



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 056 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 4 mai 2017

—
Vice-président

M. Luc Berthold

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

Le jeudi 4 mai 2017

• (1100)

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC)): Je déclare ouverte cette réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités en cette première session de la 42^e législature.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons notre étude sur la sécurité aérienne.

Nous sommes heureux d'accueillir les témoins suivants: M. Glenn Mahon, directeur des opérations de l'aéroport international de St. John's, qui représente l'Association des aéroports du Canada atlantique; M. Steve Maybee, vice-président des opérations des aéroports d'Edmonton, qui représente le Conseil des aéroports du Canada; et M. Harry Gow, qui est ex-président national de Transport Action Canada.

Bonjour à vous tous.

Sans plus tarder, je cède la parole aux témoins.

Monsieur Mahon, voulez-vous prendre la parole en premier?

Vous disposez de cinq minutes.

[Traduction]

M. Glenn Mahon (directeur des opérations, St. John's International Airport, Association des aéroports du Canada atlantique): Merci.

Monsieur le président, membres du Comité, au nom des aéroports du Canada atlantique, permettez-moi de vous dire que je suis très heureux d'être ici aujourd'hui pour prendre part à votre étude sur la sécurité aérienne. L'Association des aéroports du Canada atlantique compte 12 membres qui assurent la quasi-totalité du transport de passagers et de fret dans nos quatre provinces.

Je m'appelle Glenn Mahon et je suis directeur de l'exploitation à l'Aéroport international de St. John's. Bien que nous soyons un aéroport de taille moyenne à l'échelle internationale, nous sommes en fait le deuxième aéroport en importance dans la région, après Halifax, puisque nous accueillons annuellement 1,5 million de passagers. Histoire de vous mettre en contexte, sachez que l'aéroport Pearson à Toronto accueille environ 46 millions de passagers par an. Les 11 autres aéroports membres de l'Association des aéroports du Canada atlantique, l'AACA, accueillent de 52 000 passagers, dans le cas de Bathurst, à 3,9 millions de passagers par an dans le cas d'Halifax.

M. Maybee et moi travaillons au sein du comité de la sécurité de l'exploitation et des affaires techniques du Conseil des aéroports du Canada, le CAC, et les nombreuses préoccupations qu'il va exprimer tout à l'heure sont communes à tous les aéroports de notre région, même si, très souvent, nous nous retrouvons à devoir composer avec des équipes plus petites, avec moins de ressources, pour régler

essentiellement les mêmes problèmes. Par le biais de l'AACA et du CAC, nous collaborons avec le milieu de l'aviation en général, ce qui est très important pour nous afin d'accroître notre capacité dans le règlement des problèmes de sécurité. Cette collaboration nous permet également de communiquer tous ensemble avec l'organisme de réglementation, ce que les aéroports ne pourraient pas faire à titre individuel, et cela sur des aspects d'intérêt commun.

À l'instar de l'Aéroport d'Edmonton, l'Aéroport international de St. John's est l'un des 21 aéroports du système national qui doit assumer la quasi-totalité du financement de ses infrastructures et de ses coûts d'immobilisation. L'Aéroport de St. John's a bénéficié d'une des rares subventions versées en 2011 par le gouvernement fédéral en vertu du programme intitulé La Porte canadienne de l'Atlantique, quand un financement de contrepartie a été offert par le gouvernement pour l'installation d'un système d'atterrissage aux instruments de 37 millions de dollars, système qui a permis d'améliorer considérablement la sécurité et le service à l'aéroport dans cette partie très brumeuse du Canada.

Bien que l'Aéroport de St. John's soit en mesure d'investir, avec ses propres fonds, dans ces infrastructures de sécurité, l'aide des gouvernements fédéral et provincial s'est avérée importante pour la réalisation de ce projet. Pour les petits aéroports où le niveau de fréquentation est inférieur à celui que nous enregistrons, il n'est pas possible de lancer de tels projets grâce aux recettes d'exploitation et aux taxes d'amélioration aéroportuaire seules. C'est pour cela que le gouvernement fédéral a créé le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires.

Mis sur pied dans les années 1990 pour les aéroports enregistrant moins de 525 000 passagers par an, le PAIA est doté d'un budget d'environ 38,5 millions de dollars par an pour des projets de sécurité et de sûreté, pour les systèmes de sécurité et pour l'équipement essentiel. Bien que ce programme ne s'adresse pas à des aéroports de taille moyenne, comme celui de St. John's, il s'avère très important pour les petits aéroports de notre région et d'ailleurs au Canada. Malheureusement, la dotation du PAIA n'a pas été augmentée depuis la création du programme il y a 20 ans, même si les coûts d'exploitation des aéroports ont considérablement augmenté durant la même période.

Six des plus petits aéroports du Réseau national des aéroports, le RNA, dont quatre sont situés dans le Canada atlantique, ne sont pas admissibles au financement du PAIA parce qu'ils se trouvent sur des terres fédérales. Mes collègues responsables de ces aéroports cherchent à renverser cette iniquité depuis six ans, mais même s'ils ont reçu énormément d'appui de la part des députés de la région et même du ministre Marc Garneau, cette question demeure un problème en suspens dans le cas des infrastructures liées à la sécurité.

Les exigences réglementaires relatives aux aires de sécurité d'extrémité de piste, ou RESA, qui devraient entrer en vigueur d'ici quelques mois viendront alourdir davantage le fardeau qui pèse sur un nombre encore inconnu de petits aéroports. L'amélioration des pistes pourrait coûter des dizaines de millions de dollars à chaque aéroport concerné, soit un fardeau financier énorme pour ces aéroports qui ne peuvent bénéficier des programmes fédéraux et qui devront recourir à une augmentation des frais d'usager. Malheureusement, les transporteurs aériens sont tout à fait allergiques à toute augmentation des frais d'usager.

Même si tout le monde est d'accord avec le problème des sorties en bout de piste, qu'il convient de régler, les aéroports aimeraient que Transports Canada justifie les problèmes financiers et opérationnels auxquels il va les soumettre dans le cas des RESA. Les améliorations à la sécurité devraient s'appuyer sur de solides analyses des causes profondes du problème et devraient être proportionnelles aux risques constatés.

Nous avons constaté que votre comité a parlé des systèmes de gestion de sécurité, les SGS, qui représentent une approche inestimable en matière de sécurité aérienne, mais que les experts du domaine devraient mieux expliquer. Je vous garantis que la sécurité aérienne est notre grande priorité et qu'elle fait l'objet d'un travail d'équipe en continu. La technologie s'améliore sans cesse et nous apprenons régulièrement de nouvelles et meilleures façons d'exploiter nos aéroports en toute sécurité.

Et puis, l'environnement réglementaire canadien évolue et se modernise, notamment pour garder le pas sur l'évolution permanente des normes internationales de sécurité. Les systèmes de gestion de la sécurité, les SGS, imposent une forme de reddition de comptes à partir du haut de la pyramide, par la désignation de cadres responsables, le plus souvent le PDG de l'aéroport ou un cadre supérieur. Grâce au soutien de la haute direction, ce genre de système permet de miser sur une démarche proactive en matière de sécurité par la mise en oeuvre de programmes de surveillance et d'inspections régulières du côté piste, qui sont améliorés dans le temps, afin de recenser les risques à la sécurité et de les atténuer avant que ne se produise un accident. Essentiellement, grâce aux SGS, la sécurité demeure en point de ligne de toute organisation.

Pour terminer, je tiens à vous dire que la collaboration au sein de notre secteur est l'une des grandes forces du secteur aéronautique canadien de nos jours, et elle est essentiellement dans des pays comme le Canada où l'aviation dépend d'un réseau d'aéroports locaux indépendants.

Encore une fois, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de témoigner devant vous aujourd'hui et j'ai hâte de pouvoir répondre à vos questions.

Merci.

• (1105)

[Français]

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

Je vous félicite d'avoir respecté très précisément le temps de parole qui vous était alloué.

Monsieur Maybee, vous disposez de cinq minutes.

[Traduction]

M. Steve Maybee (vice-président des opérations, Aéroports d'Edmonton, Conseil des aéroports du Canada): Monsieur le président, mesdames et messieurs du Comité, au nom du Conseil des

aéroports du Canada et des 51 membres que nous représentons, merci de me donner l'occasion de venir témoigner devant vous sur un sujet qui est important pour les aéroports et pour la sécurité aérienne. Je m'appelle Steve Maybee et je suis vice-président de l'exploitation de l'Aéroport international d'Edmonton, ainsi que président du Comité de l'exploitation, de la sécurité et des affaires techniques du CAC.

Parmi les membres du CAC, on compte des aéroports internationaux très fréquentés, comme l'Aéroport international Pearson, et mon aéroport, mais aussi d'autres aéroports commerciaux plus petits, comme ceux de Saskatoon, de Prince George et d'autres aéroports affiliés dans le Canada atlantique. En tant que voix des aéroports du Canada dans des régions où nos membres ont des points de vue communs, CAC se veut également une plateforme pour permettre aux professionnels du milieu aéroportuaire de collaborer entre eux, mais aussi de travailler avec Transports Canada, avec le Bureau de la sécurité des transports, avec les transporteurs aériens, avec Nav Canada et les groupes de travailleurs, de même qu'avec d'autres partenaires, sur les différentes façons d'améliorer la sécurité dans les aéroports canadiens et dans le secteur de l'aviation.

L'aviation est une industrie qui exige d'importantes mises de fonds, et dans le cas des aéroports, les exigences réglementaires sont devenues de plus en plus complexes depuis le transfert de propriété par le gouvernement fédéral, au début des années 1990. L'Aéroport international d'Edmonton est l'un des 21 aéroports désignés dans le cadre du Réseau national des aéroports; il est exploité par des sociétés privées sans capital action qui se chargent de couvrir les coûts d'exploitation et d'infrastructure.

Grâce à des frais d'usager et à leurs revenus d'exploitation, les aéroports du RNA ont investi plus de 22 milliards de dollars dans les infrastructures aéroportuaires depuis 1992. Ces investissements ont non seulement permis d'améliorer l'expérience du public voyageur, notamment par la rénovation des terminaux, mais aussi les infrastructures du côté piste avec, en point de mire, l'amélioration de la sécurité.

Les administrations aéroportuaires sont régulièrement en contact avec les professionnels dévoués de la Direction de l'aviation civile de Transports Canada. Nous estimons que le gouvernement pourrait améliorer son action en matière de sécurité aérienne, mais comprenez bien que les préoccupations que nous exprimons concernent le fonctionnement du système lui-même et les procédures plutôt que le travail acharné des fonctionnaires qui sont souvent tout aussi frustrés que nous à cause du rythme de travail auquel ils doivent se conformer pour travailler dans le sens de nos objectifs communs, soit de disposer d'un réseau aéroportuaire sûr, moderne, efficace et de classe mondiale. Nous mettons le gouvernement au défi et lui nous met également au défi. C'est ainsi que fonctionne la collaboration autour d'un système réglementaire pour les aéroports, façon de parvenir à des règlements solides, qui évoluent sans cesse et qui donnent lieu à l'un des secteurs aéronautiques les plus sûrs dans le monde.

Les aéroports promeuvent avec force conviction les mesures nécessaires pour régler les problèmes de sécurité au voisinage des aéroports, comme les lasers dirigés contre les équipages en vol et la prolifération de véhicules aériens sans pilote, ou drones, à proximité des aéroports. Nos aéroports membres ont constaté avec plaisir que Transports Canada a récemment émis une ordonnance provisoire pour s'attaquer à ce problème croissant des UAV/drones.

Les règlements canadiens sur les transports aériens correspondent davantage aux normes internationales élaborées au niveau de l'Organisation de l'aviation civile internationale, où le Canada a déjà assumé un rôle de premier plan. Tout cela a donné lieu à l'adoption d'une approche uniforme et globale en matière d'application des normes et des règlements aéronautiques.

La sécurité aérienne est une discipline qui évolue et qui est toujours à parfaire. Or, les réductions budgétaires imposées à Transports Canada ont donné lieu à des périodes où l'organisme de réglementation a été moins en mesure de travailler aux côtés de l'industrie. Le CAC et d'autres associations du monde de l'aviation proposent des tribunes fort appréciées par les hauts fonctionnaires du ministère des Transports qui peuvent rencontrer un vaste éventail de professionnels de l'industrie, mais, ces derniers mois, les réductions budgétaires ont une incidence négative sur le niveau de service offert et sur l'importante collaboration avec l'industrie. Il y a certes toujours des choix à faire, mais on a toujours à y gagner sur le plan de la sécurité aérienne quand les différents acteurs du système, y compris Transports Canada, peuvent travailler ensemble.

Les ressources et le rythme de travail vont main dans la main et Transports Canada n'a pas échappé aux efforts de réduction du déficit déployés à l'échelle du gouvernement. Pratiquement parlant, cela veut dire que les fonctionnaires doivent établir des priorités dans leur charge de travail et mettre de côté les activités les moins pressantes. En 2015, à l'occasion d'un événement qui a été particulièrement frustrant, Transports Canada a finalement publié la cinquième édition du TP312, important recueil de normes techniques sur lequel s'appuient les aéroports. Cette mise à jour s'est fait attendre pendant 22 ans.

L'autre aspect qui nous préoccupe est la perte de compétences dans le milieu. L'aviation est un secteur où les emplois sont hautement spécialisés. Quand Transports Canada exploitait les aéroports, le ministère disposait de son institut de formation et de perfectionnement professionnel en matière de gestion et d'exploitation aéroportuaires. Or, depuis le transfert des aéroports aux autorités aéroportuaires locales et aux administrations municipales, les aéroports ont dû se doter de leurs propres programmes de recrutement, de formation et de perfectionnement professionnel continu. Ils y sont parvenus à l'interne en recrutant des experts-conseils et en collaborant entre eux.

Le CAC fait partie d'un réseau international d'aéroports appelé le Conseil international des aéroports, ACI, et les professionnels du milieu aéroportuaire au Canada ont accès à la formation offerte à l'échelle internationale ainsi qu'au programme d'agrément. Les Canadiens sont des participants actifs à l'APEX, programme d'excellence aéroportuaire de l'ACI, dans le domaine de la sécurité, grâce auquel les dirigeants d'aéroports du monde entier participent à des examens de sécurité des aéroports. Initialement prévu pour être un programme de soutien des pairs dans le cas des aéroports des pays en développement, ce programme s'est avéré être un outil très précieux pour la promotion de la sécurité dans tous les aéroports.

• (1110)

Nous devons veiller à disposer d'un bassin de professionnels de l'aviation suffisamment important pour alimenter Transports Canada. Un grand nombre d'inspecteurs actuels n'ont jamais travaillé dans un aéroport, ce qui permet de douter de l'efficacité de Transports Canada dans sa fonction très exigeante d'organisme de réglementation nationale. Le problème ne fera que s'aggraver tandis que les plus anciens à Transports Canada vont prendre leur retraite, signifiant ainsi la disparition de fonctionnaires hautement qualifiés qui n'étaient déjà pas nombreux au départ.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Maybee, pouvez-vous passer rapidement à votre conclusion? Avez-vous terminé?

[Traduction]

M. Steve Maybee: Trente secondes.

Les aéroports ont offert leur aide en proposant de travailler avec Transports Canada à un programme d'échange avec les fonctionnaires du ministère qui seraient donc appelés à passer du temps dans les aéroports. Nos collègues de Transports Canada voient un certain mérite dans ce genre de programme. Cependant, la mise en place d'un tel programme va à l'encontre des pratiques d'embauche du gouvernement.

Merci pour le temps que vous m'avez accordé et je suis prêt à répondre à vos questions.

[Français]

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

Monsieur Gow, vous disposez de cinq minutes.

M. Harry Gow (président précédent, national, Transport Action Canada): Merci, monsieur le président et honorables membres du Comité.

[Traduction]

Transport Action Canada, fondé en 1976, est un organisme national sans but lucratif qui a pour vocation de promouvoir les droits et les intérêts des passagers — par avion, par rail, par bus ou dans les transports en commun — et de promouvoir l'utilisation des transports en commun. Il s'agit d'un organisme caritatif agréé.

Il va sans doute falloir que je résume mes notes, parce qu'il va falloir que je condense tout cela en cinq minutes.

Transport Action se réjouit de l'intention du gouvernement du Canada d'établir un régime de droit des passagers de même qu'un code pour les lignes aériennes et le rétablissement du poste de commissaire aux plaintes des passagers aériens.

Nous sommes d'accord avec les recommandations du Centre pour la Défense de l'intérêt public, le PIAC, contenues dans son rapport destiné au secrétariat de coordination de l'examen de la Loi sur les transports.

Je vais maintenant vous lire certaines de nos questions. Certaines seront en anglais, mais je vais commencer par le français, si vous me le permettez.

[Français]

Je vais parler maintenant des enjeux liés au personnel.

Premièrement, il y a la gestion de la fatigue du personnel navigant. Les périodes de repos actuelles entre les quarts de travail des employés de travail sont-elles adéquates? Les longues heures de travail du personnel navigant mettent-elles en péril celui-ci et les passagers? Les membres des équipes ont-ils un répit adéquat entre les vols? Les moyens pour garder les employés en état de veille sont-ils efficaces ou sont-ils une forme de harcèlement qui nuit à la vigilance? Est-ce que la surveillance vidéo des employés dans la cabine de pilotage respecte les droits du personnel tout en améliorant la sécurité, ou est-ce plutôt une forme de microgestion intrusive?

Deuxièmement, il y a la question des compétences du personnel navigant étranger. Quels moyens Transports Canada mettra-t-il en place pour examiner les compétences du personnel navigant étranger et déterminer si la formation et le dossier de sécurité des employés sont adéquats et si le nombre d'heures de vol qu'ils cumulent est exact? Est-ce sécuritaire de permettre à du personnel de tout autre pays de travailler à bord d'aéronefs canadiens sans une approbation formelle de la part des autorités canadiennes?

Troisièmement, il y a les effets des vapeurs toxiques dans la cabine. Nous nous questionnons en particulier au sujet de certains matériaux inflammables tels que le Kapton, qui est utilisé pour isoler les fils électriques, et le Mylar, qui est utilisé pour l'isolation thermique. Actuellement, quelle utilisation fait-on de ces matériaux dans les aéronefs commerciaux canadiens? Y-a-t-il des mesures en place pour prévenir la fumée ou l'émanation de vapeurs, afin d'éviter qu'un désastre comme celui du vol 111 de Swissair ne survienne?

• (1115)

[Traduction]

S'agissant de la surveillance et de l'application de la loi par Transports Canada, notamment en ce qui concerne la formation et les compétences des inspecteurs ainsi que les procédures en matière de vérification et d'inspection, plusieurs questions se posent et je rejoins en cela l'exposé de mon collègue précédent.

L'Association canadienne des pilotes fédéraux a récemment cité une étude d'Abacus faisant état de « préoccupations largement partagées au sujet des réductions de la surveillance de la sécurité aérienne et de la crainte tenace d'un probable incident majeur en aviation dans un proche avenir au Canada. » Il s'agit d'une citation, car ce n'est pas moi qui l'affirme, mais l'association des pilotes.

Les réductions du nombre d'inspecteurs et le fait que Transports Canada se fie au Système de gestion de la sécurité à la place d'inspections régulières sont au cœur de ces préoccupations. Nous voulons notamment savoir si des études ont été effectuées pour déterminer si les coupes dans les rangs des inspecteurs ont eu des effets sur la sécurité et si des preuves empiriques existent quant à l'efficacité ou non des SGS des lignes aériennes, surtout si Air Canada n'exerce pas une vigilance étroite.

À la suite du désastre ferroviaire de Lac-Mégantic, Transports Canada a embauché plus d'inspecteurs afin de permettre davantage d'inspections des chemins de fer; fera-t-il la même chose dans le secteur aéronautique?

Nous n'avons pas retenu les points 3 et 4 pour vous faire part de nos remarques ou répondre à vos questions et nous allons tout de suite passer aux interventions en cas d'accident, en français.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Gow, malheureusement, je ne vous laisserai pas commencer une nouvelle partie, car votre temps de parole de cinq minutes est écoulé.

M. Harry Gow: C'est fini?

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

Je tiens tout de même à vous remercier ainsi que tous les témoins de vos efforts de concision, car ce n'est pas facile de faire une présentation en cinq minutes. Soyez assurés que mes collègues ont pris connaissance des documents que vous leur avez fait parvenir auparavant pour se préparer à cette période de questions et d'échanges, qui commence tout de suite.

Monsieur Rayes, vous avez la parole pendant six minutes.

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

Je remercie les témoins de s'être déplacés pour venir parler de leur expérience à tous les membres du Comité.

Juste avant de commencer à poser les questions que j'ai préparées, j'aimerais vérifier quelque chose auprès de vous, monsieur Maybee. Dans votre conclusion, lorsque le président vous a dit que votre temps de parole était écoulé, vous avez dit vous être buté aux pratiques d'embauche de Transports Canada. Vous ai-je bien compris?

[Traduction]

M. Steve Maybee: Cela nous ramène au manque de compétence et d'expérience au sein du groupe des inspecteurs. Il y a des inspecteurs très nouveaux et ceux qui ont une solide expérience vont prendre leur retraite dans les quelques années à venir, s'ils ne l'ont pas déjà fait, et il n'y a déjà que très peu d'inspecteurs pour communiquer directement avec l'industrie.

Il faut recruter davantage d'inspecteurs et il faudra trouver des façons de leur conférer plus d'expérience et de connaissances dans le cas des aéroports. Ces gens-là n'ont jamais travaillé dans un aéroport et ils ne connaissent rien de nos opérations. Nous avons proposé de lancer un programme d'échange avec Transports Canada, les aéroports étant prêts à accueillir des inspecteurs chez eux et à les laisser travailler là pendant un certain temps. Il leur serait très bénéfique de réintégrer le ministère après avoir acquis toute cette expérience et cette connaissance.

[Français]

M. Alain Rayes: Monsieur Maybee et monsieur Mahon, j'aimerais savoir si les compressions budgétaires au ministère des Transports ont eu des conséquences sur la sécurité aérienne. Le cas échéant, avez-vous des exemples à nous donner?

[Traduction]

M. Glenn Mahon: Dans la région de l'Atlantique, l'aspect qui est particulièrement délétère — surtout pour ce qui est de notre accès aux inspecteurs de Transports Canada — est le fort taux de roulement du personnel. Comme l'a également dit M. Maybee, il semble que le niveau de connaissance des inspecteurs soit à la baisse, ce qui est compliqué par un taux de roulement élevé.

Il y a une chose que nous aimerions demander à Transports Canada, c'est d'appuyer ces inspecteurs de l'aviation civile afin de leur permettre d'acquérir les compétences et de disposer des ressources dont ils ont besoin pour faire leur travail.

• (1120)

[Français]

M. Alain Rayes: Monsieur Maybee, je vous écoute.

[Traduction]

M. Steve Maybee: Au Canada, l'aviation n'a jamais été aussi sûre, mais il y a toujours place pour l'amélioration. Nous aimerions qu'il y ait davantage d'échanges avec l'organisme de réglementation. Avant, nous pouvions appeler cet organisme pour réclamer une révision des règlements ou nous pouvions dialoguer avec le régulateur le thème de la réglementation. Cela n'est désormais plus possible, ou du moins de façon très limitée. Alors, nous prenons les règlements...

Il faut que les aéroports travaillent ensemble. Le Conseil des aéroports canadiens et l'ACI sont nos homologues et c'est auprès d'eux que nous obtenons l'essentiel de nos informations et des pratiques exemplaires que nous appliquons, et pas auprès de Transports Canada. Nous aimerions avoir davantage d'échanges avec le ministère des Transports ce qui, je pense, permettrait d'améliorer la sécurité de l'industrie.

[Français]

M. Alain Rayes: Monsieur Maybee, qu'est-ce qui fait que cette interaction n'est pas aussi fluide ou accessible? Est-ce parce qu'il y a moins de personnes et que le personnel est débordé, ou est-ce plutôt attribuable à la culture du ministère qui fait en sorte qu'il a de la difficulté à travailler directement avec vous, à transmettre l'information, à être plus transparent ou à reconnaître que votre expertise pourrait l'aider à améliorer la sécurité aérienne?

[Traduction]

M. Steve Maybee: Je crois que cela est dû à plusieurs choses. D'abord, il y a le fait qu'il y a moins d'inspecteurs qu'avant, surtout dans les régions. Comme je l'ai dit, les niveaux d'expérience et de compétence ont diminué et il n'est plus possible de compter sur le genre de conseils que nous recevions avant.

Par ailleurs, l'organisme de réglementation est maintenant occupé à auditer de la paperasse. Au Canada, nos programmes de SGS sont très efficaces; ils sont meilleurs que jamais, surtout dans le secteur aéroportuaire. Cependant, quand les inspecteurs nous rendent visite sur place, ils audient de la paperasse. Ils ne nous parlent plus de sécurité aérienne. Ils ne nous parlent plus de ce qui se passe du côté piste. Ils nous parlent de ce qui se trouve dans nos documents, s'ils sont conformes ou non aux exigences réglementaires et au manuel d'exploitation aéroportuaire. La fonction de ces gens-là a donc changé.

[Français]

M. Alain Rayes: Monsieur Mahon, aimeriez-vous ajouter quelque chose?

[Traduction]

M. Glenn Mahon: Oui, si vous me le permettez. J'ajouterais simplement que les aéroports estiment avoir moins de rapports avec l'organisme de réglementation parce que le processus de surveillance a changé. Je ne veux pas dire par là que la surveillance n'est plus aussi bonne, mais le processus est différent.

Il y a 10 ans, pour l'inspection d'un aéroport, on voyait arriver une équipe d'inspecteurs qui se livraient à une inspection physique des lieux. Ensuite, ils rédigeaient un rapport à l'intention de l'autorité aéroportuaire qui recensait les défauts et proposait des mesures correctives.

Le processus n'est désormais plus le même et il ressemble davantage à un audit, comme M. Maybee vous l'a dit, puisque les inspecteurs viennent examiner nos systèmes davantage à partir des documents que nous tenons.

[Français]

M. Alain Rayes: Je ne sais pas si je peux résumer cela en disant qu'il y a beaucoup de bureaucratie dans le système et que si on la diminuait, l'efficacité serait plus grande. Mon affirmation est-elle correcte?

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Rayes, sur cette belle affirmation et sur ce beau résumé, je dois vous dire que votre temps de parole est écoulé. Merci.

Je dois maintenant céder la parole à M. Fraser.

[Traduction]

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci à chacun de nos témoins pour leur présence aujourd'hui.

Je vais commencer par M. Mahon.

Comme lui aussi vient du Canada atlantique, j'ai tout de suite imaginé le brouillard auquel il a fait allusion dans ses remarques liminaires. Existe-t-il d'autres préoccupations tout à fait particulières à cette région en matière de sécurité, par rapport au reste du Canada?

M. Glenn Mahon: Oui, certainement. La région de l'Atlantique est souvent aux prises avec du brouillard et une météorologie généralement défavorable. Il suffit de se fier à Environnement Canada pour comprendre que les provinces de l'Atlantique ont parmi les pires conditions météorologiques au pays. Pour faire face à ce genre de situation, il faut compter sur plus de ressources, sur un matériel à la pointe du progrès ainsi que sur des systèmes et des processus qui permettent de bien gérer le tout.

M. Sean Fraser: Je vous pose cette question, pas uniquement par intérêt personnel, mais parce que vous avez parlé de six petits aéroports du RNA dans le Canada atlantique — et s'il vous plaît, ne me faites pas trop peur, parce que je prends l'avion pour Charlottetown ce soir. Cependant, si ces petits aéroports pouvaient faire concurrence aux plus gros afin d'obtenir des subventions pour leurs infrastructures, est-ce que cela permettrait de régler certains des aspects de sécurité auxquels la région de l'Atlantique est confrontée? Comment faire pour permettre à ces petits aéroports de puiser dans le même panier de fonds d'infrastructures que celui utilisé par les autres aéroports pour améliorer la sécurité?

• (1125)

M. Glenn Mahon: Je dirais très simplement que les petits aéroports devraient pouvoir bénéficier des fonds fédéraux parce qu'ils n'ont pas le nombre de passagers voulu pour assurer, à leur niveau, l'entretien des infrastructures essentielles, que ce soit grâce aux frais d'usager ou aux frais d'amélioration aéroportuaire.

Comme leurs infrastructures sont vieillissantes et qu'elles se détériorent, leurs coûts d'exploitation augmentent. Ils ont désespérément besoin d'être admissibles à de tels programmes, comme APEX.

M. Sean Fraser: Monsieur, je crois que vous avez dit qu'il est plus sûr, de nos jours, de voler au Canada que jamais auparavant, mais qu'il y a toujours place à l'amélioration. Savez-vous si le bilan de sécurité s'améliore au même rythme dans le cas des petits aéroports que pour les plus gros aéroports?

M. Steve Maybee: Je n'ai pas ce genre de détail ici, mais je pourrais les obtenir pour vous.

M. Sean Fraser: Ce serait utile.

M. Steve Maybee: Ce que je voulais dire, en fait, c'est que d'après les statistiques globales sur la sécurité au Canada, le taux d'incidents est à la baisse.

M. Sean Fraser: Ce serait bien que vous puissiez obtenir ces données, parce que je suis très curieux.

Par ailleurs, vous avez mentionné que la formation est très importante, dans vos remarques. Je pense que celle-ci va constituer un problème croissant pour la prochaine génération. J'ai lu un article, l'autre jour, indiquant que le nombre de Canadiens de plus de 65 ans est supérieur à ceux de 15 ans. Dans la mesure où nous avons déjà perdu des gens compétents, qui connaissaient le système, par le jeu de l'élimination naturel des effectifs, je pense que la situation va aller en empirant, surtout dans le Canada atlantique où cette tendance est exacerbée.

Du point de vue de la sécurité aérienne, dans quels secteurs pourrait-on concentrer les ressources pour la formation qui est énoncée comme une priorité dans le budget de 2007, afin de nous assurer de former les gens pour répondre aux besoins de la sécurité aérienne, dans une génération d'ici?

M. Steve Maybee: D'abord, il faut inciter les jeunes à se lancer dans une carrière aéronautique, il faut les attirer dans le milieu de l'aviation où nous pourrions leur offrir des possibilités de formation. Tout à l'heure, nous avons parlé de la formation des inspecteurs. La fonction d'audit ne devrait pas forcément incomber à un inspecteur. Pourtant, c'est ce qui se fait de nos jours, mais d'autres personnes pourraient effectuer les audits, tandis que les inspecteurs feraient autre chose.

Il est possible que ce soit une question de définition et de distribution des rôles, d'autres pouvant assumer la responsabilité de l'audit des documents et des programmes d'audit, à la place des inspecteurs qui sont obligés de faire ce travail et qui ne peuvent pas accomplir d'autres tâches plus valables.

M. Sean Fraser: Tout à fait. À propos de la formation des inspecteurs, nous avons recueilli des témoignages contradictoires, jusqu'ici, sur l'importance de permettre aux inspecteurs de maintenir leurs heures de vol et d'être formés en vol, plutôt que sur un simulateur.

Selon vous, quelle est la meilleure façon de s'assurer que les inspecteurs recevront une formation de qualité optimale? En fait-on suffisamment pour les former à bord d'avions afin de leur permettre de maintenir leurs compétences à jour dans différentes situations, soit en conditions météorologiques défavorables, de nuit ou que sais-je encore?

M. Steve Maybee: Je ne peux pas vous parler du genre de formation qu'ils reçoivent en vol. Je ne peux que commenter l'expérience de ces gens-là dans le cas de l'exploitation des aéroports et de la façon dont les choses fonctionnent à terre.

M. Sean Fraser: Très bien, nous poserons cette question à d'autres témoins.

Monsieur Gow, il me reste peut-être une minute ou deux. Vous avez parlé de la déclaration des droits des passagers et de certains avantages à instaurer ce genre de système. Selon vous, quels devraient être les éléments essentiels d'une déclaration des droits des passagers? Quel genre de conseils pourrait-on donner pour mettre dans le mille à cet égard?

M. Harry Gow: Il y a beaucoup de choses à faire et tout ne concerne pas le domaine de la sécurité.

En matière de sécurité, il y a la question du droit à recevoir des aliments et de l'eau pendant les longues périodes d'attente aux aéroports, quand l'avion reste sur l'aire de stationnement, soit pour revenir à la porte, soit pour décoller.

Il y a aussi la question de l'espace vital pour les passagers, une question qui a soulevé la controverse au Canada et à l'étranger à cause du phénomène de thrombose veineuse. Beaucoup affirment

que la thrombose veineuse peut être causée par le peu d'espace laissé pour les jambes à bord de certains vols et peut-être plus couramment, à bord des longs vols, quand les passagers ne peuvent pas se lever et se déplacer.

Le passager a donc certains droits qui sont des droits humains fondamentaux, que l'on pourrait consigner dans le code, mais pas forcément. Le reste du code toucherait des aspects comme la réservation et la surréservation, le remboursement, les plaintes sur différentes choses et ainsi de suite. C'est donc très vaste et seule une petite partie de cette problématique rejoint les questions qui nous intéressent aujourd'hui.

M. Sean Fraser: Bien sûr. J'ai l'impression que je pourrais me placer en situation de conflit d'intérêts si, à cause de mes six pieds et sept pouces, je recommandais de laisser plus d'espace pour les jambes.

• (1130)

Le vice-président (M. Luc Berthold): Sur cette recommandation, monsieur Fraser, votre temps est écoulé.

[Français]

La parole est maintenant à M. Aubin.

Vous disposez de six minutes.

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

Merci à nos témoins d'être ici ce matin et de nous communiquer leur expertise.

Je vous avoue que, depuis le début de cette étude sur la sécurité aérienne, j'ai l'impression d'être comme une balle de ping-pong. Deux opinions opposées nous sont présentées. D'un côté, le juge Moshansky nous dit que la situation est à ce point critique qu'il faudrait lancer une enquête publique pour faire toute la lumière à ce sujet. De l'autre, Transports Canada nous dit que la sécurité n'a jamais été aussi forte et que, même avec la croissance du nombre de vols, il y aurait moins d'incidents.

À la suite de vos témoignages, plus tôt, un certain nombre d'éléments m'apparaissent parfois discutables, voire contradictoires. On a dit, par exemple, que la surveillance ou la vérification de documents par des inspecteurs est aussi efficace et donne le même résultat en matière de sécurité que si les inspecteurs effectuaient plutôt une inspection sur le terrain. Enfin, c'est ce que j'ai compris d'une des interventions de M. Mahon. Il me semble que ce sont là deux types d'inspections totalement différents.

J'adresserai ma première question à M. Maybee. Je vous présente d'abord le contexte. Le 17 août 2016, Transports Canada a mis en place une politique qui indique que l'ensemble des aéroports canadiens ne sont plus soumis à une évaluation exhaustive du système de gestion de sécurité. Sauf erreur, dorénavant, les aéroports seront soumis à des inspections partielles que le ministère nomme « inspections de validation des programmes » ou « inspection de processus ou de procédure ». Ainsi, au lieu d'évaluer les 10 activités les plus importantes d'un aéroport, Transports Canada en évaluera parfois une, ou parfois quelques-unes, mais pas l'ensemble des activités.

Lorsque cette décision a été prise et publiée dans un bulletin interne de procédure, comme vous le savez sans doute, c'est-à-dire sans en informer les parlementaires ni le public, étiez-vous au courant de cette directive de Transports Canada, monsieur Maybee?

[Traduction]

M. Steve Maybee: Non, je ne connais pas vraiment cette directive. Nous ne l'avons pas vue. Cependant, nous continuons d'appliquer la réglementation concernant le SGS qui est assortie d'un échancier pour les inspections à notre niveau et pour celles conduites par Transports Canada. Si Transports Canada n'effectue pas les inspections, nous engageons un tiers pour effectuer des audits complets du côté piste et de nos programmes.

[Français]

M. Robert Aubin: Votre réponse vient teinter ma deuxième question, mais je vous la pose quand même parce qu'elle m'apparaît importante.

Votre organisme représente 51 aéroports au Canada. Est-ce que Transports Canada vous consulte lorsque vient le temps de mettre en place des procédures comme celle-ci?

[Traduction]

M. Steve Maybee: En général, Transports Canada nous consulte. Nous entretenons d'excellentes relations de travail avec la direction du ministère, à Ottawa, que nous rencontrons régulièrement. En fait, nous l'avons récemment rencontrée et sommes passés au travers d'un certain nombre de dossiers. Le ministère nous consulte pour recueillir nos commentaires au sujet des avis de proposition de modification. Nous avons donc la possibilité de faire part de nos recommandations sur des améliorations possibles, pour rendre les directives plus efficaces, à l'occasion d'échanges dans les deux sens.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Monsieur Mahon, j'aimerais avoir davantage de précisions sur l'équivalence qui vous semble exister entre une inspection de documents, et l'inspection qui était effectuée antérieurement par des gens qui allaient directement sur le terrain pour vérifier la situation de leurs propres yeux. En quoi cela vous apparaît-il équivalent?

[Traduction]

M. Glenn Mahon: Comme je le disais tout à l'heure, dans le passé, Transports Canada nous déléguait une équipe d'experts sur place. Ces gens-là se rendaient effectivement sur le terrain pour effectuer des inspections fondées sur les normes et sur les règlements. Ils repéraient les défauts que les autorités portuaires devaient ensuite corriger dans un délai fixé.

Comme je le disais, je ne pense pas que l'implantation du SGS soit synonyme de moins de surveillance. Je pense que c'est davantage le processus qui a changé. Après l'implantation du SGS, sur une période de quatre ans, et de sérieuses consultations avec Transports Canada, les aéroports sont maintenant chargés d'effectuer les inspections et la maintenance du côté piste, à leur niveau, et cela quotidiennement. Dans le cadre de ce processus spécifique — qui est proactif —, ils relèvent les défauts et les aspects à corriger.

Comme M. Maybee l'a mentionné, tous les trois ans, l'autorité aéroportuaire organise elle-même la venue d'un auditeur indépendant qui effectue un audit de nos processus pour repérer les éventuels problèmes de sécurité, les risques et ainsi de suite. Transports Canada réalise des audits suivant la même perspective, c'est-à-dire que le ministère contrôle la façon dont tout cela fonctionne à l'interne.

•(1135)

[Français]

M. Robert Aubin: La majorité des témoins — je n'ai pas de chiffres pour démontrer que c'est la majorité mais c'est ce que je

conclus des témoignages que nous avons reçu jusqu'à maintenant —, ou certainement un bon nombre de témoins, disent que le SGS est un bon système mais qu'il est incomplet. On ne saurait se limiter au SGS, et j'ai l'impression qu'il s'agit du problème principal.

Monsieur Gow, avez-vous un commentaire à cet égard?

M. Harry Gow: Tout à fait. J'ai passé plusieurs mois à aider l'Institut de recherche en politiques publiques, ici à Ottawa, à mener une étude sur l'accident à Lac-Mégantic. Je reconnais que cet accident relève d'un autre domaine, celui du transport ferroviaire. La conclusion du chercheur principal, Bruce Campbell, était que le SGS existe, ce qui est bien, mais qu'il faut aussi ce qu'on appelle en langue anglaise américaine des « *boots on the ground* », c'est-à-dire des inspecteurs sur place pour examiner les faiblesses de la voie ferrée.

En ce qui concerne la sécurité aérienne, les inspecteurs peuvent constater de visu les problèmes dans la pose de certains vis, de certains rivets et d'autres pièces, ou encore la condition du filage dans le fuselage de l'aéronef. Je crois donc que le SGS est très bien, mais qu'il n'est pas suffisamment adéquat pour être le seul outil. Il faut qu'il soit appuyé par la présence d'inspecteurs formés et aguerris, des êtres humains.

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

Je cède maintenant la parole à M. Hardie, qui dispose de six minutes.

[Traduction]

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci de vous être déplacés, messieurs.

Monsieur Gow, je vais commencer par vous. Dans l'étude portant sur la sécurité ferroviaire et lors d'une visite dans la localité de mon collègue, Lac-Mégantic, nous avons parlé du risque que le SGS ne permette pas de couvrir le genre de situation qui s'est produite dans le passé.

Je vous adresse cette question à vous, mais je la pose aussi à nos deux autres témoins. Est-il déjà arrivé, lors d'incidents, que des audits établissent une chose tandis que l'inspection physique réalisée par la suite aurait fait ressortir des défauts dans la documentation — pas forcément dus à la malhonnêteté —, mais des défauts concernant l'installation? En avez-vous des exemples?

M. Harry Gow: Dans le cas de nos opérations au sol, c'est là où nous avons fait du travail récemment, au lendemain de la catastrophe de Lac-Mégantic qui nous a donné un exemple de ce dont vous parlez. Les rapports SGS avaient été remplis. Ils avaient été vérifiés par les auditeurs. À l'occasion, ceux-ci avaient indiqué aux gens de la compagnie Montreal Maine and Atlantic qu'ils devaient se retrousser les manches, ce qui avait été fait parfois, mais pas toujours. Les manquements constatés l'ont été parce que personne n'avait été voir sur le terrain si les recommandations avaient été suivies d'effet.

Dans le secteur de l'aviation, je me rappelle un rapport émis par le Bureau de la sécurité des transports, je crois, il y a une dizaine d'années, au sujet des petites compagnies aériennes dans le centre du Canada — celles qui volent à partir de Winnipeg et même plus loin — qui ne faisaient pas suffisamment d'inspections et qui ne tenaient pas bien leurs dossiers. Je n'ai pas vraiment répondu à votre question, mais il y a toujours le danger que les rapports de SGS soient un peu trop optimistes — qu'ils enjolivent les choses — et il est possible que les inspecteurs ou les auditeurs passent à côté de certaines choses en les lisant. On peut avoir senti de la poudre sans qu'il y ait eu d'explosion.

M. Ken Hardie: Je vous comprends.

Messieurs Mahon et Maybee, vous avez peut-être quelque chose à ajouter?

M. Steve Maybee: Je dirais essentiellement la même chose que M. Gow, c'est-à-dire que les systèmes de gestion ne sont qu'un outil. Ils ne sont que ça. Ils sont un outil qui nous permet de gérer les processus dans les programmes de sécurité. Cependant, ils dépendent énormément de l'élément humain, outre qu'ils s'installent dans la culture. La culture de la sécurité ne change pas du jour au lendemain. Pour parvenir à la culture de la sécurité, il faut y travailler pendant longtemps et faire en sorte qu'elle s'inscrive dans l'ADN de l'organisation et, quand on en est là, tous les programmes fonctionnent en synergie. Il faut du temps pour y parvenir. Je ne me souviens pas d'un seul cas où l'on ait constaté un écart important entre ce qu'indiquait un programme et ce que les gens faisaient. Nous essayons de combler l'écart entre les deux. Il n'y a rien qui me vienne à l'esprit pour l'instant, mais je vous confirme que tout cela dépend énormément de l'élément humain.

● (1140)

M. Ken Hardie: Messieurs Mahon et Maybee, parlez-moi donc du problème des sorties en bout de piste. Il existe bien évidemment des correctifs très coûteux consistant à rallonger les pistes. Que se passe-t-il à ce sujet? Ce problème a-t-il surgi tout d'un coup ou a-t-il pris de l'importance dans le temps?

M. Glenn Mahon: Dans le cas des sorties en bout de piste, l'un des correctifs proposés consiste à aménager des aires de sécurité d'extrémité de piste. Les exploitants d'aéroport estiment que cette solution à un problème de sécurité est davantage réactive que proactive. Le prolongement des pistes, par des aires de sécurité aux extrémités, va certainement réduire le risque de blessure pour les passagers et réduire également les dégâts occasionnés aux avions qui effectuent des sorties en bout de piste, mais cela n'empêchera pas le phénomène.

M. Ken Hardie: Y en a-t-il plus qu'avant?

M. Glenn Mahon: Je ne peux pas vous dire s'il y en a plus qu'avant, mais je suppose que le trafic aérien ayant augmenté et que la presse parlant plus du phénomène, celui-ci passe moins inaperçu.

Dans le cas des aéroports, j'affirmerais que, d'après la liste de surveillance du Bureau de la sécurité des transports, on semble établir un lien direct entre deux éléments: les approches non stabilisées et les sorties en bout de piste. L'avion qui effectue une approche trop haute et trop rapide risque, le plus souvent, de terminer par une sortie de piste. Dans d'autres situations, il serait bon d'analyser les raisons de ce genre de problème dans le détail, mais également d'appréhender toute la question des approches non stabilisées et d'en chercher les causes profondes. Si l'on pouvait régler ce genre de problème, on parviendrait à réduire les risques de sorties en bout de piste.

M. Ken Hardie: Dans des témoignages antérieurs, on nous a parlé du fait que les approches instables sont sans doute occasionnées par les pilotes qui débrayent trop tard le pilote automatique. Pensez-vous la même chose?

M. Glenn Mahon: Encore une fois, comme je représente le secteur aéroportuaire, je ne peux pas parler de l'exploitation aérienne, mais permettez-moi de vous rappeler que, pour résoudre ce genre de problème, il va falloir s'intéresser à bien d'autres choses qu'aux aires de sécurité d'extrémité de piste.

M. Ken Hardie: Voulez-vous réagir à ce sujet, monsieur Gow? Si les pilotes s'en remettent trop au pilote automatique, c'est peut-être parce qu'ils manquent d'expérience en pilotage dans certaines conditions, surtout dans les phases délicates du vol que sont les décollages et les atterrissages.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Je vous demande de répondre très brièvement, monsieur Gow.

[Traduction]

M. Harry Gow: Quant à moi, c'est effectivement la grande préoccupation. Nous pourrions revenir sur les rapports qui ont critiqué le système, comme le rapport Moshansky. Je crois qu'il s'agissait de l'accident de Dryden, celui d'un avion qui s'est écrasé en forêt. Selon moi, tout cela est une question de risque potentiel éventuellement attribuable au manque d'heures de vol des pilotes et au manque d'inspections par les inspecteurs de Transports Canada, sur le terrain. Tout cela est lié, de loin, au problème des sorties en bout de piste...

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Gow, je dois malheureusement vous interrompre. Nous n'avons plus de temps.

Merci beaucoup.

M. Badawey pourra poursuivre sur le sujet, s'il le désire, au cours de sa période de six minutes.

Voulez-vous aller plus loin, monsieur Badawey? La parole est à vous pendant six minutes.

[Traduction]

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président. Je voudrais inviter le témoin à terminer sa réponse.

Je vais vous laisser finir ce que vous étiez en train de dire avant que vous ne soyez interrompu.

M. Harry Gow: Merci beaucoup.

Tout cela est donc une question de risque potentiel, comme nous l'avons déjà dit. Le volume de circulation aérienne est en augmentation. Le nombre de décollages et d'atterrissages l'est également. Le nombre de sorties en bout de piste pourrait augmenter de façon arithmétique sans qu'il y ait pour autant un accroissement du risque. Cependant, je crois que ce qui doit vraiment nous préoccuper à l'heure actuelle, ce sont les efforts déployés par Transports Canada pour économiser des budgets sur les plans, entre autres, des pratiques de surveillance et des aspects mécaniques. Et c'est là, selon moi, qu'il y a un problème. Les efforts déployés pour économiser pourraient nous coûter très cher à long terme. Jusqu'ici, nous avons eu de la chance. Nous avons simplement eu de la chance.

M. Vance Badawey: C'est bon à savoir.

Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais faire quelques remarques au sujet des coupures — je ne peux pas mieux qualifier la chose — qui ont été effectuées au cours de la dernière décennie. D'après l'Association des pilotes fédéraux du Canada, le programme de pilotage dans le secteur de l'aviation civile à Transports Canada a été réduit de plus de 8 millions de dollars à compter de 2008-2009. Outre que le budget total a donc été réduit de 8 millions de dollars pendant cette période, les données nous indiquent qu'à la fin de 2016-2017, il n'était que de 3,5 millions de dollars et que le nombre d'heures de vol était passé de 10 000 à un peu moins de 4 000 heures dans la même période.

Si vous me le permettez, j'ajouterai que le nombre d'appareils utilisés pour la formation en vol a été réduit et qu'il est passé de 42 à 14 dans le même temps. Le ministère a subi toute une série de réductions des effectifs exprimées en équivalent temps plein, sous le gouvernement précédent, ce qui représente plus de 100 postes entre 2009-2010 et 2014-2015.

Puis-je demander à un de nos témoins ce qu'il en pense?

• (1145)

M. Harry Gow: Peut-être que les deux autres messieurs voudront vous répondre.

M. Glenn Mahon: Nous ne sommes pas vraiment experts en matière d'exploitation aérienne. Nous nous intéressons davantage à ce qui se passe au sol, au milieu aéroportuaire ainsi qu'aux infrastructures, et nous ne pourrions vous répondre vraiment que sur ces points.

M. Vance Badawey: Bon, alors passons tout de suite à ce sujet.

Dans sa liste de surveillance, le Bureau de la sécurité des transports fait remarquer qu'un grand nombre d'aéroports ne répondent pas aux conditions énoncées dans les lignes directrices de Transports Canada, soit d'un prolongement de piste aux extrémités de 150 mètres, et que la plupart des grands aéroports ne respectent pas non plus la pratique recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale, soit de disposer de prolongements de piste de 300 mètres.

La première question est de savoir quelle proportion d'aéroports canadiens se conforme à ces normes et lignes directrices relatives aux aires de sécurité d'extrémité de piste. Voilà pour ma première question. La seconde est de savoir ce qui empêche les aéroports canadiens de respecter les normes et les lignes directrices relatives aux RESA. Selon vous, Transports Canada devrait-il établir un règlement pour encadrer les RESA, à cette fin? J'aimerais que vous me fassiez part davantage de vos explications ou de vos réflexions.

M. Glenn Mahon: Depuis plus de deux ans maintenant, la création d'aires de sécurité d'extrémité de piste a fait l'objet d'énormément de consultations entre les exploitants aériens, les intervenants et Transports Canada. À la demande des exploitants d'aéroport et d'autres intervenants du milieu de l'aviation, Transports Canada s'est livré à une évaluation poussée des risques. Je crois d'ailleurs que c'est là où nous en sommes dans le processus. Nous sommes passés d'une recommandation de Transports Canada à un processus d'évaluation du CCRAC.

Nous avons cru comprendre que nous aurons plus de nouvelles dans les six prochains mois à propos de ce que pourrait donner la création de RESA dans les aéroports, du point de vue réglementaire.

M. Vance Badawey: Merci.

Monsieur le président, je vais partager mon temps avec M. Iacono.

[Français]

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

J'ai une question pour M. Maybee. Les atterrissages et les décollages sont des moments critiques. Les incursions sur piste présentent des risques importants, selon le Bureau de sécurité des transports. Que font les aéroports pour prévenir les incursions sur piste, et de quelle façon le fédéral peut-il leur venir en aide?

[Traduction]

M. Steve Maybee: Ces phases du vol sont effectivement les plus risquées. Pour l'organisme de réglementation, il convient que les règlements puissent être rapidement appliqués. Nous avons commencé à plancher sur la question des aires de sécurité d'extrémité de piste, plusieurs années après que ce problème eut été mentionné dans la liste des éléments à surveiller et nous attendons encore un règlement à cet égard. Des aéroports ont déjà entrepris de construire des RESA de 150 mètres. Certains sont même passés à 300 mètres.

Les aéroports ont commencé à faire tout cela. Cependant, ils le font à leurs risques parce que nous ne savons pas encore de quoi sera fait le règlement en définitive. Mais peu importe, les aéroports agissent sans tarder.

Je vous ai parlé d'autres aspects, comme du document TP312. Il s'agit d'un document réglementaire sur lequel se fondent les aéroports pour construire et entretenir leurs infrastructures. Vingt-deux ans entre deux éditions, c'est beaucoup trop long. Les aéroports ont commencé à se fier aux normes énoncées dans l'annexe 14 de l'OACI pour déterminer ce qu'il convient de faire à leur niveau. Nous ne pouvons plus nous permettre d'attendre, parce que ces processus sont fondamentaux pour notre fonctionnement au quotidien.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

J'ai une question pour les trois témoins.

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

J'aimerais des réponses courtes, s'il vous plaît.

M. Harry Gow: Monsieur le député, je dirais que c'est l'investissement, que ce soit l'investissement dans la formation et la pratique de l'exercice de la profession des pilotes, dans l'inspection, dans la mise à jour des systèmes de navigation et d'atterrissage ou dans les aéroports secondaires. Les grands aéroports, comme ceux d'Ottawa et de Toronto, ne semblent pas avoir de problème.

M. Angelo Iacono: Merci.

Nous allons laisser la possibilité aux deux autres témoins de répondre à la question.

Monsieur Maybee, la parole est à vous.

[Traduction]

M. Steve Maybee: L'une de nos grandes préoccupations à l'heure actuelle est le financement de toutes nos activités. Les infrastructures représentent un gros morceau pour les aéroports et il est question d'équilibrer tous les coûts.

M. Angelo Iacono: Monsieur Mahon.

M. Glenn Mahon: Je me dois d'être d'accord avec M. Gow. Nous devons prodiguer aux inspecteurs de l'aviation civile une formation adaptée, ainsi que des ressources et bien d'autres choses pour leur permettre d'être plus accessibles aux intervenants et d'être plus efficaces dans la mise en œuvre de la réglementation.

• (1150)

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

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

De la part de tous nos collègues, ce temps de réponse additionnel vous a été offert pour votre anniversaire de mariage aujourd'hui. Je sais que Rana et vous célébrez votre anniversaire de mariage. Cela nous fait plaisir de vous avoir offert ce petit cadeau en temps additionnel.

M. Angelo Iacono: Merci beaucoup.

Vous savez, on dit souvent: « *happy wife, happy life* ». C'est important.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Joyeux anniversaire de mariage, monsieur Iacono.

Je cède maintenant la parole à M. John Barlow pendant six minutes.

[Traduction]

M. John Barlow (Foothills, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président

Encore une fois, merci à nos témoins de s'être déplacés aujourd'hui et de nous faire part de renseignements très importants à la faveur de notre étude.

Je suis remplaçant aujourd'hui et je n'ai pas suivi toute l'étude, mais il se trouve qu'il y a plusieurs petits aéroports dans ma circonscription de Foothills, dans le sud-ouest de l'Alberta, notamment les aéroports de Springbank, d'Okotoks et de Pincher Creek. Est-ce que, à cause de ce nouveau règlement, ces aéroports vont avoir de la difficulté à demeurer ouverts?

Monsieur Maybee, la nouvelle réglementation en matière de SGS est-elle assez souple pour permettre de régler toutes les situations auxquelles font face les aéroports de toute taille, qu'il s'agisse de l'Aéroport international d'Edmonton ou de celui de Springbank, qui s'apparente davantage à un aéroport régional?

M. Steve Maybee: Le règlement est vraiment efficace dans le cas des grands aéroports. En revanche, il sera plus difficile pour les petits aéroports de respecter les exigences qui leur seront faites, surtout dans le cas des processus d'audit et de la nécessité de se conformer à ces processus. Il sera difficile pour un petit aéroport d'embaucher un consultant indépendant au coût de 30 000 \$ à 50 000 \$ pour un audit complet. Il est difficile de faire en sorte que le personnel des aéroports se conforme à tous les paramètres du SGS en fonction de la documentation, parce que le SGS est un véritable programme de gestion. Il sera difficile aux petits aéroports de se sortir d'affaire.

M. John Barlow: Monsieur Mahon, vous représentez quelques petits aéroports. Quelle est la situation dans le Canada atlantique pour certains aéroports avec lesquels vous travaillez?

M. Glenn Mahon: Nous avons constaté, à l'expérience, qu'il est possible de moduler le SGS en fonction de la taille et de la complexité d'exploitation de chaque aéroport. Comme M. Maybee l'a dit, l'un des plus importants défis associé à la mise en place du SGS est l'administration de ce système. Il exige la mobilisation d'importantes ressources pour le faire fonctionner de la façon prévue. Les aéroports ont, entre autres choses, collaboré avec l'ACI et avec le CAC au programme d'audit national des aéroports canadiens.

Voilà quelques-unes des étapes que nous suivons pour essayer de réduire au minimum les coûts et les efforts à déployer dans nos aéroports et pour assurer une certaine cohérence entre nous dans la façon dont les choses doivent se faire.

M. John Barlow: J'apprécie vos réponses à tous trois, mais j'ai beaucoup entendu dire que le SGS est le meilleur système de tous les temps, qu'il est merveilleux, mais — car il y a un mais —, il soulève encore beaucoup de préoccupations.

Avant de me rendre ici, j'ai eu l'occasion de prendre connaissance du sondage réalisé par l'Association des pilotes fédéraux du Canada. Mon collègue, M. Badawey, vous en a un peu parlé. J'ai vraiment été frappé par le changement apporté aux exigences, comme le fait que les pilotes peuvent maintenant renouveler leurs licences en effectuant leurs heures uniquement à bord de simulateurs plutôt qu'à bord d'un avion. Cela me préoccupe parce qu'il n'est pas être possible, dans une situation de simulation, de reproduire les conditions réelles, dans les airs. On ne sait jamais ce qui peut se produire quand on est en l'air. Cela concerne-t-il les exploitants d'aéroport? Avez-vous eu la possibilité d'en discuter avec les gens de Transports Canada et ceux de l'association des pilotes?

M. Steve Maybee: À Edmonton, nous dispensons une formation sur simulateur. Nous avons deux simulateurs sur place. Ce sont les seuls du genre en Amérique du Nord: l'un d'eux est un simulateur d'hélicoptère et l'autre un simulateur de Boeing 737. Les simulateurs présentent certains avantages, comme le fait de pratiquer certaines manoeuvres qu'il est impossible de reproduire en vol. Pour autant, la formation sur simulateur ne peut pas remplacer une formation réelle à bord d'un avion. La formation sur simulateur doit servir à renforcer ce qu'on a appris dans un poste de pilotage, mais il n'est pas possible de se passer de ce que l'on fait en vol.

M. John Barlow: M. Badawey a parlé du fait que le problème des sorties en bout de piste a été couché sur la liste de surveillance, mais que Transports Canada a entrepris une étude qui a déterminé en fait l'orientation des mesures devant être prises ensuite.

Voici ce que le Bureau de la sécurité des transports a déclaré dans sa réponse:

... Le BST demeure préoccupé par le fait que les critères proposés et la méthodologie de l'étude de Transports Canada ne soient pas en mesure de remédier de manière adéquate à la lacune de sécurité sous-jacente qui a donné lieu à la recommandation du BST sur les aires de sécurité d'extrémité de piste.

Messieurs Maybee, Mahon et Gow, je vais vous donner à chacun la possibilité de nous dire ce que nous pourrions faire à partir de maintenant. Quelle pourrait être la solution?

M. Glenn Mahon: Comme je l'ai dit plus tôt, nos administrations aéroportuaires n'ont pas l'impression que les aires de sécurité d'extrémité de piste sont une solution proactive au problème des sorties d'avion en bout de piste. Les RESA ont évidemment leur utilité en ce sens qu'elles permettent de réduire le risque, les dégâts et bien d'autres choses, mais en réalité, je pense qu'il faut intervenir sur d'autres plans en même temps. Nous devons nous pencher sur la question des approches instables, des effets des RESA, et ainsi de suite.

• (1155)

M. Steve Maybee: Je suis d'accord avec cela. Une aire de sécurité d'extrémité de piste est l'ultime filet de sécurité. Quand quelque chose ne va pas, la RESA permet de sauver l'appareil, mais si celui-ci se pose à mi-piste, quelle longueur devrait faire l'aire de sécurité d'extrémité de piste? Devrait-elle être de 500 mètres, de 1 000 mètres? Jusqu'où doit-on aller?

Nous devons nous attaquer au fond du problème, soit la stabilisation de l'approche et les aides à la navigation utilisées, ainsi que différents autres aspects permettant d'aider les pilotes à se poser.

M. John Barlow: Monsieur Gow?

M. Harry Gow: Si vous me le permettez, je dirais qu'il faut miser sur la formation, encore la formation, et toujours la formation en condition réelle.

Soit dit en passant, une compagnie de chemin de fer a cherché à faire rouler ses locomotives sans personne dans la cabine, ce qui revient en quelque sorte à mettre un simulateur aux commandes d'un simulateur de pilotage. Ça n'a pas fonctionné à cause d'un trop grand nombre de facteurs extérieurs, comme le vent, le franchissement d'animaux ou encore des épisodes inattendus de pluie battante, si bien que la machine n'a pas pu s'en sortir.

Il est possible qu'une machine ne puisse pas facilement concevoir un renard ou un chevreuil qui apparaît soudainement sur la piste ou encore une volée d'oies s'engouffrant dans un moteur. Certes, ça peut se faire, mais je n'ai pas entendu dire que cela se faisait beaucoup.

Au final, dans des conditions de plus en plus imprévisibles et instables à cause des changements climatiques, j'ai l'impression qu'un entraînement dans des conditions réelles pourrait permettre d'éviter des accidents à l'atterrissage et au décollage.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Je vous remercie, messieurs Gow, Barlow, Maybee et Mahon, d'avoir été parmi nous et d'avoir fait preuve d'une grande compréhension à l'égard de nos petites exigences en matière de temps.

Nous allons suspendre la séance pendant quelques minutes pour permettre aux témoins de la deuxième heure de prendre place.

• (1155)

(Pause)

• (1200)

Le vice-président (M. Luc Berthold): Nous reprenons la séance.

Au cours de cette deuxième heure, nous aurons le plaisir d'accueillir M. Mark Beauregard, qui est vice-président des Affaires réglementaires de l'Association des industries aérospatiales du Canada; M. Robert Donald, qui est directeur général du Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale; et M. J. Robert Deluce, qui est président et directeur général de Porter Airlines inc.

Je vous remercie, messieurs, d'être parmi nous aujourd'hui.

Monsieur Beauregard, je vous cède la parole pendant cinq minutes afin que vous nous livriez votre présentation.

[Traduction]

M. Mark Beauregard (vice-président, Affaires réglementaires, Association des industries aérospatiales du Canada): Bonjour. Je m'appelle Mark Beauregard et je suis vice-président des Affaires réglementaires à l'Association des industries aérospatiales du Canada.

Nos membres fabriquent des produits d'aéronautique et d'aérospatiale et offrent des services de maintenance, de réparation et de révision d'aéronefs. Ils représentent 28 milliards de dollars annuellement pour notre économie et emploient beaucoup plus que 200 000 personnes. Plus de 80 % des biens et des services du secteur de l'aéronautique sont exportés, en grande majorité pour des applications civiles.

Notre industrie se conforme à tout un régime de normes et de règlements en matière de sécurité destinés à faire en sorte que les

voyages aériens se fassent en toute sécurité, qu'ils soient fiables et durables. Certes, les produits et les services de sécurité sont essentiels et ils constituent une partie nécessaire de l'impératif sécurité. Tout cela n'est rendu possible que grâce à la collaboration internationale et à un réseau mondial d'organismes ainsi qu'à des dispositions réglementaires.

Le Canada est depuis longtemps un leader dans ce domaine. La Direction de l'aviation civile de Transports Canada, TCAC, est connue dans le monde entier comme étant l'un des quatre grands organismes de réglementation, aux côtés de la FAA américaine, de l'AESA européenne et de l'ANAC brésilienne. Tout cela est important compte tenu du rôle très clair que joue TCAC sur le plan de la sécurité aérienne, mais aussi parce que toute approbation et certification de TCAC ouvre les portes des marchés mondiaux aux produits et services canadiens et facilite la tâche des manufacturiers canadiens ainsi que des fournisseurs de services désireux de négocier avec des pays étrangers. Le leadership de TCAC nous permet non seulement d'être en sécurité mais aussi d'être plus prospères.

Nous croyons que le maintien de TCAC dans sa position de chef de file mondial, dans le domaine de la certification, pourrait directement favoriser au moins 30 % de l'activité aérospatiale canadienne. Cela représente 10 milliards de dollars de notre PIB annuel. Voilà qui devrait être considéré comme un bon exemple d'organisme de réglementation moderne assurant la sécurité des Canadiens et créant des débouchés économiques pour l'innovation et l'entrepreneuriat canadiens. Cependant, la capacité de Transports Canada à maintenir sa norme de service est menacée, même si son rôle est plus important que jamais.

Au cours des 10 dernières années, l'industrie aérospatiale canadienne a connu une croissance considérable. Exprimé en PIB, notre poids économique a augmenté de 31 %, notre production de 39 % et nos investissements en R-D de 64 %. Dans la même période, le budget de la Division des normes de certification des aéronefs de Transports Canada n'a connu aucune augmentation en taille. En fait, en termes réels, ce budget a même diminué, ce qui a d'importantes répercussions négatives. L'absence de financement approprié a occasionné des retards sur les plans de la certification et de l'approbation. Elle a aussi occasionné des goulets et freiné l'industrie dans sa capacité à répondre à la demande et à demeurer concurrentielle sur les marchés étrangers. Nous percevons les signes avant-coureurs d'une remise en question, par la communauté internationale, de la réputation mondiale de TCAC en tant qu'administration de pointe dans le domaine de l'aviation. La perte de cette réputation entraînera la disparition de l'avantage concurrentiel dont jouissent les compagnies canadiennes comptant sur les services de TCAC.

Il est bien connu qu'il faut des années pour se bâtir une réputation, mais que celle-ci peut être détruite très rapidement. C'est certainement applicable au cas de TCAC. Disons-le carrément, la position de chef de file mondial que TCAC détient depuis longtemps en tant qu'organisme de certification et de réglementation est menacée.

Il y a tout de même deux ou trois bonnes nouvelles. Premièrement, il n'est pas trop tard pour corriger le problème et redonner à Transports Canada sa capacité à se maintenir dans son rôle d'administration aéronautique de classe mondiale. Deuxièmement, il n'est pas difficile de corriger la situation. Nous estimons que l'injection de quelque 30 millions de dollars sur cinq ans dans la Division des normes de certification des aéronefs de TCAC serait suffisante pour protéger les 10 milliards de dollars que TCAC rapporte à notre économie chaque année.

Quand vous lirez l'étude, songez au rôle important que joue TCAC pour garantir la sécurité aérienne au Canada, de même qu'à son incidence sur les entreprises et les collectivités canadiennes qui bénéficient des retombées de son leadership mondial. Je vous exhorte à veiller à ce que TCAC reçoive l'appui financier dont il a besoin pour s'acquitter de ce très important travail.

Merci beaucoup de m'avoir écouté. Je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1205)

[Français]

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

Monsieur Donald, vous disposez de cinq minutes pour livrer votre présentation. Vous avez la parole.

M. Robert Donald (directeur général, Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Bonjour.

Comme le président l'a indiqué, je m'appelle Robert Donald. Je suis directeur général du Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale.

C'est la première fois que nous avons le privilège de nous adresser à vous et nous vous en remercions.

Pour ceux qui ne connaîtraient pas notre organisation, notre conseil, sachez que nous ne sommes ni une association professionnelle, ni un syndicat. Nous sommes une ressource de l'industrie. Nous sommes un partenaire national, sans but lucratif, qui regroupe des entreprises, des associations de l'industrie, dont beaucoup se trouvent dans la pièce, des éducateurs, des syndicats et des gouvernements.

Nous nous intéressons surtout à la main-d'oeuvre nationale qui travaille dans le secteur de l'aviation et de l'aérospatiale, et cela pour le compte de tous les sous-secteurs: les hélicoptères, les avions d'affaires, l'ATAC, l'AIAC et les autres qui sont tous représentés à notre conseil, aux côtés de collèges, de l'industrie et de syndicats.

Nous appliquons des solutions adaptées aux besoins particuliers de l'industrie en matière de compétences et d'effectifs pour faire en sorte que l'industrie dispose d'une main-d'oeuvre suffisante, suffisamment qualifiée, pour aujourd'hui et pour demain en fonction de la croissance projetée, croissance qui vous a été confirmée ces derniers jours.

Nous sommes principalement financés par des entreprises partenaires, par des projets de formation et par des projets gouvernementaux qui nous engagent pour réaliser des études sur le marché du travail et qui nous confient d'autres mandats au nom de l'industrie.

Il y a trois choses dont je veux vous parler ce matin, toutes trois liées à des questions de personnel, thème qui est inscrit à votre ordre du jour. Premièrement, notre industrie est confrontée à des pénuries d'effectif croissantes. Ces pénuries ont non seulement une incidence sur l'économie nationale et sur la viabilité des entreprises, mais aussi sur la sécurité. Deuxièmement, il nous manque une stratégie nationale en matière de main-d'oeuvre, avec l'appui du gouvernement, pour combler les lacunes que connaît notre industrie sur le plan de la main-d'oeuvre. Troisièmement, il nous faut des normes nationales et un programme national de certification pour les métiers non brevetés afin d'améliorer la sécurité.

S'agissant des pénuries critiques constatées, le CCAA vient juste de terminer l'étude du marché du travail la plus complète jamais réalisée pour notre industrie. Vous en trouverez des exemplaires sur notre site Web, si cela vous intéresse.

Soixante-treize pour cent des répondants ont admis être aux prises avec des pénuries immédiates et persistantes, au point que des postes vacants demeurent non comblés. Même si ces entreprises n'envisagent pas toutes des niveaux de croissance semblables, cette situation ne peut qu'aggraver le problème. Si le Canada ne peut pas compter sur suffisamment de travailleurs ayant les compétences requises, tous ces emplois iront ailleurs et ne reviendront jamais chez nous. Nous sommes aussi en concurrence avec d'autres secteurs, au Canada, qui courent après les mêmes talents.

Le manque de personnel expérimenté pourrait permettre à ceux qui ne possèdent pas les niveaux habituels de compétence de suivre une formation et de faire le travail. Cela s'applique à la main-d'oeuvre de notre industrie tout autant qu'à celle des organismes de réglementation. Si nous comptons de moins en moins de personnes aux niveaux habituels de compétence, les risques pour la sécurité apparaissent évidents.

Nous devons donc nous doter d'une stratégie nationale en matière de main-d'oeuvre pour régler ce problème de pénurie de compétence. Seuls les gouvernements peuvent envisager une action dans la durée. Nous avons besoin de l'appui du gouvernement. L'industrie ne peut avoir une perspective à plus de deux ou trois mois pour les PME. Les Air Canada et Bombardier de ce monde peuvent adopter une perspective à terme de deux ou trois ans. Les collèges, eux, peuvent envisager un avenir un peu plus éloigné. Cependant, seul un gouvernement peut envisager les choses à très long terme et comprendre que notre industrie doit se doter d'une stratégie à long terme. C'est fondamental.

Quant à la question des normes nationales et d'un programme national de certification, j'espère que vous avez reçu la partie de notre documentation montrant que nous élaborons des normes depuis plus de 25 ans. Elles sont uniques dans le monde. Aucun pays n'en a de comparables. L'OACI nous a demandé de faire la démonstration du système canadien au reste du monde. Les normes et la certification favorisent la promotion de la sécurité. Un peintre certifié est plus sûr qu'un peintre en aviation non certifié, même si son travail doit être contresigné par un mécanicien d'entretien d'aéronefs.

Merci beaucoup pour votre temps et je serai heureux de répondre à vos questions.

Merci bien.

• (1210)

[Français]

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

Je vais maintenant céder la parole à M. Deluce.

Je vous remercie d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer aujourd'hui, monsieur Deluce. Vous disposez de cinq minutes pour livrer votre présentation.

[Traduction]

M. Robert Deluce (président et directeur général, Porter Airlines Inc.): Merci, monsieur le vice-président et messieurs les membres du Comité de m'avoir invité pour vous parler.

Je m'appelle Robert Deluce et je suis président et chef de la direction de Porter Airlines.

Porter est la troisième compagnie aérienne régulière au Canada. Nous desservons quelque 23 destinations au Canada et aux États-Unis, notre flotte est constituée de 29 Q400 de Bombardier, faits au Canada, et nous employons environ 1 500 personnes, que nous appelons des associés.

Nous connaissons bien des difficultés à cause de la façon dont le gouvernement fédéral réglemente et conditionne nos opérations, mais aujourd'hui, j'entends vous parler surtout du prochain règlement sur la gestion de la fatigue du personnel.

Nous sommes résolument engagés envers la sécurité, mais le projet de règlement risque de perturber grandement le fonctionnement de Porter et de bien d'autres compagnies aériennes. L'avis de proposition de modification relativement à la gestion de la fatigue des équipages a été émis en 2014 et il a été accueilli par les réactions négatives d'un grand nombre d'acteurs de l'industrie. Toutefois, il a subi quelques révisions depuis. Le règlement actuellement proposé revient à appliquer une solution universelle à un problème dont la solution exige une analyse au cas par cas.

Porter a remporté énormément de succès avec son système de gestion de la sécurité autogéré, sous la surveillance de Transports Canada. Celui-ci nous permet de miser sur des pratiques exemplaires en matière de sécurité au sein de la compagnie. Les restrictions contenues dans le règlement proposé vont exiger une importante augmentation de l'effectif de personnel navigant. Nous allons devoir faire un choix entre éliminer plus de 650 vols par mois et engager 68 membres d'équipage de plus — 34 pilotes et 34 agents de bord — pour nous affranchir des restrictions énoncées dans l'avis d'intention. Cela représenterait 13 % d'augmentation de notre effectif de pilotes. Le coût total de mise en oeuvre du nouveau règlement dépasserait les 6 millions de dollars par an, en dollars de 2017.

La demande mondiale de pilotes progresse plus rapidement que le rythme auquel les écoles d'aviation canadiennes peuvent produire des diplômés. Le taux de roulement du personnel navigant technique, le PNT, enregistré en 2016-2017 est le plus élevé de nos dix années d'existence. Le règlement proposé exigera que chaque compagnie aérienne augmente son effectif de PNT d'environ 10 %, ce qui, pour Air Canada — et je ne parlerai pas pour cette compagnie — et ses filiales, dont Rouge, signifierait quelque 300 pilotes de plus. C'est beaucoup plus que tout l'effectif de PNT de Porter. Cette situation pourrait avoir un effet dévastateur sur nos opérations parce que, soit nous allons manquer de pilotes, soit nous devrons revoir nos normes de formation et d'expérience.

Sur le plan des politiques, cette proposition de règlement pourrait avoir une conséquence négative: l'embauche de pilotes moins expérimentés au Canada ou la diminution de l'offre en termes de nombre de liaisons aériennes et de tarifs plus élevés pour les passagers. Comme il n'y a qu'un nombre limité de pilotes professionnels formés, la pénurie est mondiale et tout le monde essaie de répondre à la demande du marché. Porter et les autres compagnies aériennes sont déjà touchées par ce phénomène et cet avis d'intention ne fera qu'exacerber la situation.

Cette proposition de règlement ne fait rien pour promouvoir la sécurité et rien ne justifie l'intention du ministère. En fait, à cause de lui, les compagnies aériennes canadiennes seront moins concurrentielles que leurs pendant américains.

Dans nos dix années d'existence, nous sommes parvenus à régler tous les problèmes de fatigue à l'aide de notre système de gestion de la sécurité. Nous croyons que tous les transporteurs au Canada

parviendront à mieux gérer la fatigue à l'aide de systèmes de gestion du risque fatigue et de gestion de la sécurité que par la mise en place d'un programme se voulant universel. Nos systèmes actuels permettent à chaque compagnie aérienne d'adopter les pratiques exemplaires qui lui conviennent et qui peuvent être surveillées par Transports Canada.

● (1215)

Merci beaucoup. Je suis prêt à répondre à vos questions.

[Français]

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

Nous allons maintenant entamer la période de questions et réponses, en commençant par M. Rayes.

Monsieur Rayes, vous disposez de six minutes.

M. Alain Rayes: Merci, monsieur le président.

Je remercie nos trois témoins, qui ont certainement un horaire très chargé, d'être parmi nous et de nous consacrer un peu de leur précieux temps.

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

Avant de modifier sa réglementation ou ses procédures, Transports Canada consulte-t-il des compagnies comme la vôtre pour recueillir leur avis?

Sinon, vous retrouvez-vous plutôt devant un fait accompli et forcés de vous battre pour apporter des améliorations aux procédures après avoir subi les conséquences de ces changements?

[Traduction]

M. Robert Deluce: En règle générale, nous sommes consultés et informés d'avance et nous pouvons faire part de nos réactions. Au même titre que d'autres compagnies aériennes, nous avons communiqué nos réactions ces dernières années. Or, force est de constater que le ministère n'a finalement tenu compte que de peu, voire d'aucune de nos réactions, d'après ce que nous avons vu avec cet avis de proposition de modification qui vient de passer à l'étape d'avis d'intention.

[Français]

M. Alain Rayes: Comment se fait-il, compte tenu de votre expertise sur le terrain, que Transports Canada n'ait pas tenu compte de vos recommandations?

Les témoins précédents ont parlé d'un sérieux manque d'interaction entre Transports Canada et leur compagnie ou association. On sent qu'il y a un genre de cassure entre le travail que font ces gens sur le terrain et celui que fait Transports Canada dans ses bureaux.

Monsieur Deluce, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Robert Deluce: Nous entretenons un excellent rapport avec Transports Canada dans la plupart des domaines. Sur cette question en particulier, la réponse est surtout venue de compagnies aériennes plus grosses que nous. Nous avons fourni de bons commentaires, comme l'ont fait diverses autres entités, notamment l'ATAC.

Mais il y a une chose dont on n'a pas tenu compte... Tout le monde partage le même objectif: s'assurer qu'au bout du compte, nous aurons renforcé le niveau de sécurité de notre système. C'est notre objectif commun. C'est ce qui préoccupe le plus la grande majorité des intervenants de l'industrie. Sauf que si l'on considère la grande diversité de types de transporteurs et de services — les long-courriers internationaux, les vols régionaux de courte distance, le fret aérien pour les collectivités de Nord — et que l'on détermine qu'un ensemble de règles à taille unique saura répondre aux différentes exigences des différents types de transport aérien, il doit y avoir une erreur de jugement quelque part. Imaginez un peu les conséquences d'une telle décision, surtout en cette période de pénurie de pilotes de ligne. Ne croyez-vous pas qu'elle mène à un résultat autre que celui recherché? Ces variables doivent être comprises et analysées dès le départ. Si vous choisissez d'aller dans cette direction, soyez prêts à en assumer les conséquences.

•(1220)

[Français]

M. Alain Rayes: J'aimerais savoir si les deux autres témoins ont quelque chose à ajouter.

[Traduction]

M. Mark Beaugard: Notre association n'intervient pas dans l'exploitation des aéronefs. Cependant, nous nous investissons largement dans la réglementation à tous les égards. Une réglementation « bonne pour tous » ne peut convenir à tous les volets de l'aviation, à preuve, le nombre incalculable de produits aéronautiques qui sont fabriqués. Je vous exhorte à écouter les nombreux témoins qui vous ont demandé de tenir compte de ce concept.

M. Robert Donald: Je voudrais simplement corroborer les propos de M. Deluce au sujet de la pénurie de pilotes. L'OACI, l'IATA, Boeing et tous les autres ont confirmé la pénurie mondiale de pilotes de même que la concurrence qui se livre à l'échelle mondiale pour recruter les meilleurs éléments. La baisse constante du nombre de pilotes ne fera qu'exacerber le problème au gré de la croissance des compagnies aériennes.

[Français]

M. Alain Rayes: Ma question suivante s'adresse à vous, monsieur Donald. Elle est en lien avec ce que vous venez de dire.

Vous avez parlé de la difficulté de faire du recrutement. Qu'est-ce que Transports Canada et le gouvernement fédéral pourraient faire? Tant pour vos compagnies, vos organisations que pour Transports Canada, on sent vraiment que le recrutement de personnel pour assurer la sécurité est un problème. Nous avons entendu d'autres témoins l'affirmer.

Quelle est la solution: augmenter le nombre de places dans les universités, cégeps et collèges, faire davantage de promotion, mettre plus d'argent dans le système? Ce n'est sûrement pas de baisser les exigences pour qu'il y ait plus de personnes qui réussissent. Quelle est la solution après avoir fait le constat que vous faites et que plusieurs nous ont dit?

[Traduction]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Vous avez 10 secondes.

[Français]

M. Alain Rayes: Vous avez le droit de lui donner plus de temps pour répondre. C'est un sujet important.

[Traduction]

M. Robert Donald: Depuis 25 ans, nous travaillons très étroitement avec Emploi et Développement social Canada dans le

but précis de nous pencher sur ces questions. Nous croyons qu'il serait indispensable de mettre en place une stratégie nationale qui intègre la maintenance des aéronefs, les pilotes et d'autres éléments essentiels comme le concept de MRO, entretien, réparation et révision. Les compagnies ne peuvent pas tout faire seules. Elles ont besoin d'un soutien gouvernemental.

[Français]

Puisque je n'ai que dix secondes, je vais m'arrêter là.

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

Je cède maintenant la parole à M. Vance Badawey qui dispose de six minutes.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

J'ai une question pour Porter Airlines. Vous avez parlé de la situation actuelle en ce qui concerne les pilotes, ce qui laisse entrevoir la situation que créera la pénurie imminente de pilotes. Il a été souligné que la fatigue des pilotes constituait une préoccupation en matière de sécurité. Le 25 mars 2017, un avis d'intention de modifier le Règlement de l'aviation canadien a été publié dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Les modifications réglementaires proposées portent sur les systèmes de gestion des risques liés à la fatigue, les SGRF, le temps de service de vol maximal et la notion d'« aptitude au travail ».

Cela dit, j'ai quatre questions.

La première: quel impact, s'il en est, les modifications réglementaires proposées auront-elles sur les niveaux de dotation à Porter Airlines?

Deuxièmement, Porter Airlines a-t-elle un SGRF en place? Si oui, pouvez-vous expliquer en quoi consiste le processus de mise en oeuvre de ce système; sinon, de quelle façon gérez-vous les risques liés à la fatigue?

Troisièmement, quelles recommandations, le cas échéant, feriez-vous à Transports Canada en ce qui concerne les modifications réglementaires proposées sur le SGRF?

Enfin, comment Porter Airlines fait-elle, à l'heure actuelle, pour déterminer si ses pilotes et ses équipages sont aptes au travail, et en quoi les modifications proposées changeraient-elles vos pratiques?

•(1225)

M. Robert Deluce: C'est une question à plusieurs volets. Voyons voir si on peut s'en sortir.

Pour commencer, les modifications proposées visent environ 13 % de notre personnel navigant, ce qui est considérable. Sans compter qu'actuellement, le taux de roulement du personnel est le plus élevé que nous ayons jamais connu en 10 ans d'activités. Nous devons donc composer simultanément avec deux phénomènes concomitants.

Pour Porter, et je devrais probablement dire pour l'ensemble de l'industrie, l'objectif est d'améliorer la sécurité du système. Je pense qu'il ne faut pas se focaliser exclusivement sur la fatigue du personnel. Il faut plutôt se demander comment rendre l'ensemble du système plus sécuritaire. À notre sens, l'avis d'intention et les modifications proposées ne vont pas renforcer la sécurité du système. Ils vont obliger les compagnies aériennes à réviser certaines de leurs normes d'embauche et réévaluer la formation, ou alors à changer de cap et commencer à éliminer des vols.

Dans le cas de Porter en particulier, si nous estimions au contraire que nos circonstances ne nous permettent pas d'ajuster nos normes, notre formation ni quoi que ce soit d'autre pour satisfaire à l'exigence visant l'embauche des membres d'équipage, et que nous devons en même temps composer avec la pénurie de pilotes qui sévit actuellement et pour plusieurs années à venir — en attendant le retour du pendule — nous n'aurions pas d'autre choix, en nous fondant sur les horaires de vols actuels, que d'éliminer 650 vols. C'est énorme.

Il y avait une troisième partie à votre question. Comment faisons-nous, aujourd'hui, pour gérer la fatigue de l'équipage? Principalement à l'aide de notre propre système de gestion des risques liés à la fatigue, en nous appuyant largement sur le système de gestion de la sécurité, le SGS. À ma connaissance, nous avons eu deux cas de fatigue, que les membres d'équipage se sont empressés de signaler. Croyez-moi, ils n'hésitent pas une seconde à signaler un événement en tant qu'incident ou danger. Tout est consigné dans notre SGS.

Deux rapports ont été rédigés. Ces rapports ont fait l'objet d'une enquête en règle, et des mesures de correction ou d'atténuation ont été prises pour éviter que le même type de situation se reproduise. Une vérification complète a été effectuée et des procédures ont été mises en place pour gérer les éléments que les membres d'équipage estiment être potentiellement préoccupants en ce qui concerne la fatigue pouvant découler de la conception des horaires ou de tout autre facteur.

Voilà le processus que nous utilisons pour gérer la fatigue des équipages. Nous pourrions l'officialiser, d'une certaine manière. J'adhère entièrement au système de gestion des risques, mais je ne vois rien de bon dans un simple changement unilatéral des choses ni dans la création d'un ensemble de règles unique, applicable à la fois aux gros porteurs internationaux, au fret, aux vols régionaux de courte distance et aux petits affréteurs qui exercent leurs activités dans des régions éloignées. De manière empirique, je pense que cela aura pour effet de faire bifurquer dans l'autre direction notre objectif commun qui est de renforcer la sécurité du système.

• (1230)

M. Vance Badawey: Puis-je poser la même question à M. Donald?

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Vous pouvez poser une question, mais la réponse ne sera pas longue.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Si ce n'est pas trop exagéré.

M. Robert Donald: Nous ne cherchons pas à influencer Transports Canada sur l'intention visée dans les règlements. Nous laissons cela aux associations professionnelles. Notre rôle consiste à aider les compagnies aériennes et l'industrie sur le plan de la formation et des normes d'application. Nous nous occupons, d'une part, de la formation sur l'assurance de la qualité et sur le SGS et, d'autre part, des normes nationales élaborées par l'industrie pour le SGRF et divers autres aspects. Notre rôle est d'appuyer l'industrie, quels que soient les règlements en vigueur. Même en l'absence de réglementation, nous aidons l'industrie à mettre en oeuvre des pratiques optimales.

Ma réponse est-elle suffisante?

M. Vance Badawey: Vous restez en terrain sûr.

Des députés: Oh, oh!

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Nous avons ici un nouveau spécialiste des réponses courtes.

Monsieur Aubin, la parole est à vous, et vous disposez de six minutes.

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être parmi nous.

Avant de poser ma première question, j'aimerais en poser une à mes collègues, par votre entremise, monsieur le président. Je souhaite déposer une motion dont le Comité pourra disposer. On parle d'une éventuelle privatisation de nos aéroports et, même si ce n'est pas annoncé, il m'apparaît important et tout à fait pertinent d'étudier le lien que cela peut avoir avec les questions de sécurité.

Toutefois, comme je suis en formation continue, en tant que député, je me dois de tirer des leçons de l'expérience que nous avons vécue mardi dernier. Compte tenu de l'information que nous avons reçue ce matin, il semblerait que vous ayez raison, et que M. Badawey n'ait pas tort. Voyez dans quelle situation cela nous met. Je ne veux pas répéter la chose. Je demande simplement à mes collègues, s'il y a consentement unanime, que nous nous réservions trois ou quatre minutes à la fin de la rencontre pour disposer de cette question.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Les membres du Comité sont-ils d'accord pour consacrer trois minutes au dépôt de la motion de M. Aubin à la fin de la rencontre?

Des voix: D'accord.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Je vais donc vous réserver trois minutes, monsieur Aubin.

M. Robert Aubin: Merci à tous.

Ma première question s'adresse à M. Donald.

Dans votre présentation, vous avez abondamment parlé d'une pénurie qui sévit à tous les niveaux, je crois. Vous avez dit que la pénurie de compétences avait un impact direct sur la sécurité, ce qui a attiré mon attention.

Pourriez-vous nous dire ce que vous aviez en tête lorsque vous avez fait cette affirmation?

[Traduction]

M. Robert Donald: Je vais m'inspirer, en gros, des commentaires de M. Deluce et de l'exemple qu'il a donné, comme quoi le manque de pilotes les plaçait dans l'obligation d'embaucher des pilotes moins expérimentés, pour la formation comme pour les opérations.

Cette observation vaut aussi pour tous les intervenants de l'industrie, y compris les techniciens qui maintiennent nos appareils en service et le personnel qui assure la rotation des appareils. La pénurie mondiale ne vise pas seulement les pilotes, mais aussi le personnel de maintenance en général. Si nous n'avons pas d'employés expérimentés, cela signifie qu'en matière de recrutement, nous avons loupé une génération. Le manque de personnes possédant les compétences nécessaires pour maintenir les avions en service n'est pas sans incidence sur la sécurité.

Ai-je été suffisamment clair, monsieur Aubin?

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à M. Deluce.

Je vais essayer, autant que possible, de faire preuve de délicatesse, mais j'aimerais néanmoins connaître votre opinion. Nous avons bien compris que, selon vous, on ne devrait pas appliquer une politique globale, c'est-à-dire à l'ensemble des compagnies aériennes au Canada.

Cependant, lorsqu'une mesure publique est émise par Transports Canada, elle est connue de toutes et de tous, incluant les voyageurs. Or, même si nous n'entrons pas dans les détails, nous savons que votre compagnie a entamé une procédure judiciaire pour éviter la publication d'un audit dont elle a fait l'objet.

Des intérêts privés sont en jeu, soit, et je ne veux pas nécessairement poursuivre dans cette direction, mais une question me préoccupe: comment vos clients peuvent-ils connaître les consignes de sécurité si l'audit n'est pas disponible?

[Traduction]

M. Robert Deluce: Je pense qu'il faut revenir sur le système de gestion de la sécurité, sur la façon dont il est conçu, et sur l'obligation de disposer d'un système complètement transparent à l'interne, de sorte que tous se sentent tout à fait à l'aise de signaler et de relever le moindre élément devant être envisagé sous l'angle de la sécurité.

Il nous est arrivé à quelques occasions de nous opposer à la publication de renseignements qui auraient été préjudiciables au SGS à l'époque où il a été mis en place pour la première fois. Non pas que nous ayons quoi que ce soit à cacher par rapport aux audits. En temps et lieu, tous les documents finissent par être publiés. Nous croyons faire partie des compagnies aériennes les plus avancées dans le développement d'un système de gestion de la sécurité. Nous avons été le premier transporteur aérien à être homologué en vertu de la sous-partie 705 du RAC, le Règlement de l'aviation canadienne. C'était en 2006 et notre transporteur a en quelque sorte servi de véhicule d'essai.

Le fait d'avoir à comprendre ce système et à le rendre plus efficace a été une expérience d'apprentissage pour tous, y compris pour Transports Canada. Quant à nous, nous sommes heureux d'y avoir joué un rôle. Nous appuyons pleinement le SGS et faisons notre part pour nous assurer que les opérations de Porter Airlines se déroulent de la façon la plus sécuritaire possible. En outre, nous fonctionnons dans la plus grande transparence possible.

• (1235)

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Monsieur Donald, j'aimerais vous céder les 45 dernières secondes afin que vous puissiez faire un pas de plus et nous dire ce que le gouvernement pourrait faire pour soutenir la formation.

[Traduction]

M. Robert Donald: Autrefois, le Canada avait une stratégie nationale de la main-d'oeuvre dans ce pays. Ce n'est plus le cas. Comme je l'ai mentionné, nous travaillons en très étroite collaboration avec Emploi et Développement social Canada à diverses initiatives. Nous avons soumis au gouvernement des projets, en attente d'une approbation, qui visent à développer le marché du travail, soit par l'élaboration de nouvelles normes, par la mise en place de programmes de sensibilisation des jeunes, de programmes d'apprentissage intégré au travail, et ainsi de suite. C'est donc principalement en collaboration avec Emploi et Développement Canada, et aussi avec Transports Canada, que nous tentons d'appuyer l'industrie au moyen d'initiatives auxquelles nous apportons tous notre contribution. Notre aide consiste également à

éliminer le dédoublement des tâches dans toutes les situations où ils peuvent utiliser nos travaux pour leurs analyses. Comme je le disais, nous avons été abordés par l'OACI et d'autres organisations internationales. Le Canada possède un système de normes et de certification hors pair, qui n'est pas aussi connu qu'il le devrait. Il a été développé...

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Donald, je suis désolé de vous interrompre.

Au moins, vous avez pu répondre plus longuement, cette fois-ci.

M. Robert Donald: Excusez-moi. Ma réponse a duré plus que 45 secondes.

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

Monsieur Hardie, vous avez la parole pendant six minutes.

M. Ken Hardie: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le Canada s'est taillé la réputation d'accomplir des choses extraordinairement novatrices. Je suis assez vieux pour me souvenir du programme Avro Arrow et de la façon dont ces horribles conservateurs — je parle des conservateurs de l'époque, pas de ceux d'aujourd'hui — ont torpillé ce programme.

Monsieur Beauregard, quel est le degré d'innovation dans l'industrie aérospatiale? Sortez votre boule de cristal et parlez-nous de ce qui s'en vient.

M. Mark Beauregard: À vrai dire, il n'est pas facile de prédire avec exactitude comment les avions civils et militaires vont évoluer avec le temps, mais on peut dire sans risquer de se tromper que pour conserver sa position de chef de file sur le marché, ou même tout simplement pour rester en affaires dans les domaines de la fabrication et des services destinés au secteur de l'aérospatiale, il n'y a qu'une solution: innover. Voilà pourquoi la R-D est cinq fois plus intense dans l'industrie aérospatiale que dans tout autre secteur manufacturier canadien. C'est dire que ce n'est qu'en innovant que nous pouvons demeurer concurrentiels à l'échelle internationale, et nous y allons à fond de train.

M. Ken Hardie: Si des choses viennent à se passer, vous aurez besoin du renfort de la direction des normes de certification.

M. Mark Beauregard: Oui, bien sûr. Si le produit ne peut être certifié en temps utile selon les normes modernes, premièrement, il n'est même pas possible d'exploiter le produit au Canada et deuxièmement, il est très difficile de l'exporter ailleurs — et nous exportons 80 % de nos produits et de nos services.

• (1240)

M. Ken Hardie: M. Deluce aura peut-être du mal à répondre à ma question, puisqu'il est lui-même un acteur de l'industrie.

Nous avons bien sûr été témoins des modifications apportées aux règles sur la propriété, qui ont permis l'arrivée de transporteurs « à rabais » au Canada. D'un côté, il y a la possibilité de desservir un plus grand nombre de marchés et d'offrir des vols plus fréquents, mais de l'autre, je me demande à quel moment la concurrence féroce, axée sur les prix, risque-t-elle de nous faire franchir le seuil de la sécurité?

M. Robert Deluce: Il est difficile de répondre à cette question. Je pense qu'il n'existe aucune compagnie aérienne pour qui la sécurité n'est pas une priorité. Pour Porter Airlines, la sécurité est le premier facteur qui entre en ligne de compte dans tout ce que nous faisons. Pour ce qui est des règles sur la propriété et le...

M. Ken Hardie: Ce n'est pas ce qui me préoccupe le plus.

M. Robert Deluce: Je ne reviendrai pas là-dessus, mais jusqu'où peut-on aller avant que cela ne devienne un facteur préoccupant? Je pense...

M. Ken Hardie: Que cherchons-nous à savoir? Quels seront les indicateurs? Si vous ne pouvez pas répondre immédiatement à cette question, si vous avez l'occasion d'y réfléchir plus tard, tous les trois, nous apprécierions que vous nous envoyiez quelque chose sur le sujet.

Par ailleurs, quels sont les éléments déclencheurs qui sonnent l'alarme pour une prudence accrue? Encore une fois, si vous n'avez pas de bonne réponse maintenant, il serait utile de nous la faire parvenir ultérieurement.

M. Robert Deluce: Dans ce cas, je vais m'abstenir de répondre tout de suite pour y réfléchir en fonction de mon point de vue, mais je pense que dans tous les cas, c'est une question d'autoréglementation. J'y réfléchirai plus attentivement et je vous reviendrai avec une réponse.

M. Ken Hardie: Qui a bien pu dire au sujet de la libre entreprise que les pires individus, animés des pires intentions, finissent par faire le bien commun?

Monsieur Badawey, voulez-vous parler?

M. Vance Badawey: Oui. Merci, monsieur Hardie.

Et merci à vous, monsieur le président.

M. Donald a parlé d'aller de l'avant avec une stratégie de la main-d'oeuvre. Je dois dire que dans une perspective générale, je ne peux qu'être d'accord. Dans ma vie antérieure, nous étions de plus en plus préoccupés par les changements démographiques et la pénurie de ressources humaines dans laquelle tous les secteurs allaient se retrouver. Pénurie d'ingénieurs, de médecins, d'avocats, la liste est longue.

Ma question est d'ordre général. J'aimerais connaître vos réflexions sur la façon de nous engager dans cette voie. Par quel processus pourrions-nous accorder des pouvoirs aux personnes qui connaissent le mieux la situation, c'est-à-dire vous trois? J'essaie d'être pragmatique. J'aimerais vraiment connaître votre avis à tous les trois sur la meilleure façon d'aller de l'avant et de nous montrer plus pragmatique dans nos recommandations afin de lier tout cela à une stratégie de la main-d'oeuvre.

M. Robert Donald: Je suis ravi de pouvoir dire que c'est déjà commencé. En novembre dernier s'est tenue, ici même à Ottawa, la première journée pour une stratégie nationale de la main-d'oeuvre. Un rendez-vous national où l'industrie, les gouvernements et les éducateurs se sont rassemblés pour discuter de la question. Tout le monde a discuté des enjeux représentés. Nous nous sommes dit: « Bon; maintenant, il nous faut des groupes et des sous-groupes de travail pour faire avancer à toutes ces questions », et nous poursuivons ce but.

Je n'irai pas par quatre chemins: tout est une question de financement. Nous n'avons pas d'argent. Nous sommes un organisme sans but lucratif. Nous espérons qu'Emploi et Développement social Canada trouvera une façon de nous aider. Il nous a déjà aidés. Les compagnies aériennes qui y consacrent des ressources sont déjà mises à rude épreuve. Nous avons besoin de réunir l'industrie, les milieux de l'enseignement et le gouvernement autour de la même table. Quand je dis l'« industrie », je pense à l'AIAC, à l'ATAC, à l'HAC, à l'ACAA et à tous les autres groupes.

M. Vance Badawey: Je suis sûr que nous pouvons faire quelque chose avec nos ressources existantes, soit par l'entremise de l'éducation, secondaire ou postsecondaire, de différentes institutions ou organisations comme les vôtres ou d'organismes gouvernementaux existants.

Avez-vous aussi l'impression que dans ce processus de...

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Attendons la prochaine question, monsieur Badawey.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Nous parlerons plus tard.

[Français]

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

[Traduction]

M. Vance Badawey: Transports Canada a aussi son rôle à jouer.

[Français]

Le vice-président (M. Luc Berthold): Je cède la parole à M. Iacono, qui dispose de six minutes.

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

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui.

Nous pourrions parler de ce sujet en long et en large toute la journée. Néanmoins, je vous demanderais de nous donner des courtes réponses. Au moins, cela nous donnera une idée. Je vous invite aussi à nous fournir d'autres détails par courriel, si vous le voulez.

Ma première question s'adresse à MM. Beaugard et Donald.

On a beaucoup parlé de la sécurité liée aux manoeuvres, aux conditions de travail des pilotes ainsi que des systèmes de gestion de sécurité, mais très peu des appareils comme tels. J'aimerais entendre votre opinion, à titre de membre de l'industrie de l'aérospatiale, au sujet de la fiabilité et de la sécurité des appareils actuellement en service au Canada. Que faut-il mettre en place pour s'assurer que les appareils qui décollent sont en bon état?

● (1245)

[Traduction]

M. Robert Donald: Allez-y en premier, Mark. Pas besoin de me remercier.

Une voix: Donnez-nous des réponses courtes, s'il vous plaît.

M. Mark Beaugard: Premièrement, il faut dire qu'une partie seulement de la flotte d'aéronefs en service au Canada est fabriquée chez nous; la majorité des appareils sont manufacturés par des sociétés américaines ou européennes. Tous les principaux pays ont des normes de certification très strictes. Les produits font l'objet d'un examen très rigoureux. En ce qui concerne ce que j'appelle le « maintien de la navigabilité », à savoir si les produits qui se trouvent déjà au Canada font l'objet d'un maintien adéquat et s'ils sont sécuritaires, la réponse est oui, le Canada a mis en place des normes de maintenance très élevées pour ses aéronefs. Les normes imposées par Transports Canada sont effectivement très élevées. Honnêtement, je fais énormément confiance au...

M. Angelo Iacono: Merci.

Allez-y, monsieur Donald.

M. Robert Donald: Il importe de s'assurer que le personnel aérien possède une formation adéquate ainsi qu'une formation sur l'assurance de la qualité. La même chose s'applique aux autorités de réglementation et aux inspecteurs. Ils doivent être formés adéquatement, savoir ce qu'ils recherchent et posséder les compétences nécessaires pour effectuer les inspections.

[Français]

M. Angelo Iacono: D'après vous, la réglementation actuelle est-elle suffisante pour s'assurer que les appareils qui volent sont en bon état de fonctionnement? Devrait-ont l'améliorer?

[Traduction]

M. Mark Beauregard: Pour ce qui est des produits actuellement exploités au Canada, il y a toujours de la place pour l'amélioration, bien sûr, mais il reste que nos normes sont très élevées. Des témoins précédents ont indiqué que les taux d'accidents sont en baisse, ce qui est tout à fait vrai. Le système est très sécuritaire à mon avis.

M. Robert Donald: Ce n'est pas notre domaine d'expertise, mais tout ce que j'ai entendu des autres témoins confirme que nos normes sont très élevées. Je ne peux cependant pas me prononcer quant aux modifications qui pourraient améliorer le système.

[Français]

M. Angelo Iacono: Ma prochaine question s'adresse à vous, monsieur Deluce.

Nous avons bien entendu vos commentaires sur les changements à la réglementation que Transports Canada veut apporter, sur lesquels vous n'êtes pas d'accord.

La réglementation des États-Unis en ce qui concerne la fatigue de l'équipage est plus sévère ou rigide que celle que Transports Canada veut adopter. Avec la nouvelle réglementation proposée, le Canada sera-t-il aussi compétitif que les États-Unis? La réglementation canadienne est un peu différente de celle des États-Unis, elle est moins moins sévère ou rigide. Comment interprétez-vous cela?

[Traduction]

M. Robert Deluce: Prenons les États-Unis, où la FAA, la Federal Aviation Administration, a pris une orientation différente. Elle a ciblé différents secteurs de l'industrie et a imaginé des solutions appropriées qui concordent avec les différents types d'opérations. Je trouve cette approche à la fois pratique et pragmatique.

Au Canada, l'avis d'intention intègre une solution à taille unique, ce qui, à nos yeux, est une décision bien malavisée. Non seulement elle nous rendra inaptes à relever la concurrence des États-Unis, mais encore, elle n'est pas assez étroitement axée sur ce qui doit être notre objectif prioritaire: renforcer la sécurité.

[Français]

M. Angelo Iacono: Monsieur Deluce, je vous invite à nous dire par écrit ce que vous proposez. Vous dites qu'une approche uniformisée, le *one-size fits all*, n'est pas satisfaisante pour votre entreprise. Alors, quel type de réglementation vous conviendrait le mieux?

Dans un autre ordre d'idées, avez-vous mis en place un système de gestion de la sécurité? Si oui, trouvez-vous que cela a contribué à rendre votre compagnie aérienne plus sécuritaire?

[Traduction]

M. Robert Deluce: Nous avons un système de gestion de la sécurité en place. Nous étions le premier transporteur 705 à respecter entièrement les exigences. Nous n'avons pas bénéficié d'un droit acquis comme cela a été le cas pour Air Canada et WestJet, parce

qu'ils étaient en exploités avant l'entrée en vigueur de la réglementation ou la mise en place de ce système. Nous respectons entièrement les exigences depuis que nous avons commencé nos activités et nous avons pleinement foi dans le SGS. Nous pensons que cela a rendu notre lieu de travail plus transparent, plus ouvert. Cela a rendu tout le monde plus responsable et je pense, en conséquence, que le bilan de sécurité a été positif et que nos passagers en bénéficient, tout comme nos équipages et tous les autres membres de notre personnel.

● (1250)

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur Deluce. J'espère que vous serez capable de nous fournir une proposition.

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

Monsieur Barlow, vous avez six minutes.

[Traduction]

M. Robert Deluce: Je serais heureux de faire cela.

M. John Barlow: Merci beaucoup, monsieur le président et merci à nos témoins d'être ici avec nous aujourd'hui. Ils nous ont partagé de fantastiques informations.

Monsieur Deluce, j'étais intéressé par vos commentaires concernant les coûts potentiels engendrés par la fatigue des pilotes pour votre entreprise. Il s'agissait également d'une question importante pour nous en Alberta: des compagnies d'hélicoptères travaillant au niveau des incendies de forêt aux compagnies aériennes qui font des aller-retour pour transporter des gens jusqu'aux sables bitumineux. Il sera très difficile pour elles de régler certaines de ces questions concernant la fatigue des pilotes. J'ai trouvé intéressants les chiffres que vous avez énoncés, concernant le fait que les changements pourraient engendrer des frais allant jusqu'à 6 millions de dollars par année pour votre entreprise.

Mais quand je pensais à cela vous avez mentionné qu'ils n'ont pas vraiment écouté vos recommandations à ce sujet, nous parlions du fait de transporter des entreprises jusqu'aux sables bitumineux, j'étais curieux de savoir si Porter et votre entreprise ont été consultées lorsque le gouvernement libéral a imposé une taxe sur le carbone. Est-ce qu'il y a eu une consultation et avez-vous calculé combien le fait d'absorber la taxe sur le carbone coûtera à votre entreprise sur une base annuelle?

M. Robert Deluce: Il n'y avait pas de consultation directe portant particulièrement sur cette question. Je ne suis pas certain qu'on s'attendait à ce qu'il y en ait une. Je pense que la consultation était probablement un peu plus large et englobait un vaste échantillon d'entreprises. Nous avons davantage mis l'accent sur ce que nous pouvions faire, sur le plan environnemental, dans les secteurs où nous sommes directement engagés. Il est donc davantage question de bruit et d'avions qui consomment moins de carburant et qui sont écologiques. C'est là-dessus que nous concentrons nos efforts.

Pour nous, la consultation portait sur la fatigue des équipages. Mais nous n'avons pas eu l'impression que plusieurs des recommandations émises par l'industrie, s'il y en a eu, ont été prises en considération, à tout le moins elles ne se sont certainement pas manifestées en véritables modifications à l'avis d'intention.

M. John Barlow: Si vous devez potentiellement assumer 6 millions de dollars en coûts supplémentaires pour votre entreprise, affirmez-vous que vous ne savez pas quel sera le coût de la taxe sur le carbone? Est-ce que Porter l'a calculé? À quel point cela sera-t-il difficile pour les plus petites compagnies aériennes au Canada de continuer leurs activités si elles doivent assumer ces nouveaux coûts?

M. Robert Deluce: Je serais heureux de vous faire partager des observations à ce sujet. Je pense que nous l'avons calculé, mais pour être franc, je m'étais davantage préparé pour discuter de la gestion des équipages. Même si un grand éventail de possibilités s'offre à nous, en matière d'aspects sur lesquels nous pourrions nous pencher, j'ai davantage mis l'accent sur cette question plutôt que sur toute autre chose.

M. John Barlow: Cela étant dit, monsieur Deluce, et en réorganisant les coûts additionnels qui s'accumuleront pour votre entreprise, vous devrez trouver de nouvelles opportunités d'affaires afin de prendre de l'expansion. Je présume que l'une d'entre elles serait l'opportunité offerte par l'aéroport Billy Bishop de Toronto. Avec les appareils C Series qui peuvent maintenant atterrir à l'aéroport de London, est-ce une chose pour laquelle vous voudriez voir le gouvernement fédéral, le gouvernement libéral, faire un nouvel examen et retirer son veto en ce qui concerne l'expansion de Billy Bishop?

M. Robert Deluce: La proposition que vous avez mise de l'avant en 2013 était, à notre avis, une bonne proposition. Une dans laquelle nous avons placé notre confiance. Nous étions à l'écoute de nos clients. D'un autre côté, nous respectons également la décision qui a été prise de ne pas permettre l'exploitation d'avions à réaction dans cet aéroport. Nous avons redirigé une grande part de notre attention vers les vols régionaux de courte distance. Nous avons acheté de nouveaux Q400, et c'est là nos principaux efforts de croissance, du moins à court terme.

•(1255)

M. John Barlow: Je sais que mon collègue l'a brièvement mentionné, mais j'aimerais connaître votre opinion concernant les rumeurs d'aéroports qui pourraient possiblement être privatisés. Plusieurs inquiétudes liées à la sécurité ont été soulevées concernant les compressions chez Transports Canada: l'incapacité à respecter les besoins d'inspection, on vous répondra probablement.

Quelle est votre opinion concernant la possible privatisation des aéroports?

M. Robert Deluce: L'aéroport d'où environ 50 % de nos vols sont exploités est, à certains égards, partiellement privatisé. Il y a au moins le terminal qui appartient à des intérêts privés. Cela semble fonctionner. C'est une question délicate et une pour laquelle d'autres compagnies aériennes, faisant face à de plus gros enjeux et ayant des intérêts dans certains des principaux aéroports, sont mieux positionnées afin de donner une opinion. Je pense que ce n'est pas quelque chose qui nous préoccupe d'une façon ou d'une autre. Nous sommes heureux avec la façon dont la majorité des aéroports sont exploités.

Je pense qu'on peut faire mieux en ce qui concerne la limitation des coûts. Mais quelques-uns des aéroports réussissent mieux maintenant à mettre l'accent là-dessus qu'il y a quelques années. C'est certainement quelque chose que je les encouragerais à poursuivre.

[Français]

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

J'aimerais vous remercier, messieurs Deluce, Donald et Beauregard, d'être venus témoigner devant notre comité.

Monsieur Deluce, j'ai noté que vous vous étiez engagé à nous faire parvenir quelques notes supplémentaires liées à des questions posées par des membres de ce comité. Si vous avez des commentaires additionnels à formuler à l'égard de ces questions, je vous invite à nous les faire parvenir. Je vous remercie.

Je vais maintenant vous laisser quitter vos places. Nous allons, pour notre part, traiter la motion de M. Aubin. Nous avons effectivement consenti unanimement à accorder du temps à M. Aubin pour qu'il dépose cette motion.

Monsieur Aubin, je vous cède la parole.

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

Encore une fois, je remercie chacun de mes collègues de la faveur qu'il m'accorde.

Je pense qu'il faut parler de l'éléphant dans la pièce. Je sais que, au moment où nous nous parlons, aucune décision n'est prise par le gouvernement au sujet de la privatisation des aéroports.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Monsieur Aubin, puis-je vous demander, s'il vous plaît, de déposer la motion avant d'en parler?

M. Robert Aubin: Oui, bien sûr. Je pensais que c'était déjà fait.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Non.

Je vous remercie.

M. Robert Aubin: Grâce à vous, je vais devenir un spécialiste de la procédure.

Je dépose officiellement la motion.

Le vice-président (M. Luc Berthold): C'est que nous ne savons pas encore de quoi vous parlez.

M. Robert Aubin: D'accord. Vous avez bien raison.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci, tout le monde.

Monsieur Aubin, vous pouvez lire la motion. Par la suite, vous pourrez continuer votre présentation.

Le vice-président (M. Luc Berthold): Parfait.

Je vous fais la lecture de la motion que vous avez sous les yeux.

Que le Comité demande au ministre des Transports de déposer l'ensemble des études que détient le gouvernement fédéral sur la privatisation des aéroports, incluant l'étude commandée à Crédit Suisse et l'étude réalisée par Moody's intitulée « *Credit challenges emerge as Canada explores changes to airport governance* ».

Monsieur le président, comme je le disais, je sais très bien qu'aucune décision n'est prise en ce moment par le gouvernement quant à la privatisation des aéroports. Il m'apparaît y avoir vraisemblablement, dans ces études, une incidence sur les mesures de sécurité que nous étudions présentement au Comité. Il me semble que notre rapport serait nettement plus complet si nous pouvions envisager les deux possibilités, à savoir la situation actuelle et la situation à laquelle le gouvernement réfléchit, bien qu'il n'ait pas fait son lit au moment où nous nous parlons. S'il n'y a rien, dans les études, qui concerne le sujet, nous concluons ce que nous devons conclure. Toutefois, il me semble que ce serait opportun que nous puissions y jeter un coup d'oeil.

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

Monsieur Rayes, vous avez la parole.

M. Alain Rayes: Merci, monsieur le président.

Je trouve l'idée extrêmement intéressante. La secrétaire parlementaire est même présente parmi nous. Il me semble que le gouvernement devrait même l'offrir pour nous aider dans notre travail. Je suis convaincu que si le gouvernement envisage la possibilité de privatiser les aéroports, il a sûrement dû se questionner sur les enjeux liés à la sécurité pour prendre une décision.

Je trouve que la motion est tout à fait appropriée. J'ai de la misère à imaginer que nous puissions voter contre une telle demande.

• (1300)

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

Puisque personne d'autre ne veut prendre la parole, nous passerons maintenant au vote sur la motion de M. Aubin.

La motion se lit comme suit:

Que le Comité demande au ministre des Transports de déposer l'ensemble des études que détient le gouvernement fédéral sur la privatisation des aéroports, incluant l'étude commandée à Crédit Suisse et l'étude réalisée par Moody's intitulée « *Credit challenges emerge as Canada explores changes to airport governance* ».

(La motion est rejetée.)

Le vice-président (M. Luc Berthold): Merci beaucoup à tous et à toutes.

Je déclare que la séance est maintenant levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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