



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 011 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 20 juin 2006

Président

M. Merv Tweed

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

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

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

Le mardi 20 juin 2006

•(1100)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): La séance est ouverte.

Comme le temps nous presse aujourd'hui... Nous avons le quorum, alors commençons. Nous sommes réunis conformément l'article 108(2) du Règlement pour examiner des solutions de sécurité dans tous les modes de transport et la sûreté. Des témoins du ministère des Transports, M. Marc Grégoire et Mme Susan Greene, comparaissent.

Je présume que vous ferez un bref exposé après quoi nous passerons aux questions et réponses.

M. Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Groupe de sécurité et sûreté, ministère des Transports): La semaine dernière, je vous ai proposé une séance d'information technique. Si vous le permettez, je vais passer en revue la trousse d'information que je vous ai remise dans les deux langues officielles.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de vous présenter les données fondant la proposition réglementaire sur le rapport d'agents de bord aux passagers.

Je suis accompagné de Mme Susan Greene, conseillère principale de Transports Canada en matière de sécurité des cabines. Mme Greene a été agente de bord pendant huit ans et demi, période au cours de laquelle elle a formé et supervisé des agents de bord. Mme Green est actuellement chef des normes relatives à la sécurité des cabines, mais elle a aussi acquis de l'expérience dans le domaine de la sécurité après les événements du 11 septembre 2001 à titre de responsable de la révision des exigences de formation des équipages de cabine en matière de sécurité et des documents d'orientation relatifs aux préposés des comptoirs d'enregistrement.

Quant à moi, je vous épargne les présentations puisque j'étais ici jeudi dernier.

[Français]

À la page 2, nous résumons les exigences actuelles quant au nombre d'agents de bord sur les appareils. Le Règlement de l'aviation canadien exige qu'il y ait un agent de bord pour 40 passagers. Le règlement contient également une disposition qui permet d'exploiter certains aéronefs admissibles contenant seulement 50 sièges passagers avec un nombre restreint d'agents de bord, notamment les avions de transport régional ATR42-300 et Dash 8-300, et le Regional Jet de Canadair.

L'Organisation de l'aviation civile internationale exige que tous les pays adoptent des règlements fondés sur le nombre de passagers ou le nombre de sièges. Mais l'OACI ne recommande pas de ratio en tant que tel et laisse ceci à la discrétion des pays membres. Le rapport d'un agent pour 50 sièges passagers est utilisé actuellement à peu près partout dans le monde.

•(1105)

[Traduction]

À titre d'exemple, sur cette diapositive, vous trouverez une liste de pays qui ont choisi la norme d'un agent de bord pour 50 passagers; mais en regardant les règlements d'autres pays, on constate rapidement que l'Autriche, les Bermudes, le Brésil, la Chine, le Chili, l'Estonie, la Finlande, la France, l'Allemagne, l'Islande, la Jamaïque, la Nouvelle-Zélande, la Norvège, la Pologne, Singapour, la Slovaquie, l'Afrique du Sud, le Sri Lanka, la Suède, la Suisse, les États-Unis, le Royaume-Uni, etc. appliquent le même règlement.

Sur la quatrième diapositive, vous lirez qu'un aéronef à l'origine conçu, construit et certifié pour assurer le transport de passagers, voit son maximum admissible de sièges fixé en fonction de nombreux critères de sécurité, notamment le nombre et la taille des issues, la distance entre celles-ci et la largeur des allées. Chaque zone réservée aux membres d'équipage et aux passagers doit comporter des dispositifs d'urgence permettant une évacuation rapide lors d'un atterrissage en catastrophe. Le constructeur de l'aéronef doit prouver, en faisant une démonstration qui reproduit les conditions réelles, qu'un aéronef rempli à capacité peut être évacué avec succès en moins de 90 secondes, dans l'obscurité, avec 50 p. 100 des sorties de secours bloquées.

À l'échelle mondiale, les essais de certification sont généralement fondés sur le rapport d'un agent de bord pour 50 passagers. Le Canada emploie la même norme pour les aéronefs certifiés sur son territoire, soit un agent de bord pour 50 passagers. Les États-Unis, la France et le Brésil, pays où l'on fabrique beaucoup d'aéronefs, se conforment à cette norme. La cinquième diapo concerne l'évaluation des risques. Comme je vous le disais la semaine dernière, l'industrie a présenté une première demande en 2001 mais, étant donné que les documents d'appui ne démontraient pas le même niveau de sécurité que la norme existante, la proposition a été rejetée. Comme des opinions très polarisées prévalaient à l'époque, et prévalent toujours aujourd'hui, et comme la deuxième proposition a une portée beaucoup plus vaste, Transports Canada a déterminé qu'une évaluation formelle des risques s'imposait. Des intervenants concernés du milieu aéronautique, des syndicats et des groupes de défense des consommateurs et de la sécurité des passagers ont participé à l'évaluation des risques; en septembre 2003, un rapport a été remis. La capacité à gérer le risque d'une manière constante et efficace est essentielle à la prise de décisions prudentes. Ainsi, pour que le ministère assure un contrôle efficace de la sécurité, il doit compter sur un processus de gestion du risque rigoureux. Bien qu'il soit impossible d'éliminer entièrement le risque, des techniques éprouvées nous permettent d'en identifier tous les aspects et de prendre nos décisions en conséquence.

Le processus Q850 de l'Association canadienne de normalisation est à la base de la démarche de Transport Canada. Ce processus éprouvé propose une ligne directrice qui aide les décideurs à identifier, analyser, évaluer et contrôler tous les types de risques, dont les risques à la sécurité et à la santé. C'est la méthode d'évaluation qu'a utilisée le ministère. Je signale au passage que la majorité de notre personnel en aviation civile a reçu une formation sur l'application de ce processus.

[Français]

À la page 6, on donne une brève description de la proposition. Grâce aux conclusions de l'évaluation des risques et aux commentaires des intervenants, Transports Canada a élaboré une proposition réglementaire afin d'offrir une solution de rechange qui, avec l'ajout de certaines mesures d'atténuation, fournira un niveau équivalent de sécurité à la population canadienne. Fait important à noter, la proposition constitue une exigence minimale, et les transporteurs aériens pourraient toujours choisir d'utiliser un nombre d'agents de bord plus élevé, comme ils le font en ce moment, pour des raisons de service à la clientèle.

Les transporteurs qui choisissent d'utiliser le rapport de 1 agent pour 50 sièges passagers seraient assujettis à des conditions supplémentaires qui n'existent pas dans le règlement en ce moment. Ces conditions supplémentaires assureraient que le rapport de 1 agent pour 40 passagers offre un niveau de sécurité équivalent à celui de la proposition 1:50.

Je ne vais pas vous donner les détails techniques des mesures de mitigation qui seraient mises en place, mais nous pourrions répondre à vos questions. Par contre, je vous ferai remarquer que trois nouveaux articles sont proposés afin d'exiger des transporteurs qu'ils fassent la démonstration des procédures d'évacuation en cas d'urgence afin de tester les procédures et le programme de formation d'urgence d'un transporteur, ainsi que les compétences des membres de l'équipage et la capacité de l'équipement d'urgence à bord de l'appareil.

• (1110)

[Traduction]

Comme vous le voyez à la page 8, nous proposons une modification à quatre dispositions du règlement. J'attire votre attention sur les numéros trois et quatre plus particulièrement. L'agent de bord ne serait autorisé à travailler que sur trois types d'aéronefs. Comme il n'y a pas de limite semblable imposée dans le cas du ratio d'un pour quarante, la règle ne changerait pas. Dans le cas de gros-porteurs à deux allées, nous exigeons qu'il y ait un agent de bord pour chaque issue de plain-pied.

D'autres facteurs sont également pris en compte, à commencer par les passagers avec un handicap, à la page 9 du document.

[Français]

Le Règlement de l'aviation canadien exige déjà des transporteurs qu'ils mettent au point des procédures pour les passagers ayant des besoins particuliers, comme ceux qui ont une déficience visuelle ou auditive ou une mobilité réduite, ou ceux qui sont d'âge mineur et ne sont pas accompagnés d'un adulte. Ces procédures comprennent des exposés avant le vol, des séances d'information sur les urgences et les procédures d'évacuation. Une personne apte physiquement est désignée pour aider le passager ayant des besoins particuliers en cas d'urgence ou d'évacuation. Les agents de bord devront donner une séance d'information individuelle au passager qui a des besoins particuliers et à la personne apte physiquement qui l'accompagne

pour leur expliquer ce qu'ils doivent faire en cas d'urgence ou d'évacuation.

Transports Canada a bon espoir qu'avec les autres exigences réglementaires actuelles qui visent à assurer la sécurité pendant un vol, le règlement proposé contribuera à maintenir la sécurité des passagers, y compris des passagers ayant des besoins particuliers.

[Traduction]

Puis, à la page 10, vous avez des facteurs reliés à la sûreté.

[Français]

Par ailleurs, les exigences relatives à la sûreté visent à prévenir que des personnes ou des objets qui pourraient présenter une menace à la sûreté de l'aviation soit embarqués à bord d'un aéronef ou aient accès aux zones réglementées des aéroports. L'objectif global est d'éviter ce genre de situation en améliorant le contrôle et en reconnaissant mieux les menaces à la sûreté avant qu'elles n'atteignent l'aéronef. Aucun scénario précis concernant des questions de sûreté n'a été élaboré au cours de l'évaluation des risques dans l'analyse des risques de sécurité, puisque le risque de perte de vie à la suite d'actes terroristes ou de détournements d'aéronef demeure le même — il est très élevé —, peu importe le nombre d'agents de bord sur l'appareil. Le changement dans le rapport du nombre d'agents de bord n'a donc pas d'incidence sur les questions de sûreté soulevées durant le processus de consultation.

[Traduction]

À la page 11, dans le cadre du choix de l'option, il faut comprendre que les exploitants aériens seraient tenus de démontrer à l'échelle de leur compagnie — et j'insiste puisque je crois l'avoir mis en relief la semaine dernière — s'ils ont intérêt à maintenir le ratio actuel, soit un agent de bord pour quarante passagers, ou bien à adopter le ratio proposé d'un agent de bord pour cinquante passagers. Chaque compagnie devra donc tenir compte de paramètres décisifs comme la composition de sa flotte, le nombre de sièges installés sur chaque aéronef, le nombre d'issues de plain-pied de chaque gros-porteur et le coefficient d'occupation prévu de ses vols.

À la toute fin de la trousse, j'ai joint un tableau qui montre l'impact des rapports d'un pour quarante et d'un pour cinquante sur chaque transporteur et chaque aéronef exploité au Canada.

En moyenne, les transporteurs aériens ont un coefficient d'occupation de 80 p. 100. Dans la plupart des cas, à 80 p. 100 ou moins, l'incidence du changement proposé est nulle. En examinant le tableau, vous verrez que les données montrent que la majorité des aéronefs seront exploités avec le même nombre d'agents de bord, sinon plus. À 90 et 100 p. 100 d'occupation, ce qui est assez rare, le nombre d'agents de bord diminue pour certains types d'aéronefs. Dans la plupart des cas, le personnel navigant demeure identique.

J'ai choisi trois types d'appareils couramment exploités au Canada, auxquels nous avons fait référence antérieurement, pour que vous le saisissiez bien. La diapo 12 indique la différence entre les rapports d'un pour quarante et d'un pour cinquante en fonction des coefficients d'occupation d'un Airbus 320, un des appareils les plus communs dans la flotte d'Air Canada. En utilisant la configuration d'Air Canada, soit 159 sièges, avec un coefficient d'occupation de 80 p. 100, il n'y a aucune différence sur le plan du nombre d'agents de bord prescrit dans les deux cas de figure.

À la page 13, nous avons un Boeing 737-700 et, de nouveau, les coefficients d'occupation varient. En vertu des normes d'un pour quarante et d'un pour cinquante, WestJet devrait affecter le même nombre d'agents de bord, soit trois, lorsque le coefficient d'occupation est 80 p. 100. Toutefois, à pleine capacité, la règle d'un pour cinquante se traduirait par un agent de bord en moins par rapport à la norme actuelle.

• (1115)

[Français]

Comme vous pouvez le voir à la page 14, pour les avions gros porteurs comme les Airbus 340-300, le rapport de 1 agent pour 50 sièges passagers exige dans presque tous les cas qu'il y ait plus d'agents à bord, sauf si l'appareil est rempli à 100 p. 100. Dans ce cas, et seulement dans cette situation, l'exigence réglementaire du ratio de 1:50 serait la même que pour le ratio de 1:40, c'est-à-dire qu'il faudrait avoir huit agents de bord dans l'appareil. Pour toute autre configuration de passagers, il y aurait plus d'agents de bord avec le ratio de 1:50.

En conclusion, je dirai que la modification proposée a été élaborée à la suite de vastes consultations, d'analyses approfondies et d'études effectuées par des experts qui démontrent que les options offertes ne mettent pas la sécurité en jeu. Au cours du processus d'élaboration, nous avons consulté les représentants de l'industrie, les syndicats, les groupes de consommateurs et de défense de la sécurité des passagers. Ces groupes ont également participé à l'évaluation des risques. Les parties concernées auront une autre occasion de se prononcer sur le règlement lorsqu'il sera publié dans la partie I de la *Gazette du Canada*.

La majorité des pays exigent 1 agent de bord pour 50 sièges passagers. Ces aéronefs partent du Canada ou y atterrissent, et les Canadiens voyagent souvent à bord des appareils de ces compagnies aériennes étrangères qui utilisent aujourd'hui un rapport de 1 agent de bord pour 50 sièges passagers. Les modifications réglementaires proposées sont harmonisées avec les règlements en vigueur dans la plupart des pays du monde.

J'aimerais ajouter que, de nos jours, les compagnies aériennes ont des accords de partage de codes avec d'autres compagnies aériennes. Cela veut dire en pratique que si vous avez voyagé à l'étranger, même avec un billet d'une compagnie aérienne canadienne, il est très probable que vous ayez déjà volé à bord d'un appareil où il y avait un ratio de 1:50. Nous sommes persuadés que vous l'avez fait en toute sécurité. Il en est de même pour les vols domestiques. Dans le cas du Regional Jet ou du Dash 8-300, le ratio est actuellement de 1:50. Nous n'avons jamais reçu de plaintes à cet effet de qui que ce soit.

[Traduction]

Les consultations sont une partie essentielle de l'élaboration du règlement canadien de l'aviation et les consultations initiales se font par l'entremise d'un organe officiel, le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne, aussi connu sous le nom de CCRAC. Le CCRAC réunit des membres d'un vaste éventail d'organisations indépendantes de Transports Canada qui représentent l'ensemble des points de vue du monde de l'aviation.

Je peux vous garantir que tout au long du processus, que ce soit lors des consultations auprès du CCRAC ou de la publication dans la *Gazette du Canada*, toutes les observations ont été examinées et ont joué un rôle essentiel à la prise d'une décision judicieuse, d'une rigueur exemplaire.

[Français]

Cela signifie également que lorsqu'on prend la décision d'aller de l'avant avec une proposition réglementaire, l'évaluation des risques a déjà eu lieu et le ministère est d'avis que c'est la meilleure décision à prendre dans l'intérêt de la sécurité et l'intérêt du public canadien.

Transports Canada ne fera aucun changement qui pourrait compromettre la réputation enviable dont jouit le Canada au chapitre de la sécurité. Nous prenons notre rôle très au sérieux. Les modifications réglementaires proposées démontrent que nous sommes déterminés à maintenir la viabilité du réseau de l'aviation civile sans compromettre sa sécurité.

Je vous remercie.

• (1120)

[Traduction]

Le président: Merci.

Comme nous avons trois groupes de témoins, je propose, si le comité est d'accord, de limiter le temps de parole de chaque député à cinq minutes, pour passer ensuite au groupe de témoins suivant.

Monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bonjour monsieur Grégoire.

Quelle est la compagnie aérienne la plus sécuritaire au monde à l'heure actuelle? De toutes les compagnies aériennes au monde, il doit y en avoir une qui, année après année, est jugée la plus sécuritaire au monde.

Savez-vous de laquelle il s'agit?

M. Marc Grégoire: Je ne dispose pas de ce renseignement pour le moment.

M. Francis Scarpaleggia: Vous n'êtes pas sans savoir qu'en 2001 le ministère a déterminé que le rapport d'un pour cinquante n'était pas sécuritaire, vous l'avez entendu dire à maintes reprises, et puis en 2005, ou 2003 plutôt, il l'a déclaré sécuritaire.

Qu'est-ce qui a changé? Les normes ont-elles changé ou est-ce les critères qui ont été modifiés?

M. Marc Grégoire: La proposition de 2001 n'a pas été déclarée non sécuritaire en soi; on l'a déclarée moins sécuritaire que la norme d'un agent de bord sur quarante. Certains ont dit qu'elle n'était pas sécuritaire mais évitons de jouer sur les mots: elle a été déclarée moins sécuritaire que la norme d'un agent de bord pour quarante passagers. Nous l'avons rejetée; nous avons déclaré que la proposition était insuffisante et nous l'avons entièrement rejetée.

Le proposition d'aujourd'hui, grâce à des consultations et à une évaluation des risques, est bien différente. Il s'agit d'un rapport d'un sur cinquante assorti d'une série de mesures d'atténuation, comme je l'ai expliqué. Nous estimons que ces mesures d'atténuation, en plus du fait que le rapport sera harmonisé à celui du reste du monde, garantira un niveau de sécurité équivalent à la norme d'un sur quarante. Nos critères n'ont pas changé.

Cette proposition maintiendrait le régime actuel tout en offrant aux transporteurs aériens, à titre de solution de rechange pour l'ensemble de leur flotte, la possibilité de se conformer à une autre règle. Pour être admissibles, ils devraient en faire la demande à Transports Canada. Cela ferait partie de leur certificat d'exploitation.

Avec ces mesures, nous sommes confiants que le niveau de sécurité sera le même.

M. Francis Scarpaleggia: Dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit qu'un aspect important de la sécurité est l'évacuation sécuritaire des passagers en cas d'atterrissage forcé. Je suppose que l'échantillon d'atterrissages forcés à l'échelle du globe n'est pas très élevé depuis quelques années mais nous en avons eu un exemple concret ici au Canada. Il y a à peine un an, nous avons eu un atterrissage forcé et le personnel navigant, curieusement, était en plus grand nombre que le minimum exigé. Tout le monde est descendu sans blessure grave.

Pourquoi êtes-vous si pressé? Pourquoi le ministère doit-il mettre cette nouvelle norme en oeuvre aujourd'hui? Pourquoi ne pas attendre le rapport du Bureau de la sécurité des transports? Combien d'argent un transporteur aérien épargne-t-il en supprimant un poste de son équipage de cabine? La survie de l'industrie dépend-elle de cette question économique? Pourquoi ne pas être prudent? Étant donné les données contradictoires, pourquoi ne pas attendre un an ou deux, ou le temps qu'il faudra au Bureau de la sécurité des transports pour publier son rapport d'enquête?

Pourquoi êtes-vous si pressé? Je ne comprends pas.

M. Marc Grégoire: Je crois que le ministre Cannon a répondu à cette question dans le cadre de sa comparution du 1er juin dernier.

M. Francis Scarpaleggia: Je regrette, je n'étais pas ici. Pourriez-vous répéter sa réponse, je vous en serais très reconnaissant.

M. Marc Grégoire: Il disait que nous étions prêts à aller de l'avant; je ne veux donc ni le contredire ni répéter ce qu'il a dit.

Quand à notre empressement, je crois savoir que l'ATAC comparait après nous: vous lui poserez la question.

Le fait est que nous aimons coucher les règlements sur papier, et on ne peut pas en débattre éternellement. À un moment ou un autre, on doit se dire qu'on a entendu toutes les préoccupations et qu'il est temps de passer à la publication de ces règlements dans Partie I de la *Gazette*, ce qui est une autre forme de consultation, soit dit en passant.

• (1125)

M. Francis Scarpaleggia: Il vous faut un ordinateur prodigieux pour exécuter des calculs et faire des analyses comme celles-là mais il n'y a aucun avantage apparent à diminuer le nombre d'agents de bord. La population canadienne n'en tirera aucun avantage apparent. J'ignore même si les compagnies aériennes du Canada en tireront un avantage quelconque; peut-être une seule.

Je ne comprends tout simplement pas. Je comprendrais votre motivation s'il y avait un avantage manifeste pour la population et les voyageurs. Je ne vois tout simplement pas l'avantage de cette mesure pour qui que ce soit.

M. Marc Grégoire: En fait, il y en a un. Nous avons fait une analyse de rendement et nous avons calculé que cette nouvelle formule serait avantageuse pour l'ensemble de l'industrie. À l'heure actuelle, les destinations internationales présentent un désavantage concurrentiel puisque tous les autres pays, à l'exception de l'Australie qui exige un agent de bord pour 36 passagers, utilisent le rapport d'un pour cinquante.

M. Francis Scarpaleggia: Donc ce que vous dites, monsieur Grégoire, c'est qu'il s'agit d'un enjeu économique. Vous dites qu'en réalité, c'est pour des raisons économiques

Merci.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci, monsieur le président.

Monsieur Grégoire, en ce qui a trait à la position du ministre, vous devez comprendre que la réaction du comité est celle énoncée dans la motion qu'il a adoptée à la majorité des voix. Nous voulons qu'avant le dépôt de tout règlement et sa publication dans la *Gazette du Canada*, nous puissions en discuter en comité. Telle est la réponse du comité. Le ministre a annoncé sa position, mais le comité lui a répondu qu'il voulait qu'on lui soumette la réglementation avant qu'elle ne soit rendue officielle. C'est la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui, monsieur Grégoire.

Vous savez que notre population vieillit. Vous avez analysé la capacité financière de l'industrie, mais notre responsabilité, en tant que députés, est de nous assurer que nos citoyens sont autant en sécurité, sinon davantage. Il ne s'agit pas simplement de voir aux besoins d'une clientèle qui a des déficiences. Nous avons une population qui vieillit, dont la mobilité est réduite. Quand un problème surgit quelque part, ces gens plus âgés souhaitent certainement avoir de l'aide pour évacuer l'avion.

Monsieur Grégoire, vous connaissez sûrement le rapport qui a été fourni par votre ministère. Il s'agissait de recommandations faites au CCRAC en 2004, dans lesquelles il y avait une série de questions sur les discussions en cours à l'époque. On voulait, entre autres, qu'une évaluation des risques soit effectuée par rapport à la proposition du gouvernement. Pouvez-vous nous dire si le CCRAC a fait une évaluation des risques relatifs à la proposition que vous déposez aujourd'hui?

M. Marc Grégoire: Une évaluation des risques a été faite, et je vous l'ai expliquée, mais je vous ai aussi précisé les détails techniques de la proposition réglementaire dans ma présentation. La proposition réglementaire qui vous a été présentée aujourd'hui est différente de celle dont on avait discuté il y a quelques années au niveau du CCRAC. Voici pourquoi elle est différente. Comme l'un de vos collègues l'avait fait remarquer la semaine dernière, les points de vue sont très divergents au sein de la communauté. Il y a des gens qui veulent une réglementation beaucoup plus souple, et d'autres qui veulent une réglementation beaucoup plus serrée. Il y en a qui ne veulent pas de changements et d'autres qui veulent pouvoir changer de ratio à chaque vol.

Vous avez ici des mesures de mitigation qui ont été préparées par les employés eux-mêmes, par Susan et son équipe.

M. Mario Laframboise: Mais vous n'avez pas soumis cette proposition à une évaluation des risques.

M. Marc Grégoire: Ce sont des professionnels, des experts en la matière qui ont fait les recommandations que nous avons aujourd'hui et qui, dans bien des cas, vont plus loin que les règlements de plusieurs autres pays. Si j'acceptais votre raisonnement, monsieur Laframboise, je serais obligé de vous demander de conseiller à vos concitoyens de ne pas voler sur les avions d'Air France, de British Airways et de toutes les compagnies américaines. Vous semblez croire que c'est dangereux. J'essaie de vous dire que les gens peuvent voler en toute sécurité à bord des avions de ces compagnies et que notre proposition, dans plusieurs cas, va plus loin que les régimes réglementaires de plusieurs de ces pays.

•(1130)

M. Mario Laframboise: C'est vous qui le dites. Ce qui est important pour les citoyens, c'est que je puisse leur expliquer les dangers en toute transparence, entre autres quand il s'agit de voler sur les avions d'autres compagnies aériennes. Cela me fera plaisir de le leur dire.

M. Marc Grégoire: Il n'y a aucun danger.

M. Mario Laframboise: Mais vous n'avez pas fait d'évaluation des risques. J'ai ici un tableau qui indique, par exemple, que quand le ratio est de 1 agent pour 40 passagers, on a 404 points de sécurité. Quand il y a 1 agent pour 50 passagers, on a 102 points de sécurité. Évidemment, ce n'est pas votre proposition. Je vous dis simplement que des procédures d'évaluation des risques existent, qui nous permettent de dire à la population, entre autres, que lorsqu'il y a 1 agent pour 40 passagers, on obtient 404 points de sécurité. Avez-vous fait cette évaluation pour votre proposition, pour que je puisse dire aux gens que ce que le gouvernement propose représente entre 102 et 404 points de sécurité? C'est peut-être 300, mais vous n'avez pas fait cette analyse.

Je ne suis pas à l'aise parce que je ne suis pas en mesure de dire à mes concitoyens que la proposition gouvernementale leur assure autant de sécurité ou une sécurité raisonnable. Je dois me fier à ce que vous me dites lorsque vous m'expliquez ce qui se passe ailleurs. Pour ma part, je peux vous dire que lorsqu'on a 1 agent pour 50 passagers, on a 102 points de sécurité. Cela m'inquiète.

Vous me dites que vous proposez une mesure de mitigation, qui constitue probablement un ajustement raisonnable, mais vous n'avez pas fait l'analyse des risques. Je ne peux donc pas rassurer mes concitoyens. Votre propre ministère demandait qu'une analyse soit effectuée, mais vous ne l'avez pas faite. Vous me dites que vous avez des experts. Comme mon collègue l'a dit, vous allez peut-être trop vite. Je sais que le ministre veut régler cette question, mais a-t-il en sa possession tout ce qu'il faut pour prendre une décision éclairée? Je n'en suis pas certain.

M. Marc Grégoire: Était-ce une question ou un commentaire?

M. Mario Laframboise: Il s'agit d'une question et d'un commentaire, monsieur Grégoire.

M. Marc Grégoire: Avons-nous fait une analyse des risques après l'analyse des risques? Non. Avons-nous mis en place des mesures de mitigation afin de nous assurer que le niveau de sécurité était équivalent? Oui, et c'est ce que je vous ai présenté aujourd'hui.

M. Mario Laframboise: Avez-vous fait une analyse des risques après avoir mis en place vos mesures de mitigation?

M. Marc Grégoire: Non. C'est ce que je vous ai expliqué. Nous ne l'avons pas fait.

M. Mario Laframboise: Donc, cela n'a pas été fait.

[Traduction]

Le président: Monsieur Julian.

[Français]

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

[Traduction]

Si j'étais préoccupé avant d'entendre votre exposé, je le suis encore plus à présent.

Selon vos calculs, monsieur Grégoire, ce que vous dites, c'est qu'un B737-700 de WestJet comptant quatre issues serait exploité avec un équipage de trois agents de bord. Donc, la victime d'un AVC

ou la personne en fauteuil roulant devra se tirer d'affaire toute seule si elle se trouve près de la quatrième issue. Selon vos propres calculs, une sortie sera à découvert.

Nous savons que les agents de bord jouent un rôle de première importance dans une évacuation et ce que vous nous dites, quelque part au fin fond de votre document, c'est que dans le cas de dizaines d'avions canadiens, si une évacuation se produisait, certaines issues seraient à découvert. Je trouve cela épouvantable. Les chiffres sont éloquentes. Ce sont les chiffres que vous nous avez remis : 44 appareils B737-700 équipés de quatre issues, mais seulement trois agents de bord.

Vous avez parlé d'évaluation des risques. Vous avez cité toute une kyrielle de groupes que vous savez être opposés à ce projet et pourtant vous en faites mention. J'aimerais donc que vous déposiez cette évaluation des risques faite par les parties intéressées, dont les groupes de personnes handicapées de tout le pays et les agents de bord, parce que nous devons savoir ce qu'elles ont dit. Vous reprenez le nom de certaines organisations à votre compte en prétendant qu'elles sont d'accord avec ce changement mais c'est faux.

Mes observations concernent surtout ce qui se passe à l'échelle internationale. Nous savons que l'Australie vient de réexaminer la question et qu'elle a choisi de conserver le ratio actuel. D'ailleurs, l'Australie croit qu'une industrie aérienne plus sécuritaire est un avantage concurrentiel. Cela lui garantit un avantage concurrentiel certain, pas une tasse de café par passager sur chaque vol, qui est ce que WestJet épargnerait en laissant une de ses issues à découvert.

L'Australie a donc décidé de conserver le même ratio d'agents de bord. Pourquoi?

Quant aux autres données internationales, aux États-Unis, dans le cadre de l'enquête sur l'écrasement du vol 843 de la TWA du National Transportation Safety Board, on a découvert que l'évacuation s'était faite en deux minutes et que la rapidité de l'évacuation des 292 passagers et membres d'équipage avait été haussée par la politique d'affectation de neuf agents de bord de la TWA, nombre supérieur à l'exigence minimale de la FAA.

Combien de compagnies aériennes au dossier de sécurité brillant s'imposent volontairement des normes plus sévères?

Je reviens à la question que je vous posais il y a quelques semaines puisque vous êtes de retour. Dans le cas de l'accident d'Air France, nous savons que les agents de bord ont joué un rôle crucial dans l'évacuation sécuritaire des passagers. Vous avez indiqué que le gouvernement n'avait aucunement l'intention d'attendre les résultats de cette enquête. Cela dépasse l'entendement. Cette enquête traitera manifestement du rapport d'agents de bord aux passagers. Je dois donc vous poser la question: est-ce une pratique courante à Transports Canada de faire fi des résultats d'enquête du BST, d'une enquête portant sur la sécurité, dans le cas d'un accident qui a un lien direct avec les intentions de réforme du gouvernement?

•(1135)

M. Marc Grégoire: Je vais essayer de répondre à vos cinq questions.

D'abord, comme vous le voyez sur le tableau de WestJet, nous ne cachons rien. Nous vous avons remis les calculs pour chaque aéronef exploité au Canada. Nous faisons donc preuve d'une transparence exemplaire.

Si vous regardez le cas du B737-700 de WestJet dont vous avez parlé, il compte quatre issues. L'exigence minimale du certificat d'exploitation est de deux agents de bord. Vous trouverez ces renseignements au milieu de la colonne. Si vous prenez des aéronefs similaires, qui ne sont pas dans la catégorie des gros-porteurs, donc des appareils à une seule allée, vous ne trouverez d'exigence nulle part au monde sur l'ajout d'un agent de bord. Nous avons inscrit cette exigence dans le règlement à titre de mesure d'atténuation pour les gros-porteurs à deux allées. Ce que vous avez dit est donc juste.

Si vous prenez les chiffres le long de cette ligne et le coefficient d'occupation des transporteurs canadiens, vous arrivez à une moyenne d'environ 80 p. 100. Ces chiffres sont régulièrement rendus publics par divers journaux. Vous voyez donc, en prenant le ratio de 80 p. 100, que vous auriez trois agents de bord, que vous appliquez la norme d'un pour quarante ou d'un pour cinquante, et il en va de même pour les coefficients d'occupation plus faibles. C'est seulement lorsque le coefficient dépasse les 80 p. 100, par exemple si l'avion est rempli à pleine capacité, que vous auriez un agent de bord en moins.

Au sujet de votre deuxième question concernant l'analyse des risques, nous l'avons déjà déposée. Je me ferai un plaisir d'en remettre un nouvel exemplaire au greffier, ou à vous-même — je ne sais pas quelle est la marche à suivre, monsieur le président.

Le président: Remettez le document au président, nous veillerons à ce qu'il soit distribué.

M. Marc Grégoire: En fait, votre greffier a peut-être déjà un exemplaire que je lui aurais remis lors de mon dernier passage. Je vérifierai auprès de lui et, sinon, je le déposerai de nouveau.

Quant aux normes australiennes, à ma connaissance, les autorités australiennes étaient convaincues d'appliquer le rapport d'un pour cinquante mais elles ont suspendu la modification de leur réglementation en raison de divergences d'opinion.

M. Peter Julian: C'est précisément ce qui se passe ici, au Canada.

M. Marc Grégoire: Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a le choix de continuer ou de faire marche arrière. Il n'en tient qu'à lui.

Du point de vue technique, nous croyons qu'il est parfaitement sécuritaire d'adopter la norme d'un agent de bord pour cinquante passagers. Si le processus était interrompu, ce ne serait pas pour des raisons de sécurité mais bien pour d'autres motifs.

Dans le cas de l'accident de la TWA auquel vous faisiez référence, il y avait des membres d'équipage supplémentaires. Ce n'est pas rare, comme je le disais dans mon exposé. Les transporteurs affectent très souvent plus d'agents de bord que ne l'exige le règlement. L'exigence réglementaire minimale est un règlement de sécurité. Le complément qu'y ajoutent les transporteurs s'explique par le service ou d'autres considérations. Il ne s'agit pas simplement d'une question de sécurité. Autrement, ils s'opposeraient à la modification proposée.

Dans le cas de l'accident d'Air France dont nous avons discuté en détail il y a quelques semaines, nous n'avons pas de renseignements. Un de nos employés a le statut d'observateur pour l'enquête. Nous n'avons pas non plus de renseignements du BST ou de qui que ce soit d'autre indiquant que le rapport d'un agent de bord pour cinquante passagers ait été un facteur dans cet accident. Le règlement prescrit que six agents de vol devaient être affectés au vol d'Air France en question; il y en avait plus mais cela veut pas dire pour autant que, s'il n'y en avait eu que six, tout le monde n'aurait pas été évacué. On ne peut pas reproduire cet accident et dire que, s'il y avait eu six agents de bord conformément aux règlements d'Air France, tous les

passagers auraient été évacués. Tout a fonctionné comme prévu mais il y avait des agents de bord excédentaires du point de vue des normes de sécurité. D'un autre côté, ne peut-on pas se demander si le fait d'avoir des agents de bord supplémentaires a occasionné des ennuis? Je l'ignore. Nous n'avons aucune raison de croire...

M. Peter Julian: Ma question est: « Pourquoi ne pas attendre ? »

M. Marc Grégoire: Nous ne voulons pas attendre parce que le BST prend souvent deux, trois, voire quatre ans pour réaliser une enquête de cette envergure. Cela fait déjà de nombreuses années que nous étudions la question. Cela dit, si le Bureau exprimait une inquiétude sur le plan de la sécurité, nous mettrions immédiatement fin au projet de réforme. Ce n'est pas le cas.

● (1140)

Le président: Monsieur Blaney.

[Français]

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Grégoire, d'être venu nous rencontrer de nouveau ce matin. Nous sommes toujours heureux de vous avoir parmi nous. Comme vous pouvez le voir, les membres du comité s'intéressent à la sécurité des passagers et s'en préoccupent beaucoup, ce qui est tout à fait légitime.

Vous avez préparé un document qui démontre clairement quels sont les impacts de la proposition dans chacun des cas. On a parlé tout à l'heure de l'évaluation des risques. Pouvez-vous nous parler des consultations que vous avez faites pour en arriver à vos recommandations? Je vois qu'un éventail assez large de personnes ont été consultées. Certains de ces groupes peuvent chercher à entrer en contact avec nous pour nous sensibiliser aux enjeux. Quels commentaires ont été émis lors des consultations? Vous avez brièvement abordé la question. Dans l'ensemble, comment l'industrie, les travailleurs et les passagers perçoivent-ils les modifications proposées?

M. Marc Grégoire: Certains groupes de passagers ont exprimé de l'inquiétude, notamment les passagers qui ont des handicaps. Nous avons dû les rassurer en leur parlant des mesures supplémentaires, comme nous le faisons aujourd'hui. Certains groupes avaient des préoccupations concernant la sûreté. Encore là, les mesures que nous avons prises au Canada, notamment le renforcement des portes de cockpit et l'amélioration considérable du filtrage des passagers, font que nous avons déterminé que le ratio du nombre d'agents de bord au nombre de passagers n'a pas d'influence sur le niveau de sûreté à bord des appareils.

Les transporteurs sont très favorables à la mesure, mais voudraient qu'on aille plus loin. Ils favorisent un ratio de 1 agent de bord pour 50 sièges ou un ratio de 1 agent de bord pour 40 passagers pour chaque vol. À moins qu'ils n'aient changé d'idée, ils veulent avoir la possibilité de décider pour chaque vol. C'était leur position initiale. Ils préféreraient avoir le maximum de souplesse.

Les travailleurs de cabine, notamment les représentants du Syndicat canadien de la fonction publique, que vous allez rencontrer, s'opposent farouchement à tout changement du ratio. Il se peut qu'ils craignent une perte d'emplois, mais nous ne croyons pas qu'il puisse réellement y avoir de perte d'emplois. Au contraire, si les compagnies aériennes sont plus compétitives, elles auront plus de marchés et créeront plus d'emplois.

Par ailleurs, les compagnies doivent analyser l'ensemble de leur flotte avant de décider si elles vont changer de régime. Il n'est pas évident qu'une compagnie qui exploite plusieurs types d'appareils va vouloir changer de régime, puisqu'il y a des coûts associés à la certification au nouveau régime.

M. Steven Blaney: Vous avez également mentionné que vous aviez fait une revue globale de ce qui se fait à l'international et qu'à quelques exceptions près, l'ensemble des pays se dirigent vers des mesures semblables à celles que vous proposez.

Pourquoi avez-vous choisi de conserver la dualité du système, soit le 1:40 et le 1:50? Voyez-vous cela comme une étape transitoire?

M. Marc Grégoire: Il n'y a pas de raison autre que celle d'offrir de la souplesse aux transporteurs aériens. Plusieurs d'entre nous auraient préféré une harmonisation complète et un régime où le ratio aurait été uniquement de 1:50 pour simplifier les choses, mais les transporteurs aériens, notamment, préféreraient conserver de la souplesse. De notre côté, pourvu que le niveau de sécurité soit préservé dans les deux régimes, nous ne voyons pas d'objection à ce que les deux régimes soient maintenus.

Le régime 1:40 que nous proposons ici est identique au régime que nous avons aujourd'hui. Le régime 1:50 est assorti d'une série de mesures de mitigation, dont nous avons parlé.

M. Steven Blaney: Merci beaucoup.

• (1145)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Blaney.

Je remercie nos invités. D'autres témoins doivent prendre votre place et je vous remercie d'être venus.

M. Marc Grégoire: Ce fut un plaisir, monsieur le président.

Le président: Je vous en prie. Merci.

J'invite maintenant les représentants de l'Association du transport aérien du Canada à prendre place sur la sellette, pour ainsi dire.

Nous recevons Fred Gaspar, le vice-président des politiques et de la planification stratégique, et Andy Vasarins, le vice-président des opérations aériennes.

Messieurs, bienvenue. Je présume que vous ferez un brève déclaration préliminaire.

Très courte, dites-vous? C'est très bien. Cela nous permettra de rattraper notre retard et de revenir à notre temps de parole habituel.

Dès que vous serez prêts, je vous prie de commencer.

M. Fred Gaspar (vice-président, Politiques et Planification stratégique, Association du transport aérien du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président, et bonjour.

[Français]

Malheureusement, monsieur le président, nous n'avons pas eu le temps de faire traduire notre présentation en français. Je m'en excuse.

[Traduction]

Nous sommes heureux d'avoir la possibilité de comparaître devant vous au nom de l'Association du transport aérien du Canada pour discuter de la modernisation du ration agents de bord-passagers au Canada. Avant de continuer, cependant, j'aimerais préciser une chose pour la gouverne du comité, en réaction à certaines interprétations de la position de notre industrie dans le cadre de ce débat qui sont diffusées dans la presse depuis quelques semaines ou quelques mois. Ni ATAC ni aucun de ses membres ne proposerait jamais des modifications au règlements qui mettraient la vie des passagers en

danger, point à la ligne, ni pour réduire les coûts ni pour quelque autre raison que ce soit. Cela n'aurait aucun sens. D'ailleurs, la sécurité et l'innovation ont toujours été la marque distinctive de notre association depuis sa création.

ATAC a été fondée en 1934 à titre d'organisation de service nationale pour les exploitants du transport aérien commercial et, à l'heure actuelle, nous représentons plus de 200 membres, soit 95 p. 100 des recettes de l'aviation commerciale. Nos adhérents sont variés, depuis les grands transporteurs canadiens jusqu'aux écoles de pilotage. ATAC travaille au nom de l'industrie pour promouvoir un secteur de l'aviation commerciale à la fine pointe des développements mondiaux en matière de sécurité, d'efficacité et d'innovation.

En ce qui concerne le sujet d'aujourd'hui, Atac — notamment mon collègue Andy Vasarins — a travaillé avec le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne, ou CCRAC, pour préconiser ce changement. ATAC travaille en ce sens depuis des années mais Andy s'y consacre plus particulièrement depuis plus de deux ans déjà. Cet enjeu a effectivement fait l'objet de recherches approfondies par CCRAC qui est une organisation ouverte et inclusive au sein de laquelle le mouvement syndical a joué un rôle de premier plan. Ces recherches ont également été au coeur de débats de ce comité dans les deux législatures précédentes.

Bien que nous ne soyons pas intéressés à reprendre de vieilles discussions à ce sujet, nous aimerions nous prévaloir de cette occasion que vous nous avez gracieusement accordée pour vous donner le contexte entourant cette question, afin d'aborder le processus de modification de la réglementation aérienne au Canada d'un point de vue général, et pour corriger certaines perceptions erronées qui ont été répandues par ceux qui mènent une campagne publique contre la modernisation.

Comme vous le savez, monsieur le président, l'enjeu dont il est question concerne une demande formulée par l'industrie pour que le rapport des agents de bord aux passagers fasse l'objet d'une harmonisation avec les règles qui prévalent aux États-Unis et dans la plupart des pays de l'Union européenne. La réglementation actuelle exige qu'il y ait un agent de bord par tranche de quarante passagers tandis que, dans la plupart des autres pays, un agent de bord pour cinquante est suffisant. Les opposants à cette proposition ont dit, malheureusement, et je dirai même que c'était irresponsable de leur part, que cette nouvelle norme compromettrait la sécurité. D'ailleurs, un consultant indépendant de CCRAC a examiné cette proposition en détail et a conclu que ce n'était pas le cas. Les données n'appuient pas cet argument.

Qui plus est, il faut noter qu'au cours des trois années pendant lesquelles CCRAC et CARC ont étudié la question, des modifications importantes et des mises en garde ont été ajoutées pour s'assurer que cette proposition ne compromette pas la sécurité.

D'abord, les transporteurs aériens n'auront pas le droit d'appliquer les deux régimes en même temps. Nous exigeons qu'ils nous disent en vertu de quelles règles ils mèneront leurs activités et nous exigeons qu'ils s'y tiennent pour éviter la confusion chez le personnel. Pour la même raison, les agents de bord ne pourront travailler que sur trois types d'avions différents.

Également, quel que soit ratio, tous les gros-porteurs devront poster un agent de bord à chaque issue de secours de plain-pied sur chaque étage de passagers. De plus, les transporteurs qui choisiront la nouvelle norme devront régulièrement démontrer leur capacité d'évacuer l'aéronef en cas d'urgence selon la même exigence qui s'applique au ratio actuel, soit la norme de 90 secondes.

Le résultat, monsieur le président, est qu'une fois la modification mise en oeuvre, il est fort probable que les vols seront assurés avec un nombre d'agents de bord supérieur à celui prescrit par la règle d'un pour cinquante.

Bref, le processus a suivi son cours. Des études approfondies fondées sur les données ont conclu que cette proposition n'aurait pas d'incidence sur la sécurité, et des consultations auprès de toutes les parties concernées ont donné lieu à des restrictions supplémentaires qui tiennent compte de toutes les préoccupations exprimées.

Nous aimerions respectueusement proposer, monsieur le président, que ce comité travaille avec CCRAC dans le cadre de ce processus. Nous devons nous assurer que les débats sur les règlements touchant l'aviation civile ne soient pas politiques mais bien fondés sur des données concrètes, de sorte que l'on obtienne les meilleurs résultats possibles pour les Canadiens et Canadiennes.

Malheureusement, les opposants à cette proposition ont choisi la peur pour tenter d'obtenir par une voie politique ce que le CCRAC leur a refusé. De nouveau, les faits ne permettent pas d'appuyer leurs déclarations. Le rapport d'un pour cinquante existe depuis plus de 30 ans aux États-Unis et depuis légèrement moins longtemps en Union européenne. Au cours de cette période, pas un seul compte-rendu d'incident aérien n'a cité ce rapport comme facteur ayant contribué à des blessures graves subies par les passagers. D'ailleurs, depuis que les transporteurs aériens sont réglementés en fonction du régime de leur pays d'attache, des dizaines de vols commerciaux importants des États-Unis et d'Europe atterrissent au Canada tous les jours en transportant des milliers de passagers en toute sécurité en vertu de l'exigence d'un agent de bord pour cinquante passagers. Cette norme est si répandue et acceptée mondialement que les aéronefs sont conçus en fonction de ce rapport. C'est le cas au Canada comme ailleurs dans le monde.

De même, cette règle fonctionne bien pour les aéronefs certifiés par le Canada qui sont exploités en vertu d'une dérogation spéciale à la loi permettant de doter un agent de bord par tranche de cinquante passagers. Plus précisément, le Bombardier CRJ200, le Dash 8-300 et l'ATR 42-300 sont exploités en toute sécurité en fonction de cette norme.

• (1150)

Monsieur le président, il est temps d'uniformiser les règles du jeu pour les Canadiens et les transporteurs d'ici, de sorte qu'ils puissent concurrencer leurs homologues américains et européens. Il s'agit effectivement d'une question de coûts pour nos membres mais, comme je l'ai dit d'entrée de jeu, nous ne laisserons jamais les préoccupations d'ordre financier supplanter les préoccupations d'ordre sécuritaire. La réalité est cependant beaucoup plus simple: aucune donnée ne nous permet de croire que cette proposition engendrerait des problèmes sur le plan de la sécurité. Rappelons-nous qu'il fut un temps où les aéronefs n'étaient dotés que d'un pilote et d'un ingénieur. Il fut un temps où les agents de bord devaient être des infirmières agréées. Ces règles ont évolué avec le temps. Ce doit aussi être le cas des exigences relatives aux agents de bord du Canada pour respecter des normes internationales de sécurité éprouvées et permettre aux exploitants canadiens d'être concurrentiels et de prospérer dans un domaine international.

Je vous remercie de nous avoir accordé votre attention, monsieur le président. Sur ce, nous sommes disposés à répondre aux questions des membres du comité.

Le président: Je vous remercie beaucoup d'avoir fait cet exposé.

Monsieur Bagnell.

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Merci.

Je suis contre cette réglementation. Je crois que les transporteurs sont l'objet d'une réglementation excessive en général.

M. Scarpaleggia vous a demandé qui était le transporteur le plus sécuritaire au monde. Le savez-vous?

M. Fred Gaspar: Malheureusement non, entre autres parce qu'il est très difficile de mesurer ce genre de chose puisque les repères et les normes varient beaucoup. Les transporteurs aériens de passagers à service complet de calibre international tendent à adhérer aux mêmes normes de sécurité toutefois; il y a très peu de variations sur ce plan.

L'hon. Larry Bagnell: On veut limiter à trois le nombre d'aéronefs différents dans lesquels pourra travailler un agent de bord. Pourquoi ce nouveau règlement?

M. Andy Vasarins (vice-président, Opérations aériennes, Association du transport aérien du Canada): Le règlement actuel dans le cas du ratio d'un agent de bord pour quarante passagers ne limite pas le nombre d'aéronefs différents dans lesquels l'agent de bord pourra travailler. Pour que les compagnies aériennes appliquent la norme d'un agent de bord pour cinquante passagers, elles devraient limiter à trois le nombre d'avions différents sur lesquels un même agent de bord pourrait travailler. Les différents avions sont définis selon le type d'équipement d'urgence amovible qu'ils transportent: selon qu'il est au même endroit, que les glissières d'évacuation sont déployées sensiblement de la même façon, etc. C'est ce genre de considération qui définit le type d'aéronef.

M. Fred Gaspar: Il s'agit d'une mesure d'atténuation des règlements proposés, au fond.

L'hon. Larry Bagnell: L'attestation de compétence des pilotes est-elle limitée à un certain nombre d'avions?

M. Andy Vasarins: Les pilotes sont limités aux avions pour lesquels ils ont une licence.

L'hon. Larry Bagnell: Mais ils pourraient fort bien obtenir une licence pour...

M. Andy Vasarins: Un nombre considérable d'avions.

L'hon. Larry Bagnell: Pourquoi les agents de bord seraient-ils limités à un nombre restreint d'avions? Ils ne sont pas moins intelligents que les pilotes. Pourquoi n'auraient-ils droit qu'à travailler dans trois types d'avions?

M. Fred Gaspar: C'est une excellente observation. Je dirais tout simplement qu'il s'agit d'une nouvelle tentative de faire l'impossible pour rendre cette mesure acceptable aux réfractaires. Vous avez raison, nous n'avons pas de preuve mais nous nous mettons en quatre pour rendre ce changement acceptable.

L'hon. Larry Bagnell: Enfin, quel serait l'effet de cette mesure sur la possibilité pour les personnes handicapées d'obtenir de l'aide s'il y a un agent de bord en moins, comme dans certains de vos scénarios?

•(1155)

M. Fred Gaspar: Je comprends votre question. Comme M. Grégoire le disait très justement, il est vrai que dans le cas d'une évacuation d'urgence le transporteur compte sur l'aide de passagers valides. Leur aide est principalement requise parce que, dans pareille situation, aucun délai n'est tolérable et un agent de bord ne va pas obstruer une allée pour aller s'occuper d'une personne handicapée avant les autres. Les passagers évacuent le plus rapidement et le plus calmement possible et ceux qui demeurent dans leur siège sont aidés par les agents de bord. S'il reste trois personnes handicapées dans un avion de cent places, que vous ayez un équipage de trois, quatre ou cinq agents de bord aura peu d'importance sur l'évacuation de ces quelques passagers. Idéalement, les passagers valides assis près d'eux leur prêtent assistance, comme on leur demande de le faire.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour.

Je voudrais savoir quelle est votre compréhension de la proposition du ministère.

Est-ce qu'elle implique que vous avez un choix à faire pour chaque type d'avion, quel que soit le taux d'occupation? Dans les tableaux que nous avons reçus, on voit que, selon le taux d'occupation, le ratio est parfois plus intéressant parce qu'il faut moins d'agents de bord. Quand l'avion est rempli à pleine capacité, il en faut un peu moins.

Est-ce que le choix va se faire en fonction du type d'avion ou en fonction du taux d'occupation de l'avion?

[Traduction]

M. Andy Vasarins: Je vous demande pardon, monsieur le président, je n'ai pas entendu la traduction pour une raison ou une autre. Je crois que mon écouteur est en panne.

M. Fred Gaspar: Ce n'est rien. Je peux répondre à la question

Comme M. Grégoire l'a indiqué, la proposition, sous sa forme actuelle, je crois, exige que chaque transporteur prenne une décision sur le ratio pour l'ensemble de son parc aérien.

[Français]

M. Robert Carrier: Le choix du ratio se fait-il à chaque vol ou selon le type d'avion?

[Traduction]

M. Fred Gaspar: C'est juste, il doit prendre une décision pour chaque type d'avion et s'y tenir, non pas changer d'avis pour chaque vol.

[Français]

M. Robert Carrier: Chaque avion aura donc un ratio à observer, soit 1:40 ou 1:50, comme le nouveau règlement le permettra.

[Traduction]

M. Fred Gaspar: Si je comprends bien, et comme Monsieur Grégoire le disait, chaque compagnie devra choisir un des deux ratios pour l'ensemble de son parc aérien.

[Français]

M. Robert Carrier: Selon ce que je comprends, le ratio de 1:40 pourrait vous intéresser davantage parce qu'il nécessite moins d'agents de bord dans bien des cas. Si tel est le cas, j'aimerais connaître votre appréciation. Selon ce que vous savez, dans quel pourcentage des cas le ratio de 1:40 sera-t-il maintenu? Croyez-vous que les transporteurs opteront plus souvent pour le ratio de 1:50?

[Traduction]

M. Andy Vasarins: Le pourcentage de vols qui seraient exploités en vertu du rapport d'un pour quarante ou d'un pour cinquante s'appliquerait à toute l'entreprise. Par exemple, si WestJet choisissait le rapport d'un pour cinquante, toute sa flotte devrait se conformer à ce nouveau régime. En d'autres termes, tous les vols seraient exploités en vertu du rapport d'un agent de bord par tranche de cinquante passagers.

Si Air Canada choisissait de conserver le rapport d'un agent de bord pour quarante passagers, tous ses vols seraient exploités en vertu de... sauf ceux qui sont exploités en vertu d'une dérogation au règlement actuel, c'est-à-dire les RJ et les Dash 8 où le rapport d'un pour cinquante s'applique.

[Français]

M. Robert Carrier: Selon ce que vous savez, quel sera le ratio choisi par la plupart des compagnies aériennes? Vont-elles conserver le ratio de 1:40 dans la plupart des cas ou opteront-elles plutôt pour le ratio de 1:50?

[Traduction]

M. Fred Gaspar: Il y a tant de facteurs en jeu que c'est bien difficile de prédire le choix que ferait chacun des transporteurs. Dans le but d'être aussi clair et transparent que possible, je vais faire quelques hypothèses, et je tiens à ce que le procès-verbal indique bien qu'il s'agit purement d'hypothèses.

Une attente raisonnable, à mon avis, serait que les transporteurs dont le parc aérien est composé de nombreux types d'aéronefs différents, avec maintes exigences de service différentes et maintes formes de service différentes, seront sans doute moins disposés à choisir le rapport d'un agent de bord pour cinquante passagers.

Je vais vous donner un exemple pointu, pour être aussi concret que possible. Air Canada, par exemple, offre un service en classe affaires. Il faudra que ce soit pris en compte dans le cadre de la décision. Les agents de bord d'Air Canada sont formés sur tous les plans; s'ils sont affectés à un vol pour faire le service, ils restent des professionnels sur le plan de la sécurité. Je ne veux pas parler au nom de qui que ce soit mais je suppose que les aéronefs d'Air Canada ne seraient pas souvent exploités avec un ratio d'un pour cinquante, même si la Société choisissait de s'en prévaloir dans certains cas.

•(1200)

[Français]

M. Robert Carrier: Par conséquent, le règlement ne vous imposera pas beaucoup de modifications. Vous allez conserver le ratio de 1:40.

[Traduction]

M. Fred Gaspar: Puisque nous parlons d'hypothèses, et j'en ai partagé une avec vous, je présume que vous tirez une conclusion raisonnable. J'estime cependant que la seule conclusion que l'on puisse tirer sur l'industrie est qu'il est absolument impossible de prédire l'avenir. Je crois que quiconque arriverait à deviner l'avenir de l'industrie serait millionnaire aujourd'hui en ayant spéculé sur la baisse des actions.

En définitive, ce que vise cette mesure, c'est la modernisation et l'harmonisation de l'industrie pour qu'elle soit plus apte à réagir efficacement aux défis de la concurrence et à la demande réelle du marché.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie d'être venus.

J'aimerais vous poser une série de questions. Je vais les poser en rafale et vous demander d'y répondre en bloc.

Premièrement, quelle est la valeur estimée des économies envisagées par la suppression d'un poste d'agent de bord? Je pense plus particulièrement au B737-700? Combien la compagnie aérienne épargnerait-elle en supprimant un agent de bord?

Deuxièmement, pourquoi n'envisagez-vous pas des règlements plus exigeants? C'est un avantage concurrentiel important dans une industrie où, comme vous le savez, la sécurité est un enjeu capital. Pourquoi ne pas demander les normes de sécurité les plus rigoureuses possibles et donner aux compagnies aériennes du Canada une réputation de sécurité qui en ferait l'envie du monde entier?

Troisièmement, s'agissant du processus interne, je crois vous avoir entendu parler du mouvement syndical. Je présume que vous faisiez référence aux agents de bord. Ils ont en effet participé au processus: ils ont énergiquement exprimé leur opposition. Pourquoi leur perspective ne se retrouve-t-elle pas dans le processus interne que vous nous avez présenté aujourd'hui?

Quatrièmement, vous avez parlé d'un consultant indépendant qui aurait fait une étude. Pourriez-vous la déposer devant ce comité?

Cinquièmement, au sujet des gros-porteurs, vous dites vouloir inscrire dans le règlement qu'un agent de bord devra être posté à chaque issue. Or, d'autres témoins vous l'ont dit, sur le B737-700, une issue resterait à découvert. Le fait est qu'avec ce nouveau règlement, des dizaines d'avions voleront avec une issue sans surveillance. Cela ne vous préoccupe-t-il pas? Moi, si.

La question suivante concerne les États-Unis. À moins que je n'aie mal compris vos propos, vous avez dit qu'aucun rapport d'enquête ne mettait en cause le ratio d'agents de bord. Or, j'ai cité le vol 843 de la TWA et le U.S. National Transportation Safety Board qui ont clairement indiqué que le nombre supplémentaire d'agents de bord et la dotation au-delà des exigences de la Federal Aviation Administration avaient contribué à l'évacuation des 292 passagers.

Vous avez également dit que cette norme était reconnue partout dans le monde mais nous savons que les Australiens ont rejeté ce nouveau ratio d'agents de bord parce qu'il amenuisait leurs normes de sécurité. Pourquoi ne prendrait-on pas exemple sur les pratiques exemplaires de l'industrie?

Finalement, je dirais que M. Grégoire a vu juste lorsqu'il a dit que nous travaillons sur cette question depuis des années et que la population a de sérieuses préoccupations. Les agents de bord qui sont les premiers intervenants sur le terrain ont de sérieuses inquiétudes. Pourquoi ne laissez-vous pas tout tomber?

M. Fred Gaspar: Monsieur le président, je répondrai dans l'ordre et je vous offre mes excuses tout de suite si j'oublie l'une des questions. J'espère que vous me la rappellerez. Je crois les avoir toutes notées.

Quant à savoir combien une compagnie aérienne épargnerait en passant au ratio d'un pour cinquante, je dois admettre mon ignorance. Chaque transporteur devra déterminer quelles sont ses économies potentielles.

Notre ignorance s'explique en partie par le grand nombre de facteurs qui entrent en jeu lorsqu'il est question de déterminer combien d'agents de bord doivent être affectés et quels sont les coûts de l'affectation de chacun dans les circonstances qui prévalent.

Au sujet de votre deuxième question, à savoir pourquoi on ne choisirait pas des normes de sécurité plus rigoureuses pour se donner un avantage concurrentiel, il s'agit d'une question importante et je suis content que vous la souleviez. Elle me permet de réitérer notre message à ce comité. Je ne sais pas s'il s'agit d'un règle non écrite mais il est parfaitement évident dans cette industrie qu'on ne se sert pas de la sécurité pour être plus compétitif. La sécurité est perçue et comprise comme une évidence même. L'organe de réglementation est en place pour garantir que nos exploitations nos activités dans un environnement sécuritaire. Les compagnies aériennes existent pour offrir un service sécuritaire. On ne se fait pas concurrence sur le plan de la sécurité. La sécurité va de soi et, si un transporteur choisissait de faire concurrence aux autres en se servant de la sécurité, il rendrait un bien mauvais service à l'ensemble de l'industrie.

Justement, à ce propos et avant de passer à la question suivante, nous ne sommes pas d'accord avec la prémisse selon laquelle le rapport d'un pour quarante garantirait l'environnement le plus sécuritaire possible, parce que le processus d'évaluation axé sur les données de CCRAC a montré, comme M. Grégoire l'a correctement indiqué, qu'il n'y aurait aucune régression notable des niveaux de sécurité. Nous ne reconnaissons pas la validité de la prémisse de la question.

Au sujet de votre troisième question, qui est de savoir pourquoi l'opposition du syndicat à la nouvelle norme n'est pas reflétée dans le résultat des consultations si le processus du CCRAC est ouvert et inclusif et que le CCRAC il a tenu compte des opinions du SCFP comme syndicat participant, le comité doit savoir apprendre que la perspective syndicale a effectivement été prise en compte.

Le processus du CCRAC suppose que les oppositions sont notées en détail et que les membres réunis en discutent et y réagissent. Lorsqu'ils ne sont pas en mesure de répondre à ces oppositions de manière quantitative, le comité du CCRAC détermine si une étude complémentaire s'impose.

Les opinions de chacun ont effectivement été minutieusement notées et chacune des préoccupations a été étudiée à fond. A-t-on réussi à plaire au mouvement syndical sur le plan politique? Non, et je vous concède que nous n'y arriverons sans doute jamais.

En ce qui a trait à votre quatrième question à propos du dépôt de l'étude détaillée à laquelle nous avons fait référence, je parlais de la même étude citée précédemment par M. Grégoire, qu'il aurait semble-t-il déjà déposée ou qu'il est sur le point de remettre au comité. D'ailleurs, s'il ne vous la remettait pas, j'invite le président à communiquer avec moi et je mettrai tout en oeuvre pour que vous l'obteniez.

À l'égard de votre cinquième question relativement à la proposition de Transports Canada faisant que des issues de secours seraient à découvert, en dépit de mon observation effet qu'un des facteurs d'atténuation de la norme serait l'affectation d'un agent à chaque issue de secours, je n'ai malheureusement pas la proposition du ministère en main et je ne l'ai pas consultée. Nous avons toutefois attentivement noté la référence au Boeing 737-700 qui dispose de quatre issues. Nous croyons comprendre qu'il en a davantage mais ce n'est pas une question pertinente ici.

La mesure d'atténuation exige que sur tous les gros-porteurs, c'est-à-dire tous ceux disposant de deux allées ou plus, peu importe le ratio d'un pour cinquante si c'est l'option retenue, un agent de bord devra être affecté à chaque issue de secours.

En ce qui concerne votre sixième question concernant un rapport d'enquête sur l'accident de la TWA démontrant que le ratio d'agents de bord était en cause, contrairement à ce que je vous rapportais, ce que j'ai dit — et je pourrai vous répéter mes paroles exactes — c'est qu'aucun rapport n'indique qu'un manque d'agents de bord aurait causé de blessures aux passagers.

Peut-être joue-t-on avec les mots mais, pour revenir sur cet argument, je vous citerai ce que vous avez lu. Il ne faut pas oublier que le rapport mettait en relief un "facteur contributif" si je ne m'abuse. Mon interprétation de l'expression n'est peut-être pas juste, mais...

M. Peter Julian: "En complément".

M. Fred Gaspar: En complément. Je suis effectivement convaincu que les agents de bord ont apporté un complément, mais comme le disait M. Grégoire, à juste titre d'ailleurs, notre environnement est fondé sur des données et celles-ci n'indiquent pas qu'un supplément d'agents de bord aurait rendu l'évacuation plus efficace ou plus rapide.

Au sujet de votre septième question sur l'émulation des pratiques exemplaires de l'Australie, ce pays s'est penché sur la question et a choisi de ne pas changer sa réglementation. Je dirais aux membres du comité que ce serait une erreur de jugement de conclure que l'Australie rejettera définitivement le ratio d'un pour cinquante parce qu'elle a déclaré après une étude interne qu'il n'était pas sécuritaire. Elle fait face au même ressac politique que nous. Malheureusement, elle n'a pas eu le courage de ses convictions. C'est à elle de déterminer ce qui est dans son intérêt mais je vous dirais, avec tout le respect que je vous dois, que ce n'est pas parce que le modèle est sans valeur.

Je crois que vous aviez une autre question mais malheureusement je n'ai pas eu le temps de la noter.

M. Peter Julian: Pourquoi ne pas tout laisser tomber?

• (1205)

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Messieurs, est-il possible d'avoir trop d'agents de bord? Par exemple, je prends l'avion toutes les semaines et je vois des allées et je n'arrive pas à imaginer... J'y songe depuis que j'ai pris connaissance du dossier pour la première fois. Serait-il possible qu'il y ait trop de gens et que cela obstrue le passage ou les issues de secours?

M. Fred Gaspar: Je suppose que c'est possible. Votre question touche une façon éventuellement intéressante d'étudier la question, c'est-à-dire la modélisation mathématique des données pour évaluer le mouvement des personnes en situation d'urgence. Vous avez parfaitement raison, ces circonstances sont possibles. Nous sommes d'avis que la mesure proposée réalise un juste équilibre.

M. Brian Jean: C'est un minimum, un par issue de secours, et puis il y a...

Monsieur Vasarins, pourriez-vous nous faire un sommaire de vos antécédents professionnels en 30 secondes? Je crois comprendre que vous avez travaillé chez Nav Canada pendant un certain temps.

• (1210)

M. Andy Vasarins: Effectivement, je travaille dans le milieu de l'aviation depuis une quarantaine d'années. J'ai travaillé dans un certain nombre d'installations, notamment au centre de contrôle et au radar de l'Aéroport international de Toronto, et je suis ensuite devenu gestionnaire. Pendant les événements du 11 septembre 2001, j'étais vice-président des opérations et ma responsabilité était de dégager le

ciel canadien ce jour terrible et de faire redémarrer les opérations quelques jours plus tard.

J'ai quitté Nav Canada il y a deux ans et demi mais comme j'ai officiellement pris ma retraite le jour du poisson d'avril, elle n'a pas duré. Je suis donc devenu vice-président des opérations aériennes de l'Association du transport aérien du Canada il y a deux ans.

M. Brian Jean: Je crois savoir que, lorsque vous étiez à l'emploi de Nav Canada, vous consacriez beaucoup de temps aux règlements, à la sûreté, à la sécurité et ainsi de suite.

M. Andy Vasarins: Oui, c'est juste.

M. Brian Jean: C'était ma dernière question. Monsieur le président, j'aimerais donner l'occasion à M. Julian de poser davantage de questions aux témoins s'il le souhaite.

Le président: J'apprécie votre offre, monsieur Jean, mais je crois que nous n'avons le temps d'adresser qu'une seule question supplémentaire à chacun des témoins. Il nous reste environ six minutes. Si vous êtes tous brefs et concis, nous aurons le temps de poser des questions supplémentaires.

Nous passons à M. Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci.

Permettez-moi d'abord de préciser l'observation de M. Jean. Il n'est pas question de poster un agent de bord à chaque issue. Cette mesure ne concerne que les gros-porteurs. C'est ce que j'ai compris. Ai-je tort?

M. Fred Gaspar: C'est effectivement un facteur d'atténuation.

M. Don Bell: Cela se trouve dans la rubrique des facteurs d'atténuation.

J'aimerais que vous répondiez à la question suivante: quel est le coefficient d'occupation le plus coutumier, le plus fréquent? Nous avons entendu des exemples comme 70, 80, 90 et 100 p. 100. Les vols sur lesquels je me trouve sont en généralement remplis à 90 ou 100 p. 100, je suppose, et je me demande quelle est la moyenne.

M. Fred Gaspar: Malheureusement, nous devons nous en remettre aux déclarations publiques de nos membres. Les plus importants comme Air Canada et WestJet divulguent régulièrement ces chiffres et je crois, si je ne m'abuse, que les tout derniers tournent autour de 80 p. 100 pour les vols intérieurs. Je vous rappelle toutefois que ce sont des moyennes.

M. Don Bell: Je vous pose la question parce que, et c'est fondé non pas sur le nombre d'appareils mais sur le nombre de types d'appareils qui nous ont été communiqués par M. Grégoire dans le cadre de son exposé, si le coefficient d'occupation est de 80 p. 100, il me semble que six appareils sur 43 devront majorer le nombre d'agents de bord, tandis que six autres ne nécessiteront pas d'ajout. Pour un coefficient d'occupation de 90 p. 100, six sur 43 verraient leur équipage augmenter, 14 sur 43 le verraient diminuer. Pour un coefficient d'occupation de 100 p. 100, quatre verraient leur équipage de cabine augmenter et 23 le verraient diminuer.

Il semble que les plus avantageés par le nouveau régime sont les aéronefs de 200 sièges-passagers et moins. La réduction du personnel navigant semble se produire principalement à 90 et 100 p. 100 d'occupation. L'autre question que je me posais est celle-ci: dans ce contexte, quelle est la différence entre un gros-porteur et...? Pourquoi l'exigence ne serait-elle pas d'un agent de bord par issue, que ce soit un gros-porteur ou un aéronef à fuselage étroit?

M. Andy Vasarins: Cela s'explique par la distance entre les issues. D'ailleurs, M. Gaspar vous l'a expliqué un peu plus tôt aujourd'hui même, en fonction du rapport d'un pour quarante, dans bien des cas, le nombre d'agents de bord ne correspond pas toujours au nombre d'issues. Par exemple, l'A320 et l'A319 d'Airbus ont six issues. En vertu du ratio d'un pour quarante, six agents de bord ne sont pas nécessaires. L'équipage de l'Airbus doit être composé de quatre membres, et seulement si l'avion est rempli à capacité parce que ces exigences sont fondées sur le nombre de passagers et non sur le nombre de sièges.

Si vous avez des pourcentages, comme vous le disiez, ce serait moins. Un Airbus A319, selon le ratio d'un pour quarante, en a trois si l'avion compte 120 sièges.

La différence entre le gros-porteur et l'aéronef à fuselage étroit est la distance entre les issues et le fait que des sièges, des offices et d'autres choses obstruent les issues sur le gros-porteur parce qu'ils se trouvent au milieu et que les issues sont aux extrémités, tandis que sur un avion à fuselage étroit les agents de bord sont bien plus près des issues et peuvent se charger de plus d'une sortie à la fois.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ma compréhension est la même que la vôtre. Je crois que les grandes entreprises qui sont très diversifiées dans le transport aérien, comme Air Canada, auront probablement tendance à garder le ratio de 1:40. Même M. Grégoire, dans sa présentation, semblait dire que...

Ma question est simple. Pourquoi fait-on ce changement si notre plus grande compagnie aérienne décide de conserver le même ratio? Pourquoi faire tout ce chambardement?

• (1215)

[Traduction]

M. Fred Gaspar: C'est pour la même raison que nous souhaitons appliquer cette initiative moderne et novatrice: pour nous préparer à l'avenir parce que, s'il existe depuis toujours un impératif dans le monde de l'aviation commerciale, c'est bien le changement.

Nous venons de terminer des négociations sur l'ouverture de l'espace aérien. Le ciel est plus ouvert que jamais. Nous sommes dans un environnement hyper-concurrentiel dans le cadre duquel je vous dirais qu'il est tout simplement injuste de menotter les fournisseurs de service canadiens tandis que leurs concurrents internationaux fonctionneraient dans un environnement beaucoup plus libre et pourtant tout aussi sécuritaire.

[Français]

M. Mario Laframboise: Mais vous comprendrez que notre population vieillit. Il faut être conscient de cette situation. Pour ma part, je pense que vous faites un pas en arrière plutôt qu'en avant.

[Traduction]

M. Fred Gaspar: J'en prends bonne note, et c'est pour cette raison que le service et la sécurité coexistent. C'est pour cela que nos transporteurs membres devront déterminer eux-mêmes ce qui est dans leur intérêt et qu'aucune décision n'a été prise par anticipation.

Le président: Monsieur Julian, vous disposez de deux minutes.

[Français]

M. Peter Julian: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je voudrais savoir combien de lignes aériennes faisant partie de votre organisation sont touchées. Comme M. Laframboise vient de le dire, Air Canada n'est sûrement pas touchée, étant donné le modèle des avions qu'elle utilise. Bien sûr, WestJet est touchée. Combien

d'autres membres de votre organisation sont touchés et combien d'avions sont touchés également?

[Traduction]

M. Andy Vasarins: En fait, toute les compagnies aériennes pourront choisir entre le régime actuel et le régime proposé, y compris Air Canada. Nous ne présumons pas de ce que fera Air Canada.

Je vais vous donner un exemple. En Allemagne, Lufthansa exploite bien des types d'avions différents dont des Boeing 707, 727, 737 et 747; des McDonnell Douglas DC-10; et des Airbus A300, A310 et A320. En vertu d'exigences réglementaires similaires, la compagnie a choisi de rationaliser l'équipement de son parc aérien pour qu'il se limite à ces trois types d'appareils et elle a adopté le ratio d'un pour cinquante. La compagnie se porte à merveille et elle est plus rentable.

Tout transporteur canadien aura le choix d'harmoniser ou non. Il n'en tiendra qu'à lui, selon ses coefficients d'occupation, ses types d'appareils et les combinaisons éventuelles.

[Français]

M. Peter Julian: Je vais formuler ma question autrement. Combien de membres de votre organisation ont indiqué qu'ils étaient intéressés par ce changement?

[Traduction]

M. Fred Gaspar: Nous n'avons pas envisagé la réglementation sous cet angle. Nous l'avons plutôt étudiée du point de vue des pratiques exemplaires en matière d'innovations internationales. Nous ne savons donc pas lesquels de nos membres s'en prévaudront ou non. Nous savons cependant que collectivement les transporteurs préfèrent ce régime.

M. Peter Julian: D'accord.

Le président: Sur ce, j'aimerais remercier nos invités. Un autre groupe attend de prendre place à la table.

Je vous remercie de votre exposé.

Je demande maintenant au Syndicat canadien de la fonction publique de prendre place.

Nous sommes quasiment à l'heure en fait.

Nous accueillons Pamela Sachs, présidente de la composante d'Air Canada et Richard Balnis, chercheur principal.

Nous vous souhaitons la bienvenue et, je vous en prie, prenez vos aises. Lorsque vous serez prêts, commencez je vous prie.

Mme Pamela Sachs (présidente, Composante d'Air Canada, Syndicat canadien de la fonction publique): Merci, monsieur le président et membres de ce comité.

Je m'appelle Pamela Sachs et je suis présidente du conseil des présidents d'éléments de la division du transport aérien du SCFP. Je suis aussi agente de bord. J'ai été agente de bord qualifiée pendant 26 ans avant de prendre mes fonctions au syndicat et je suis représentante syndicale depuis neuf ans.

Richard Balnis, chercheur du SCFP, se joint à moi. Nous vous remercions de nous avoir accordé la possibilité de comparaître devant vous aujourd'hui et de votre intérêt pour cette question de sécurité cruciale.

Nous représentons des agents de bord de l'ensemble de l'industrie canadienne du transport aérien. Les agents de bord sont le moyen de première intervention lorsque les choses tournent mal et, depuis le 11 septembre 2001, ils dépendent de moins en moins du poste de pilotage. Nous faisons face à des incendies de bord, des décompressions, des passagers turbulents, des atteintes à la sécurité — l'homme à la chaussure piégée, ça vous dit quelque chose? — des urgences médicales, et nous assurons l'évacuation en cas d'atterrissage forcé.

Un ennui mécanique survient toutes les cinq heures quotidiennement; de la fumée dans la cabine ou le poste de pilotage, tous les quatre jours; et une urgence médicale, une fois par semaine. Nous composons avec de sérieux incidents également; songez seulement à Fredericton et aux Açores.

Je cède maintenant la parole à Richard pour l'aspect technique de l'exposé.

Merci.

• (1220)

M. Richard Balnis (rechercheur principal, Syndicat canadien de la fonction publique): Tous les membres du comité ont reçu un exposé PowerPoint dans les deux langues officielles, certains résultats d'enquête en anglais et en français, et le livre bleu auquel je fais référence qui est entièrement bilingue et se trouve sous les onglets. Je vais passer l'exposé en revue puisqu'il saura répondre d'emblée à bon nombre des questions soulevées par Transports Canada, à celles de l'ATAC et, espérons-le, à certaines des vôtres.

Un de ces éléments se trouve à la 11e page. Nous avons rencontré le ministre et M. Grégoire le 6 juin dernier. C'était la première fois que nous entendions dire que ce règlement ferait l'objet d'un choix à l'échelle de l'entreprise; les paramètres ont donc changé sans que nous soyons prévenus. Il importe de bien comprendre cette proposition. J'aimerais attirer votre attention sur la diapo 3, décrite par M. Grégoire dans le cadre de son exposé. Cette mesure sera en fait unique au monde. Le transporteur aura le choix du règlement: le régime actuel d'un agent de bord pour 40 passagers et certaines améliorations depuis longtemps espérées; le ratio d'un agent de bord pour 40 passagers dans le cas des gros-porteurs, supérieur à la version américaine; et le ratio d'un pour 50 s'appliquant aux aéronefs à fuselage étroit, soit la même règle qu'aux États-Unis. Le choix sera laissé à la discrétion des compagnies aériennes. La dernière fois que cette règle a fait l'objet d'un débat, elle était fondée sur le type d'aéronef; d'où notre étonnement devant ce changement.

Sur la quatrième diapo, vous verrez ce qu'on appelle l'observation de Frances Wokes. Aujourd'hui, M. Grégoire a prétendu que Transports Canada avait rejeté la règle d'un pour 50 en 2000 en raison de préoccupations d'ordre sécuritaire mais, jusqu'à présent, nous n'avons pas été en mesure d'obtenir les documents justificatifs puisqu'ils ont été retenus à la demande du sous-ministre. Comme vous le voyez sur la cinquième diapo, cette mesure a été rejetée en 2005 parce qu'elle ne garantissait pas le même niveau de sécurité, et pourtant M. Grégoire revendique précisément cela aujourd'hui. Nous aimerions en débattre très sérieusement. Il prétend aussi que la proposition de 2001 était différente. Aujourd'hui, nous sommes effectivement devant une proposition différente.

J'attire votre attention sur la sixième diapo. Certains d'entre vous avez peut-être déjà pris connaissance de documents préparés par France Wokes. À l'onglet jaune, vous trouverez le livre bleu, un résumé de ce que les députés de ce comité ont exprimé en réaction à ces documents. Ces documents comprenaient une matrice à trois colonnes. La troisième est masquée en raison de la Loi sur l'accès à

l'information, malgré une analyse identique entièrement divulguée en 2005. Nous n'avons jamais été autorisés à voir ce document mais les membres de l'ancien SCOT l'ont décrit comme un pistolet fumant et ils ne voyaient aucune raison de ne pas divulguer ces documents.

Nous croyons qu'un processus réglementaire équitable n'est envisageable que dans un contexte où tous les documents sont dévoilés. Comme vous le voyez sur la septième diapo, nous avons rencontré le ministre le 6 juin dernier pour lui demander que ces documents soient rendus publics. Nous aurons peut-être besoin de votre aide pour y parvenir.

J'aimerais attirer votre attention sur la huitième diapo. Nous avons entendu parler à maintes reprises de l'évaluation des risques faite par Transports Canada en 2003. Il s'agit ici de la pondération des cinq règles examinées. Le pointage totalise 404; les règles américaines, 256. Pour répondre à la question de M. Laframboise, je crois, l'évaluation du risque ne tenait pas compte de la nouvelle proposition.

Passons à la neuvième diapo. On parle très souvent de la norme d'un pour cinquante comme d'un étalon-or. Le U.S. National Transportation Safety Board a toujours critiqué cette interprétation. D'ailleurs, l'évaluation des risques faite par Transports Canada conclut que la règle d'un pour cinquante devait être améliorée en incluant la présence de personnel aux portes, une mesure unique au monde.

À la dixième diapo, vous trouverez de nouveau une référence à l'écrasement de la TWA. Les preuves démontrent que les agents de bord sauvent des vies. Messieurs Gaspard et Grégoire ont parlé du manque d'agents de bord qui serait à l'origine de la mort de certains passagers. Ici, nous avons un équipage plus nombreux que le minimum requis qui a épargné des vies. Nous croyons que les enquêtes sur les accidents convenablement faites démontrent la faiblesse des règles irréflechies.

La onzième diapo montre l'engagement pris par le Parti conservateur au cours de la dernière élection. Certains des courriels de nos membres vous ont d'ailleurs été adressés. Voici les réponses du Parti conservateur. Celui-ci ne croit pas qu'il faut craindre un effet délétère. M. Grégoire disait aujourd'hui qu'il n'y aurait pas d'incidence négative. Nous avons les statistiques relatives à tous les scénarios possibles.

• (1225)

J'attire votre attention sur la douzième diapositive. Nous aimerions que vous vous penchiez sur les vols remplis à capacité. M. Grégoire disait que le ratio d'un pour cinquante était déficient, plus précisément en ce qui concerne les gros-porteurs, et que le Canada pouvait faire mieux. Transports Canada exigera un agent de bord par sortie de plain-pied.

Le diagramme de cette diapo représente une configuration typique du A340-300 d'Air Canada. C'est le même type d'aéronef que celui qui s'est écrasé à l'aéroport Pearson l'été dernier, à quelques sièges près. Il compte huit issues de plain-pied. Elles sont encerclées sur le diagramme. En vertu des règles américaines et européennes, seulement six agents de bord seraient nécessaires, laissant deux sorties à découvert, celles encerclées en rouge. C'est la règle revendiquée par l'ATAC en octobre 2002 lorsqu'elle a déposé une pétition. C'est le noeud du débat. L'Association cherche un équipage de six agents de bord laissant deux sorties de plain-pied à découvert.

Passons à la treizième diapo qui porte sur le même avion, le A340. À la suite de l'évaluation des risques commandée par Transports Canada, lorsque l'avion est rempli à capacité, huit agents de bord devront y être affectés en vertu de la norme canadienne actuelle d'un pour quarante, soit un à chaque sortie de plain-pied. Transports Canada a accepté que la nouvelle norme d'un pour quarante exige que toutes les issues de plain-pied des gros-porteurs soient couvertes. Il s'agit de bien plus qu'une prétendue règle internationale puisque l'évaluation des risques a montré que la norme internationale était déficiente. Elle garantit que les rations canadiens d'un pour quarante et d'un pour cinquante... donnent le même le même résultat. C'est une bonne chose, un choix sécuritaire.

Penchons-nous à présent sur l'impact d'un avion à fuselage étroit comme le A320 dont le diagramme figure à la diapo 14. J'aimerais dissiper la confusion. Il y a deux sorties de plain-pied à l'arrière de l'aéronef, deux sorties de plain-pied à l'avant, et les deux points représentent les sorties de type III au-dessus des ailes qui ne sont pas couvertes par un agent de bord. Ce sont des sorties qui nécessitent le concours d'un passager. Lorsque quelqu'un dit qu'il y a six ou huit issues sur l'aéronef, si l'on parle des sorties de plain-pied, il y en a quatre sur un A320.

M. Grégoire disait que Transports Canada ne veut pas miner la sécurité. En vertu de la règle actuelle d'un pour quarante, cet appareil sous-entend un équipage de quatre agents de bord lorsque l'avion est rempli à capacité, de 121 à 140 sièges. Vous voyez ici quatre agents de bord. Ils couvriront l'ensemble des sorties de secours. Les transporteurs pourront choisir la règle d'un pour cinquante, celle-là même qui avait pourtant été rejetée par Transports Canada en 2000; ils auront donc tout le loisir d'exploiter cet appareil avec trois agents de bord. Il s'agit d'une cabine longue de 120 pieds; aucune place à l'erreur dans ce cas. Si un agent de bord était blessé ou frappé d'incapacité, les deux agents de bord restant devraient évacuer l'ensemble des passagers.

Passons à la diapo suivante. Ceci ne touche pas qu'Air Canada mais aussi WestJet et d'autres aéronefs.

Nous avons beaucoup entendu parler des facteurs d'atténuation. Il y a 14 facteurs d'atténuation ou de compensation; 12 d'entre eux s'appliquent à la fois pour les régimes d'un pour quarante et d'un pour cinquante. Quel est le facteur d'atténuation permettant de passer d'un pour cinquante à un pour quarante lorsqu'il y a les mêmes améliorations? La limite qu'impose le type d'aéronef... À notre avis, WestJet, par exemple, ne sera pas assujettie à ces limites parce qu'elle n'exploite que trois types d'aéronefs. Air Canada possède plusieurs types d'aéronefs. Or, Transports Canada a dilué la définition à tel point qu'Air Canada croit qu'elle pourra aussi contourner la règle des cinq agents de bord. Il n'y a pas que les équipages de trois qui soient en cause, ceux de cinq membres le sont aussi.

Le seul facteur d'atténuation à notre avis est la formation du chef de cabine. Le personnel responsable de l'aéronef recevra une formation supplémentaire. Cette formation devra être offerte en vertu de la Loi. Elle ne durera peut-être qu'une demi-journée. Si peu de formation pour un équipage amputé d'un membre ne constitue pas une compensation adéquate. Nous croyons que la règle d'un pour cinquante réduira les équipages sur les aéronefs à fuselage étroit du jour au lendemain, sans aucun facteur d'atténuation que ce soit.

• (1230)

C'est pour cette raison que le rapport de Frances Wokes est si important. Elle a décelé les problèmes associés à cette règle en 2001.

À notre avis, c'est effectivement une preuve tangible de ce que nous avançons.

Ce rapport soulevait des questions.

Il y a dans le livre bleu le rapport rédigé par les employés, celui que M. Grégoire a soigneusement évité de citer dans le cadre de sa réponse. J'ai écouté sa réponse très attentivement mais il n'a jamais répondu à la question.

Vous y trouverez les recommandations du personnel et un compte-rendu de ses préoccupations. Ce ne sont pas les ennemis de la modernisation que dépeint l'ATAC. Il s'agit, entre autres, d'un employé de Transports Canada, Christopher Dann, qui était ici il y un instant mais qui a malheureusement dû s'absenter.

La sensibilité de la question et le risque d'un étiolement de la confiance populaire envers la sécurité aérienne y sont soulevés. On y dit aussi qu'il faut adopter huit nouvelles mesures, dont sept, à notre connaissance, n'ont pas encore été mises en oeuvre.

Nous avons enfin pu prendre connaissance de l'analyse des aéronefs annexée à cet exposé, une analyse que nous revendiquons depuis avril 2004. Elle est apparue aujourd'hui mais seulement parce que ce comité permanent a convoqué Transports Canada.

De plus, vous y lirez une référence au cadre australien depuis un incident de sécurité. Après qu'un passager se soit muni de bâtons pointus pour attaquer des agents de bord, les autorités australiennes ont conclu qu'il ne fallait pas réduire le ratio d'un pour 36; et avec raison à notre avis.

Les passagers en tireront-ils un avantage? Les tarifs seront-ils réduits, y aura-t-il des couvertures et des oreillers gratuits à bord? Nous pensons que non.

Nous avons les résultats complets de l'enquête; 69 p. 100 des Canadiens veulent conserver le ratio actuel d'un pour quarante. Par-dessus tout, 50 p. 100 des répondants s'opposent à ce changement, même comme moyen de maintenir un avantage concurrentiel mondial.

En résumé, la culture du secret de Transports Canada n'est pas conforme à l'engagement du gouvernement en matière d'ouverture et de transparence. On demande aux fonctionnaires de Transports Canada d'exacerber délibérément le risque couru par les passagers en contrepartie d'aucun avantage public, et même le personnel du ministère croit que d'autres recherches s'imposent.

Je veux dire un mot des consultations. Nous avons passé deux demi-journées en 2003 à discuter d'évaluation des risques dans des pièces distinctes. Les syndicats étaient confinés à une pièce tandis que les employeurs se réunissaient ailleurs, et il y avait les groupes d'intérêts. Ça a duré deux demi-journées. En avril 2004, nous avons passé deux jours tous ensemble. Ces règlements ont fait l'objet d'une consultation de trois jours. Mis à part ces trois jours, le ministère est responsable de tous les retards.

Enfin, nous vous demandons à vous, parlementaires, d'agir pour que cette proposition soit mise sur la glace. Il faut que les travaux identifiés par le personnel dans son rapport de 2004 soient complétés. Nous devons avoir l'analyse complète de Wokes. Il faut reprendre les consultations parce que nous venons d'apprendre que cette mesure s'appliquerait à l'échelle de toute la flotte. Nous devons savoir ce qui se prépare.

En conclusion, nous devons nous assurer que vous ayez fait votre travail convenablement. En 1981, la Chambre des représentants des États-Unis a organisé des audiences publiques lorsque le gouvernement a décidé de passer à un rapport d'un pour cinquante. Après l'avoir étudié, elle l'a rejeté.

Enfin, avec tout le respect que je dois à M. Grégoire, si vous cherchez des études axées sur des données, tirez vos conclusions à partir des accidents. Attendez le rapport d'enquête sur le vol 358 d'Air France.

Je vous remercie de nous avoir invités à comparaître devant vous.

Nous sommes conscients d'avoir dépassé le temps qui nous était imparti mais nous croyons avoir anticipé certaines de vos questions tout en présentant l'ensemble des aspects pertinents.

Nous sommes prêts à répondre aux questions de votre comité, monsieur le président.

• (1235)

Le président: Merci.

Monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia: Merci.

En fait, j'aimerais vous adresser ma première question. Comment détermine-t-on l'ordre de comparution des témoins à une réunion comme celle-ci.

Le président: Lors d'une réunion du sous-comité, nous avons convenu d'inviter certains témoins à la réunion d'aujourd'hui.

M. Francis Scarpaleggia: Qui a déterminé lequel comparaitrait en premier et lequel en dernier?

Le président: Personne. Nous avons choisi les groupes que nous jugions utiles à ces délibérations. Je n'ai certainement pas tenté d'influencer le processus, pas plus que les autres membres du sous-comité, à ma connaissance. Y a-t-il un problème?

M. Francis Scarpaleggia: Je ne prétends pas qu'il y en a un. Je dis simplement que dans un cas comme celui-ci, j'aurais vraiment apprécié que M. Balnis et Mme Sachs comparassent les premiers. Ils ont apporté beaucoup d'eau à notre moulin pour faire pression auprès de l'ATAC et du ministère. Je suis légèrement déçu.

À titre de conservateur convaincu, vous me comprenez sans doute. Un conservateur convaincu croit certainement que la charge de la preuve repose sur la partie qui propose le changement, et les responsables de cette proposition ont quitté la pièce avant d'entendre la déclaration du SCFP.

M. Balnis...

Le président: Je dois vous corriger. Évitez de dénigrer vos collègues de la sorte. Le sous-comité a tenu une séance.

M. Francis Scarpaleggia: Loin de là mon intention. J'accepte entièrement votre explication.

Le président: Poursuivez, je vous prie. Le temps file.

M. Francis Scarpaleggia: Vous avez dit que la Chambre des représentants avait rejeté cette proposition.

M. Richard Balnis: Les représentants américains ont tenu des audiences sur l'adoption de la norme d'un agent de bord pour cinquante sièges par opposition à un agent de bord pour cinquante passagers.

L'origine de ce règlement remonte à 1971. L'Australie exigeait un agent de bord pour 36 passagers. Les États-Unis, à l'époque, demandaient un agent de bord pour 44 sièges. Le Canada a tranché entre les deux: un agent de bord pour 40 passagers. Puis, les États-Unis sont passés d'un agent de bord pour 44 sièges à un agent de bord pour 50 sièges. Le NTSB américain dit ne pas avoir de données probantes.

Par la suite, les compagnies aériennes ont demandé de revoir le règlement pour qu'il exige un agent de bord pour cinquante

passagers, de sorte qu'elles aient plus de marge de manoeuvre et un effectif de cabine réduit, ce qui leur permettrait d'affecter leur personnel en fonction du coefficient d'occupation anticipé également.

La Chambre des représentants est intervenue, a tenu une journée entière d'audiences et a rejeté la proposition sur la base de la preuve déposée.

M. Francis Scarpaleggia: La mesure n'a donc jamais été adoptée.

M. Richard Balnis: Non, elle n'est pas passée, mais il s'agit d'un agent de bord pour cinquante passagers, pas un pour cinquante sièges.

Ça devient très ambigu. Vous devez faire une différence nette dans votre esprit. D'un côté, vous avez les passagers, et de l'autre, les sièges.

M. Francis Scarpaleggia: Vous semblez tracer un parallèle entre la façon avec laquelle les États-Unis ont traité la question et la façon avec laquelle nous la traitons. Je laissais entendre qu'ils étaient plus rigoureux mais vous me dites que je compare des pommes et des oranges.

M. Richard Balnis: Non, ce n'est pas ce que je dis. Je dis simplement que, lorsqu'il a été question d'un enjeu important de sécurité publique, la Chambre des représentants a tenu des audiences, alors que notre processus réglementaire a été critiqué; on a critiqué le fait que le comité permanent était saisi d'une question qui ne le regarde pas.

M. Francis Scarpaleggia: Je vois. Très bien.

M. Richard Balnis: Nous estimons que le Parlement, et vous comme députés, êtes ceux qui, en définitive, devrez faire face aux électeurs et défendre votre bilan...

M. Francis Scarpaleggia: Je comprends.

M. Richard Balnis: C'est ce que je veux dire. C'est pourquoi nous disons que vous devez agir.

M. Francis Scarpaleggia: C'est tout, monsieur le président. Vous pouvez passer au député suivant.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Bonjour. Cela nous fait plaisir de vous rencontrer.

M. Grégoire disait plus tôt que le taux moyen d'occupation des avions était de 80 p. 100. En regardant le tableau qu'il nous a fourni, j'ai vu que le changement de ratio n'aurait pas d'impact négatif parce qu'il aurait pour effet d'augmenter le nombre d'agents de bord à ce taux d'occupation.

Êtes-vous d'accord pour dire qu'en règle générale, le taux d'occupation est de 80 p. 100?

[Traduction]

M. Richard Balnis: Nous ne sommes pas en désaccord avec ce chiffre, mais, à notre avis, les chiffres sont embellis. Les diapos montrent l'impact sur la sécurité lorsque les appareils sont pleins. Je prétends que c'est ce que veut éviter le ministère.

Je crois que quelqu'un vous a déjà dit que près de la moitié des aéronefs seraient amputés d'au moins un membre d'équipage. Nous croyons qu'il faudrait plutôt rajouter des agents de bord lorsque l'avion est plein.

Par exemple, lorsque vous tenez compte d'un coefficient d'occupation de 80 p. 100, il faut aussi tenir compte du coefficient moyen de 60 p. 100 pour les destinations sud-américaines. Cela veut donc dire qu'ailleurs dans le système, certaines destinations ont un coefficient d'occupation moyen de 100 p. 100.

Nous avons fait quelques calculs. Nous estimons que de six à sept millions de passagers seront exposés à ce ratio inférieur, selon les chiffres de Sypher:Mueller dans une étude commandée par ATAC. Nous croyons qu'il s'agit d'une exposition élevée au risque. Ainsi, le coefficient de 80 p. 100 cache la réalité des avions remplis à capacité et c'est sur quoi devrait porter votre étude.

• (1240)

[Français]

M. Robert Carrier: Les gens qui représentent les compagnies aériennes disaient que chaque compagnie devra choisir son ratio, soit 1:40, soit 1:50. Il semble que le ratio de 1:40 sera conservé par la majorité des compagnies.

À votre avis, quel sera le choix des compagnies?

[Traduction]

M. Richard Balnis: Je dois exprimer mon désaccord avec M. Gaspar. Je crois que si un transporteur opte pour le rapport d'un pour cinquante, ce sera Air Canada.

L'Airbus A320 représente 51 aéronefs sur un parc de 200. Qui sait quels autres facteurs d'atténuation finiront par être abandonnés?

Mon instinct me dit que l'exigence de couverture de toutes les sorties de plain-pied disparaîtra. Lorsque nous avons rencontré le ministre le 6 juin dernier, si nous lui avons dit de ne pas aller de l'avant et que c'était selon le type d'aéronef, alors que maintenant c'est à l'échelle de toute la flotte de la compagnie, je parie que l'exigence pour les issues de plain-pied des gros-porteurs disparaîtra aussi.

Vous devez aussi savoir qu'il ne s'agit pas d'un règlement mais bien d'une norme. Elle ne figurera pas dans la *Gazette du Canada*; elle est seulement affichée au ministère. Lorsqu'on aura exprimé notre opposition, elle pourrait disparaître illico.

Air Canada sera la première à choisir le ratio d'un pour cinquante parce que c'est le minimum que lui consentent les autorités pour toute une gamme d'avions dont certains gros-porteurs. Je suis donc respectueusement en désaccord avec la position de l'ATAC.

Quant à savoir qui a présenté cette mesure dans le passé, la lettre indiquant qui revendiquait cette mesure est enfouie quelque part dans mes papiers. Je crois que c'était un groupe composé, entre autres, d'Air Canada, de WestJet, de Skyservice et de First Air. Air Transat a préféré se ranger dans le camp des opposants. L'opinion de la direction d'Air Transat se trouve dans une correspondance du mois d'octobre 2002, et je crois qu'elle a été déposée devant le comité en avril 2004 — vous me corrigerez si j'ai tort.

[Français]

M. Robert Carrier: Le fait que les agents de bord puissent être plus nombreux à bord d'un avion est-il considéré sous l'angle de la sécurité que cela procure aux passagers?

[Traduction]

M. Richard Balnis: Sur l'une des diapos, on apercevait trois ou quatre agents de bord. En réalité, dans un atterrissage forcé, certains de ces agents de bord seront tués ou rendus invalides. C'est ce que disait le National Transportation Safety Board américain dans le cadre d'une étude sur la redondance : lorsque l'avion s'immobilisera

enfin, vous ne pourrez peut-être plus compter sur tous vos agents de bord; vous devrez composer avec ceux qui restent.

C'est pris en compte dans une certaine mesure en ce sens qu'on inclut une marge d'erreur pour incapacité ou décès. Je crois que c'est pour cette raison que le personnel de Transports Canada a décidé d'exiger un agent de bord pour chaque sortie de plain-pied dans un gros-porteur. Il a compris qu'il fallait un plus grand rayon d'action dans le A340, pour revenir à cette diapo, que dans le A320, comme vous le voyez. C'est pour cette raison que Transports Canada a exigé un agent de bord par sortie de plain-pied.

Le président: Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le président.

J'utiliserai ma première minute pour présenter un avis de motion pour la réunion de jeudi :

(1) Que ce comité exige que le ministre des Transports fasse une évaluation des risques de la proposition dite mixte du ratio minimum agents de bord-passagers et qu'il la divulgue au Comité des transports avant d'apporter un changement aux exigences actuelles.

(2) Que ce comité exige que le ministre des Transports mette en oeuvre les huit mesures recommandées dans les Normes de sécurité en cabine le 23 novembre 2004 avant de revoir le ratio agents de bord-passagers à la baisse, et que les résultats soient divulgués à ce comité.

(3) Que ce comité exige que tous les documents liés à un changement du ratio agents de bord-passagers soient rendus publics par le ministre avant tout changement de ce ratio.

(4) Que ce comité insiste pour que le ministre attende le rapport d'enquête du Bureau de sécurité dans les transports sur le vol 358 d'Air France avant de revoir le ratio agents de bord-passagers à la baisse.

C'est mon avis de motion pour la réunion de jeudi. Je vous remettrai le texte après cette réunion; je tenais seulement à respecter la règle des 48 heures.

Je vous remercie de votre exposé. Il était très détaillé : c'est certainement le meilleur exposé qu'on ait entendu sur cette question.

• (1245)

M. Richard Balnis: Et avec seulement 72 heures de préavis en plus.

M. Peter Julian: Oui, à plus forte raison.

J'ignorais... on ne m'avait pas dit qu'aucune évaluation des risques n'avait été faite sur cette proposition mixte.

M. Richard Balnis: Et c'était étonnant... jusqu'à ce qu'on tombe sur ce document de novembre 2004. Pour trouver des documents de Transports Canada, il faut presque faire des travaux d'excavation mais on finit par réussir. Ce rapport du personnel du ministère effectif est phénoménal; on y dit que les répercussions et l'applicabilité de cette règle n'ont pas été évaluées.

Nous espérons que le nouveau ministre prendra un peu de recul et dira enfin qu'il faut revoir ce dossier.

M. Peter Julian: Donc, à l'heure actuelle, nous ne savons pas quelle est la valeur de la pondération. Nous savons que les règles européennes valent environ la moitié de la note pondérée en tenant compte du ratio actuel.

Deux de mes questions découlent de cela. D'abord, êtes-vous au courant de travaux de comparaison entre le ratio australien et celui d'autres pays sur le plan de l'évaluation des risques? Ensuite, au juger, quelle serait une estimation probable? Est-ce que ce serait en deçà ou à peu près comme la règle américaine ou encore en deçà ou à peu près comme la règle européenne?

M. Richard Balnis: En ce qui a trait à la règle australienne, en juin 2003 nous avons appris que... d'ailleurs, dans ce document, en date du 2 juin 2003, nous avons remis ces preuves à Transports Canada qui faisait son évaluation des risques à l'époque. On nous a répondu : « C'est trop tard, la recommandation a été faite à la direction. » Je ne crois donc pas que le modèle australien ait été complètement évalué. Il ne fait pas partie des cinq résultats.

Quant au résultat de l'évaluation des risques, je crois qu'il faut faire une évaluation des risques mais je ne veux pas préjuger du processus; il faut évaluer la question en fonction de cinq échelles de notation différentes et ces preuves devront ensuite être évaluées.

Je ne voudrais donc pas tirer un chiffre de nulle part sans le soumettre au processus. Je ne voudrais pas préjuger des résultats.

M. Peter Julian: D'accord. Merci.

J'aimerais maintenant aborder la consultation. Les deux témoins précédents ont fait grand cas des consultations d'envergure auxquelles ils ont participé mais je crois qu'il est juste de dire que la majorité des organisations en cause s'opposent à ces changements. Par exemple, j'étais étonné d'apprendre que les groupes représentant les personnes handicapées ont été cités dans le cadre du processus même si elles s'opposent à ce changement.

A-t-on sérieusement pris votre opinion en compte? Avez-vous l'impression que vos préoccupations par rapport à ce changement, les préoccupations des intervenants de première ligne, celles des agents de bord, ont été prises en compte par l'Association du transport aérien ou par le ministère?

M. Richard Balnis: Prenez la cinquième page de l'exposé de Transports Canada: le SCFP, l'APAC, l'ALPA, les Teamsters, le Conseil des Canadiens avec déficiences, l'Institut national canadien pour les aveugles se sont tous prononcés contre la mesure. Nous nous sommes prononcés contre l'évaluation des risques. Notre intervention a été jugée irrecevable. Les seuls groupes qui se soient prononcés en faveur de la mesure étaient l'ATAC, WestJet et Air Canada, parmi ceux qui, de mémoire, étaient présents en avril 2004.

Nos opinions ont-elles été prises au sérieux? Nous avons déposé un avis dissident long de 100 pages et nous avons reçu 90 pages de réaction. Certaines de nos contestations ont fait l'objet d'une réponse laconique aussi courte que « noté »; donc, non, elles n'ont pas été prises en compte du tout.

La proposition d'aujourd'hui est pratiquement identique à celle du mois d'avril 2004. L'ATAC remporte une victoire en or avec la redéfinition du type d'aéronef pour s'assurer que la règle ne s'applique à aucun transporteur canadien. Même Air Canada qui emploie toute une gamme d'avions depuis des Embraers jusqu'à des A340 tombera sous la rubrique des cinq types d'avions et non des trois et ne devra donc pas se conformer à des exigences supplémentaires. C'est la victoire la plus convaincante de l'ATAC.

Quant à la formation des chefs de cabine, le seul véritable facteur d'atténuation, elle ne durera qu'une demi-journée; et on aurait dû la prévoir il y a des années.

Ainsi, non, monsieur, nos préoccupations n'ont pas été réellement prises en compte. Il s'agit essentiellement de la règle du ratio minimum d'agents de bord-passagers que cherchait WestJet en 1999, enrobée de toutes sortes de facteurs d'atténuation qui seront esquivés par l'ensemble des transporteurs. Vous n'êtes pas obligés d'accepter, vous n'êtes pas obligés d'accepter la mesure portant sur les sorties de plain-pied. Vous n'avez qu'à dire non merci, nous appliquons le ratio d'un agent de bord pour quarante passagers.

Le président: Monsieur Fast.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Merci, monsieur le président.

Sincèrement, je ne sais pas par où commencer parce que nous avons beaucoup de données contradictoires à examiner. J'ajouterais que ce groupe de témoins n'est pas le seul qui a été instructif; les deux délégations précédentes, à mon avis, ont très bien exprimé leur point de vue et nous ont offert un excellent compte-rendu du processus qui nous a mené jusqu'ici.

Ma question a trait aux données qui appuient votre position. J'ai devant moi une évaluation des risques faite par Transports Canada, une étude de CCRAC qui traite de la même question et l'enquête que vous avez menée. Je l'ai regardée rapidement, mais je crois vous serez d'accord avec moi pour dire que de bonnes décisions dépendent de données exactes; or, l'exactitude des résultats est tributaire de la méthodologie qui sous-tend la préparation de la question.

N'êtes-vous pas d'accord avec moi?

● (1250)

M. Richard Balnis: Bien sûr monsieur.

M. Ed Fast: Très bien. Dans ce cas, parlons de cette enquête.

M. Richard Balnis: Puis-je réagir à votre observation sur l'évaluation du risque? Sur la huitième diapo de votre exposé, les notations sont celles de l'évaluation du risque. Le ratio d'un agent de bord pour quarante passagers correspond à 404 et la règle américaine à 256. Ce sont les chiffres du ministère. Il y a une marge sécuritaire aussi. Nous ne sommes pas derrière... C'est leur méthodologie.

M. Ed Fast: Je comprends.

La recommandation de Transports Canada est fondée sur cette évaluation des risques. Elle est donc en partie, je suppose, fondée sur l'étude de CCRAC. Elle repose sur le fait que presque toutes les autres compagnies aériennes du monde appliquent le ratio d'un agent de bord pour cinquante passagers.

Pour revenir à l'enquête et la méthodologie utilisée, prenez la page trois, d'abord. Je suppose que la question à laquelle devait répondre les gens interrogés était de savoir s'ils étaient favorables au maintien du règlement actuel en matière d'exigences relatives aux agents de bord ou s'ils préféreraient qu'on adopte le règlement américain.

Pourquoi seulement citer les États-Unis? Si 99 p. 100 des compagnies aériennes du monde appliquent la règle d'un pour cinquante, pourquoi seulement faire mention des États-Unis? Étant donné que les Canadiens sont plus méfiants de nos voisins américains, pour une foule de raisons, qu'il y a 30 ans, il me semble que faire référence aux États-Unis dans la question faussera les résultats dans le sens de la réponse que vous cherchez.

Avant que vous ne répondiez à cette question, je renforcerai mon argument en prenant la page 6, portant sur la même question. De nouveau, je crois que la méthodologie est douteuse. La question est: « Est-ce que les compagnies aériennes devraient abaisser leurs normes de sécurité pour demeurer concurrentielles au plan international? » De fait, Transports Canada nous dit que les normes de sécurité n'ont pas été abaissées. Donc, si on dit « abaisser les normes de sécurité », on va naturellement obtenir une réaction négative de la population canadienne. Je suis étonné même qu'elle ne soit pas à hauteur de 100 %, du reste.

C'est la façon de poser les questions qui importe. Je ne me sentirais pas du tout à l'aise de prendre une décision fondée sur ces résultats, pas plus que de demander au ministre de se prononcer en fonction d'eux.

Je vous laisse répondre mais ce genre d'enquête me préoccupe beaucoup: il ne s'agit pas d'une étude. Aucun des répondants à l'enquête n'a vraisemblablement dû répondre à une question comme « Savez-vous que la majorité des transporteurs internationaux appliquent le ratio d'un d'agent de bord pour cinquante passagers? » Ils n'ont sans doute pas reçu d'exemplaires de l'évaluation des risques. Ils n'ont sans doute pas non plus entendu le briefing du ministère.

C'est pourquoi j'ai du mal à accorder de l'importance à ce document.

M. Richard Balnis: Pourquoi se comparer aux États-Unis? Parce que WestJet a invoqué l'argument de la concurrence américaine à maintes reprises parce qu'elle commençait à pénétrer le marché transfrontalier. C'était l'argument principal. La concurrence directe était américaine; c'est pourquoi elle dressait une comparaison avec les États-Unis.

Quant à l'antipathie éventuelle des Canadiens envers les Américains, par opposition aux Européens, nous ne croyons pas qu'elle aurait faussé les résultats.

En ce qui a trait à vos observations, je reprendrai la formule de Transports Canada: noté.

Vous soulevez des questions. Nous ne sommes pas d'accord avec la prémisse de votre diapo. Vous dites qu'un A320 rempli à pleine capacité passera de quatre agents de bord, un à chaque issue, à trois. À notre avis, il s'agit d'une dégradation des normes de sécurité, peu importe ce qu'en pense le ministère.

•(1255)

M. Ed Fast: Pouvez-vous me montrer une étude indépendante, d'une université peut-être, qui démontre que le ratio d'un agent de bord pour cinquante passagers minera la sécurité du transport aérien canadien?

M. Richard Balnis: Je vais vous répondre en deux volets. D'une part, il existe un étude mais on attaque sa crédibilité.

D'autre part, croyez-vous que le tabagisme donne le cancer?

M. Ed Fast: Je n'entrerai pas dans un débat sur le tabagisme.

M. Richard Balnis: Il n'existe aucune étude scientifique, purement scientifique au sens le plus strict, qui prouve que le tabagisme donne le cancer. Je crois cependant que nous en sommes tous convaincus. Les preuves sont nombreuses.

Les praticiens des aéronefs, à la lumière de leur expérience, monsieur, croient que la sécurité se dégradera si on passe de quatre à trois agents de bord sur un vol rempli à capacité. Ce sont les gens sur de la première ligne qui le disent.

C'est la réponse que nous vous donnons.

Le président: Merci.

Le temps file et je me vois donc contraint de remercier nos invités pour les renseignements qu'ils nous ont présentés. Nous sommes reconnaissants du temps que vous nous avez accordé.

Pour la gouverne du comité, à partir d'aujourd'hui nous nous réunirons les jeudis dans une pièce à déterminer. Nous vous enverrons l'avis de motion de M. Julian dès qu'il sera traduit et disponible.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Une question me chatouille; je n'ai pas encore eu l'occasion de la poser aux témoins. Quel était l'échantillon de participation à votre enquête? Vous n'en faites mention nulle part.

Le président: Pourriez-vous poser la question à M. Balnis plus tard?

M. Richard Balnis: Je crois que la réponse se trouve à la première page des résultats de l'enquête qui vous ont été distribués dans les deux langues. Le chiffre non pondéré d'entrevues est 1 011. Le chiffre pondéré des entrevues est 1 000 et celui-ci est ventilé par région et, un peu plus loin, selon le sexe. Vous trouverez ces renseignements à la deuxième page.

Le président: Comme je présume que cette question fera l'objet de délibérations supplémentaires, souhaitez-vous faire venir d'autres témoins?

Monsieur Julian.

M. Peter Julian: Monsieur le président, le ministère des Transports a dit qu'il avait consulté un certain nombre de groupes de défense des personnes handicapées. Je sais que j'ai envoyé le nom de certains de ces groupes au greffier. Puisque le ministère prétend qu'il les a consultés, je crois qu'il serait judicieux d'entendre leur version.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je propose simplement la même chose que M. Scarpaleggia.

Je regrette de massacrer votre nom ainsi.

J'aimerais savoir ce que Transports Canada pense de ce qui s'est dit. Je crois que nous devrions faire parvenir un exemplaire des délibérations d'aujourd'hui au ministère et lui demander d'y réagir.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Nous pourrions peut-être inviter l'Association des pilotes d'Air Canada au comité. Après tout, ce sont eux qui pilotent les avions et qui voient ce qui se passe à l'intérieur.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Peut-être le ministère devrait-il comparaître en tout dernier si c'est la volonté du comité. Je crois que ce serait opportun. Ainsi, le ministère pourrait réagir puisque c'est lui qui propose le changement.

Le président: Jeudi, nous inviterons donc les organisations qui ont été consultées.

M. Peter Julian: Le ministère en a cité trois: le Conseil des Canadiens avec déficiences, l'Institut national canadien pour les aveugles...

Le président: Ce que je demande, monsieur Julian, c'est si vous seriez d'accord pour qu'on n'invite qu'une des trois organisations?

M. Peter Julian: Étant donné qu'elles ont toutes été citées par Transports Canada, je crois qu'il faut toutes les interroger. Comme le ministère prétend avoir consulté ces groupes et justifie son action par cette consultation, j'aimerais savoir ce que les principaux intéressés en pensent.

Le Conseil des Canadiens avec des déficiences s'occupe des personnes handicapées physiques, les personnes en fauteuil roulant; l'Association des malentendants canadiens s'occupe des malentendants ou des personnes devenues sourdes avec le temps, donc les gens qui n'entendraient pas les ordres d'évacuation en cas d'urgence; et l'Institut national canadien pour les aveugles s'occupe des personnes aveugles ou ayant une déficience visuelle. Le ministère prétend les avoir consultés tous les trois. Je crois qu'il faut entendre ce que chacun de ces groupes pense de la question.

M. Ed Fast: Et qu'en est-il de autres groupes comme la Airline Pilots Association et les Teamsters? Ils sont tous cités.

Le président: La raison pour laquelle je vous invitais à faire comparaître un seul de ces groupes, c'est que je me préoccupe du temps qui nous est imparti et de la disponibilité des représentants de ces organisations. Si je n'arrive pas à les avoir toutes, je n'en invite aucune? C'est la question que je vous pose?

• (1300)

M. Peter Julian: Monsieur le président, je propose qu'on invite les trois organisations. Je crois qu'elles seront disponibles. Si elles ne le sont pas, ce sera regrettable et nous nous limiterons alors à celles qui le sont.

Ce sont trois types de handicaps différents, je ne dirai jamais assez. Ce sont trois groupes bien distincts en ce sens. Très souvent, et je l'ai appris en raison de mon travail auprès d'organisations semblables, nous les regroupons comme si elles ne formaient qu'une seule entité. Or, il existe des distinctions fondamentales entre la méthode d'évacuation d'un passager en fauteuil roulant par rapport à une personne sourde ou aveugle.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'allais dire, monsieur le président, qu'elles auront le même message. Si M. Julian souhaite qu'elles soient toutes présentes, je suis d'accord pour autant qu'elles aient le même temps

de parole pour faire leur exposé et répondre aux questions que n'importe quel témoin. Elles voudront peut-être susciter des observations qui recourent toutes ces organisations. J'estime qu'elles voudront communiquer le même message en gros.

Le président: Monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia: Je suis d'accord avec M. Julian qu'il ne faut pas présumer qu'elles auront le même point de vue pour des raisons identiques, mais je suis d'accord avec ce que propose M. Jean de les faire venir ensemble et qu'elles aient le temps de faire un bref exposé chacune. Je suis certain que leur exposé sera intéressant mais je crois surtout que nous avons beaucoup de questions à leur poser. J'espère que nous réserverons plus de temps pour leur poser des questions que pour l'exposé, ou une formule semblable, mais je suis d'accord qu'il faut toutes les inviter.

Le président: Nous inviterons donc les trois organisations demandées par M. Julian, selon la volonté du comité. Nous essaierons aussi de communiquer avec l'association des pilotes et demanderons au ministère de revenir par la suite. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

J'aimerais m'assurer que le ministère des Transports reçoive un exemplaire des exposés des autres groupes de sorte qu'il puisse y réagir avant le...

Le président: Je demanderai au greffier.

M. Brian Jean: Si nous voulons une réaction, surtout de la part du SCFP, c'est important à mon sens.

Le président: Parfaitement. Merci.

La séance est levée.

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

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

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

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

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

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

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