de l'exploitation aéronautique et sur les autres modes de transport également, c'est-à-dire les chemins de fer et le transport maritime. Au stade où nous en sommes, Transports Canada étudie

encore la possibilité d'appliquer cette recommandation à certaines catégories du secteur de l'aviation, à commencer, par exemple, par celles visées par la sous-partie 703 ou par d'autres, selon l'enchaînement qui sera décidé, tout en tenant compte des dossiers de sécurité et de la complexité de la mise en œuvre et pas uniquement des coûts, bien que les coûts pour l'industrie et les avantages comparables en matière de sécurité fassent partie de notre processus réglementaire.

Le plus important est de déterminer comment les choses fonctionnent et de quelle façon nous pourrions tenter de mettre au point ce qu'on pourrait qualifier de version « allégée » du système de gestion de sécurité, soit un SGS qui serait à la fois efficace sans imposer de fardeau excessif aux compagnies parce qu'elles risqueraient, sinon, de ne pas être en mesure d'améliorer leur dossier de sécurité au terme du processus, advenant que nous évoluions trop vite.

De plus, j'estime que nous devons nous demander s'il s'agit là du meilleur investissement à envisager pour améliorer la sécurité, dans les différents modes de transport ou dans les sous-secteurs concernés, tandis qu'il existe d'autres options qui nous permettraient également de régler le problème.

Nous ne sommes pas en désaccord avec cette position. Nous estimons qu'il vaut la peine de l'étudier, ce que nous sommes très intéressés à faire, mais nous devons nous y prendre de la bonne façon si nous décidons d'opter pour cette formule, et nous devons veiller non seulement à ce que l'industrie soit en mesure de gérer la transition, mais également que Transports Canada puisse superviser comme il se doit l'adoption d'un tel système.

• (1155)

Mme Kelly Block: Donc, à la manière dont je comprends cela, vous semblez dire que vous n'avez pas la certitude que les systèmes de gestion de la sécurité constituent la meilleure solution pour les transporteurs relevant de la sous-partie 703?

Mme Lauren Kinney: Effectivement, et cela fait partie de notre analyse, madame la présidente, puisque nous examinons les meilleures solutions possible. De façon pratico-pratique, c'est-à-dire pour l'implantation de ce système, il y a lieu de se demander quelles pourraient en être les répercussions, notamment sur le temps nécessaire pour former le personnel et pour inspirer l'industrie, tant de notre point de vue que de celui de l'industrie elle-même.

Nous continuons d'examiner ce dossier et, pour le moment, nous cherchons à régler en priorité d'autres problèmes de sécurité très importants. Même si nous ne sommes pas en désaccord avec cette recommandation, elle est l'exemple même du genre de chose sur laquelle nous estimons devoir faire preuve de prudence.

La présidente: Vous avez 35 secondes.

Mme Kelly Block: Pour répondre à cela, je dirais qu'à en croire ce que nous ont déclaré certains témoins, il semblerait que ce sont les compagnies relevant de la sous-partie 703 qui ont eu le plus d'accidents. Je peux comprendre la nécessité de progresser en douceur, mais que va-t-il se passer avant que vous ne trouviez une solution pour que ce secteur évolue en toute sécurité?

M. Denis Guindon: Nous avons mené plusieurs campagnes ciblées sur les compagnies du secteur 703. Une compagnie d'hydravions en Colombie-Britannique est un excellent exemple du genre d'action que nous avons menée. Nous examinons certains pans de cette partie de l'industrie, en divers endroits au Canada.

Nous ne cessons d'évoluer dans nos activités de surveillance. Nous cherchons à déterminer où se situent les risques les plus élevés. Nous avons constaté qu'un certain nombre d'accidents sont arrivés à des compagnies relevant de la sous-partie 703, et nous envisageons très sérieusement de déployer davantage nos inspecteurs sur le terrain pour faire des inspections au mouillage et ainsi nous assurer que le secteur en question va pouvoir évoluer en toute sécurité.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Merci à vous tous.

Merci beaucoup à nos témoins pour les renseignements très appréciables qu'ils nous ont communiqués.

Je vais suspendre momentanément la séance afin que ces témoins puissent se retirer et que nous puissions accueillir le groupe suivant que j'invite à s'avancer.

• (1155) _____ (Pause) _____

• (1200)

La présidente: Nous reprenons la séance et j'invite nos témoins à s'asseoir. Un mot, maintenant, aux membres du Comité...

Excusez-moi, monsieur Aubin, oui?

[Français]

M. Robert Aubin: Madame la présidente, je veux simplement clarifier un point qui concerne notre façon de procéder.

Comment se fait-il que, pendant la première heure et en présence de nos témoins, alors qu'il restait encore trois minutes à l'horloge et que j'avais assez de questions pour remplir trois heures, on a immédiatement suspendu l'audience plutôt que de m'accorder ces quelques minutes, qui auraient fait mon bonheur?

• (1205)

[Traduction]

La présidente: J'aurais beaucoup aimé vous accorder ce temps de parole, mais je surveille très attentivement l'horloge qui est devant moi et le témoin s'est arrêté une minute avant, si bien qu'il ne vous restait plus de temps. Je suis le chronomètre de très près parce que j'aime que tous les membres du Comité aient un même temps de parole, d'autant que je suis consciente du nombre de questions que vous voulez poser.

Dans le cas du groupe que nous accueillons, je précise que la sonnerie retentira à 12 h 30 et qu'il va donc nous être encore plus difficile de jongler avec le temps. Sur ce, nous allons commencer.

Monsieur Elfassy, d'Air Canada, voulez-vous débiter? Je profite de l'occasion pour demander à nos témoins de se montrer très disciplinés et d'aller droit au but, dans la mesure du possible, parce que les membres du Comité voudraient vous poser beaucoup de questions et obtenir des réponses dans le peu de temps qui nous est alloué aujourd'hui.

Vous pouvez commencer, monsieur.

M. Samuel Elfassy (directeur général, Sécurité de l'entreprise, environnement et qualité, Air Canada): Merci, madame la présidente. Je vais essayer d'être le plus bref possible.

Bonjour aux membres du Comité permanent.

[Français]

Au nom d'Air Canada, je vous remercie du temps que vous m'accordez aujourd'hui.

[Traduction]

Merci pour cette occasion de participer à votre importante étude sur la sécurité aérienne. Je m'appelle Samuel Elfassy et je suis directeur général, Sécurité de l'entreprise, environnement et qualité à Air Canada.

Je me propose de commencer par vous donner un bref aperçu d'Air Canada et de la situation actuelle de la compagnie avant de passer à un certain nombre de questions concernant la sécurité aérienne.

Air Canada est la compagnie intérieure et internationale la plus importante au Canada, et elle dessert plus de 200 aéroports. Elle est l'une des rares compagnies d'envergure internationale à être présente sur six continents, cela à la faveur de notre récente expansion des services depuis l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, à Montréal, vers les centres francophones de l'Afrique. Nous desservons actuellement 64 aéroports au Canada, 57 aux États-Unis et 91 en Europe, au Proche-Orient, en Afrique, en Asie, en Australie, dans les Antilles, au Mexique, ainsi qu'en Amérique centrale et en Amérique du Sud. L'année dernière, nous avons transporté près de 45 millions de passagers, ce qui nous classe parmi les 20 plus grosses compagnies aériennes dans le monde.

Air Canada est en train de connaître une croissance incroyable, avec des retombées très positives pour l'économie canadienne. La qualité de nos effectifs est au cœur même de cette croissance. Nous sommes passés à 30 000 employés, soit près de 2 500 de plus au cours des trois dernières années. Il convient de remarquer que la plupart de nos employés au service du public sont bilingues et que plus de la moitié d'entre eux parlent l'anglais et le français.

Nous sommes aussi à mi-terme d'un plein plan de renouvellement de notre flotte d'une valeur de 8 milliards de dollars, en vertu duquel les avions d'Air Canada et leurs principales composantes sont construits et entretenus un peu partout au pays, ce qui a permis la création d'emplois dans le secteur manufacturier de l'aérospatiale qui fait appel à du personnel hautement qualifié.

En outre, nous sommes considérés comme l'une des 100 premières compagnies au Canada. Nous avons été reconnus pour notre programme de diversité et, plus récemment, parce que nous embauchons des femmes et que nous les faisons progresser dans tous les secteurs et à tous les échelons de la compagnie.

Quand on songe qu'en 2009, nous étions, comme notre p.-d.g. l'avait décrit, une « plateforme brûlante », après être sortis de la CCAA en 2004, il y a vraiment lieu de s'enorgueillir de la façon dont nous avons renversé la situation. Après avoir traversé toutes ces difficultés, la compagnie est ressortie plus forte, plus viable et mieux positionnée pour l'avenir. Air Canada souffle ses 80 bougies en même temps que le pays fête ses 150 ans, et nous demeurons déterminés à rester un digne porte-étendard du Canada dans le monde et à afficher fièrement la feuille d'érable.

À bien des égards, cette attitude positive ne pourrait être mieux visible que dans notre approche à la sécurité. Nous n'avons aucune obligation plus importante envers nos collègues de travail, nos passagers et notre compagnie. La sécurité vient en tête de nos valeurs corporatives. Les compagnies aériennes canadiennes, dont Air Canada, sont parmi les plus sûres au monde, reflétant ainsi la tendance mondiale qui veut que le transport aérien continue de s'améliorer année après année et à constituer l'un des modes de transport les plus sûrs, à en croire l'Association internationale des transports aériens installée à Montréal.

Il demeure que la sécurité est un produit en constante évolution qui exige attention, innovation et investissements permanents. Le bon fonctionnement du système ne dépend pas uniquement du travail des compagnies aériennes, mais exige la participation des aéroports, des fournisseurs d'équipement et de services, et des gouvernements.

Les fondations sur lesquelles nous pouvons bâtir et améliorer collectivement les opérations aériennes ainsi que l'industrie en général demeurent un ensemble de cadres réglementaires fort. Ensemble, nous devons tirer les enseignements du passé et adopter des mesures hardies pour paver la voie de l'avenir.

Air Canada se réjouit de constater que Transports Canada est en train d'adopter de véritables mesures pour s'attaquer aux défis et aux risques que posent les drones et les lasers, qui ont fait leur apparition ces dernières années. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada, lui-même reconnu comme un chef de file mondial dans le domaine des enquêtes de sécurité, tient une liste de veille qui lui permet de faire porter son attention et ses efforts sur les menaces critiques qui pèsent sur l'exploitation aérienne.

Il serait possible d'apporter d'autres améliorations, comme la remise à niveau des systèmes de sécurité aéroportuaires, y compris les aides à l'approche de précision, l'éclairage des pistes, la protection des prolongements de piste, les dispositifs de détection des intrusions de piste et le matériel radar de détection des incursions sur piste. Cela étant posé, l'amélioration de la sécurité de l'exploitation aérienne exige une innovation et des améliorations réglementaires continues. Beaucoup de recommandations et bien des idées du BST n'ont pas encore été mises en œuvre par Transports Canada.

Dans le même ordre d'idées, des programmes internationaux, comme la surveillance des données de vol, désormais adoptée dans le monde entier et reconnue par Air Canada comme étant un programme de classe mondiale, ne sont pas encore entièrement reconnus par Transports Canada. Nous invitons le gouvernement à régler ce genre de problème pour que nos normes professionnelles et notre statut demeurent à la hauteur de ce qui se fait ailleurs au sein de la communauté aéronautique internationale.

Dans la même veine, les modifications et les améliorations apportées aux règles de sécurité, au soutien à la dotation et au protocole en vue de rendre les procédures plus efficaces et de permettre aux aéroports et aux régions — ainsi qu'aux compagnies aériennes — de bénéficier de procédures de traitement des passagers qui soient administrativement moins lourdes et moins perturbantes, tout en demeurant sûres, font en sorte qu'il soit possible, au bout du compte, de tirer tous les avantages de la sixième liberté que nous procure notre géographie.

Évidemment, nous devons, nous aussi, continuer de travailler très fort; c'est pour cela que nous continuons d'examiner nos pratiques et nos initiatives et que nous affinons nos politiques internes pour veiller à ce que la compagnie demeure conforme aux règlements sur l'aviation et qu'elle reconnaisse et adopte les pratiques exemplaires de l'industrie. Nous appuyons entièrement le programme d'audit de sécurité opérationnelle de l'IATA et collaborons avec nos partenaires, au sein d'alliances, ainsi qu'avec des collègues de l'industrie.

Pour terminer, je tiens à dire que notre industrie est solide et qu'elle joue un rôle important dans l'établissement et le maintien de normes internationales efficaces. Il y aura toujours place à l'amélioration, mais c'est en travaillant tous ensemble que nous pouvons parvenir à mobiliser ce que nous avons de mieux et de plus intelligent à offrir collectivement pour nous attaquer à ces problèmes.

Merci beaucoup pour votre temps. Je suis prêt à répondre à vos questions. Merci.

• (1210)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Elfassy.

M. Priestley de la Northern Air Transport Association.

M. Glenn Priestley (directeur exécutif, Northern Air Transport Association): Merci pour cette occasion de témoigner.

Je m'appelle Glenn Priestley. En ma qualité de directeur général de la Northern Air Transport Association, ou NATA, j'ai l'honneur de travailler avec un groupe de professionnels dévoués. Par souci de concision, j'ai remis un aperçu de la NATA dans une note d'information afin de vous renseigner sur notre compagnie.

Je souhaite vous entretenir de trois questions qui font problème, soit les défis que posent les infrastructures désuètes, comme l'a dit lui-même le ministre des Transports, la compréhension et la connaissance de la situation par l'organisme de réglementation et les conséquences de tout changement réglementaire sans consultation préalable suffisante.

Nous avons réarrangé le tout suivant l'ordre de vos questions. Pour ce qui est du personnel, je commencerai par une citation:

... Nous ne pouvons plus attirer de pilotes afin qu'ils résident dans les communautés nordiques; nous devons donc effectuer une rotation de nos équipages. Pour maintenir un équilibre entre le travail et la vie de famille, les équipages doivent obtenir suffisamment de temps de repos après une rotation (habituellement, deux semaines de service suivies de deux semaines de repos). Il est injuste de pénaliser l'exploitant aérien en raison de ses activités dans le Nord. Un bon exemple serait les pilotes d'Air Canada ou de WestJet qui ne résident pas dans la ville où se trouve leur base. L'équipage effectuée sa mise en place le plus tardivement possible afin de maintenir un équilibre entre le travail et la vie de famille. Or, ces lignes aériennes offrent plusieurs vols par jour dans le sud du Canada; les pilotes ont ainsi plusieurs occasions de se mettre à disposition. En contrepartie, les communautés nordiques ont un vol par jour, voire moins; ainsi, le temps nécessaire à un pilote pour se mettre à disposition est très différent.

Nous avons affaire à des risques et à des défis différents

L'ATA estime que l'application et la surveillance de la loi doivent incomber à chaque exploitant. En nous fondant, par exemple, sur les règlements actuels proposés pour les temps de vol et de service, nous exprimons les inquiétudes de la NATA à l'égard de plusieurs facteurs n'ayant pas fait l'objet de consultations suffisantes par les organismes de réglementation compétents, et qui, au final, donneront lieu à un ensemble de règlements qui n'apportera aucune amélioration tangible à la sécurité générale du système, mais augmentera les coûts et l'ingérence administrative. Voici un exemple sur le plan administratif.

Laissez-moi vous en donner un autre:

... Nous devons obtenir de nombreuses exceptions aux règlements indiqués en raison de l'horaire irrégulier des évacuations médicales. Nous effectuons une rotation de tout le personnel dans nos bases, car nous ne pouvons pas nous permettre d'établir nos bases dans les grandes villes du Sud en raison des problèmes d'acclimatation. Ainsi, nous devons réduire les temps de repos de nos équipages afin d'effectuer la rotation dans les bases du Nord, puis mettre les équipages au repos pendant 24 à 48 heures avant qu'ils ne reprennent leur rotation normale. Leurs jours de repos seront grandement réduits et leur qualité de vie en souffrira, engendrant des difficultés prévisibles qui freineront le recrutement de pilotes dans notre organisation.

Ce commentaire est celui d'un pilote ayant 25 ans d'expérience, qui dirige aujourd'hui une compagnie, et qui a effectué plus de 100 000 heures de vol sans accident. Cependant, il n'a jamais été consulté par Transports Canada à propos des changements proposés aux règlements sur les temps de vol et de service.

La carte des trajets indiquée dans la note d'information illustre bien la taille du territoire, dans le Nord canadien, qui couvre 40 % du pays ou qui a une superficie équivalente à celle de l'Europe de l'Ouest, tout en ayant une population totale comparable à celle de Moose Jaw ou de Kingston, desservie par environ 100 pistes d'atterrissage, dont 10 sont asphaltées. La note reprend également plusieurs citations et recommandations tirées de l'examen de la Loi sur les transports au Canada.

Je ne les lirai pas toutes. Cependant, celle-ci souligne les questions touchant la sécurité dans le Nord:

Les risques accrus associés à l'utilisation des pistes courtes couvertes de gravier dans les régions nordiques et éloignées pourraient entraîner la perte de services ou pourraient mener à un nombre accru d'accidents.

Pour ce qui est des temps de repos, l'ancien pilote que je suis sait qu'il est beaucoup plus éprouvant d'atterrir à un aéroport mal préparé.

Beaucoup d'aéroports du Nunavut bénéficieraient d'avoir un GPS afin de réduire le nombre d'annulations de vols ou d'approches interrompues qui représentent un lourd tribut pour les passagers et les compagnies.

Je vais continuer au sujet de l'exploitation aérienne parce qu'il s'agit d'un volet complexe que les exploitants aériens dans le Nord réussissent à gérer très bien grâce à un investissement initial substantiel et à des coûts permanents. Cependant, en raison du manque d'infrastructures dans le Nord, bon nombre de ces avancées technologiques ne peuvent pas être utilisées. Certains appareils modernes, par exemple, ne peuvent pas se poser à un grand nombre d'aéroports du Nord.

Pour ce qui est des interventions en cas d'accident dans le Nord, la NATA pense qu'il y a un problème de fond dans la sécurité du système, comme le démontre l'élaboration, par Transports Canada, de règles prescriptives sur les temps de vol et de service qui ne respectent ni les exigences de la Directive du Cabinet sur la gestion de la réglementation, ni l'intention de la Charte du conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne. Il doit y avoir un meilleur processus consultatif auprès des groupes d'intérêts du milieu de l'aviation dans le Nord. Le processus réglementaire actuel est trop conflictuel et compromet la sécurité générale du système.

Nous croyons qu'il serait judicieux que Transports Canada mette sur pied, en partenariat avec la NATA, un comité sur la sécurité du système d'aviation dans le Nord, composé de groupes d'intérêts prenant part à l'offre de services de transport aérien sécuritaires et efficaces, afin d'examiner les règlements prescrits proposés sur les temps de vol et de service. Il serait également utile de concevoir un processus consultatif pour tous les futurs examens réglementaires.

• (1215)

En conclusion, voici un témoignage qui illustre clairement comment un organisme de réglementation peut créer de toutes pièces un problème, à cause d'un manque de consultation adéquate. En effet, en ce qui concerne les temps de vol et de service:

... [il] sera extrêmement difficile [de les] gérer et [ils] nécessiteront sans doute du personnel supplémentaire afin de surveiller les heures pour chaque pilote et jour de service permis. Lorsque nous faisons des évacuations médicales, nos heures de service sont indéterminées, et il y a de nombreuses missions qui ne pourraient être menées à bien par un seul équipage en raison de la longueur des étapes. La durée normale d'un vol d'évacuation médicale dans la région de Kivalliq, au Nunavut, est de 11 heures. Un changement d'équipage au milieu d'un transfert par évacuation médicale d'urgence peut avoir des conséquences graves pour le patient, et même entraîner son décès. À cause des grandes distances à parcourir pour transporter un patient d'une communauté nordique jusqu'à un centre hospitalier offrant des soins avancés, les journées de service sont longues.

Merci pour votre temps.

La présidente: Très bien, je suis heureuse que vous ayez pu caser cette petite partie à la fin.

J'essaie simplement de respecter le temps qui nous est imparti.

Monsieur Granley, vous avez la parole au nom de WestJet.

M. Darcy Granley (vice-président, Sûreté, sécurité et qualité, WestJet Airlines Ltd.): Merci beaucoup, madame la présidente, et merci aux membres du Comité pour cette invitation que vous m'avez faite à venir vous parler d'une question aussi importante pour tous les gens de WestJet et qui est au coeur de notre engagement à servir les Canadiens.

Je m'appelle Darcy Granley et je suis vice-président, Sûreté, sécurité et qualité, à WestJet. Je relève de notre président et PDG et je suis chargé d'établir et d'impulser une orientation stratégique, des objectifs et des politiques ainsi que des procédures pour l'ensemble des initiatives de WestJet dans les domaines de la sûreté et de la sécurité.

Dans mes 15 années d'expérience à WestJet, j'ai rempli différentes fonctions opérationnelles et techniques, dans le domaine de la sécurité ainsi qu'au niveau de la gestion, puisque j'ai été tour à tour pilote de ligne, pilote de réception et directeur de notre centre de contrôle des opérations.

Avant d'entrer à WestJet, j'ai servi avec fierté au sein de l'Aviation royale canadienne et j'ai participé à plusieurs programmes d'essai en vol, notamment à la mise à niveau des systèmes d'avionique du C-130 Hercules ainsi que du CF-5 Freedom Fighter. Je totalise plus de 7 000 heures de vol et j'ai piloté plus de 30 types d'appareils.

Ce sens du devoir et des obligations que je ressens envers les Canadiens est commun à l'ensemble du personnel de WestJet pour qui la sécurité est et sera toujours de prime importance.

Afin de vous mettre en contexte, je vais prendre quelques minutes pour vous donner un aperçu des structures de notre compagnie dans le domaine de la sécurité. J'espère ainsi pouvoir vous renseigner sur la façon dont WestJet s'acquitte de ses obligations pour faire en sorte que le public voyageur canadien soit en sécurité. Je pense que cela vous permettra également d'alimenter vos débats sur cette question importante.

Notre programme de sécurité s'articule autour des systèmes de gestion opérationnelle et de santé et de sécurité au travail. Le Canada a été un chef de file quand il a pris un règlement imposant aux transporteurs aériens canadiens d'adopter les SGS, en 2005. Comme nous sommes le premier pays à avoir adopté un SGS, le Canada et notre compagnie se sont retrouvés en position de chefs de file dans le domaine de la gestion de la sécurité.

Depuis 2005, nous collaborons avec Transports Canada à la mise au point et au perfectionnement de notre SGS, et nous en sommes arrivés à ce qu'il est aujourd'hui, soit un ensemble de programmes, de principes, de processus et de procédures organisés permettant de gérer les risques opérationnels, et cela en fer de lance de la gestion de la sécurité. Notre SGS intègre tout un ensemble de ressources humaines, techniques et financières en vue de parvenir au plus haut degré de sécurité possible par l'accent que nous mettons sur la gestion proactive du risque et sur les processus de gestion de la qualité. Cependant, c'est grâce à l'engagement de nos employés au quotidien envers nos valeurs de sécurité fondamentales que nous parvenons à l'excellence en matière de sécurité.

En outre, notre SGS permet d'exercer un contrôle interne de nos programmes de sécurité et il confère à nos équipes de direction le mécanisme voulu pour effectuer des évaluations indépendantes continues et améliorer notre performance au chapitre de la sécurité. Conformément aux exigences réglementaires, nous avons adopté un SGS complet qui inclut six composantes, soit: un plan de gestion de la sécurité, la documentation nécessaire, des contrôles de sécurité, la formation imposée, l'assurance qualité et un plan d'intervention en cas d'urgence.

Nous avons mis sur pied un comité de la santé, de la sécurité et de l'environnement qui est l'un des comités du conseil d'administration. Il fixe des orientations, vérifie la conformité et adresse des recommandations au conseil d'administration en vue d'améliorer la performance de la compagnie pour tout ce qui touche à la sécurité, à la santé et aux principes environnementaux.

Et puis, nous avons un département dont la mission est de favoriser les activités de sécurité au sein de WestJet; il travaille en étroite relation avec tous les services opérationnels de la compagnie et il est chargé de s'assurer et de prouver que la compagnie se conforme à ses objectifs de sécurité, de sûreté et de qualité, lesquels correspondent ou sont supérieurs aux exigences réglementaires.

En tant que composante réglementée du SGS, notre plan d'intervention en cas d'urgence est notre principal outil en ce qui concerne nos clients et nos employés. Notre engagement envers nos clients se constate non seulement dans le cadre de nos opérations, mais il constitue le principe fondateur de notre préparation aux situations d'urgence. La sensibilisation à la sécurité est l'un de nos outils les plus efficaces pour assurer la sécurité de nos clients et de nos employés. En plus de la formation spécialisée que nous dispensons aux membres de l'équipe de sécurité, tous les employés de WestJet doivent suivre une formation en ligne annuelle afin de les amener à mieux comprendre nos programmes de SGS et de SGSST.

Nous avons la certification IOSA à laquelle nous nous conformons. L'IOSA est un système d'évaluation reconnu et accepté de par le monde, qui vise à renforcer les systèmes de gestion opérationnelle et de contrôle d'une compagnie aérienne et qui constitue la norme de sécurité internationale pour les accords de partage de codes. Comme nous dépendons d'un SGS et que nous sommes une compagnie certifiée IOSA, notre programme d'assurance de la qualité exige la tenue d'audits indépendants de la sécurité opérationnelle pour nous assurer que nous nous conformons au règlement de Transports Canada et aux normes de l'IATA, tout en relevant les points à améliorer.

Les audits de sécurité opérationnelle sont réalisés par notre équipe de la qualité des opérations et des évaluations à la faveur d'un programme continu sur deux ans. Notre SGS et notre SGSST nous permettent de disposer d'une approche systématique en matière de gestion de la sécurité, notamment pour ce qui est des structures organisationnelles nécessaires, de la reddition de comptes, des politiques et des procédures. WestJet et WestJet Encore progressent côte à côte en ce qui a trait à l'évolution et à l'amélioration continue de notre culture, de nos programmes et de nos normes de sécurité.

Grâce à nos programmes de sécurité intégrée, qui englobent notre SGS et notre SGSST, ainsi que les systèmes de sécurité avancés à bord de nos appareils, nous visons à parvenir au plus haut niveau de sécurité qui soit dans nos opérations. Nous sommes convaincus que notre culture d'actionnariat à WestJet se manifeste dans tous les volets de nos opérations, y compris en sécurité. Il existe de nombreux éléments fondamentaux à notre régime de sécurité et je

serais très heureux de répondre à vos questions si vous en avez sur ce thème.

Encore une fois, merci au Comité de m'avoir invité.

● (1220)

La présidente: Merci, monsieur Granley.

Avant de passer aux questions, je présente nos excuses à nos témoins parce que la sonnerie va retentir à 12 h 30. Ai-je l'accord unanime des membres pour que nous poursuivions jusqu'à moins le quart afin que tout le monde ait la chance de poser le plus grand nombre de questions possible?

Si vous voulez que nous dépassions 12 h 30, j'ai besoin de votre consentement unanime.

Une voix: Allons jusqu'à moins vingt.

La présidente: Jusqu'à moins vingt? Ai-je l'unanimité pour que nous poursuivions jusqu'à moins vingt?

M. Luc Berthold: Madame la présidente, je crois que nous devrions aller jusqu'à la fin de la première série de questions.

La présidente: Alors il va falloir que nous progressions rapidement si nous voulons y parvenir. Essayons donc. Je ne sais pas si nous aurons suffisamment de temps.

Mme Kelly Block: Pourquoi ne pas donner à chaque parti la possibilité de poser une question?

La présidente: Nous allons réduire à...

M. Luc Berthold: Une question chacun pour la première série...

La présidente: Nous allons essayer de prendre une question chacun. Sommes-nous d'accord pour que l'on pose une question chacun et que l'on poursuive ensuite?

Des voix: D'accord.

M. Angelo Iacono: Madame la présidente, je crois que le vote vient d'être annulé.

Une voix: [Note de l'a rédaction: inaudible]

La présidente: Pendant que vous vérifiez, nous allons commencer.

Monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Bonjour. Je vous remercie de nous livrer vos témoignages.

Je vais commencer par m'adresser au représentant d'Air Canada.

Au cours des nombreuses rencontres qui ont eu lieu en préparation à l'étude sur la sécurité aérienne, plusieurs personnes nous ont dit que les normes relatives à la gestion de la fatigue n'étaient pas les mêmes selon qu'il s'agissait d'Air Canada ou de l'un de ses transporteurs, par exemple Air Canada Rouge.

Est-ce exact?

Le cas échéant, pourquoi un pilote d'Air Canada serait-il moins fatigué qu'un pilote d'Air Canada Rouge?

[Traduction]

M. Samuel Elfassy: Tout d'abord, madame la présidente, je dois dire qu'Air Canada applaudit aux efforts déployés par Transports Canada en vue d'améliorer la sécurité de l'aviation commerciale par le biais d'un règlement et par les amendements que le ministère se propose d'apporter aux limites concernant les temps de vol et les temps de service. Dans l'ensemble, je dirais que le ministère est sur la bonne voie.

[Français]

M. Luc Berthold: Monsieur Elfassy, je vous ai posé une question et j'apprécierais que vous y répondiez plutôt que de faire l'éloge de ce que Transports Canada est en train de réaliser.

[Traduction]

M. Samuel Elfassy: Madame la présidente, je ne suis pas sûr d'avoir bien compris la question.

M. Luc Berthold: Je voulais savoir si les mêmes règles s'appliquent aux pilotes d'Air Canada, pour les long-courriers — à Air Canada Rouge et à Air Canada? Y a-t-il une différence dans les règles appliquées aux deux compagnies qui portent la bannière d'Air Canada?

M. Samuel Elfassy: Madame la présidente, je crois savoir que les règles concernant le temps de vol et le temps de service sont les mêmes à Air Canada et à Air Canada Rouge.

[Français]

M. Luc Berthold: Les conventions collectives des pilotes d'Air Canada qui font des vols de longue durée comprennent-elles les mêmes normes et les mêmes obligations que celles de tous les autres pilotes d'Air Canada?

Ce n'est pas le cas, selon ce que m'ont dit plusieurs représentants d'associations. Si ce n'est pas exact, je serai heureux d'entendre votre réponse.

•(1225)

[Traduction]

M. Samuel Elfassy: Madame la présidente, je ne suis pas en mesure de commenter les différences entre les conventions collectives de Rouge et celles de la compagnie mère. Je peux vous dire que les limites concernant les temps de vol et les temps de service et les dispositions que contiennent les conventions collectives tiennent compte des vols long-courriers et des vols court-courriers.

La présidente: J'informe le Comité que le vote prévu à 13 heures vient d'être annulé et que nous allons donc pouvoir poursuivre nos séries normales de six minutes par député.

Vous pouvez poursuivre. Vous avez deux minutes et demie.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci.

Je vais maintenant m'adresser au représentant de WestJet.

Depuis que nous rencontrons des associations, nous entendons également beaucoup de critiques sur les SGS. J'ai de la difficulté à faire la distinction entre des revendications syndicales et des problèmes réels.

Qu'est-ce qui fait que les gens ne font pas confiance aux SGS?

J'ai vécu cela dans le cas de Lac-Mégantic. Il s'agissait d'une petite compagnie. La situation devient très difficile quand les inspections ne sont pas faites.

Selon vous, pourquoi les SGS de compagnies comme WestJet ne suscitent-ils pas la confiance de la population?

[Traduction]

M. Darcy Grenley: À WestJet, nous estimons que les SGS sont arrivés à maturité. La sécurité est, pour nous, une valeur fondamentale qui s'applique à tous les employés de la compagnie. Le SGS nous donne la possibilité de confirmer que nous disposons des politiques et des programmes voulus et il nous permet la consultation. Il amène tous les échelons de la compagnie, qu'il

s'agisse des employés de première ligne ou des cadres supérieurs, à participer activement au règlement des problèmes de sécurité, à chercher en permanence des façons d'améliorer la sécurité et à veiller à ce que nous disposions de la documentation et de la formation désirées. Selon nous, le SGS améliore la sécurité, il en fait d'ailleurs la promotion, et dans un milieu réglementé, nous sommes à la fois incités et obligés de nous conformer à ses diktats parce qu'il améliore la sécurité. Le SGS est surtout pour nous l'occasion de viser des améliorations continues. Il exige que nous soyons tous mobilisés à ce titre, du haut au bas de l'échelle, et il favorise la culture de sécurité et confirme que la sécurité est une valeur fondamentale à WestJet, qu'elle est une valeur fondatrice.

[Français]

M. Luc Berthold: D'accord.

Je pourrais aussi poser la même question au représentant d'Air Canada concernant les SGS. On entend beaucoup de critiques.

À votre avis, existe-t-il une façon d'aider les compagnies aériennes à mieux expliquer ces systèmes à la population afin qu'elle comprenne mieux votre engagement en matière de sécurité? Je ne crois pas qu'une compagnie aérienne commence sa journée en souhaitant que se produise un accident. La population a besoin d'être mieux rassurée par rapport aux gestes que vous posez.

[Traduction]

M. Samuel Elfassy: Encore une fois, madame la présidente, je n'ai pas vraiment compris la question, mais je vais essayer d'y répondre de mon mieux en disant que nous avons confiance dans le système de gestion de la sécurité tel qu'il a été mis en place par Transports Canada en 2005.

[Français]

M. Luc Berthold: C'est correct. Merci. Vous n'avez pas besoin de me donner une réponse.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Monsieur Elfassy, revenons-en à la question de la différence entre les pilotes d'Air Canada et ceux de Rouge. Votre association des pilotes nous a dit que les pilotes d'Air Canada ont négocié la présence d'un pilote supplémentaire à bord de vols de plus de neuf heures. Cependant, les pilotes d'Air Canada Rouge peuvent être appelés à travailler jusqu'à 14 heures d'affilée, et même jusqu'à 17 heures en cas de circonstances imprévues.

Si vous me le permettez, monsieur, malgré toutes vos belles paroles où vous nous avez affirmé que la sécurité est votre première priorité, j'ai l'impression que les choses ne cadrent pas tout à fait. Pourquoi une différence entre la compagnie mère, Air Canada, et sa filiale Rouge?

M. Samuel Elfassy: Madame la présidente, je ne suis pas en mesure de parler des différences entre les conventions collectives, des différences de règles régissant Rouge et Air Canada, et des différences dans les limites de temps de vol et de temps de service. Tout ce que je peux vous dire, c'est que nous respectons les exigences réglementaires. Compte tenu de la nature de ses opérations, par rapport à celles de la principale compagnie, Rouge est dans une situation unique. Sa création a été approuvée par Transports Canada et vous constaterez qu'elle respecte les limites imposées pour les temps de vol et les temps de service.

M. Ken Hardie: Parfait, c'est...

La présidente: Monsieur Elfassy, c'est un problème qui a été porté à l'attention du Comité. Je constate que vous avez de la difficulté à vraiment répondre au député. Seriez-vous en mesure de nous soumettre une réponse par écrit? Il s'agit bien là d'un problème qui a été souligné au Comité et il serait utile que nous obtenions des renseignements précis à cet égard.

• (1230)

M. Ken Hardie: Nous sommes en présence de deux versions qui s'opposent et le fait que les règles permettent de telles heures n'explique pas forcément ou adéquatement pourquoi vous traitez de façon si différente ces deux groupes de pilotes.

Je donne la parole à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur Hardie. Merci, madame la présidente.

Je vous félicite tous trois de vous être déplacés pour parler en profondeur des sujets qui nous intéressent. Je comprends tout à fait les programmes de promotion et de sensibilisation en matière de sécurité qui sont administrés par vos compagnies, de même que les démarches réglementaires et volontaires que vous avez tous entreprises. On peut dire, je pense, qu'il est ici question de mesurer la performance de façon continue. Je dirais que c'est toujours comme cela au début, que l'on veut mettre en place des mesures du rendement qui seront suivies dans le temps pour parvenir à une amélioration soutenue.

Je vais passer à ma question. L'expérience et la recherche nous ont enseigné que c'est en combinant les efforts de promotion de la sécurité à des objectifs de prévention des accidents parfaitement ciblés, qu'on parvient aux meilleurs résultats pour améliorer la sécurité et les pratiques exemplaires. Pourriez-vous, chacun de vous, me donner un exemple de ce que vous faites dans ce sens?

M. Samuel Elfassy: Je pourrais peut-être commencer. Pour ce qui est de la promotion de la sécurité et de la compréhension d'une partie des efforts que nous déployons, il se trouve que nous sommes un acteur assidu à l'échelle internationale, aux côtés d'autres transporteurs, tant à l'IATA que dans le cadre de discussions particulières portant sur la sécurité. Cela nous permet d'échanger au sujet des pratiques exemplaires, entre nous, de comprendre les incidents qui se produisent dans d'autres compagnies et de les intégrer dans nos analyses.

Nous apprenons, malheureusement, du malheur des autres, d'événements qui ont fait l'objet d'enquête par le Bureau de la sécurité des transports. Nous examinons les recommandations du BST...

La présidente: Excusez-moi. Je vous présente mes excuses, mais tout semble indiquer que le vote vient d'être reprogrammé et nous allons devoir mettre fin à cette première série de questions.

M. Vance Badawey: Merci.

M. Samuel Elfassy: Nous tenons compte de ces enseignements clés à Air Canada — je parle ici de quelque chose de précis — et nous les faisons circuler. Nous examinons ensuite notre système de gestion de sécurité. Nous cherchons à voir où se situent les points faibles dans nos opérations et nous tenons compte des leçons apprises. Nous mettons l'accent en permanence sur nos échecs. Comme nous nous concentrons sur ces points faibles, nous sommes en mesure d'anticiper, plutôt que de réagir, et nous pouvons nous montrer proactifs en adoptant certaines mesures en vue de protéger le public voyageur, nos employés et nos passagers.

M. Glenn Priestley: Il y a trois choses qui pourraient vous intéresser.

L'un des problèmes que nous avons dans le Nord est de parvenir à mettre la main sur un personnel qualifié. On parle ici d'environ 200 ou 300 personnes par an. Habituellement, les gens du Sud viennent dans le Nord pour acquérir une certaine expérience, puis ils constatent qu'ils n'aiment pas ça et ils s'en vont. Cela ne fonctionne pas. Nous avons donc des pénuries de personnel. Ce faisant, le 24 avril dernier, lors du congrès NATA 41, à Yellowknife, nous avons décidé d'établir un centre de formation dans le Nord à l'intention des résidents de la région, à l'extérieur de Whitehorse. Il s'agira d'un programme de deux ans de niveau collégial qui s'adressera aux équipages.

Comme je l'ai dit, notre deuxième problème est celui de l'état des pistes. Chaque année, nous avons cinq à dix pistes dont la surface s'affaisse. Ce n'est de la faute de personne, mais c'est un problème. Cela est dû aux changements climatiques. Un projet de substitution des tests de piste sera bientôt annoncé et nous y travaillons par le truchement du gouvernement du Nunavut. Il est à espérer que ce projet soit mené à la station de recherche du haut Arctique de Cambridge Bay et que l'on construise autre chose qu'une piste et une aire de trafic en gravier qui posent toujours problème.

Enfin, le troisième aspect, comme vous l'a mentionné M. Lachance de Nav Canada, concerne notre collaboration avec son organisation qui est un excellent partenaire dans le domaine de la sécurité, pour l'élaboration de la technologie ADS-B qui est un système de surveillance coopératif pour le contrôle de la circulation aérienne. Les gens de Nav Canada viendront sur place pour donner à nos membres un exposé sur cette technologie.

La présidente: Merci beaucoup.

Allez-y, monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Madame la présidente, je remercie nos invités d'être avec nous.

Ma première question s'adresse au représentant d'Air Canada. Je vais tenter d'être précis et utiliser un exemple. C'est peut-être la meilleure façon de se comprendre.

Imaginons un vol effectué par Air Canada entre Vancouver et Londres et qu'il y a trois pilotes. Le choix de faire ce vol avec trois pilotes est-il basé sur une expertise scientifique qui démontre l'importance du critère de fatigue sur ces long-courriers?

• (1235)

[Traduction]

M. Samuel Elfassy: Plusieurs raisons peuvent justifier que le personnel navigant technique, le PNT, soit augmenté pour ce genre de vol. Dans l'exemple que vous citez, soit de Vancouver à Heathrow, il pourrait s'agir d'un constat tiré à partir des rapports de fatigue que nous recevons. Au sein d'Air Canada, chaque membre d'équipage peut soumettre des rapports faisant ressortir les régimes de travail ou les liaisons particulières ayant occasionné une certaine fatigue, ce qui nous amène à revoir les itinéraires. À Air Canada, nous avons un groupe de travail interne qui collabore avec l'association des pilotes et avec la direction pour examiner nos routes et éventuellement déterminer s'il y a lieu d'augmenter le nombre de PNT à bord. Nous nous servons d'un système de compte rendu interne. Nous nous fondons sur les données scientifiques. Nous nous servons de renseignements concernant des événements survenus à d'autres transporteurs qui ont éventuellement signalé des problèmes de fatigue. Plus important encore, nous nous appuyons sur les politiques régissant l'emploi du personnel navigant technique afin de nous assurer qu'il soit relativement frais et dispos au moment de s'installer aux commandes et qu'il prenne les mesures voulues pour cela. Cela va du logement...

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Ai-je raison de penser que, lorsque des compagnies aériennes décident de faire le même vol avec seulement deux pilotes, cela veut dire que, en quelque sorte, la concurrence économique entre en jeu et prend le pas sur les mesures de sécurité?

Par exemple, seriez-vous prêts à ce qu'on aille dans le même sens que les États-Unis, à la suite de l'accident de Buffalo, en ayant des exigences supérieures, par exemple?

[Traduction]

M. Samuel Elfassy: Je ne suis pas certain d'avoir compris si vous voulez que nous adoptions des normes plus élevées. Je vous assure que les motifs économiques ne l'emportent pas sur la sécurité. Quand nous sommes mis au courant de situations ayant compromis la sécurité de la mission pour un vol, nous prenons les choses très au sérieux.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Je suis assez d'accord pour qu'on vole à trois pilotes; néanmoins, la norme qui permet de voler à deux ne devrait-elle pas être revue en fonction de principes scientifiques fondamentaux, pour éviter qu'une concurrence économique vienne jouer sur ces critères? La question est ouverte à tous.

[Traduction]

M. Darcy Grenley: Pour en revenir à notre façon de voir les choses à WestJet — qui rejoint d'ailleurs celle de mon collègue à Air Canada —, nous nous appuyons d'abord sur un ensemble de règles prescriptives. À WestJet, nous nous fions à un SGRF qui s'appuie sur l'évaluation de la performance. Suivant cette approche axée sur la performance, quand nous examinons des liaisons, nous le faisons en

tenant compte des constats scientifiques. Tout cela repose sur des données probantes. Nous incitons le personnel à nous adresser des rapports. Nous analysons chaque liaison l'une après l'autre et nous modifions les règles de programmation. Nous avons mis sur pied des comités de programmation qui sont très actifs et auxquels siègent des employés de première ligne. Nous disposons des outils voulus pour analyser de manière proactive les différentes liaisons que nous assurons ainsi que les programmes de vol pour garantir une exploitation sûre et conforme à la réglementation.

Au bout du compte, il s'agit là du fondement même de la sécurité à WestJet. C'est une valeur fondamentale pour nous. Le SGRF nous permet de respecter les règles prescriptives et les recommandations des comités de programmation qui sont autant d'instruments techniques. Nous avons des conseillers qui s'occupent du SGRF. Tout cela fait l'objet d'une évaluation continue, au cas par cas, liaison par liaison.

Comme nous faisons maintenant voler 150 avions et que nous traversons 10 fuseaux horaires, notre SGRF est très sollicité parce qu'il nous permet de gérer la fatigue dans le sens que je vous ai expliqué.

M. Glenn Priestley: Merci.

Vous avez posé une excellente question parce qu'elle fait ressortir toute la différence qui existe dans le fait de voler dans le Sud plutôt que dans le Nord. Bon an mal an, nous avons en permanence 60 à 70 avions en vol. C'est à peu près tout pour le Nord. Nous n'avons pas des milliers de pilotes. Nous avons des compagnies qui connaissent leurs pilotes par leur nom et qui sont continuellement en contact avec eux au point de leur demander comment ils vont le matin. Nous faisons cela au quotidien et chaque vol diffère du précédent.

Cela ne ressemble à pas à une liaison sur Londres, sur Heathrow. Il est question d'assurer la liaison d'Iqaluit à Clyde River et il nous arrive de ne pas parvenir à destination à cause d'une mauvaise météo ou d'une insuffisance des services offerts, ce qui nous oblige à nous détourner vers Pang. Puis, à Pang, il n'est pas possible de se poser parce que la piste est trop courte et en trop mauvais état. Il faut donc disposer d'un plan C. C'est comme cela le Nord, vous voyez? Nous nous surveillons les uns les autres, parce que nous ne sommes pas nombreux.

• (1240)

La présidente: Merci, monsieur Iacono.

Il nous reste 22 minutes.

M. Luc Berthold: Non, nous avons une question chacun.

La présidente: Je vous ai entendu dire que c'était la première série de questions, mais nous touchons à la fin. Je présente mes excuses à nos témoins. C'est cela la vie au Parlement de nos jours.

Merci beaucoup. Nous pourrions vous inviter à revenir à moins que nous ne communiquions avec vous par écrit si nous avons d'autres questions à vous poser.

Merci beaucoup à vous tous.

La séance est 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>