



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 014 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 4 mai 2010

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 4 mai 2010

• (0905)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci et bonjour à tous. Bienvenue à la séance numéro 14 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. À l'ordre du jour, aujourd'hui, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions la sûreté et la sécurité aériennes.

Nous accueillons aujourd'hui Kenneth Dunlap, directeur de l'Association du transport aérien international, ainsi que Somen Chowdhury et Sylvain Séguin, de l'International Helicopter Safety Team.

Il y a une déclaration. Nous allons commencer immédiatement, puis passer aux questions.

Commencez, je vous prie.

M. Somen Chowdhury (membre du comité exécutif, International Helicopter Safety Team): Bonjour. C'est un privilège pour moi de me retrouver parmi nos législateurs.

Nous allons discuter d'un sujet très intéressant: les hélicoptères. Vous avez déjà peut-être volé dans un de ces appareils, mais il se peut que vous ne vous soyez pas attardé au système de vol des hélicoptères. Le sujet d'aujourd'hui sera la création d'une organisation appelée l'International Helicopter Safety Team. Nous allons parler du contexte de l'IHST, de la raison derrière sa création, des résultats de l'analyse que nous avons réalisée, des recommandations et de la façon dont cette analyse s'applique au Canada.

Je partagerai la déclaration. Je m'appelle Somen Chowdhury et je travaille comme gestionnaire de la recherche chez Bell Hélicoptère. Mon collègue, Sylvain Séguin, travaille pour Canadian Helicopters Limited, à titre de vice-président de la sécurité et du marketing.

Comme vous le savez, l'hélicoptère n'est pas une machine très simple à faire fonctionner. Un système aéromécanique très complexe permet à l'hélicoptère de voler selon un mode bidimensionnel, ce que très peu de moyens de transport peuvent faire. Un avion à voilure fixe n'a pas la manoeuvrabilité d'un hélicoptère, de sorte qu'il s'agit en quelque sorte de la réalisation du rêve de voler, mais tous les avantages viennent avec des risques.

L'hélicoptère vole dans un secteur du terrain, dans les limites de la terre, comme nous le disons, à très basse altitude. Il vole dans toutes les conditions météorologiques. Il effectue toutes sortes de missions qui ne pourraient pas être réalisées autrement, de sorte qu'il est confronté à des situations beaucoup plus dangereuses que les autres modes de transport. Toutefois, je tiens à souligner que l'hélicoptère n'est pas un système ou un véhicule dangereux.

Toutefois, lorsque l'on examine les statistiques, comme on le voit sur le graphique, on constate qu'entre 1991 et 2005 — dans la zone rouge du graphique montrant les données américaines — le taux d'accidents impliquant des hélicoptères est demeuré stable, à

environ 200. Les chiffres n'ont pas diminué. Pendant la même période, la moyenne mondiale était d'environ 550 à 600.

S'il est vrai que nous avons réussi à faire diminuer les taux d'accidents des autres modes de transport, en particulier le transport aérien, les chiffres concernant les hélicoptères sont demeurés les mêmes. Il est vrai que ces chiffres ne sont pas très élevés, mais le fait qu'ils soient demeurés stables, constants, a attiré notre attention.

Les membres de notre association, l'American Helicopter Society et les membres du groupe de fabricants se sont donc réunis pour discuter de la situation et ont décidé qu'il fallait faire quelque chose, que ce soit grâce à l'initiative du gouvernement ou non. Nous nous sommes réunis et avons décidé de prendre des mesures, pas parce que les chiffres étaient élevés, mais parce qu'ils sont demeurés stables au cours des années.

Pour vous donner une idée de ce à quoi ressemble un accident, un accident n'est plaisant ni à regarder ni à vivre. C'est désastreux. Cela cause de nombreux dommages du point de vue de la vie humaine, des préjudices causés, de la perte d'équipement, etc. Un accident est suffisant pour justifier tous les investissements que nous avons faits en sécurité. La sécurité n'est pas une question d'investissement monétaire. Il ne s'agit pas de se demander si on doit dépenser l'argent ou non. Il faut le faire.

En 2005, nous nous sommes réunis et j'ai organisé une conférence à Montréal. Encore une fois, le Canada a pris les devants. Nous avons réuni environ 265 représentants mondiaux de l'industrie de l'hélicoptère, y compris les représentants des organismes de réglementation: le National Transportation Safety Board, l'OACI et les autorités d'enquête en cas d'accident de la France et de partout dans le monde. Les exploitants et les fabricants sont également venus. Nous avons tous convenu qu'il fallait faire quelque chose.

Nous avons créé l'International Helicopter Safety Team et avons déterminé sa mission. La participation à l'équipe est pleinement volontaire. Aucune exigence ne nous a été imposée, mais nous nous sommes réunis et nous nous sommes donné pour mission de jouer un rôle de direction auprès du gouvernement, de l'industrie et des exploitants afin de développer et de mettre en oeuvre une stratégie intégrée, fondée sur des données — ce qui est très important, la stratégie doit être fondée sur des données — visant à améliorer la sécurité aérienne à bord des hélicoptères. L'équipe résulte donc de la collaboration entre trois partenaires, une collaboration volontaire.

• (0910)

Ensuite, selon notre vision, nous devons atteindre les niveaux de sécurité les plus élevés dans les activités internationales d'exploitation d'hélicoptères. Notre but était très précis. Nous parlons sans cesse de sécurité, mais nous n'agissons jamais. Nous avons donc décidé qu'il fallait réduire de 80 p. 100 le nombre d'accidents impliquant des hélicoptères en 10 ans. C'était un objectif très bien ciblé pour l'année 2016, parce que nous avons lancé l'initiative en 2006.

L'IHST était donc créée. Nous avons un comité exécutif comptant cinq ou six membres. Il y a deux coprésidents. L'un d'eux est Mark Schilling, de la FAA et de la région du sud-ouest de Rotorcraft Directorate. L'autre vient de l'industrie; il s'agit de Matt Zuccaro, d'HAI, Helicopter Association International.

Je fais partie du comité exécutif. Il y aussi Bob Sheffield de Shell Aircraft. Nous avons aussi, d'AHS, Rhett Flater. Il y a également Fred Jones, d'HAC, qui est membre du comité, de même que Jean-Pierre Dedieu d'Eurocopter.

Nous avons ensuite créé les JHSAT à l'échelle mondiale; il s'agit des équipes mixtes d'analyse de la sécurité des hélicoptères, qui nous permettent de commencer à analyser les données. Vous voyez dans le graphique ici que nous en avons une au Canada, une aux États-Unis, une en Inde et une en Australie. En Europe, l'AESA s'est portée volontaire. Nous travaillons maintenant avec le Japon, la Russie et l'Afrique du Sud, et nous tentons d'élargir notre rôle partout dans le monde, étant donné qu'il s'agit d'une équipe internationale.

Le plus important, c'est que les fabricants d'hélicoptères en font partie. Bell Hélicoptère, Sikorsky, Eurocopter, Agusta: ce sont les fabricants d'hélicoptères. Mais leurs hélicoptères volent partout dans le monde, de sorte qu'un accident touchant un hélicoptère d'un de nos membres est notre accident à tous, et c'est important. Il ne s'agit pas d'opposer le nous au vous. Que vous fassiez une erreur ou non, votre accident est notre accident. C'est ainsi que nous avons envisagé la situation, et que nous avons formé ces équipes.

Je dois maintenant souligner la commission Gore, en 1996, qui a créé un comité appelé Civil Aviation Safety Team, ou CAST, l'équipe pour la sécurité de l'aviation civile. Son mandat était de se pencher sur le taux de mortalité dans les accidents d'une flotte de transport d'une compagnie aérienne et de réduire ce chiffre de 80 p. 100 en 10 ans. Cela signifie qu'entre 1996 et 2006, l'équipe a dû réduire les taux de mortalité de 80 p. 100.

L'équipe a monté une base de données des accidents et créé un système d'analyse que nous avons examiné très attentivement. Nous avons constaté que ce système s'inscrit dans notre façon de penser, de sorte que nous avons adopté le mode d'analyse et l'approche de cette équipe. Il s'agit d'une approche fondée sur les données et les dates.

Dans le modèle que je vous montre ici, vous avez les JHSAT, l'équipe d'analyse, et les JHSIT, les équipes de mises en oeuvre. L'équipe d'analyse étudie les données de l'accident, établit les facteurs de causalité et élabore une stratégie d'atténuation. L'équipe de mise en oeuvre met en oeuvre la stratégie d'atténuation par l'intermédiaire des exploitants, des organismes de réglementation et des entités gouvernementales.

Une équipe d'analyse des données est créée actuellement pour examiner les stratégies de mise en oeuvre et pour les communiquer à l'équipe d'analyse, à l'équipe de mise en oeuvre et au comité exécutif, afin de boucler la boucle, et d'apporter les changements nécessaires au processus.

Nous voyons maintenant que tout accident n'est que la pointe de l'iceberg. Ce n'est qu'un événement qui s'est produit. Pour que cet événement se produise, toutes sortes de problèmes systémiques sont survenus. On ne voit jamais ces problèmes systémiques. C'est un peu comme s'ils étaient sous le niveau de l'eau. Nous devons vraiment régler ces problèmes systémiques, que nous appelons « énoncés d'un problème standard » pour régler le problème.

Par l'analyse que nous faisons, nous examinons un incident ou un accident, puis nous examinons les énoncés d'un problème standard,

puis nous analysons les causes de l'accident. C'est l'analyse que nous avons faite.

Normalement, environ 1 200 situations peuvent mener à un accident visible. C'est la statistique moyenne. C'est l'histoire de toute l'industrie du transport aérien. En 1941, le taux d'accidents était de huit ou neuf par million de décollages. Ce taux a diminué, grâce à différentes interventions, à près de zéro par million de décollages. Pour chaque million de départs, les taux d'accidents du transport aérien ont diminué de façon spectaculaire. Nous voulons répéter ce succès dans le domaine de l'hélicoptère.

Je travaillerai avec vous pour vous montrer certaines des données avec lesquelles nous travaillons.

● (0915)

Voici le résultat de l'étude américaine, le travail de l'équipe d'analyse entre 2006 et 2009. Pour l'année 2000, 197 accidents ont été rapportés par le NTSB; en 2001, ce chiffre est passé à environ 200. Nous avons étudié cela grâce au travail de l'équipe d'analyse, aux États-Unis. Vous voyez que d'une année à l'autre, les lignes bleues et les lignes jaunes que l'on voit ici ne changent tout simplement pas. La tendance reste exactement la même.

Si vous regardez les facteurs de causalité, vous constaterez que le jugement et l'action du pilote sont devenus les plus communs... 80 p. 100 des situations d'accident ont quelque chose à voir avec le jugement du pilote. Le manque de données sur les accidents domine également la liste des problèmes majeurs auxquels nous devons nous attaquer. Le système de gestion de la sécurité est aussi prédominant. L'absence d'un système de gestion de la sécurité est un facteur qui contribue à de nombreux accidents.

Ainsi, lorsque nous avons examiné l'énoncé de problème standard, c'est de cette façon que la situation se déroulait aux États-Unis, et cela ne variait pas d'une année à l'autre. C'est presque toujours la même chose. Je vous montrerai des résultats obtenus partout dans le monde à la suite de la compilation de ces données.

Ce sont ici les stratégies d'intervention que nous avons trouvées à partir de ces facteurs de causalité.

Nous avons constaté que la formation en simulateur et l'instruction sont essentielles pour prévenir la plupart des accidents. Aujourd'hui, dans l'univers des hélicoptères, en particulier pour les hélicoptères légers, il n'y a aucun simulateur et il n'est pas nécessaire de suivre une formation en simulateur.

Si on ne suit pas de formation en simulateur, on ne peut pas voler jusqu'aux limites du secteur. On ne peut pas simuler les situations à risque et les scénarios hypothétiques: que faites-vous instantanément si cette lumière s'allume pendant le vol? Il faut prendre des décisions capitales. C'est là que le jugement et l'action du pilote entrent en ligne de compte.

C'est vrai pour l'aviation, parce qu'on vole à grande vitesse; en hélicoptère, on vole à 250 ou 300 kilomètres à l'heure, très près du sol, dans différents types de conditions du terrain et des limites autour de nous. Il faut réagir, et réagir vite, et il se peut qu'on ne réagisse pas de la bonne façon. Dans tous les accidents que nous voyons, même l'accident du Cougar, lorsque l'hélicoptère a plongé dans l'eau, dans l'est... Il ne s'agit pas de critiquer qui que ce soit pour leur jugement et leurs actions.

Mais en fait, la réalité exige plus de formation, et davantage de formation en simulateur plutôt que de la formation sur des appareils Robinson légers, qui sont impliqués dans un grand nombre d'accidents en raison du rôle qu'ils jouent. Notre principale recommandation est de mettre en oeuvre le système de gestion de la sécurité.

Le manque de données sur les accidents est critique. Nous devons examiner les appareils de bord qui recueillent des données de sorte que si un accident se produit, on peut revenir en arrière, voir ce qui s'est passé et prendre des mesures d'atténuation des risques. Nous ne pouvons pas le faire actuellement pour les hélicoptères légers. Seuls les grands hélicoptères ont des systèmes de gestion des données de vol.

La maintenance est un enjeu. Ce n'est pas un enjeu aussi majeur que les autres, mais il n'en demeure pas moins qu'il faut en tenir compte.

Nous avons examiné les systèmes et l'équipement. Il s'agit de l'équipement supplémentaire qui doit être à bord pour assurer au pilote une conscience situationnelle supplémentaire afin de l'aider à prendre des décisions fondées sur son jugement. Cela signifie que plus on met de systèmes et d'équipement dans un hélicoptère, plus il devient cher et lourd, et moins il devient rentable. Il faut établir un équilibre pour les hélicoptères légers et déterminer l'équipement supplémentaire à ajouter à moindre coût, tout en fournissant l'information nécessaire au pilote.

La réglementation a un rôle à jouer, mais ce n'est pas essentiel.

Bien entendu, l'infrastructure est importante. Par infrastructure, je veux dire les conditions météorologiques. Lorsqu'on pilote des hélicoptères à basse altitude, très près du sol, on n'a pas de capacité pour fournir des prévisions météorologiques de microniveau au pilote qui va du point A au point B et qui voit un nuage givrante se former sur son chemin.

Ces hélicoptères ne sont pas certifiés pour voler dans des conditions de givrage. Que font les pilotes? Traversent-ils le nuage pour se rendre dans un endroit sécuritaire? Le contournent-ils? Reviennent-ils? Ils ne le savent tout simplement pas. Lorsqu'on est coincé dans des conditions de givrage, on ne sait pas non plus comment réagir. Ce n'est qu'une situation possible.

Il pourrait y avoir des orages. Il pourrait y avoir des éclairs. Les conditions météorologiques sont un facteur très important, particulièrement lorsqu'on vole en mer et qu'on n'a pas de capacités de prévision météorologique de microniveau.

● (0920)

Je vous montrerai ici un autre scénario, que je vous demanderais de regarder, s'il vous plaît.

[Présentation vidéo]

M. Somen Chowdhury: Si vous regardez cet accident, vous constaterez qu'il s'agit d'un hélicoptère naval militaire capable de flotter et d'amerrir. Sa coque est conçue pour amerrir. Les coques d'hélicoptères ne sont pas conçues pour amerrir, à moins d'être conçues spécifiquement pour le faire. On peut amerrir grâce à des dispositifs de flottaison, mais on ne peut pas s'écraser dans l'eau. C'est ainsi qu'ils sont certifiés.

Permettez-moi de revenir à celui-ci. Je veux que vous remarquiez que le pilote a décollé, qu'il y a eu une interruption de l'alimentation — ou une interruption simulée, je ne sais pas — et qu'il a amerri de façon bien sécuritaire. Qu'a-t-il fait par la suite? Il a pris la décision de décoller à nouveau. D'après ce que nous voyons, je ne sais s'il avait récupéré suffisamment de puissance, mais il avait

récupéré une partie de sa puissance. Il a tenté de décoller et a actionné le manche cyclique, ce qui fait que l'appareil s'est incliné vers l'avant et a touché l'eau... il n'aurait pas dû faire cela.

Mais peut-on lui dire aujourd'hui, de façon rétroactive, qu'il n'aurait pas dû faire cela? Lorsque l'on a un appareil d'une telle puissance qui utilise un rotor...

Une voix: *[Note de la rédaction: Inaudible.]*

M. Somen Chowdhury: D'accord.

Il s'agit donc d'une situation mettant en cause le jugement du pilote, qui a pris la mauvaise décision.

Voyons maintenant le scénario suivant, pendant un spectacle aérien, à Dubaï.

[Présentation vidéo]

M. Somen Chowdhury: Cet accident tourne autour de la conscience situationnelle des pilotes; ils ne savaient pas à quel point ils étaient proches. Lorsqu'on fait des vols en formation, cela fait partie de l'entraînement. Il faut savoir à quelle distance on se trouve. Il doit y avoir des appareils pour le savoir. Cette situation aurait pu être évitée si des mesures adéquates avaient été prises.

En regardant les données mondiales que l'on voit ici, on peut voir les tendances. On voit que le jugement et l'action du pilote viennent en tête de liste partout dans le monde, même au Canada. Pour la partie canadienne de cette étude, le Canada a été inclus. Le jugement et l'action du pilote arrivent en tête de liste; il y a ensuite les problèmes liés aux données.

À l'échelle internationale, tous les accidents étudiés suivent la même tendance. Pour ce qui est des stratégies d'atténuation, encore une fois, l'instruction et la formation ressortent comme étant les exigences principales à titre de moyens d'atténuation des risques pour la formation en simulateur; la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité se classe également en haut de la liste.

Les études américaines ont donné lieu aux recommandations suivantes: systèmes de gestion de la sécurité, formation en simulateur, systèmes et équipement afin d'améliorer le jugement et l'action des pilotes et la conscience situationnelle, les informations axées sur les données à la suite des accidents, la maintenance, les recommandations en matière de réglementation et l'infrastructure.

Il y a une chose qui est très importante ici. Vous voyez que 85 p. 100 de la flotte nord-américaine se compose de petits exploitants ayant cinq aéronefs ou moins. C'est dans ce secteur que la plupart des accidents se produisent. Ce ne sont pas les grands exploitants comme CHL, CHC, Bristol et PHI; ce sont les petits exploitants. Dans toute la flotte, 85 p. 100 sont de petits exploitants et ils n'ont pas encore l'habitude d'un processus de sécurité structuré ou, autrement dit, de la mise en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité, de la formation, et ainsi de suite. Nous devons leur tendre la main et faire avancer les choses.

Je vais passer le reste en revue rapidement, compte tenu du temps. Ce diagramme montre une diminution par rapport à 2006. Ce sont des données américaines. On voit que nous avons commencé avec 9,3 par centaine de milliers d'heures de vol. Notre objectif est une diminution de 80 p. 100 — jusqu'à 1,9 — et au cours des années, les chiffres diminuent. D'après les données de 2009, on peut voir des diminutions considérables aux États-Unis. Ce graphique montre la moyenne mondiale. Nous avons commencé ici et nous voulions descendre jusqu'à 1,9. Voilà une réduction. On peut voir la tendance à la baisse.

Nous ne savons pas si c'est dû à ce que nous faisons, mais au moins, nous parlons et les gens écoutent, ce qui a des incidences. Nous n'avons pas encore commencé à mettre en oeuvre nos stratégies, de sorte que nous devrions voir plus de changements lorsqu'elles le seront.

Les données canadiennes sont incluses ici dans ce graphique, qui démontre que le Canada se situe au-dessus de la moyenne mondiale. Nous avons commencé à 11,93 par centaine de milliers d'heures de vol, de sorte qu'une diminution de 80 p. 100 nous amènerait à 2,4. Enfin, en 2006, nous étions à 12,8. Nous estimons que les chiffres pour 2009 sont de huit par centaine de milliers d'heures de vol. Sylvain parlera de cette situation de façon beaucoup plus détaillée.

● (0925)

Nous voulons donc établir ces filtres afin de pouvoir prévenir les accidents avant qu'ils n'arrivent sous le niveau de l'eau, comme je vous l'ai montré. Nous avons créé trois outils jusqu'à maintenant: le système de gestion de la sécurité, conçu pour les petits exploitants et visant ceux-ci, le système de surveillance des données de vol, et la formation en simulateur, avec un programme de cours.

Sylvain peut poursuivre.

M. Sylvain Séguin (co-président, Canadian Joint Helicopter Safety Analysis Team, International Helicopter Safety Team): Très brièvement, il n'y a que quelques diapos supplémentaires présentant les données canadiennes que nous avons analysées. Essentiellement, nous avons examiné les aéronefs commerciaux et privés, mais pas les aéronefs expérimentaux. Le ministère de la Défense nationale a pris part à cette analyse, de sorte que nous avons également examiné les cas survenus au ministère de la Défense nationale. En 2000, nous avons analysé 52 accidents, y compris un du MDN.

Cette diapositive montre le nombre d'hélicoptères au Canada. Au total, en l'an 2000, en bas, on voit qu'il y avait 1 449 aéronefs. En 2008, il y en avait 2 356; la plus grande proportion de ce chiffre se compose d'hélicoptères monoturbiné, qui sont passés pendant cette période de 888 à 1 400 aéronefs. C'est en raison de la demande au Canada, en particulier dans le secteur minier. Ce secteur a besoin de plus d'hélicoptères monoturbiné pour l'exploration.

Au Canada, le taux d'accidents est le même qu'ailleurs dans le monde. Essentiellement, ce chiffre est stable. Nous avons en moyenne environ 50 accidents par année, et huit à dix accidents fatals par année également. Encore une fois, il est nécessaire d'améliorer les systèmes.

Le prochain graphique présente seulement le taux d'exposition: le nombre d'heures de vol de l'industrie. Les données dont nous disposons datent de 2007. Il y a eu une augmentation manifeste. Nous savons que l'économie roulait bien. Le secteur minier était très vigoureux, et on a vu la demande en hélicoptères augmenter. Encore une fois, la plus forte demande concernait les hélicoptères monoturbiné.

Pour ce qui est des accidents, on voit aussi que l'hélicoptère monoturbiné arrive en tête de liste. Toutefois, l'aéronef monomoteur à pistons, qui est utilisé pour la formation — des aéronefs privés ou l'utilisation privée — vient tout juste derrière. En fonction du taux d'exposition, le taux d'accidents est plus élevé. Ainsi, encore une fois, les hélicoptères monoturbiné et monomoteur à pistons... il ne s'agit que d'un secteur de la situation entière, mais la majorité des vols que nous voyons au Canada se font, encore une fois, dans le domaine minier. On voit de nombreux hélicoptères de secours médical d'urgence, mais le soutien minier et la lutte contre les incendies de forêt sont les types d'activités que nous voyons le plus.

Nous approchons de la fin, et d'après les précurseurs et les énoncés de problème que nous avons vus, le jugement du pilote vient en tête de liste. Nous avons compilé nos données avec celles de l'Europe et des États-Unis, et c'est la même chose: le jugement du pilote est en haut de la liste. Essentiellement, il y a des problèmes avec les données. Les risques liés à la mission viennent en troisième place, et c'est probablement plus élevé au Canada que dans les autres pays en raison du type de terrain et du type de travail que nous faisons.

Nous vous ferons parvenir ces diapositives un peu plus tard. Voici la conclusion.

M. Somen Chowdhury: Pour conclure, je veux résumer rapidement.

Notre organisation, l'IHST, est volontaire et a été créée par l'industrie de l'hélicoptère. Nous suivons une approche fondée purement sur les données, au moyen d'une méthode élaborée par l'équipe CAST. Les analyses indiquent que les facteurs de causalité à l'échelle mondiale sont similaires, y compris au Canada.

Nous avons formulé sept recommandations majeures. Nous avons publié des outils sur les SGS, la formation en simulateur et la surveillance des données de vol. Nous mettons actuellement cette pratique en oeuvre dans l'industrie à l'échelle mondiale. Nous sommes fortement engagés dans ce processus avec la FAA et l'AESA, ainsi que les organisations internationales.

Pour conclure, je vous montre une vidéo sur les SGS qui démontre que c'est un point de vue culturel. Regardez ce qui se passe ici, s'il vous plaît.

[Présentation vidéo]

M. Somen Chowdhury: Le système de gestion de la sécurité qui doit être mis en oeuvre doit tenir compte de la culture de la situation, des gens, des comportements et de l'environnement dans lequel il est mis en oeuvre. Le simple fait de mettre en place des règles et des pratiques ne fonctionne pas.

Merci.

● (0930)

Le président: Merci beaucoup. Je voulais juste signaler au comité que nous avons un document à distribuer qui va d'abord devoir être traduit, en plus des diapositives présentées ici aujourd'hui.

Merci.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Je partagerai mon temps avec Mme Crombie, à partir de maintenant.

Mme Bonnie Crombie (Mississauga—Streetsville, Lib.): D'accord. Je voudrais vous remercier, messieurs, qui avez témoigné pour...

Le président: Il y a encore un exposé. Je regrette.

Allez-y.

L'hon. Joseph Volpe: Je ne vais pas partager mon temps avec eux...

Des voix: Oh, oh!

M. Kenneth Dunlap (directeur, Security and Travel Facilitation (Global), Association du transport aérien international): Il n'y a pas de mal.

Je change de sujet, pour passer à la sécurité des lignes aériennes.

Bonjour, mesdames et messieurs les membres du comité, et merci de m'avoir donné l'occasion de témoigner à la présente réunion.

L'Association du transport aérien international (IATA) apprécie le leadership dont le comité fait preuve pour s'occuper de problèmes d'une importance vitale pour la sécurité et la sûreté de l'aviation. Nous espérons que les discussions d'aujourd'hui favoriseront un dialogue très nécessaire sur l'avenir de l'inspection des passagers, non seulement au Canada, mais dans le monde entier.

Aujourd'hui, je voudrais passer quelques minutes à discuter du contrôle de sécurité des passagers et à présenter les cinq recommandations de l'IATA concernant la sûreté de l'aviation. Commençons par l'inspection.

Tandis que le comité passe en revue les événements qui ont suivi le 25 décembre, nous nous attendons à ce que beaucoup recherchent des solutions à court terme aux lacunes des contrôles de sécurité. En fait, certains changements de procédure pourraient être justifiés. Cependant, l'installation d'une nouvelle technologie dans les contrôles de sécurité ne constitue pas à elle seule une solution pour l'avenir et ne garantit pas l'amélioration de la sécurité. La meilleure technologie au monde ne peut détecter les personnes dangereuses.

Les gouvernements ne peuvent laisser la demande de nouveaux équipements masquer le fait qu'une modification à long terme doit être apportée aux contrôles de sécurité. L'IATA et ses 230 transporteurs aériens membres, américains et étrangers ont une vision de l'avenir de l'inspection des passagers fondée sur un changement de paradigme dans les principes sur lesquels repose le fonctionnement des contrôles de sécurité. Nous croyons que les contrôles de sécurité de prochaine génération doivent être axés sur la recherche des « personnes dangereuses » et pas seulement des « choses dangereuses ».

Je vous demande d'examiner un moment notre vision d'un contrôle de sécurité efficace axé sur la recherche des personnes dangereuses plutôt que des choses dangereuses: les passagers sont traités avec dignité; les bébés et les enfants dont les noms sont semblables à ceux d'adultes placés sur les listes de zones d'interdiction aérienne, de personnes sélectionnées ou de la protection des passagers traversent les contrôles de sécurité sans incident; et la possession de ciseaux à ongles d'orteil ou de coupeongles n'entraîne pas d'interrogatoire.

Dans ce scénario, le contrôle de sécurité de l'aéroport n'est plus la première ligne de défense, mais le lieu d'une seconde inspection. Les pièces du puzzle sont assemblées par les organismes du renseignement avant que les passagers n'atteignent les contrôles de sécurité. Les plans sont déjoués longtemps avant l'arrivée à l'aéroport. Et les responsables des contrôles recherchent dans le comportement des indices qui justifient une inspection plus approfondie du passager.

L'IATA croit que les contrôles de sécurité d'aujourd'hui fonctionnent et ne préconise pas leur remplacement immédiat par les contrôles de sécurité de la prochaine génération. Cependant, le jour où les concepts vieux de quarante ans qui en sont à la base ainsi que ceux de la quasi-totalité du système de l'aviation deviendront obsolètes approche à grands pas.

Nous estimons que les nouveaux contrôles de sécurité devraient reposer sur une détection approfondie et généralisée des comportements. Nous croyons que la présence d'agents de détection des comportements bien entraînés qui interrogeraient les passagers et observeraient leurs manières au cours du processus d'inspection renforcerait beaucoup la détection. Dans les contrôles de sécurité de demain, la détection des comportements serait renforcée en

fournissant aux inspecteurs des informations contextuelles sur le voyageur pour faciliter le processus d'interrogation. Ce type de détection des comportements fondé sur le renseignement améliorerait la fidélité et l'objectivité de l'inspection.

Dans le système décrit ici, la sûreté est vue comme un ralentisseur sur la route des passagers de demain plutôt que comme une montagne. Nous croyons que les composantes de ce contrôle de sécurité sont disponibles, mais il faut posséder la volonté nécessaire pour les assembler et les implanter dans nos aéroports.

Je voudrais dire quelques mots au sujet de la technologie.

La sûreté et la technologie sont souvent confondues. L'IATA continue de craindre que les nouvelles technologies ne soient perçues comme une solution miracle pour l'avenir. Il n'y a pas de solution miracle. Quel que soit l'intérêt de ses capacités de détection, chaque technologie présente des faiblesses complémentaires.

Je relève que le comité a discuté des scanners corporels et de l'imagerie de la totalité du corps avec divers experts au cours de ses délibérations. L'IATA tient à vous mettre en garde contre la tentation de voir cette technologie comme la solution aux lacunes les plus graves dans notre sécurité. Elle ne l'est pas.

Elle est intéressante, elle a des capacités nouvelles et pourrait être utilisée pour l'inspection des passagers dans l'avenir. Cependant, ce serait une erreur d'installer ces appareils dans les aéroports et de nous reposer ensuite sur nos lauriers en nous disant que nous avons résolu les problèmes de la sûreté de l'aviation. Ce ne serait pas le cas.

Aussi, nous ne devons pas oublier le processus par lequel la technologie va du laboratoire à l'aéroport. Ce cheminement prend essentiellement trop de temps. Il est compromis par des exigences réglementaires toujours en évolution. Hélas, on obtient souvent un produit final qui ne fonctionne pas dans le monde réel.

Je voudrais maintenant dire quelques mots sur la sûreté dans les aéroports canadiens compte tenu des commentaires des transporteurs aériens membres de l'IATA.

La traversée des contrôles de sécurité est devenue le problème numéro 1 pour nos passagers. Je suis sûr que je n'ai pas besoin de rappeler au comité qu'après l'incident de décembre, les aéroports du Canada avaient les plus longs délais au monde aux contrôles de sécurité. Dans certains cas, les transporteurs aériens ont rapporté à l'IATA que les délais entraînés par les inspections atteignaient cinq heures et trente minutes. En moyenne, nous avons enregistré des délais de trois heures dans tout le Canada au cours des deux semaines qui ont suivi le 25 décembre.

Nous ne devons pas laisser une telle situation se reproduire. Les passagers méritent mieux que d'avoir à se présenter trois heures à l'avance pour un vol de cinquante minutes ou d'avoir à voyager avec un seul bagage à main.

● (0935)

Il y a toutefois une voie à suivre.

D'abord, le Canada et les États-Unis doivent mieux collaborer en matière de sûreté. Avec plus de 180 000 vols par année entre les deux pays, la coordination ne peut être laissée au hasard. Selon nous, en l'absence de cette coordination, les gouvernements ont laissé tomber le public voyageur après le 25 décembre.

Ensuite, les programmes pour grands voyageurs comme Nexus et Global Entry doivent être utilisés pour les inspections de sécurité. Il n'est pas logique que les passagers qui ont fait l'objet de vérifications approfondies effectuées par les organismes d'application de la loi dans le cadre de ces programmes doivent se soumettre aux mêmes contrôles de sécurité que tous les autres.

Troisièmement, l'ACSTA doit renforcer la transparence et la participation de l'industrie, entre autres en ce qui concerne les attentes concernant les niveaux de service, la dotation en personnel et la planification en cas de crise.

Nous avons un cadre pour l'avenir que j'aimerais présenter au comité: les cinq recommandations sur la sûreté de l'aviation que l'IATA a présentées à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Notons que celles-ci s'appliquent pleinement à Transports Canada et à l'ACSTA, ainsi qu'à tous les organismes de réglementation dans le monde.

Premièrement, il faut une consultation officielle entre les gouvernements et les transporteurs aériens intérieurs et étrangers. Les organismes de réglementation doivent comprendre que l'aviation est une entreprise qui a des interconnexions à l'échelle mondiale et doivent rédiger des règlements sur la sûreté qui reflètent cette réalité.

Le plus souvent, ces règles sont rédigées sans que l'industrie ait l'occasion de formuler des commentaires ou de les examiner. Ceci prive le processus de réglementation de l'expérience et des compétences opérationnelles que l'industrie du transport aérien pourrait lui apporter. Une meilleure collaboration permettrait sans doute de faire en sorte que les mesures de sécurité soient plus efficaces et efficaces.

Deuxièmement, il faut revoir l'émission des consignes d'urgence pour mieux tenir compte de l'environnement international. Les transporteurs aériens exercent leurs activités dans le monde entier et dans des environnements extrêmement différents: il faut tenir compte de la diversité des lois et des infrastructures et de la diversité culturelle, lors de l'adoption de règlements.

Les transporteurs aériens ont une expérience pratique de ces différents environnements. Cependant, souvent, les consignes d'urgence qui imposent des mesures uniques aux transporteurs ne peuvent tout simplement pas être mises en œuvre dans certains aéroports, pays ou régions.

Troisièmement, il faut éliminer les lacunes dans l'efficacité du processus de collecte des données sur les passagers. L'IATA croit que la clé de l'avenir de l'inspection consiste à tirer parti de toute l'information sur les passagers recueillie à l'heure actuelle par les gouvernements avant le début des voyages. Les données recueillies au nom des douanes et de l'immigration doivent être combinées aux données recueillies aux fins de la sûreté. Ensuite, ces données exhaustives devraient être analysées par les organismes de renseignement du gouvernement avant que la décision de permettre l'embarquement ne soit prise.

Quatrièmement, il faut renforcer les liens entre les gouvernements aux fins de l'harmonisation et de la coordination en matière de sûreté. Les gouvernements du monde doivent travailler ensemble. Un moyen de le faire consisterait à utiliser pleinement le réseau des points de contact de la sûreté de l'aviation de l'OACI. Ceci permettrait aux États touchés de déterminer si une nouvelle procédure peut être mise en œuvre dans les aéroports du monde.

Cinquièmement, à plus long terme, il faut mettre l'accent sur la mise au point des contrôles de sécurité de la prochaine génération. L'incident survenu en décembre 2009 montre que dans l'avenir,

l'aviation aura besoin de mesures d'inspection des passagers de la prochaine génération plus intelligentes et plus rapides pour faire face aux menaces nouvelles et émergentes. Bien que nos systèmes d'inspection actuels nous servent bien, leurs concepts et leur architecture opérationnels sous-jacents commencent à prendre de l'âge et doivent être remplacés.

L'IATA demande aux gouvernements de commencer à envisager la mise à l'essai d'un nouveau contrôle de sécurité. Entre-temps, nous devons améliorer les capacités du système actuel pour prolonger sa durée de vie utile et accroître ses capacités de détection.

En conclusion, tandis que le comité passe en revue les événements qui ont suivi le 25 décembre, nous nous attendons à ce que beaucoup à Ottawa recherchent des solutions à court terme aux lacunes des contrôles de sécurité. Cependant, la nouvelle technologie ne peut garantir une meilleure sécurité, ne peut détecter les personnes dangereuses et n'est pas la seule solution pour l'avenir. La solution réside dans un changement de paradigme dans la façon dont nous inspectons et protégeons les passagers.

Merci.

• (0940)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Merci beaucoup, messieurs, de vos exposés. J'ai trouvé la question des hélicoptères particulièrement intéressante.

Monsieur Dunlap, en vous écoutant faire votre exposé, je ne pouvais m'empêcher de penser que, dans votre conseil d'administration, à un moment donné ou à un autre, vous vous êtes sans doute demandé pourquoi le gouvernement canadien consacrait 11 millions de dollars à ces scanners, que l'un de vos membres décrit comme simplement de multiplier les couches de technologie, ce qui ne produit pas vraiment les résultats recherchés. Est-ce que je me trompe?

M. Kenneth Dunlap: Il me semble important, en tout cas, de poser la question suivante: quelle est la plus grande menace pour l'aviation commerciale aujourd'hui? Nous sommes nombreux à penser que c'est la menace posée par les engins explosifs. Or, les capacités et les forces de détection de l'imagerie de la totalité du corps ne sont pas nécessairement celles qui sont nécessaires pour détecter les explosifs. Alors, c'est peut-être le mauvais outil pour détecter la menace de prochaine génération.

L'hon. Joseph Volpe: Merci.

Je vais partager le reste de mon temps avec Mme Crombie, mais je ne pouvais m'empêcher de mentionner les données que nous a présentées M. Chowdhury. Je sais que ma collègue va enchaîner sur la question, mais je voulais signaler que c'est une étude impressionnante.

Mme Bonnie Crombie: Merci, monsieur Volpe.

En fait, je voulais moi aussi dire « amen » aux observations de M. Dunlap.

Je suis moi aussi une adepte du dépistage fondé sur les comportements. Je ne sais pas si j'ai l'air d'une passagère à haut risque ou d'une terroriste. Je suis une grande voyageuse et une députée. Je sais que j'ai l'air effrayante, mais, trois fois cette semaine, on m'a choisie pour un dépistage secondaire aléatoire — trois fois. J'ai failli pouvoir prendre un vol plus tôt, sauf qu'il y a eu ce dépistage secondaire.

Je ne sais pas ce que vous pouvez suggérer pour des gens comme moi, qui sont régulièrement pris au hasard dans une file d'attente pour faire l'objet d'un dépistage par tapotements, même en portant des collants. Je ne pense pas que ce soit une bonne utilisation de nos ressources, en fait. Il doit y avoir une meilleure façon de procéder, qui rendrait les choses plus efficaces pour tout le monde.

M. Kenneth Dunlap: Il existe deux programmes ici, entre les États-Unis et le Canada, qui devraient être mieux exploités, selon nous. Je les ai mentionnés: NEXUS et Global Entry.

Il nous semble que plus un passager est disposé à fournir de renseignements à l'organisme de réglementation afin de s'identifier et d'établir ses antécédents, moins il pose de risque au contrôle de sécurité. En tant que députée, j'imagine que tous les détails de votre vie sont de notoriété publique.

Mme Bonnie Crombie: C'est ce que j'aurais cru. Ne nous attardons toutefois pas sur ce point.

Les Israéliens, comme nous le savons, utilisent un programme de voyageur fiable. S'agit-il de quelque chose de semblable?

M. Kenneth Dunlap: Oui, c'est très semblable.

Mme Bonnie Crombie: J'aimerais maintenant passer à l'Association des hélicoptères. Je vous présente mes excuses, mais je voulais simplement vous en parler. J'étais assez frustrée ce week-end.

Manifestement, nous sommes très impressionnés par la quantité de données que vous recueillez.

La semaine dernière, la Helicopter Association of Canada a comparu devant nous pour nous parler de leurs expériences. Ils nous ont parlé des pratiques exemplaires qui doivent être établies pour contribuer à la surveillance et à la réglementation de l'industrie. J'aimerais que vous formuliez vos observations sur les pratiques exemplaires.

M. Sylvain Séguin: Certainement. De concert avec le système de gestion de la sécurité, l'industrie doit élaborer des pratiques exemplaires pour tout le secteur afin que les entreprises puissent s'en servir pour élaborer des procédures d'utilisation normalisées.

La façon dont l'aviation est structurée, en particulier pour les activités des appareils monomoteur, est très vaste. Un pilote devient un peu généraliste. Une journée, on peut amener un passager à faire de l'exploration. Le lendemain, on fait un vol avec un photographe. Ensuite, ce sont les activités sismiques. C'est pour cette raison que les pratiques exemplaires, du point de vue de l'association, deviennent très importantes. Elles guident l'industrie et les différentes entreprises dans la structuration de leurs activités, afin que celles-ci soient plus sécuritaires et pour leur fournir une meilleure surveillance.

Mme Bonnie Crombie: S'agit-il d'une initiative canadienne, ou cela se fait-il aussi à l'échelle internationale?

M. Somen Chowdhury: Il s'agit d'une initiative internationale. Nous avons lancé le SGS, l'outil du système de gestion de la sécurité, qui décrit exactement la façon dont les petits exploitants doivent mettre en pratique les systèmes de gestion de la sécurité dans leur organisation. Les grandes organisations en ont. Pour les petites, nous avons structuré cela pour rendre les choses plus simples.

À titre d'information, le SGS constitue une exigence obligatoire, dans le cadre de réglementation des exigences de certification canadiennes.

Mme Bonnie Crombie: Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais le ministre a récemment retiré les responsabilités de certification et de surveillance à l'industrie. J'aimerais que vous

formuliez vos observations à ce sujet. Pouvez-vous nous dire pourquoi, selon vous, il a agi ainsi?

M. Sylvain Séguin: Je pense que c'était pour l'ACAA. Je ne peux pas vraiment formuler d'observation sur ce secteur de l'industrie.

Mme Bonnie Crombie: Personne ne semble vouloir le faire. Nous voulons savoir pourquoi cela s'est produit. Pouvez-vous nous dire pourquoi, selon vous, cela s'est-il produit?

● (0945)

M. Somen Chowdhury: Vous devrez poser la question aux représentants de Transports Canada.

Mme Bonnie Crombie: Nous devons poser la question aux représentants de Transports Canada...?

Pourquoi votre industrie en particulier a-t-elle été ciblée et pourquoi la responsabilité de certification et de surveillance a-t-elle été retirée à l'ACAA?

M. Sylvain Séguin: C'est plus complexe. Je ne suis pas un spécialiste, ni certainement...

Mme Bonnie Crombie: Vous semblez être un expert dans de nombreuses domaines. Vous avez beaucoup d'expérience en collecte de données. Il doit y avoir des indices sur la raison pour laquelle cela s'est produit.

M. Sylvain Séguin: Eh bien, en résumé, selon mon interprétation, il s'agit essentiellement de savoir si un passager qui vole dans un avion privé ou commercial devrait avoir droit aux mêmes normes.

Mme Bonnie Crombie: Je vois.

La maintenance est-elle un enjeu dans le domaine de la sécurité?

M. Somen Chowdhury: Oui, mais elle ne figure pas dans la base de données sur les accidents. Il s'agit d'un facteur, mais il ne représente que 20 p. 100. Il n'est pas aussi important que le facteur humain, qui revient au jugement et à la conscience situationnelle, ce que l'on peut atténuer grâce à la formation.

Mme Bonnie Crombie: Vous attribuez donc la majorité des incidents ou des accidents à des erreurs de jugement.

M. Somen Chowdhury: À une prise de décisions selon la situation — c'est exact.

Mme Bonnie Crombie: Comment pouvons-nous améliorer cela? S'agit-il d'une meilleure formation pour les pilotes ou d'un contrôle quelconque? Comment peut-on y arriver?

M. Somen Chowdhury: C'est précisément ce que nous avons constaté. Tout est fonction des données; il n'y a aucune émotion humaine en jeu ici. Les données démontrent que la formation en simulateur est le facteur principal qui aura des incidences sur le jugement et la prise de décisions des pilotes.

Mme Bonnie Crombie: Les pilotes d'hélicoptères reçoivent-ils tous une formation en simulateur?

M. Somen Chowdhury: Non.

Mme Bonnie Crombie: Non.

Et ici, au Canada?

M. Somen Chowdhury: Nulle part: il n'existe pas de simulateur pour les petits hélicoptères légers.

Pour les grands hélicoptères, il y a des simulateurs, et les pilotes suivent une formation en simulateur; il en est de même dans les forces militaires. Mais aussitôt que l'on parle des hélicoptères légers, tout ce qu'on peut avoir, c'est une formation pour les pilotes en simulateur à base fixe avec un cockpit simulé, mais on ne simule pas un mouvement sur six axes. C'est impossible; ça coûte simplement trop cher.

M. Sylvain Séguin: Dans le cas des aéronefs plus légers, les pilotes doivent voler dans l'hélicoptère lui-même pour faire face aux urgences. Mais avec les simulateurs, on peut repousser les limites des situations d'urgence.

Mme Bonnie Crombie: La formation que tous les pilotes d'hélicoptères reçoivent n'est-elle pas semblable? Ne reçoivent-ils pas tous une formation en simulateur? Ma question est la suivante: ne devraient-ils pas tous être formés en simulateurs?

M. Sylvain Séguin: Dans un monde parfait, ce serait l'idéal, parce qu'on peut élaborer des scénarios. C'est la question qu'a abordée l'IHST.

Il y a aussi un programme de formation. L'HAC, l'association canadienne, établit les pratiques exemplaires de l'industrie pour chaque segment, ce qui tient aussi compte de la formation. Toutefois, il continue d'y avoir des problèmes, partout où l'accès à des simulateurs de vol est limité.

Comme vous l'avez vu, la majorité de nos aéronefs au Canada sont des hélicoptères légers monomoteur qui sont la plupart du temps utilisés par les entreprises minières, lors des incendies de forêt — en général, pour le soutien dans le Nord. Nous n'avons pas accès à des simulateurs de vol pour ce type d'aéronef, et cela constitue un problème.

M. Somen Chowdhury: Pour compléter cette réponse, la conception d'un simulateur coûte cher, de sorte que si on veut que ce soit rentable, il faut que l'industrie réduise les coûts, ce qui ne s'est pas encore produit.

Cela arrivera bientôt: nous discutons.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

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

Je vais vous laisser le temps d'ajuster vos appareils.

Ma première question sera pour vous, monsieur Dunlap.

M. Kenneth Dunlap: Je ne parle pas français.

M. Mario Laframboise: Vous n'avez qu'à répondre en anglais, ça ne pose aucun problème. Il ne s'agit que de sélectionner le poste de traduction. Est-ce que vous l'avez? Ça va?

• (0950)

Ma question sera pour vous, monsieur Dunlap.

J'ai l'impression que vous avez bien pris connaissance des rapports ou des discussions que nous avons eues en comité, surtout avec l'ACSTA. Vous nous dites, dans votre présentation, qu'en décembre 2009, le Canada avait les plus longs délais au monde en ce qui a trait aux contrôles de sécurité. Vous savez que, lorsque j'ai posé la question au P. D. G. de l'ACSTA, il m'a dit que c'était uniforme de par le monde, qu'il n'y avait donc pas plus de retards au Canada. Or je suis d'accord avec vous: il y a plus de retards au Canada.

Je suis aussi d'accord avec vous en ce qui concerne les scanners corporels. En effet, on a entendu le responsable de la sécurité dans les aéroports d'Israël nous dire que ces scanners n'étaient même pas

utilisés en Israël. Pourtant, c'est un pays qui a à composer avec son flot de voyageurs et la sécurité.

J'aimerais que vous ne vous gêniez pas pour me répondre. J'ai l'impression que, de la façon dont fonctionne l'ACSTA — du personnel à contrats, une insuffisance de personnel —, s'il y avait encore un problème de sécurité, on serait aux prises avec des délais interminables. Ai-je raison ou tort?

[Traduction]

M. Kenneth Dunlap: Oui, vous avez tout à fait raison.

Permettez-moi de mettre en contexte les renseignements que nous avons obtenus concernant les retards après le 25 décembre. Le plus long retard enregistré au Canada s'élevait à cinq heures trente minutes; la moyenne était de trois heures. En Europe, nos transporteurs aériens ont signalé que les retards s'élevaient à environ deux heures par vol. En Asie-Pacifique, on devrait calculer environ une heure de retard par vol.

Toutes les données qu'on nous a transmises indiquaient clairement que les retards les plus longs au monde étaient subis ici. Cela est attribuable au manque de coordination entre les deux gouvernements, celui des États-Unis et celui du Canada.

Nous considérons qu'on peut se préparer pour faire face à des urgences telles que celles du 25 décembre, dans la mesure où on peut, au préalable, planifier, coordonner, établir des communications, et, en gros, élaborer des stratégies et des scénarios. Je pense que l'incident démontre que ce genre de coordination préalable n'était pas établi. Je le répète, nous incitons les deux gouvernements à travailler là-dessus, afin que les passagers n'aient plus à subir ce genre de délais.

Vous avez parlé du témoignage de M. Sela, qui, si je ne m'abuse, a comparu il y a une ou deux semaines. L'imagerie visuelle du corps entier nous préoccupe, en partie en raison des retards qu'elle imposerait aux passagers. Voilà la grande question: s'agit-il de l'outil approprié pour déceler les nouvelles menaces? Nous ne croyons manifestement pas que les scanners corporels soient la réponse adéquate à tous les types de menaces.

Nous craignons également que les autres éléments aient des répercussions sur les passagers.

Le premier, c'est la capacité de traitement des scanners corporels. Nous croyons qu'il faut environ 45 secondes — c'est peut-être un peu trop, mais disons entre 30 et 45 secondes — pour inspecter chaque passager. Des études de l'IATA montrent clairement que si on retarde tous les passagers de 45 secondes de leur arrivée à l'aéroport au contrôle de sécurité, on peut s'attendre à ce que les vols soient retardés de deux à trois heures, parce que si vous êtes le premier passager à faire la file, vous ne serez retardé que de 45 secondes, mais si vous êtes le 300^e passager, ce retard se multiplie. Voilà comment on calcule les retards.

Un deuxième point n'a pas vraiment été abordé. Si on installe des scanners corporels, quelles seront les répercussions sur les appareils à rayons X des points de contrôle? Avant de passer dans le scanner corporel, vous devez vider vos poches, parce que leur contenu peut obscurcir l'image. Tous ces objets doivent maintenant passer par les appareils de radioscopie.

A-t-on pensé à l'incidence de ces nouvelles mesures sur les appareils à rayons X? Franchement, nous avons tous fait la queue devant ces machines en attendant qu'on scanne le strict minimum. Dorénavant, il faudra également y faire passer les cartes d'affaires, parce qu'on ne pourra plus les garder dans ses poches; on devra également se départir des crayons — tous ces objets devront maintenant passer par les appareils de radioscopie.

J'espère avoir répondu à votre question, mais voilà ce qui nous préoccupe sur le plan des retards et des scanners corporels.

• (0955)

[Français]

M. Mario Laframboise: Détrompez-moi, mais le temps presse. Votre industrie doit réduire le plus possible les délais, sinon, inévitablement, elle ne devient plus concurrentielle par rapport à d'autres modes de transport.

[Traduction]

M. Kenneth Dunlap: Vous avez tout à fait raison. Depuis les attaques du 11 septembre, nous avons vu une baisse marquée du nombre de passagers choisissant le transport aérien pour les vols de moins de 300 milles, parce que, bien franchement, c'est probablement plus rapide de se rendre en voiture. Ça nous inquiète.

Cette situation touche particulièrement durement les petites collectivités. Là où le service aérien est déjà limité, si les contrôles de sécurité vont créer autant d'ennuis, les gens cesseront d'utiliser les transports aériens pour se rendre dans ces collectivités. Il faut alors penser aux investissements dans les aéroports de ces petites localités... Je n'ose pas dire que c'est du gaspillage, mais si plus personne ne prend l'avion pour s'y rendre, pourquoi investir davantage dans ces aéroports?

Nous voudrions que les passagers puissent passer à la sécurité rapidement et sans inconvénient pour prendre ces vols courte distance vers ces petites localités. Voilà l'une de nos préoccupations.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Chowdhury, dans votre présentation, vous mentionnez que le taux d'accident au Canada est plus important que dans tout le reste du monde.

Avez-vous une explication pour ça? On parle à peu près de 9,5 à 11,3 p. 100. C'est pratiquement 2 p. 100 de plus. Avez-vous une explication?

M. Somen Chowdhury: Je vais partager ma réponse avec M. Séguin.

Je pense que c'est la mission qui explique beaucoup de choses. Étant donné la géographie du Canada et le type de mission qu'on fait ici, ça a un rôle à jouer, surtout si c'est l'exploration minière ou l'exploitation forestière. Ce n'est pas un usage normal.

Il y a un autre pays développé qui est pire que le Canada, c'est l'Australie. On a essayé d'inviter l'Australie dans notre groupe pour parler: c'était difficile. L'Australie utilise de petits hélicoptères Robinson pour chasser les animaux et pour faire toutes sortes de choses, comme les cow-boys — ils ont également une mentalité de cow-boy. Je parlais des SMS; c'est très difficile en mettre en place: c'est culturel. C'est difficile en Australie. Au Canada, c'est beaucoup mieux. Nous avons une organisation, le HAC. Et les autres, ils écoutent, on a fait des études ensemble. On n'a pas réussi ça avec l'Australie. Vous pouvez donc vous en occuper. J'espère que ça va s'améliorer.

Le président: Merci.

M. Sylvain Séguin: Je suis d'accord avec M. Chowdhury. C'est le type d'opération. Au Nord du Canada, on a des défis à cause de la géographie et de la demande d'appareils de la part du secteur minier qui a beaucoup augmenté au cours des dernières années. Je crois qu'il faut aussi étudier la façon dont les statistiques sont interprétées.

Au Canada, on doit obligatoirement rapporter les heures de vol à Statistique Canada et à Transports Canada, ce qui n'est pas le cas dans plusieurs autres pays, où les heures sont estimées.

Je crois également que la culture de signalement des accidents est plus grande. Aujourd'hui, la plupart des pays utilisent la définition d'« accident » de l'OACI. Je crois que pendant un certain nombre d'années, notre définition était un peu plus restrictive ce qui a peut-être mené un nombre d'hélicoptères qui n'étaient qu'endommagés à être classés sous « accident ». C'est un mélange des deux.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci également aux témoins.

En ce qui concerne les hélicoptères, vous avez dit que toute cette information est fondée sur des données. Cependant, j'ai trouvé les statistiques que vous nous avez présentées, elles m'ont déconcerté, puisque vous n'avez pas tenu compte de l'accroissement de la circulation. Vous ne l'avez pas fait. Vous avez gardé ces données distinctes. On ne peut donc pas se servir de vos statistiques pour tracer une ligne de tendance en matière de sécurité. Si vous indiquez le nombre d'accidents sans y adjoindre le nombre de vols, le nombre d'hélicoptères actifs, les données ne peuvent être exactes.

Les données que vous nous avez présentées ne nous montrent pas la situation telle que je l'aurais interprétée, puisque si vous dites que le Canada dispose de deux fois plus d'hélicoptères et que le nombre d'accidents est demeuré stable, moi je dirai que le transport par hélicoptère est devenu plus sûr au cours des 10 dernières années. Vos statistiques induisent donc à l'erreur.

• (1000)

M. Sylvain Séguin: Peut-être ne l'avons-nous pas expliqué correctement. Les diapositives où l'on parle de l'objectif et de la réduction du nombre d'accidents se basaient sur 100 000 heures de vol. Si nous ne l'avions pas précisé, je m'en excuse.

M. Dennis Bevington: C'était donc par heure...

M. Sylvain Séguin: Oui.

M. Dennis Bevington: Sur l'une des premières diapositives que vous nous avez montrée, on voyait que le nombre total d'accidents dans le monde s'élevait à 600 par année.

M. Sylvain Séguin: Non, il y avait bien ces chiffres, mais ensuite...

M. Dennis Bevington: D'accord, ainsi...

M. Sylvain Séguin: Je suis désolé, les données dont on s'est servi...

M. Dennis Bevington: Vous ne nous avez pas donné le nombre total de vols en hélicoptère dans le monde au cours de cette période.

M. Sylvain Séguin: Par sur la première diapositive, mais sur celle avec l'objectif... Nous sommes désolés. Nous aurions dû préciser que c'était basé sur...

M. Dennis Bevington: Donc, en fait, pour ce qui est des hélicoptères, la sécurité aérienne s'améliore? Pourrait-on dire qu'au cours de...?

M. Somen Chowdhury: Elle s'améliore, mais pas au même rythme que le reste de l'industrie. J'ai essayé d'attirer votre attention là-dessus, mais je n'y suis peut-être pas parvenu. Dans le reste de l'industrie aérienne, on a constaté une diminution marquée. Je vous ai montré un graphique à cet effet.

M. Dennis Bevington: Passons maintenant à un autre sujet. Lorsque vous avez parlé de cette différence, vous disiez que la formation chez les petits exploitants aériens était problématique. Il est évident que les grands exploitants peuvent offrir davantage de formation. Ceux qui pilotent des hélicoptères plus gros suivent une formation beaucoup plus détaillée. Est-ce exact? Est-ce le cas?

M. Somen Chowdhury: Oui, les grands exploitants comme CAC, Bristol, les grandes multinationales...

M. Dennis Bevington: Quand on pilote de gros hélicoptères...

M. Somen Chowdhury: Leurs organisations disposent d'un système bien structuré. Elles investissent l'argent, l'effort et le temps nécessaires pour offrir une formation périodique, ce qui est essentiel, alors que les petits exploitants qui ne disposent que de cinq hélicoptères ou moins — ils représentent 85 p. 100 de la flotte nord-américaine — sont de petites entreprises familiales.

M. Dennis Bevington: Et ils pilotent de petits hélicoptères.

M. Somen Chowdhury: En effet. Ils s'occupent de missions à l'occasion et essaient d'attirer la clientèle. Ils tentent de joindre les deux bouts, mais avec difficulté.

M. Dennis Bevington: Pensez-vous que nous devrions établir des normes plus élevées pour la formation que doivent suivre ceux qui démarrent leur propre entreprise d'hélicoptères avec de petits appareils? Pensez-vous que cette formation devrait être plus coûteuse, qu'il faudrait davantage d'équipement, ou encore accroître le nombre d'heures requises pour que le pilote d'un hélicoptère obtienne son permis de vol?

M. Sylvain Séguin: En toute justice, rappelons que les grands exploitants font affaire avec des clients différents, ce qui veut dire que leur structure, leur classe et leur catégorie sont également différentes. Pour les nouveaux pilotes et petits exploitants, je pense que l'approche qui a été adoptée, au Canada, par exemple à la HAC, c'est qu'on a créé des comités distincts pour différents secteurs d'activités...

M. Dennis Bevington: Mais croyez-vous que nous devrions imposer une formation initiale plus complète avant de permettre au pilote d'une petite entreprise de prendre place à bord d'un petit hélicoptère? Pensez-vous qu'ils reçoivent pour l'instant suffisamment de formation?

M. Sylvain Séguin: Je pense que c'est suffisant...

M. Dennis Bevington: D'accord.

M. Sylvain Séguin: Oui...

Une voix: La différence...

M. Dennis Bevington: D'accord. Merci.

Passons maintenant à la sécurité aérienne.

On nous a inondés de données à ce sujet, mais vous avez avec justesse conclu que la menace réside dans les explosifs. Où en est rendu le développement technologique des dispositifs de détection qu'on pourrait ajouter au système? Ceux-ci ne cibleraient-ils pas davantage notre problème, mieux d'ailleurs que les scanners corporels qui dérangent beaucoup les passagers et prennent beaucoup de temps? Le temps d'inspection d'un dispositif de

détection des explosifs serait probablement très inférieur à 45 secondes.

M. Kenneth Dunlap: Je pense que les appareils de détection ont mis à l'épreuve de façon très intéressante les politiques de passation de marché du gouvernement et la science. Du côté scientifique, cela semble fonctionner. Lorsqu'une personne passe par un dispositif de détection, celui-ci détermine avec assez de précision si la personne porte sur elle divers explosifs.

Toutefois, aux États-Unis, on s'est rendu compte que si le processus de passation de marché public n'est pas rigoureux et si on ne met pas les prototypes à l'essai dans les aéroports, on se retrouve avec un appareil qui ne fait qu'accumuler la poussière sur une étagère. Je pense que le gouvernement des États-Unis dispose de centaines de ces dispositifs, encore dans leur boîte parce qu'ils ne fonctionnent pas dans les aéroports. Le taux d'humidité élevé dans les aéroports et la quantité de débris en suspension dans l'air dans les aéroports les rendent inutiles. En gros, les appareils de détection se sont encrassés.

Je suis convaincu que si c'était à refaire, la TSA... Je pense qu'elle regrette de n'avoir pas effectué ce qu'on appelle le test de O'Hare. Il aurait fallu mettre le dispositif à l'essai pour voir s'il pouvait fonctionner sur le terrain dans un aéroport de la taille de celui de O'Hare, la veille de Noël, en période de trafic de passagers élevé.

Je pense que nous devrions tirer des enseignements de cette expérience et l'appliquer au scanner corporel. Si c'est l'option qu'on choisit, il faut s'assurer que ces scanners peuvent fonctionner en période de pointe.

• (1005)

M. Dennis Bevington: Maintenant, en ce qui concerne la circulation aérienne, après un incident comme l'attaque à la bombe du 25 décembre, on se précipite pour ajouter des mesures de sécurité. Les services de renseignements ne vous ont-ils pas dit qu'il s'agissait d'un incident isolé, qu'il n'était pas nécessaire d'accroître la sécurité dans l'ensemble du système à l'échelle internationale alors que la menace était déjà passée? Il n'y avait plus de danger.

Ne devrait-on pas essayer de limiter la paranoïa que nous avons nous-mêmes créée à l'égard des menaces à la sécurité?

M. Kenneth Dunlap: Monsieur Bevington, vous avez raison: il s'agit là des principes de base de la gestion des risques. Dans le domaine du transport aérien, on constate que, surtout depuis le 11 septembre, les mesures d'urgence ajoutées dans le feu de l'action finissent en politique nationale, ce qui aboutit à la pire politique en matière de sécurité qui soit.

En cas de menace, il faut procéder dans l'ordre. Tout d'abord, il faut se préparer à l'avance. Il faut mettre en oeuvre une coordination intergouvernementale et intragouvernementale. Il faut prévoir ce genre d'incidents, parce qu'ils se reproduiront.

Ensuite, lorsque la structure de coordination est en place, il faut établir des stratégies, puis travailler en collaboration avec les services de renseignements pour cerner les menaces. Une fois celle-ci essayée, lorsqu'on sait qu'il ne reste plus de conspirateurs ni d'engins explosifs, il faut revenir à la normale, puis analyser ce qui s'est passé. Ensuite, s'il faut effectuer des changements à long terme, on y procède.

Honnêtement, l'IATA est d'avis que de nombreux gouvernements ne se rendent pas jusque-là. On ne fait qu'imposer de plus en plus de mesures de sécurité à l'industrie, et, bien franchement, il y a chevauchement et dédoublement, en plus de nombreuses mesures de sécurité qui ne sont probablement plus pertinentes.

On demande donc à Transports Canada, à l'ACSTA et à d'autres gouvernements de prendre un peu de recul, pour se rendre compte qu'une menace à court terme doit mener à une réaction à court terme, et non pas à des politiques à long terme.

Le président: Merci.

Madame Brown.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs, d'être ici.

Monsieur Séguin, je devrais transmettre vos salutations à notre bon ami Kirk. Il est intéressant de voir le nombre de personnes que nous connaissons tous les deux.

Monsieur Chowdhury, j'aimerais vous parler d'un point que vous avez soulevé au sujet de la pertinence culturelle. J'ai travaillé dans le domaine de l'invalidité et de la gestion des risques pendant de nombreuses années: les accidents de travail et les travailleurs blessés. Nous utilisons le même principe de l'iceberg que vous. Les chiffres étaient différents, mais le même concept s'applique. J'ai été particulièrement impressionnée par la dernière vidéo que vous avez montrée, où l'on voit un individu traverser une voie ferrée et les risques qu'il est prêt à prendre.

Je pense, monsieur Dunlap, que je m'adresserai maintenant à vous, parce qu'il y a une question de culture que nous devons changer. Les gens ne veulent pas prendre de risque en ce qui concerne leur sécurité dans les airs. Ils veulent être convaincus que leur vol sera sécuritaire. Nous avons donc du travail à faire pour changer la culture. Je pense que le résultat des événements du 25 décembre était une réaction propre à notre culture; les gens ont dit: « Faites quelque chose, n'importe quoi, mais faites quelque chose pour que je sois plus en sécurité ».

Je pense que vous avez fait un commentaire sur les capacités de détection. Pour toutes les capacités de détection existantes, il y a des vulnérabilités complémentaires. C'est une loi de la physique, n'est-ce pas? Pour chaque action, il y a une réaction égale et opposée.

Nous faisons de notre mieux avec la technologie dont nous disposons aujourd'hui. Nous devons faire des investissements dans les scanners pour garantir la sécurité des voyageurs, mais il faut aussi tenir compte de la prochaine génération. Vous avez dit que, premièrement, le Canada et les États-Unis doivent mieux collaborer sur la question de la sécurité.

L'enjeu est la productivité. Vous avez parlé du temps qu'il faut pour qu'un individu passe par un scanner, c'est-à-dire 45 secondes. S'il n'y a qu'un seul scanner, il faudra toutefois de nombreuses heures pour que 300 personnes y passent. J'espère que nous aurons plus qu'un scanner afin que le processus soit plus rapide.

Les États-Unis ont adopté une attitude très protectionniste, et ils ont raison de le faire. Leur gouvernement a une responsabilité; il doit veiller à la sécurité et à la protection de ses citoyens.

Comment nous, Canadiens, nous y prenons-nous pour instaurer un climat de confiance? Comment pouvons-nous le faire pour notre sécurité aérienne, tout en gardant en tête que nous avons une culture qu'il faut changer? Comment pouvons-nous le faire tout en garantissant que la productivité ne soit pas interrompue?

•(1010)

M. Kenneth Dunlap: Pour répondre à une grande partie de la question que vous venez de poser, permettez-moi de commencer par dire que Transports Canada va dans la bonne direction.

L'IATA a créé des systèmes de gestion de la sécurité. Mon collègue ici en a parlé. Transports Canada appuie fortement l'idée d'appliquer les mêmes concepts à la sécurité, parce que, très honnêtement, d'importants secteurs de l'industrie ont besoin d'une culture de la sécurité intégrée, de la passerelle à la salle du conseil d'administration. Certaines entreprises réussissent bien et d'autres moins, mais nous pensons qu'il doit y avoir une base de référence concernant les attentes quant à la façon dont les entreprises font face aux incidents de sécurité à l'interne.

Nous félicitons Transports Canada pour sa vision et pour avoir fait avancer le dossier, parce que je pense que, pour de nombreux dirigeants d'organismes de réglementation, les systèmes de gestion de la sécurité sont aujourd'hui un concept inconnu.

Vous m'avez aussi demandé comment le Canada et les États-Unis travaillent ensemble, compte tenu du fait que la population veut voir une réaction forte; elle veut que la menace soit éliminée, tout en continuant de pouvoir voyager confortablement. Nous pensons certainement que l'accent mis sur les règlements axés sur les résultats doit faire partie du dialogue entre le Canada et les États-Unis.

Pour lancer ce dialogue, la question doit être la suivante: « Dites-nous ce que vous ne voulez pas ». D'accord, vous ne voulez pas d'explosifs dans les bagages, alors ne nous dites pas quels types de machines nous devons utiliser, ne nous dites pas quelles procédures mettre en oeuvre, mais dites-nous ce que vous voulez. Trop souvent, en particulier lorsqu'il s'agit des États-Unis, il y a des discussions sur les types d'équipement bien particuliers devant être utilisés et les procédures devant être appliquées; toutefois, le résultat, dans tout ce processus, est oublié.

Ce que je veux dire, c'est que le résultat visé est l'absence d'explosif sur les passagers ainsi que dans les bagages enregistrés et les bagages de cabine. Tenons-nous en à cela.

Ma suggestion pour vous, le gouvernement — bien que je n'aie jamais été dans votre situation — c'est de rejeter les règlements de sécurité normatifs imposés par nos voisins du Sud et de dire: « Nous pouvons obtenir les résultats que vous attendez, mais laissez-nous choisir les moyens d'y arriver ». Et certainement, ces moyens sont liés à la façon dont nous pouvons renforcer la sécurité et la rendre plus efficace.

Mme Lois Brown: Ainsi, à mesure que nous nous approchons de cette nouvelle compréhension du profilage comportemental, ce dont il s'agit essentiellement, nous devons mettre en place d'autres éléments nous permettant d'y arriver sans interrompre la productivité.

Parce qu'en réalité, c'est ce qui est important pour nous, n'est-ce pas? Nous ne voulons pas interrompre le trafic passagers. Nous ne voulons vraiment pas interrompre la circulation transfrontalière des marchandises. Nous devons veiller à ce que ce soit ainsi, pour la vigueur de notre économie. Les suggestions que vous formulerez pour nous amener à ces résultats seront les bienvenues.

Messieurs Chowdhury et Séguin, avez-vous des commentaires?

M. Somen Chowdhury: Nous n'avons pas soulevé les questions touchant la sécurité aéroportuaire. Nous sommes aussi affectés que les passagers et vous, mais du point de vue opérationnel, ce dont j'ai discuté, c'est la façon dont les choses se déroulent pour les individus dans un aéronef ou un hélicoptère.

L'homme qui se trouve dans le cockpit est un décideur essentiel. C'est l'aspect « sécurité » de l'opération. Nous devons donner au pilote tous les outils dont il a besoin pour accroître son jugement et son emprise sur la situation, afin que la technologie soit axée sur l'exactitude des données. S'il voit une lumière qui clignote, il doit savoir de quoi il s'agit. Une fois qu'il le sait, il doit poser un diagnostic immédiatement afin de déterminer si la situation est critique ou non.

Tout cela doit se dérouler dans un délai qui lui permette de réagir sans poser de danger aux passagers de l'avion ou de l'hélicoptère. Plus on se déplace vite, plus l'aéronef est rapide, moins le délai est long. C'est donc une contradiction à laquelle nous faisons face dans le domaine de la technologie. Sans embrouiller le pilote, sans ajouter aux craintes, nous devons trouver une solution. Nous n'y sommes pas. Tout est mis en oeuvre pour atteindre cet objectif.

Il faut que ce soit peu coûteux et rentable. Il faut que ça ne coûte rien aux gens. On veut améliorer la sécurité des passagers et mettre en place de nouveaux systèmes, mais on ne veut pas causer des désagréments.

On veut un vaccin, mais on ne veut pas que l'aiguille pique. Voilà la contradiction à laquelle vous vous heurtez.

• (1015)

Le président: Merci. Je dois vous interrompre.

M. Volpe ou M. Dhaliwal.

L'hon. Joseph Volpe: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je veux simplement souhaiter bon retour à M. Dhaliwal. C'est lui qui posera la question.

Le président: Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs.

Je poursuivrai avec M. Dunlap.

Vous avez mentionné que les gens qui détiennent une carte NEXUS devraient être traités de façon peu différente. Je vois la file à l'aéroport d'Ottawa, et je suis membre de NEXUS. Je n'ai vu aucune différence dans l'attitude des agents de l'ACSTA pour ce qui est du traitement ou du temps qu'il faut pour que je passe par ce processus de sécurité.

Quelles recommandations feriez-vous pour veiller à ce que ces personnes passent la sécurité plus rapidement?

M. Kenneth Dunlap: Il s'agit d'une situation qui ne se produira que dans deux ou trois ans, parce qu'à l'heure actuelle, la façon dont l'ACSTA s'acquitte de sa mission n'est pas d'avoir un traitement différent pour les détenteurs de cartes NEXUS ou Global Entry.

Toutefois, philosophiquement, au sens large du terme, il y aura essentiellement à l'avenir deux types de passagers. Un passager qui, pour passer rapidement, efficacement et sans tracas à l'aéroport donnera beaucoup d'informations sur ses antécédents. C'est essentiellement ce qu'a dit NEXUS: donnez-nous l'information et votre passage à l'ASFC sera plus agréable.

À l'avenir, nous pensons que cette catégorie de passagers — nous ne nous attendons pas à ce qu'il s'agisse de la majorité — sera contrôlée de façon différente. Tout le monde doit être contrôlé, mais, d'une façon ou d'une autre, dans le système de contrôle futur, ces types de passagers seront traités différemment.

Voici maintenant l'un de mes problèmes. Je ne sais pas exactement de quoi auront l'air les points de contrôle de la prochaine génération,

mais du point de vue des principes de niveau supérieur, ce sont les passagers au sujet desquels on en sait plus qui sont traités différemment des passagers qui ne veulent pas donner de renseignements sur eux-mêmes. Je ne sais pas si cela signifie que cette personne doit faire contrôler ses chaussures alors que l'autre non, que ce sac passe par un certain type de machine, qu'un autre sac passe par une autre machine — je ne sais pas de quoi il s'agit.

Mais précisément, la question que vous avez posée démontre l'importance, pour les organismes de réglementation à l'échelle mondiale, de se réunir pour déterminer ce que sera la prochaine génération des points de contrôle, parce que ce concept doit être bien intégré. Il faut déterminer ce qu'il faut faire avec les membres d'équipage. Bien entendu, des membres d'équipage entrent et sortent chaque jour, et ils font partie de l'un des groupes présentant le moins de risques à l'heure actuelle, mais ils sont contrôlés, tout comme les gens dont nous ne savons rien. Ainsi, la prochaine génération de points de contrôle devra tenir compte de nos membres d'équipage et déterminera ce qu'ils doivent faire.

Mais je pense que, comme toute autre chose, l'intelligence nécessaire pour lancer ce nouveau système existe. Malheureusement, je n'ai pas de meilleure réponse.

M. Sukh Dhaliwal: Vous avez mentionné que les passagers sont traités avec dignité.

J'ai entendu quelques plaintes, pas un grand nombre toutefois, selon lesquelles les passagers qui traversent ces points de contrôle de la sécurité, en particulier, au Canada — j'ai voyagé partout dans le monde et je n'ai remarqué cette situation nulle part en Europe — font l'objet de profilage racial de la part des agents de l'ACSTA, et c'est inacceptable. Simplement en raison de la couleur de sa peau ou de son appartenance ethnique, un passager est arrêté et harcelé.

Aimeriez-vous faire une observation à ce sujet?

• (1020)

M. Kenneth Dunlap: Ce que je peux vous dire, c'est que l'IATA s'oppose fermement au profilage racial et ethnique.

Le profilage racial et ethnique ne constitue pas une mesure de sécurité. Nous croyons cependant que l'analyse du comportement, qui permet d'examiner comment une personne se conduit dans son environnement, en est une.

Il est indéniable qu'on doive tenir compte d'un autre aspect de ce dossier: l'utilisation des renseignements obtenus sur les passagers. Nous croyons que les systèmes de sécurité doivent considérer les passagers sur une base individuelle. On ne peut pas faire passer tout le monde à l'aveuglette. Nous croyons qu'il est légitime de poser des questions intelligentes au passager afin d'obtenir des renseignements précis.

Par exemple, je suis arrivé au pays hier soir, et on m'a demandé pourquoi je venais au Canada. J'ai répondu que je comparaisais pour la première fois devant un comité de la Chambre des communes. On m'a dit que c'était très bien.

De la même façon, un autre passager pourrait dire, à son arrivée, qu'il va séjourner à l'hôtel Delta. Peut-être que, dans l'avenir, on lui demandera quand il a fait sa réservation et qui l'a faite, pour vérifier si ce qu'il dit est crédible. Comme l'a fait remarquer M. Sela, c'est ce que les Israéliens tentent de faire.

Le président: Merci.

Monsieur Gaudet.

[Français]

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Merci, monsieur le président.

Monsieur Dunlap, selon vous, il faut 45 secondes par personne pour passer au scanner corporel. Donc, pour un avion contenant 400 passagers, il faudra cinq heures, sans compter les autres vérifications, les bagages, etc. Bientôt, ça sera quasiment un excès de prendre l'avion: ça n'aura pas d'allure.

Si je me fie à ce qui s'est passé le 25 décembre dernier, la personne qui est montée à bord d'un avion était déjà sur la liste noire. Ça signifie que certaines personnes ont mal fait leur travail. En réalité, tout le monde sur la planète est pénalisé parce qu'il y a un aéroport qui n'a pas bien fait son travail. Il faut le dire au monde. Il ne faudrait pas qu'on paie pour une erreur qui s'est produite ailleurs. Je ne me souviens pas de l'endroit. En Hollande? Je ne sais pas, peu importe.

Ce sont eux qui sont les principaux responsables et qui doivent se faire taper sur les doigts. On paie pour les erreurs commises par les autres.

Pourriez-vous m'expliquer cela?

[Traduction]

M. Kenneth Dunlap: J'aimerais dire à ce sujet qu'on nous a raconté les circonstances exactes du voyage d'Abdulmutallab. En fait, il ne faisait partie d'aucune liste d'interdiction de vol ou d'une autre liste noire, et qu'il avait un visa américain en règle et émis en 2008, me semble-t-il. Mais en ce qui concerne les circonstances entourant ce crime, je crois qu'un représentant de Transports Canada ou de l'ACSTA serait mieux placé pour répondre.

Mais j'aimerais ajouter autre chose. L'aéroport Schiphol a la réputation bien méritée de suivre des normes de sécurité très strictes et d'avoir un excellent personnel, et je dirai que, si un tel cas peut se produire à cet endroit, il peut se produire n'importe où.

Et c'est pourquoi il faut apporter des changements. Schiphol fait du très bon travail. L'aéroport applique le proverbe qui dit qu'avant de critiquer, on doit balayer devant sa porte. La façon dont Abdulmutallab s'y est pris pour passer la sécurité est troublante, et il y avait, de toute évidence, bien réfléchi. Mais je ne pense pas nécessairement qu'il s'agit d'un problème concernant Schiphol. Ce n'est pas le cas, selon moi.

[Français]

M. Roger Gaudet: Merci.

J'aimerais revenir aux hélicoptères. Les détenteurs de permis de conduire des hélicoptères ont-ils tous le même type de permis, partout au pays? Je sais que les permis de conduire sont valides partout au Canada. C'est peut-être la même chose.

M. Sylvain Séguin: Oui, il y a un permis de base pour pilote professionnel d'hélicoptère. De plus, il y a une annotation pour chaque type d'aéronef, pour chaque type d'hélicoptère. Le pilote doit suivre une formation et obtenir la signature d'un instructeur. Ensuite, pour le vol de nuit, le vol aux instruments et pour être capitaine d'un

appareil de neuf passagers et plus, et de plus de 7 000 lbs, c'est un autre type de permis. Il s'agit d'une licence de pilote de ligne.

• (1025)

M. Roger Gaudet: Qui est responsable de toute cette réglementation? Est-ce Transports Canada?

M. Sylvain Séguin: Oui, la réglementation est la responsabilité de Transports Canada, mais certaines responsabilités sont du ressort de compagnies, celle des formateurs, par exemple. Une partie de cette responsabilité est assumée par les opérateurs.

M. Roger Gaudet: Comment se fait-il qu'il n'y ait pas de simulateur?

M. Sylvain Séguin: Les problèmes des simulateurs sont les coûts et le rendement du capital investi. Dans le cas des gros appareils, les manufacturiers vont construire le simulateur en même temps que les appareils. Aussitôt que l'appareil est livré, les simulateurs sont disponibles. Dans le cas des petits hélicoptères, le simulateur coûte plus cher que l'hélicoptère. Par exemple, un petit hélicoptère à pistons coûte 400 000 \$ et le simulateur coûterait peut-être 1 ou 2 millions de dollars.

M. Roger Gaudet: Je vous parle de suivre un cours avec simulation.

M. Sylvain Séguin: Oui.

M. Roger Gaudet: Je ne parle pas de faire ça dans l'hélicoptère, mais de suivre au moins un cours qui soit le même pour tout le monde. J'ai un permis de conduire et je suis le même cours que tous ceux qui en ont un. Je ne conduis pas des camions. Je ne suivrai pas le cours de conducteur de camion ou de motocyclette, mais tout le monde suit le même cours de base.

Comment se fait-il que ce n'est pas la même chose pour les pilotes d'hélicoptère?

M. Sylvain Séguin: Il y a quand même une formation de base, mais selon le type d'appareil et le type de responsabilité, il y aura une formation plus spécifique. Dans le cas d'un appareil de grosse taille, il s'agit d'une catégorie pour laquelle le pilote doit avoir une formation spécifique. C'est un peu la même chose pour les avions. Les pilotes commencent par un petit avion pour ensuite avoir une formation de simulateur spécifique pour un Boeing ou un Airbus, par exemple.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Mayes.

M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, monsieur le président.

Ma première question s'adresse à M. Chowdhury.

Afin de pouvoir atteindre les objectifs visés au chapitre de la réduction du nombre d'accidents, il faut tenir compte de certaines réalités, notamment du fait que les hélicoptères ne servent pas simplement à transporter les passagers du point A au point B, comme dans le secteur de l'aviation. Les hélicoptères font surtout ce que j'appelle du travail industriel, c'est-à-dire qu'ils permettent de soulever et de transporter des marchandises, ce qui exige de décoller et d'atterrir souvent. Je crois que ces manoeuvres posent un plus grand risque.

Dans vos données, tenez-vous compte de ces fonctions différentes? À Vancouver, je dirais que transporter des passagers de Vancouver à Victoria n'est pas aussi dangereux que de participer aux activités d'exploitation forestière le long des côtes de la Colombie-Britannique.

M. Somen Chowdhury: Oui, nous en tenons compte. Nos données sont basées sur ce qu'on appelle des missions. Il existe des missions d'urgence médicale, d'exploitation forestière et d'autres types, y compris la formation. La formation est l'un des types qui présentent le plus de risques d'accident.

Toutes ces données servent à la production de rapport et d'autres documents. Je n'ai pas pu vous les présenter en détail, étant donné le temps limité dont je disposais. Mais j'ai produit un résumé.

M. Colin Mayes: Ce que j'aimerais savoir, c'est si vous allez tenter de classer ces données. Puisque vous voulez réduire le nombre d'accidents dans le temps et mettre en oeuvre un programme, serez-vous en mesure de faire la distinction entre les deux fonctions ou utilisations de l'hélicoptère de façon à pouvoir détecter le problème?

M. Somen Chowdhury: Même dans les missions à risques élevés, par exemple, les missions de formation, d'exploitation forestière ou de transport de marchandises à l'aide de crochets, le mot d'ordre demeure toujours la connaissance de la situation. Nous avons mis ensemble tous les énoncés de problèmes, et ils concordent. Le pilote qui transporte un crochet ne peut pas voir ce qui traîne derrière lui. Il arrive donc, assez souvent, que l'appareil reste pris. Même dans le cas du 412 Griffon qui a eu un accident à Kandahar, c'est l'atterrisseur à patins qui est resté coincé. C'est ce que dit le rapport. Voilà pourquoi je parle de connaissance de la situation.

Ces questions ont été résumées dans les diapositives que je vous ai présentées. Les énoncés de problèmes concordent, et pour régler le problème, il faudra peut-être examiner les aspects spécifiques de la mission. Il faut que la solution s'adapte à la mission. Autrement dit, il faut mettre en place d'autres dispositifs — des dispositifs mécaniques ou optiques, des systèmes d'aide au pilote ou des caméras — pour que le pilote puisse voir la charge qu'il traîne. La solution sera peut-être un peu différente, mais les énoncés de problème nous entraînent dans cette voie, en fait.

Je vous invite à visiter notre site Web à l'adresse www.ihst.org. Vous y trouverez tous les rapports qui ont été produits. Nous pouvons vous les envoyer par voie électronique. Des études volumineuses ont aussi été effectuées pour la base de données américaine. J'ai présenté le rapport canadien à Mme Charron; peut-être qu'elle vous le distribuera demain. Pour le moment, il est en anglais seulement, mais on le fait traduire en français, vous aurez donc les deux versions.

• (1030)

M. Colin Mayes: Merci.

Et je me tourne maintenant vers M. Dunlap. Avec M. Sela, qui vient d'Israël, nous avons un peu parlé de sécurité périmétrique. Il s'agit d'une initiative louable, parce que notre tâche consiste à protéger les passagers dans l'avion. Nous assurons la sécurité des passagers lorsque l'avion est en vol et lorsqu'ils sont à l'aéroport, à l'aérogare.

Avez-vous quoi que ce soit à dire à ce sujet? Croyez-vous qu'on devrait mettre davantage l'accent sur la sécurité périmétrique, ou devrions-nous nous limiter strictement à l'avion?

M. Kenneth Dunlap: Je vais vous donner une réponse générale. Le Conseil national des lignes aériennes du Canada qui, je crois, doit

témoigner devant votre comité jeudi, pourra donner plus de détails concernant les aéroports canadiens.

De façon générale, notre association croit que la sécurité périmétrique est le maillon faible dans bien des aéroports. Dans certains pays en développement, il manque les infrastructures nécessaires; les clôtures se font voler. Mais lorsqu'on examine la sécurité dans les aéroports, il faut se poser des questions cruciales, la première étant: par où commencer?

Certains disent que le meilleur moyen d'assurer la sécurité des vols consiste à commencer par le cockpit. D'autres croient qu'il faut plutôt commencer par le périmètre. Ce qui est certain, c'est que, depuis quelques années, l'Union européenne veut resserrer la sécurité dans les aéroports. Les États-Unis, pour leur part, ont dit qu'ils allaient accroître les patrouilles de sécurité et renforcer les mesures de sécurité appliquées au personnel.

Quelle approche devrait-on adopter au Canada? Je ne suis pas la personne la mieux placée pour répondre à cette question.

Le président: Merci.

Sur ce, je remercie les témoins d'avoir accepté notre invitation.

Compte tenu des circonstances atténuantes, vous avez présenté des exposés très intéressants, et nous vous en remercions. Nous serons heureux de recevoir vos commentaires sur le rapport définitif.

Merci beaucoup.

M. Kenneth Dunlap: Merci beaucoup.

Le président: Nous ferons une pause d'une minute pour permettre à nos témoins de partir. Nous nous occuperons ensuite des deux motions qui ont été présentées.

- _____ (Pause) _____
-
- (1035)

Le président: Passons maintenant à la deuxième partie de la séance d'aujourd'hui. Deux motions ont été présentées.

Mme Chow se joint maintenant à nous. Je crois comprendre que vous souhaitez saisir le comité de ces deux motions.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): C'est le cas.

Le président: Nous vous écoutons.

Mme Olivia Chow: Il y a deux motions. Pourquoi ne pas commencer par la plus courte? Cela ira probablement plus vite.

Je crois que vous avez en main le texte de la première motion. Elle nous demande d'appuyer « l'instauration d'un règlement pris en vertu de la Loi sur la sécurité automobile afin d'exiger que les gros camions et les remorques soient munis de dispositifs anti-écrasement latéraux pour éviter que les cyclistes et les piétons soient happés sous les roues de ces véhicules ».

Il y a quelques années, un coroner avait fait enquête sur les décès de cyclistes survenus en Ontario pendant une période de dix ans. Il a découvert que le plus grand pourcentage de décès chez ces personnes était survenu lorsque le cycliste était happé entre les roues de gros camions, c'est-à-dire entre les roues avant et arrière. L'une des principales recommandations du coroner préconisait l'installation de dispositifs anti-écrasement latéraux sur les gros camions. C'était il y a quelques années.

Depuis, différentes municipalités ont dit qu'il faudrait appliquer cette recommandation. J'ai demandé au ministre de le faire. L'industrie du camionnage a affirmé que cette mesure serait coûteuse — on peut comprendre son point de vue. Soit dit en passant, la plupart des pays européens — en fait, tous ceux de l'Union européenne — exigent l'installation de tels dispositifs.

Depuis le début de la campagne, il y a malheureusement eu d'autres décès, dont celui de Jessica Holman-Price, dont la mère... cet accident, qui s'est produit à Terre-Neuve, je crois, a beaucoup fait parler. Comme un projet de loi d'initiative parlementaire prônant la même mesure a été présenté à la Chambre des communes, j'aimerais que le comité se penche sur cette motion.

Monsieur le président, voulez-vous que je parle de l'autre motion tout de suite ou préférez-vous qu'on en traite une à la fois? C'est comme vous voulez.

Le président: Une à la fois, d'accord?

Mme Olivia Chow: D'accord.

Le président: Quelqu'un veut-il faire des commentaires?

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Bienvenue, madame Chow.

D'abord, je crois que cette motion mérite notre attention. Comme Mme Chow l'a indiqué, le député de St-John's Sud—Mount Pearl, qui se trouve à être l'une de nos collègues du caucus, a déjà présenté un projet de loi d'initiative parlementaire sur cette question. Il me semble qu'on peut nommer des personnes au comité. Il s'agit donc de Siobhan Coady, qui a aussi présenté une motion à la Chambre.

Si je dis cela, c'est parce que ce projet de loi témoigne d'un intérêt général pour la sécurité. Le projet de loi exige de modifier la Loi sur la sécurité automobile. Si le projet de loi passe en seconde lecture, il sera soumis à notre comité. Les membres du comité pourront alors exprimer leur point de vue sur la question.

Mme Chow pourrait peut-être, à ce moment-là, se joindre au comité et nous faire part de son avis et de sa connaissance du dossier. Nous pourrions alors en apprendre davantage sur les constatations du coroner, lesquelles pourraient évaluer un accident survenu à Montréal il n'y a pas très longtemps.

Je crois donc que, en principe, nous pourrions aborder ce dossier selon la procédure établie. Le mécanisme est déjà en place. Je pense qu'il suffit de suivre le processus dont nous disposons.

• (1040)

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Je suis d'accord.

Il faut se rappeler que la sécurité des véhicules qui circulent actuellement, y compris celle des camions, est de ressort provincial. Notre influence se limiterait donc aux nouveaux véhicules. Je crois savoir que certaines études remettent en question l'efficacité de l'installation de tels dispositifs sur tous les véhicules.

Cela dit, je crois qu'il serait préférable de traiter ce projet de loi en suivant la procédure normale relative aux projets de loi d'initiative parlementaire et d'inciter les provinces à adopter des règlements pour améliorer la sécurité des véhicules sur leurs réseaux routiers. Bien franchement, je crois que, de par sa formulation, la motion nous amènerait à nous ingérer dans un champ de compétence provinciale, ce qui est exclu.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Oui. Je suis en accord avec MM. Volpe et Jean. Il faudra attendre de voir le projet de loi d'initiative parlementaire, entre autres, pour ce qui est de l'avenir de ce projet de loi.

[Traduction]

Le président: Madame Chow, un dernier commentaire à ajouter?

Mme Olivia Chow: Eh bien, monsieur le président, je suis déçue, surtout par M. Volpe, parce que le projet de loi ne parviendra jamais à notre comité dans ces conditions. Il n'est pas assez haut dans l'ordre de priorité. Mme Coady m'a dit en privé que, si le Parti libéral décide de ne pas le faire monter dans l'ordre de priorité, son projet de loi ne pourra pas être examiné au cours de la présente session, à moins qu'on soit ici pendant encore cinq ans ou plus — on ne sait jamais.

La question ne relève pas nécessairement des provinces parce que les nouveaux véhicules sont de la responsabilité du gouvernement national — nous avons vérifié. Je préférerais que le comité fasse une étude. Si on se limite à présenter une motion, on déçoit toutes les familles qui ont perdu un être cher en raison de ces véhicules, les gros camions qui n'ont pas de dispositif anti-écrasement.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, si j'ai fait cette suggestion, c'est parce que j'espérais que le comité ne se prononce pas sur la motion. S'il le fait, cela pourrait nuire au projet de loi et à la motion qui ont déjà été présentés à la Chambre.

Je ne saurais être présomptueux au point de laisser entendre qu'il n'y a aucun moyen, pour Mme Coady, de faire monter son projet de loi dans l'ordre de priorité. Loin de moi l'idée de dire que les choses ne peuvent pas changer.

Par ailleurs, si le projet de loi monte dans l'ordre de priorité, rien n'empêche Mme Coady et les gens qui l'appuient de venir témoigner devant le comité lorsqu'un autre projet de loi qui vise à modifier les dispositions de la Loi sur la sécurité automobile qui traitent de la sécurité sera porté à l'attention du comité. Il y a une bonne chance que le comité soit saisi d'un tel projet de loi avant l'autre.

Je crois donc qu'on nuirait au débat, aussi bien à la Chambre qu'au comité, en tenant un vote sur la façon de traiter ce projet de loi. J'espère que Mme Chow saura mettre de côté son opinion personnelle et reconnaître que les membres du comité ont écouté sa demande, mais que le projet de loi sera traité par le comité et par la Chambre, d'une façon ou d'une autre.

• (1045)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: D'abord, je prends note des commentaires de Mme Chow, mais c'est une stratégie politique qu'a utilisée le NPD. Il y a un projet de loi d'initiative parlementaire. Comme ça ne va pas assez vite, on décide d'aller en comité. C'est un choix. Les partis de l'opposition disposent d'un certain nombre de journées desquelles le NPD pourrait se prévaloir s'il voulait que cela aille plus vite. Je ne voudrais pas qu'il se mette à blâmer le comité.

On a un ordre du jour très chargé, monsieur le président. Vous le savez. On a des choses très importantes à étudier. Donc, encore une fois, parce qu'il y a un projet de loi d'initiative parlementaire, je trouve que c'est intéressant qu'on décide que ce sera la façon de traiter de ce dossier. C'est une main qu'on tend au NPD. S'il veut aller plus vite, il dispose de journées de l'opposition, et il ne nous fera pas de leçon de politique aujourd'hui.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'aimerais clarifier un point, monsieur le président. Je veux simplement m'assurer qu'elle comprend bien. Je crois qu'elle comprend. Le projet de loi ne concerne que les nouveaux véhicules, c'est-à-dire 1 p. 100 des véhicules qui sont en circulation. Si les provinces adoptaient des règlements sur la question, 100 p. 100 des véhicules des provinces concernées seraient touchés.

Pour être franc, je doute de l'efficacité de ce projet de loi à long terme, parce qu'il n'aura aucun effet sur les véhicules qui sont présentement en circulation ni sur les véhicules qui proviennent d'autres juridictions.

Ce sont vraiment les provinces qui devraient régler les questions de sécurité. Pour le moment, c'est la position que je maintiens. Je ne veux cependant pas porter de jugement sur le projet de loi ni sur la possibilité que le projet de loi puisse être présenté avant d'autres motions.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Je tiens à signaler, brièvement, qu'à mon avis, le comité devrait suivre les directives de la Chambre, plutôt que d'essayer de faire le contraire. Je m'oppose donc à la motion.

Le président: Souhaitons-nous reporter la motion? Est-ce la volonté du comité?

L'hon. Joseph Volpe: Oui.

Le président: On la reportera donc à plus tard.

Cela vous convient-il, madame Chow?

M. Brian Jean: Peut-on la mettre au vote? Voulez-vous qu'on passe au vote sur la motion?

Mme Olivia Chow: C'est ce que je préférerais, mais je m'en remets à la volonté du comité.

Nous sommes saisis d'une motion. Je préférerais qu'elle ne soit pas reportée, puisqu'elle tomberait ainsi aux oubliettes. Je crois que le gouvernement fédéral devrait assumer un leadership à l'échelle nationale.

Le président: En reportant l'étude de la motion, elle resterait à l'ordre du jour, jusqu'à ce que le comité choisisse de l'étudier. La motion ne serait pas nécessairement éliminée. On ne ferait que reporter le débat à plus tard, peut-être lorsqu'on aurait une meilleure idée de l'issue du projet de loi d'initiative parlementaire.

M. Brian Jean: Monsieur le président, mettez la motion aux voix, puisque nous en sommes saisis.

Le président: D'accord, passons au vote.

Mme Olivia Chow: Est-ce que ce pourrait être un vote par appel nominal, s'il vous plaît?

Le président: D'accord, il s'agira d'un vote par appel nominal.

(La motion est rejetée par 7 voix contre 1.)

Le président: La motion est rejetée.

Madame Chow, passons à votre deuxième motion.

Mme Olivia Chow: Monsieur le président, cette motion a en fait été préparée en collaboration avec des administrations responsables du transport urbain dans différentes régions du pays.

La motion demande au comité de se pencher sur les besoins en matière de transports urbains au Canada et d'« étudier la possibilité de mettre en place un plan ou une loi sur le transport public à l'échelle nationale ». Je pense qu'on en a déjà discuté ailleurs, et que l'ACTU a réclamé une mesure semblable.

On demande également au comité de déterminer s'il est faisable d'affecter « à long terme des fonds au transport public ». Cela a déjà été fait par un ancien gouvernement libéral; la taxe sur l'essence, par exemple, a été réinvestie dans le transport public. L'allocation des fonds n'est pas déterminée par habitant, mais en fonction des usagers.

Le Groupe de travail sur le transport urbain a publié à la fin de l'année dernière un rapport comprenant de nombreuses recommandations qui intéresseraient, selon moi, le comité.

Finalement, nous devrions discuter des besoins en matière d'infrastructure de l'ACTU.

Je souhaiterais que le comité en discute dans le cadre de ses travaux.

• (1050)

Le président: Merci.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, certaines de ces questions revêtent une importance considérable.

Nous avons tous fait l'objet de lobbying de la part des représentants canadiens du transport en commun. Je pense que nous comprenons tous leurs problèmes.

En fait, je pense que la proposition des députés ministériels — c'était, il y a je pense deux semaines — de modifier le mandat du comité à l'égard de l'étude sur les trains haute vitesse afin que le système qui sera recommandé par le comité à la fin de son étude tienne compte de la coordination des systèmes de transports urbains et régionaux couvre déjà tous ces points.

En fait, en ce qui concerne la deuxième partie de cette étude sur les trains haute vitesse, si je me souviens bien — corrigez-moi si j'ai tort monsieur le président, ou la greffière — le comité a déjà demandé au comité de direction de prévoir au moins une ou deux séances à la fin de l'étude sur les trains haute vitesse pour convoquer des témoins au sujet de l'intégration des administrations locales et régionales du transport en commun.

Alors je ne sais pas ce qu'on demande au comité de faire qu'il ne fait déjà. J'ai l'impression que c'est comme demandé du beau temps alors qu'il fait déjà beau.

Je remercie la députée de Trinity —Spadina, mais, du moins en ce qui concerne les trois membres du Parti libéral, nous nous sommes déjà engagés à procéder ainsi, en principe et dans les faits.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Pour ma part, je serais prêt à amender la motion déposée par Mme Chow, à la condition qu'elle accepte cet amendement amical qui serait approuvé par tous les partis.

Cela commencerait ainsi: « Que le Comité examine ». À la suite du mot « examine », on ajouterait ceci: « à l'intérieur de son étude sur le train rapide ». Ça se lirait donc ainsi: « Que le Comité examine à l'intérieur de son étude sur le train rapide les besoins en matière de transport urbain au Canada de la manière suivante : ».

Il suffirait d'ajouter « à l'intérieur de son étude sur le train rapide ». Si Mme Chow était d'accord sur ça, tous les partis pourraient consentir à cet amendement.

[Traduction]

Mme Olivia Chow: C'est un amendement favorable.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je suis d'accord. Je considère que la suggestion de Monsieur Laframboise est excellente.

Le président: Madame Chow, est-ce que cela vous convient?

Mme Olivia Chow: Oui.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Je ne suis pas d'accord. Nous avons déjà voté là-dessus. Je ne sais pas à combien de reprises vous voulez qu'on mette cette idée aux voix. C'est comme si on n'avait rien de mieux à faire dans les cinq minutes qui nous restent, alors pourquoi pas voter une nouvelle fois sur la même question?

Soyons sérieux. Nous l'avons déjà fait. nous avons déjà accepté de l'intégrer à notre étude, alors passons à autre chose.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Madame Chow n'était manifestement pas à la réunion du comité directeur. Nous avons discuté de cette motion que vous avez déposée...

Mme Olivia Chow: Oui.

M. Brian Jean: — et proposé d'inclure dans notre étude sur l'interconnectivité...

Mme Olivia Chow: Cela me va.

M. Brian Jean: ... parce que nous avons déjà, en fait déjà étudié cette question en partie et croyons qu'elle est pertinente dans le contexte des trains à grande vitesse et de l'interconnectivité.

Je pense que c'est ce que Monsieur Volpe essayait d'expliquer, et Monsieur Laframboise nous a tendu la perche, en proposant de rendre le tout officiel.

Mme Olivia Chow: J'ai déjà dit qu'il s'agissait d'un amendement favorable et qu'il me convenait tout à fait. Je l'accepte sans réserve. Comme vous le savez, je ne siège pas d'ordinaire à ce comité, et je crois que cela pourrait tout à fait faire partie de vos discussions sur les trains à grande vitesse. Il n'y a rien d'incompatible, on peut marier les deux.

• (1055)

Le président: D'accord.

Puisqu'il n'y a plus d'intervention, je demanderais à M. Laframboise de répéter son amendement favorable une fois de plus afin que ce soit bien clair.

[Français]

M. Mario Laframboise: Oui. Il faudrait ajouter, après « Que le Comité examine », « à l'intérieur de son étude sur le train rapide ». Ainsi, on pourrait lire: « Que le Comité examine à l'intérieur de son étude sur le train rapide les besoins en matière de transport urbain au Canada de la manière suivante : ».

Le président: Parfait.

[Traduction]

Ceux qui sont pour l'amendement?

(L'amendement est adopté.)

Le président: Ceux qui sont pour la motion modifiée?

(La motion modifiée est adoptée.)

Le président: La motion est adoptée. Voilà qui termine nos travaux.

Merci beaucoup.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les
Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

Additional copies may be obtained from: Publishing and
Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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