



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 008 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 13 avril 2010

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 13 avril 2010

•(0905)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Bienvenue à cette huitième séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

À la fin de notre dernière réunion, nous étions en train de débattre d'une question de privilège.

Des témoins se joindront à nous dans une demi-heure. D'ici là, je suggère — et encore là, c'est au comité d'en décider — que nous entendions la motion et qu'un représentant de chaque parti puisse en débattre avant que nous ne concluions. Si quelqu'un demande le vote, nous pourrions alors mettre la motion aux voix. Nous avons donc une demi-heure pour régler cette question à l'interne.

Est-ce que cela vous convient?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien, nous allons débiter avec M. Jean. Vous pouvez reprendre là où vous vous étiez arrêté; je crois que vous vous apprêtiez à présenter votre motion. Nous vous écoutons.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président.

Le président: Si vous le permettez, j'aimerais que nous nous tenions à la demi-heure prévue, alors ce sera cinq minutes pour chaque parti, après quoi nous pourrions prendre une décision.

M. Brian Jean: Tout à fait. Merci, monsieur le président.

J'aimerais exposer à nouveau cette question d'atteinte au privilège de la façon la plus claire et la plus concise possible.

Notre comité a tenu sa séance du jeudi 25 mars à huis clos. Bien que le député de Parkdale—High Park ne soit pas un membre régulier de notre comité, il a décidé de participer à la réunion ce jour-là et de présenter une motion au nom d'un membre régulier qui était également présent.

Le mardi 30 mars, M. Kennedy a envoyé un courriel à tous les membres du caucus libéral leur indiquant que notre comité allait « se pencher sur la date d'expiration indiquée par le gouvernement, soit le 31 mars 2011, et l'incidence que cela pourrait avoir sur les municipalités, comme mon collègue Sukh Daliwal et moi-même l'avions proposé » écrivait-il. Il a ajouté s'attendre à ce que le comité « tienne des réunions sur ce sujet à compter de la mi-avril ».

Il a joint à son courriel une lettre modèle et un questionnaire en demandant à ses collègues libéraux de les transmettre à leurs contacts au sein des administrations municipales dans leurs circonscriptions respectives. Dans la lettre en question, on précisait que la motion de Gerard Kennedy avait été adoptée le 25 mars avec l'appui de tous les partis.

Le procès-verbal rendu public ne faisait pas état des faits contenus dans la lettre dont tout le monde a reçu copie, si je ne m'abuse. On ne précisait pas qui avait présenté la motion, ni qu'elle avait reçu le

soutien de tous les partis, une affirmation qui pourrait être considérée comme trompeuse dans le contexte du débat tenu le 25 mars.

Je rappelle à mes collègues que M. Kennedy a en fait proposé une motion portant que la séance à huis clos devienne publique et que le comité a rejeté cette requête. J'estime qu'il s'agit là d'une circonstance aggravante. Le procès-verbal publié ne faisait pas non plus référence à l'audition de témoins ou à la possibilité de tenir des séances à la mi-avril. On pourrait également considérer que le député a intentionnellement cherché à induire les gens en erreur à l'égard de ce qui s'est dit le 25 mars.

Monsieur le président, si l'on considère les faits et les règles de la Chambre, il s'agit manifestement d'une atteinte au privilège de la part du député de Parkdale—High Park, et j'estime que le comité devrait signaler immédiatement la situation à la Chambre.

Comme vous le savez très bien, nous ne pouvons pas conclure qu'il y a eu atteinte au privilège; c'est la prérogative du Président de la Chambre. Mais nous sommes tenus de faire rapport à la Chambre si nous estimons que cela peut être le cas.

Pour être bien clair, à quoi nous sert-il de tenir des séances à huis clos si nous ne pouvons faire confiance à nos collègues pour garder nos discussions confidentielles? Le fonctionnement de cette Chambre s'appuie sur des règles et sur la confiance mutuelle. En l'espèce, je dirais que M. Kennedy a été fautif sur ces deux plans.

J'ai aussi rédigé un rapport en m'inspirant de celui utilisé par le Comité de l'environnement relativement à une atteinte semblable qui a eu lieu avec Mme Linda Duncan, et j'aimerais le déposer pour qu'il soit distribué.

C'est la motion que je souhaitais faire valoir.

•(0910)

Le président: Merci.

Monsieur Kennedy.

M. Gerard Kennedy (Parkdale—High Park, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci au député d'en face d'avoir soulevé ce point.

D'abord et avant tout, je veux présenter mes excuses au comité. J'ai commis une erreur. Conformément aux règles de fonctionnement du comité, j'ai pris des renseignements pour savoir si la motion avait été déposée durant la séance publique pour être ensuite adoptée. On m'a fourni ces renseignements et j'accepte l'entière responsabilité quant à la manière dont je m'y suis pris pour obtenir cette confirmation. J'aurais dû plutôt prendre connaissance moi-même du procès-verbal pour voir s'il correspondait effectivement à ce qu'on m'a répondu. Permettez-moi d'assurer au comité que je n'avais nullement l'intention de divulguer quoi que ce soit émanant d'une séance à huis clos.

Je veux en outre préciser que j'avais publiquement, soit devant le Caucus des maires des grandes villes, différents dirigeants municipaux et les membres du caucus libéral, et ce, dans différents contextes, exprimé mon intention de présenter une motion en ce sens. On devrait sans doute plutôt parler d'une « motion similaire ». Je n'aurais pas dû m'en approprier la paternité, car à la lecture du procès-verbal, cela ne ressort pas clairement. Je dois toutefois rappeler que cette motion avait déjà été annoncée publiquement, sur bien d'autres tribunes, à des personnes qu'elle pouvait concerner.

De plus, je note que l'adoption de la motion figure dans le procès-verbal rendu public, sans que l'auteur ne soit mentionné. Cela témoigne du soutien du comité, et c'est tout ce que j'affirme. Je n'ai jamais, monsieur le président et chers collègues du comité, exprimé quelque opinion que ce soit. Je n'ai divulgué aucun des arguments soulevés. Je n'ai révélé aucun des éléments des discussions tenues à huis clos par le comité. J'ajouterais que bien que j'espère — et encore là je ne divulguerai pas publiquement le contenu d'une réunion à huis clos — que les séances en question puissent se tenir aussi rapidement que possible, je constate que notre comité s'est déjà réuni à 47 reprises sans que l'on parle d'infrastructures. Je suppose que c'est la décision que le comité a prise, mais il demeure important pour les municipalités de savoir assez rapidement s'il y aura une certaine souplesse, si les argumentations pourront être entendues, et des choses semblables.

Il a été question du moment choisi. D'après ce que je puis me souvenir des discussions tenues — et j'invite mes collègues à éclairer ma lanterne si je fais fausse route — il n'a jamais été question d'un échéancier. Je ne crois pas divulguer rien de confidentiel en précisant que le calendrier et les détails semblables n'ont pas été abordés lors des délibérations du comité, mais plutôt laissés à la discrétion de la présidence. Il s'agissait donc de simples spéculations, comme tout autre membre du comité peut en faire.

Alors, pour résumer, il était déjà de notoriété publique que j'allais présenter une motion en ce sens ou une motion similaire. Deuxièmement, la motion en question a été adoptée par le comité. Il n'y a eu aucune objection. Le vote n'a pas été demandé. Il n'y a pas eu débat. Je crois donc que l'on peut affirmer qu'elle avait le soutien de tous les partis. Tous les membres présents ont donné leur accord relativement à cette motion.

Troisièmement, le fait de présumer de certaines dates de réunion ne visait d'aucune manière à porter atteinte au privilège du comité ou de ses membres quant à l'établissement du calendrier. Je ne faisais qu'exprimer mon point de vue en cherchant à mobiliser les gens que la chose pouvait intéresser. En dernière analyse, c'est un sujet public, et je crois qu'il est censé en être ainsi, et la motion peut se lire comme une invitation à se faire entendre. Une motion subséquente demandait d'ailleurs aux gens de soumettre le nom des témoins qu'ils suggèrent pour différentes études convenues.

Encore une fois, je vous prie de m'excuser pour l'erreur que j'ai commise en ne vérifiant pas le libellé exact du procès-verbal qui ne mentionnait pas le nom du motionnaire. C'est mon erreur et je présente mes excuses sans aucune réserve au comité. Je n'ai toutefois pas, sciemment ou volontairement, porté atteinte à... Je suis d'accord avec les fondements de l'argumentation de M. Jean, à savoir que les discussions tenues à huis clos par les membres du comité doivent demeurer confidentielles. À mon sens, rien dans les remarques, les documents soumis ou nulle part ailleurs ne reprend les propos d'un membre de ce comité ou ne lui attribue quelque intervention que ce soit en dehors des délibérations publiques. J'ai pris bien soin de respecter le caractère confidentiel des séances à huis clos. J'ose espérer que chacun comprend bien que j'ai dû rendre sa place au membre régulier du comité, que j'ai effectué le suivi et que j'ai commis l'erreur de ne pas me rendre compte que la motion avait été rendue publique sans que le nom de son auteur ne soit dévoilé.

• (0915)

C'est l'explication que je vous donne. Je n'essaie pas d'enjoliver les choses et j'ose espérer que mes collègues pourront constater qu'il n'y avait ni intention ni effort de ma part pour porter atteinte à la nature confidentielle de nos discussions.

Merci.

[Français]

Le président: Monsieur Laframboise, vous avez la parole.

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le président, tout d'abord, j'ai bien compris ce que vient de dire M. Kennedy. Lorsqu'une motion portant atteinte aux privilèges est déposée en comité, c'est grave. La seule explication qui doit être offerte par un député et la seule conclusion qu'un député doit faire, c'est de constater qu'il y a eu une erreur. De plus, ledit député doit s'excuser.

Plus j'entends les explications de M. Kennedy, moins je suis convaincu qu'il a compris l'erreur qu'il a commise, ce qui est dangereux. Je me souviens très bien de ce que M. Kennedy a voulu faire. Il a voulu que cette motion soit rendue publique, alors qu'on avait déjà discuté des motions d'autres collègues à huis clos. Ce n'est pas parce qu'on en avait contre la motion de M. Kennedy; c'est qu'on en était à une étape de la réunion où l'on siégeait à huis clos.

M. Kennedy aurait dû tenir un débat au début de la discussion sur les motions de tous les députés. Ainsi, on aurait tenu un débat. Le comité est maître de sa destinée. La réunion avait lieu à huis clos et on a décidé de continuer à siéger à huis clos. Ce n'est pas une question d'infrastructure ou de sujet; c'était une discussion à huis clos.

Vous avez commis une erreur, monsieur Kennedy, et vous devez vous en excuser. C'était une stratégie de votre part et vous aviez planifié toute votre intervention. Du moins, c'est ce que cela me porte à croire. Au fond, votre stratégie était simple: vous vouliez que ce soit rendu public parce que vous aviez l'intention d'envoyer cela dans toutes les villes. C'était une stratégie de votre part. Vous faites de la politique et vous avez le droit d'en faire.

Lorsque, en comité, vous portez atteinte aux privilèges de députés, vous devez vous excuser. Évidemment, si vous pensez qu'il n'y a pas atteinte aux privilèges des députés, vous le dites. À ce moment-là, on appuiera la motion du Parti conservateur et on verra ce que le Président de la Chambre des communes décidera.

Une chose est certaine, si vous avez commis une erreur, la seule chose à faire, c'est de vous excuser auprès du comité. J'accepterai ces excuses. Toute autre explication n'est que de la politique de votre part. Si vous voulez vous excuser auprès du comité, vous en aurez la chance. Vous avez commis une erreur, point à la ligne et on n'en parlera plus.

Par contre, si vous essayez de m'expliquer que ce n'était pas ce que vous vouliez faire, il y a un problème. Vous aviez une stratégie et elle est claire aujourd'hui. Vous vouliez que ce soit rendu public parce que vous aviez l'intention d'envoyer cela dans toutes les villes. Je le regrette, mais je n'avais pas vu ça. Vous n'en avez parlé à personne et c'est votre choix politique. Toutefois, en faisant cela, vous avez porté atteinte aux droits des députés et aux privilèges des députés qui siègent à ce comité. La réunion se tenait à huis clos. Aucune discussion ne devait être rendue publique, mais vous l'avez fait. Vous avez commis une erreur. Si vous vous en excusez, cela ne me pose pas de problème, mais n'essayez pas de me donner des explications, sinon ça a l'air d'une stratégie politique et je n'embarque pas là-dedans.

[Traduction]

Le président: Monsieur Bevington, vous avez un commentaire?

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Je tiens à remercier M. Kennedy pour les excuses qu'il vient de nous présenter. Je conviens avec M. Laframboise que c'est tout ce dont nous avons besoin pour pouvoir poursuivre nos travaux.

Le président: Monsieur Kennedy.

M. Gerard Kennedy: Dans le sens de ce qu'indique M. Laframboise, je dois dire que je n'essaie aucunement de me disculper. J'ai accepté l'entière responsabilité. J'espérais simplement pouvoir expliquer mes intentions, et rien d'autre. Je pense que c'est maintenant au comité de déterminer s'il juge mes excuses acceptables. Rien n'empêche que j'ai effectivement commis une erreur. C'est ma responsabilité et celle de personne d'autre. Je suis tout à fait respectueux des privilèges du Parlement. J'ai siégé pendant un total de 12 ans au sein de la législature provinciale et du Parlement, dont 10 comme président de comité, ce qui fait que je respecte au plus haut point les attributions de nos instances. C'est la façon dont j'ai toujours abordé mes activités au sein de ce comité et je vais assurément continuer dans le même sens à l'avenir.

Le président: Avez-vous un dernier commentaire, monsieur Jean?

• (0920)

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Je crois que c'est justement ce qui cloche, voilà plus de 10 ans que M. Kennedy sert comme parlementaire et je crois très franchement qu'il devrait mieux savoir comment se comporter.

Je veux bien préciser — et je l'ai fait valoir précédemment, monsieur Bevington — que selon nos règles, seule la Chambre peut décider qu'il y a eu atteinte au privilège ou mépris. Je sais que M. Kennedy a déjà convenu qu'il y avait eu faute. Mais il va de soi qu'il incombe à la présidence de déterminer si cette faute porte atteinte au privilège. Nous avons le devoir d'en faire rapport à la Chambre pour que son Président puisse rendre une décision. Ce n'est pas à nous de conclure qu'il y a eu effectivement atteinte au privilège et d'accepter des excuses; nous devons, selon notre mandat, soumettre le tout à la Chambre et au président.

Le président: D'accord: Le débat sur la motion à l'étude est terminé et je demande le vote.

(La motion est adoptée. [Voir le Procès-verbal])

M. Brian Jean: Je ne suis pas certain que nous ayons entendu tous les libéraux car ils sont quatre.

Le président: Le vote est terminé. Je voudrais maintenant savoir si le rapport que vous avez en main vous convient et si je peux le soumettre au Président de la Chambre. Y a-t-il des observations à ce sujet? Si tout le monde est d'accord, nous allons pouvoir poursuivre.

Monsieur Kennedy.

M. Gerard Kennedy: La motion parle d'un rapport, mais de quoi s'agit-il exactement?

Le président: C'est en fait celui qui vous a été distribué et que vous devriez avoir en main.

M. Gerard Kennedy: Monsieur le président, pouvez-vous m'accorder juste un moment pour que j'en prenne connaissance?

Le président: Oui, certainement.

M. Gerard Kennedy: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Comme il n'y a aucune objection, c'est ce rapport que je présenterai au Président de la Chambre.

Nous pouvons donc passer au point suivant à notre ordre du jour. J'invite nos témoins à venir s'installer. Il faudra juste un petit moment pour mettre les choses en place. Peut-être pourrions-nous même prendre une pause d'une minute, le temps que chacun soit prêt à continuer.

• (0925)

Le président: Nous voilà de retour.

Nous accueillons trois témoins du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Nous souhaitons donc la bienvenue à Wendy Tadros, présidente; Mark Clitsome, directeur des enquêtes, air; et Jean Laporte, administrateur en chef des opérations.

Merci d'être des nôtres aujourd'hui. Je sais que vous avez une déclaration à nous présenter avant que nous passions aux questions. Nous vous écoutons.

Mme Wendy Tadros (présidente, Bureau de la sécurité des transports du Canada): Monsieur le président et honorables députés, je tiens à vous remercier d'avoir invité le Bureau de la sécurité des transports du Canada à comparaître devant votre comité. Je suis accompagnée aujourd'hui de collaborateurs possédant une solide expérience: M. Jean Laporte, administrateur en chef des opérations du BST; et M. Mark Clitsome, qui est responsable de toutes les enquêtes aéronautiques.

Il y a 20 ans, le Parlement a créé le Bureau de la sécurité des transports du Canada pour mener des enquêtes indépendantes, qu'un accident survienne sur nos voies navigables, le long de nos pipelines, sur nos voies ferrées ou dans les airs. La création du BST était un investissement dans l'avenir du Canada; elle était un investissement dans l'infrastructure essentielle à la santé économique et sociale de notre pays.

Cet investissement a été rentable pour les Canadiens puisqu'il a amélioré la sécurité lorsque nous nous déplaçons et que nous transportons des marchandises partout au pays et dans le monde. Depuis 20 ans, nous avons rendu des comptes aux Canadiens et nous avons indiqué clairement ce qui doit être fait pour améliorer la sécurité du réseau. Le Canada bénéficie aujourd'hui d'un des réseaux de transport les plus sûrs au monde.

Qu'à cela ne tienne, les Canadiens s'attendent à ce que le Bureau de la sécurité des transports s'efforce de le rendre encore plus sûr. Voilà pourquoi nos experts continueront de mener des enquêtes indépendantes. Nous informerons les Canadiens de ce qui est arrivé et pourquoi, et nous suggérerons des solutions à l'industrie et au gouvernement. Lorsque le bureau estime que les mesures prises pour régler les problèmes de sécurité que nous avons repérés ne suffisent pas, nous le disons, comme nous l'avons fait le mois dernier au moyen de notre liste de surveillance.

Le 16 mars dernier, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a publié sa liste de surveillance. Je vais vous en présenter les grandes lignes. La liste désigne neuf problèmes de sécurité critiques auxquels il faut s'attaquer pour améliorer la sécurité du réseau de transport du Canada.

Dans le secteur maritime, il y a deux problèmes. Le premier est la sécurité à bord des bateaux de pêche. Presque la moitié des accidents maritimes signalés au BST sont des accidents de bateaux de pêche. En moyenne, un Canadien meurt chaque mois dans un accident de bateau de pêche. Nous sommes confrontés à de vastes défis dans l'industrie de la pêche; ils vont de la stabilité des bâtiments à la culture de sécurité.

Le deuxième problème maritime concerne la sécurité des traversiers au Canada. Nos traversiers jouissent d'un bon dossier en matière de sécurité, mais nous devons tous nous rappeler que des dizaines de millions de passagers les empruntent chaque année. Il y a plus de 100 grands navires à passagers, et environ la moitié d'entre eux peuvent transporter et transportent plus de 400 personnes.

Au bureau, la dure réalité nous a appris que ces navires doivent être mieux préparés aux situations d'urgence. En cas d'accident, les exploitants d'un traversier doivent savoir combien de personnes se trouvent à bord. Et chacune d'elles a de meilleures chances de s'en tirer sans mal si les équipages se sont entraînés au moyen d'exercices réalistes.

Dans le domaine ferroviaire, la liste de surveillance tient compte du fait qu'il survient toutes les deux semaines une collision entre un train de voyageurs et un véhicule à l'un des deux 20 000 passages à niveau du Canada. Le bureau exige que les compagnies ferroviaires et Transports Canada prennent le temps de déterminer quels passages à niveau posent les plus grands risques, puis de faire le nécessaire pour réduire le nombre de collisions.

Le deuxième problème ferroviaire découle de l'utilisation de trains plus longs et plus lourds. Depuis 15 ans, la masse et la longueur des trains ont augmenté de 25 p. 100. La formation des trains est l'ordre dans lequel les wagons sont disposés. Si l'on compare un long train à un accordéon, les forces de traction séparent les wagons, et les forces de poussée les pressent les uns contre les autres. Lorsque des wagons vides plus légers sont positionnés dans le train sans tenir compte de ces forces, il peut y avoir un déraillement.

La formation et l'exploitation de trains plus longs et plus lourds exigent une plus grande attention dans l'optique de la sécurité. Nous croyons que l'industrie ferroviaire comprend l'importance de ce problème, mais nous constatons dans les faits que le manque de vigilance est parfois mis en évidence. Il est encore tôt, mais je peux vous dire que notre enquête sur le récent déraillement survenu à Pickering, en Ontario, examinera de près la question de la formation des trains et son incidence sur les forces générées dans le train.

● (0930)

En ce qui concerne l'aviation, deux problèmes figurant sur notre liste de surveillance ont trait à la sécurité dans les aéroports du Canada. Le premier est celui des conflits au sol. Bien que la

probabilité de ces conflits soit faible, nous croyons que l'on peut et que l'on doit diminuer encore plus les risques aux aéroports achalandés du Canada, grâce à l'amélioration des méthodes et à l'adoption de meilleurs systèmes anticollision. Nous nous inquiétons aussi au sujet des millions d'atterrissage aux aéroports canadiens. Des accidents peuvent se produire sur la piste, ou des avions peuvent faire des sorties de piste. Nous tirons de pénibles leçons de toutes nos enquêtes de sécurité.

Lorsqu'un appareil Air France a dépassé l'extrémité de la piste 24L, à Toronto, nous avons appris que nous avions un problème au Canada. Et ce problème persiste. Dans une livraison récente du périodique *AeroSafety World* de la Fondation pour la sécurité aérienne, on a pu constater que le taux de sorties de piste sur chaussée humide était plus de deux fois plus élevé au Canada que dans le reste du monde. Il sera difficile de construire des aires de sécurité d'extrémité de piste suffisantes ou, encore, d'utiliser des dispositifs d'arrêt à matériau absorbant, et l'amélioration de la sécurité des extrémités de piste du Canada exigera une volonté politique.

Un autre problème qui retient l'attention du BST dans l'aviation est ce que nous appelons les « impacts sans perte de contrôle ». Au Canada, entre 2000 et 2009, 129 avions en parfait état ont percuté le sol alors que l'équipage ne se doutait de rien. Ce n'est là que 5 p. 100 des accidents d'avion, mais ils causent presque 25 p. 100 de toutes les pertes de vie. La solution à ce problème est technologique; il s'agit de doter les petits avions de systèmes d'avertissement et d'alarme d'impact. Nous devons nous atteler à cette tâche.

Les deux derniers problèmes de la liste de surveillance touchent à la fois les domaines maritime, ferroviaire et aérien. Le premier concerne les données. Le BST a récemment participé à une rencontre sur la sécurité, sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à Montréal. La question de l'heure était la difficulté de récupérer les enregistreurs du vol 447 d'Air France. Pour faire son travail, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a besoin de données objectives provenant d'enregistreurs de bord — boîte noire d'un avion, consignateur d'événements d'une locomotive, enregistreur des données du voyage d'un navire. Les exigences disparates qui sont en vigueur au Canada ne sont plus acceptables. Nous devons nous assurer que, lorsqu'il y a un accident, le Bureau de la sécurité aura toujours accès à des données récupérables et sécurisées.

Le dernier problème figurant sur la liste de surveillance dont je veux discuter avec vous concerne les systèmes de gestion de la sécurité, ou SGS. Ce problème touche les domaines maritime, ferroviaire et aérien. Mais parce que je sais que vous examinez actuellement la sécurité aérienne, je me concentrerai sur les SGS du domaine aérien. Je veux aussi parler des avions d'affaires et des leçons de notre enquête sur l'accident survenu à Fox Harbour.

Le BST a toujours insisté sur les avantages des systèmes de gestion de la sécurité. Que l'on m'entende bien: ces systèmes constituent de puissants outils de gestion, reconnus à l'échelle internationale, qui aident à repérer les problèmes avant qu'ils ne dégèrent. Nous croyons qu'ils sont la bonne façon de procéder. Par contre, pour bien fonctionner, ils exigent un engagement ferme et continu de la part des entreprises, tandis que la surveillance de la part de l'organisme de réglementation est essentielle.

Des systèmes de gestion de la sécurité ont été entièrement mis en oeuvre par les 35 grands transporteurs du Canada — les RAC 705, qui transportent la plupart des passagers au Canada. Il faut noter que nos grands transporteurs ont un excellent dossier en matière de sécurité. Le prochain défi à relever se situe dans le reste de l'industrie du transport aérien du Canada: les taxis aériens, les hélicoptères, les transporteurs régionaux et les écoles de vol. Transport Canada devra surveiller étroitement les petites entreprises, qu'elles exploitent des appareils commerciaux ou des avions d'affaires, pour s'assurer qu'elles adoptent toutes des SGS et que cette adoption se fait en douceur. Nous y porterons une attention particulière dans nos enquêtes.

• (0935)

Les avions d'affaires constituent un cas spécial. J'insiste là-dessus. Pour le situer dans son contexte, permettez-moi de vous parler de notre enquête sur l'accident de Fox Harbour et de ses répercussions.

Il y a une dizaine d'années, Transports Canada a commencé à transférer les responsabilités de la certification et de la vérification à l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, l'ACAA. Ce transfert supposait que l'ACAA respecterait un certain nombre de conditions. Je vous épargnerai les détails pour ne parler que de la condition concernant les systèmes de gestion de la sécurité.

Selon l'intention initiale, l'ACAA devait exiger que chaque exploitant d'avion d'affaires dispose d'un système de gestion de la sécurité en bonne et due forme. Après qu'un appareil Global Express a touché des roues la zone précédant la piste à Fox Harbour, en Nouvelle-Écosse, l'enquête du BST a examiné en profondeur le transfert de responsabilités ainsi que l'adoption et le fonctionnement des SGS en aviation d'affaires. Nous avons constaté que, si les exploitants d'avions commerciaux sont tenus de mettre en oeuvre les SGS par étapes, dans un délai prescrit, les exploitants d'avions d'affaires sont libres de le faire comme ils l'entendent, sans qu'aucun délai ne soit fixé.

Ce qui veut dire que beaucoup d'exploitants, notamment celui de l'avion dont on parle, n'avaient pas de SGS entièrement fonctionnels. Par exemple, cet exploitant n'avait pas convenablement évalué le risque associé à l'ajout d'un gros appareil à sa flotte, comme l'auraient voulu les principes de saine gestion de la sécurité. C'est pourquoi le bureau a recommandé que l'ACAA établisse un calendrier de mise en place des SGS pour ses titulaires de certificat. Il a aussi recommandé que Transports Canada veuille à ce que l'ACAA mette en place un programme d'assurance de la qualité efficace pour la vérification de ses titulaires de certificat.

Le 16 mars dernier, Transports Canada est allé plus loin et a décidé de reprendre à son compte la certification et la surveillance de l'aviation d'affaires. Ce changement entrera en vigueur le 1^{er} avril 2011. Je dois vous avouer que le BST est heureux de ce résultat.

Comme toujours, nous continuerons de surveiller la réponse à cette recommandation et à toutes celles du bureau et nous rendrons compte des progrès réalisés, le cas échéant. Lorsque les efforts sont insuffisants, comme dans le cas des neuf problèmes sur notre liste de surveillance, le BST le fera savoir aux Canadiens et exigera que l'industrie et le gouvernement fassent le nécessaire pour améliorer la sécurité des transports.

Les premières réactions de l'organisme de réglementation et de l'industrie à la liste de surveillance sont positives. Sur la grande majorité des problèmes de sécurité, nous sommes d'accord, mais ces problèmes figurent sur la liste de surveillance parce que les progrès se font beaucoup trop attendre et parce que ceux que nous avons

relevés nous ne savons combien de fois ne sont pas réglés. Parfois je pense que c'est parce que les consultations auprès de l'industrie s'éternisent, et cela fait partie du processus réglementaire. Parfois, c'est parce que le processus réglementaire lui-même n'est pas assez prompt pour traiter de problèmes critiques de sécurité.

Je vous laisse sur cette pensée. Il faudrait peut-être un moyen plus rapide pour réaliser les modifications aux règlements qui sont nécessaires à la sécurité des Canadiens.

Merci de votre attention.

Nous répondrons maintenant volontiers à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci, monsieur le président.

• (0940)

[Français]

Madame Tadros, monsieur Clitsome et monsieur Laporte, je vous remercie de votre intervention.

[Traduction]

Madame Tadros, vous semblez prendre bien la réaction initiale de l'organisme de réglementation et de l'industrie, mais le fait est que vous continuez à vous répéter — non pas dans l'énoncé des détails, mais dans celui des grands problèmes, qui perdurent. Quel moyen manque au gouvernement pour résoudre les problèmes que vous cernez?

Mme Wendy Tadros: Je pense que le gouvernement possède tous les moyens nécessaires pour effectuer les changements qui permettraient de régler ces problèmes importants de sécurité, mais je pense que c'est parfois une question de priorités. Notre espoir, c'est que ces neuf problèmes critiques de sécurité deviennent prioritaires parmi les priorités.

L'hon. Joseph Volpe: Madame Tadros, vous m'en voyez scandalisé, parce que, dans tous les cas, vous avez parlé d'accidents. Cela rime avec blessure et mort. Si le gouvernement a d'autres priorités, qui ont préséance sur celles-là, pourriez-vous, s'il vous plaît, nous les nommer?

Mme Wendy Tadros: Ce n'est pas mon rôle. Mon rôle est de vous signaler, à vous et aux Canadiens, l'existence de neuf problèmes critiques de sécurité, qui sont urgents, et c'est ce que nous avons fait avec la liste de surveillance. Pour le BST, ce sont les priorités actuelles du monde du transport au Canada.

L'hon. Joseph Volpe: Sur votre liste, vous précisez la priorité des problèmes à corriger d'urgence. Réagir c'est bien; agir c'est mieux. Votre liste nous dit que rien n'a été fait. Pourtant vous demandez, entre autres choses, des données plus complètes. Ces données amélioreront-elles vos rapports? Ou bien amélioreront-elles la volonté politique du gouvernement de donner suite à ce dont vous parlez dans votre rapport?

Mme Wendy Tadros: C'est les deux à la fois. Toute enquête pour laquelle on dispose de tous les enregistrements de données et des conversations du poste de pilotage se révèle plus complète et plus scientifique. Elle sera plus approfondie que l'enquête pour laquelle nous ne disposons pas d'enregistrements. Trop souvent, les enregistreurs ne sont pas à bord — du navire, par exemple —, ils sont détruits par le feu — sur un train — ou on ne réussit pas à les récupérer — dans un avion.

Je pense que si nous possédons les données qu'il faut pour montrer l'existence d'un problème de sécurité, nos arguments en faveur du changement sont plus persuasifs. C'est pourquoi nous réclamons de meilleurs enregistreurs.

L'hon. Joseph Volpe: À vous entendre, madame Tadros, on pourrait croire que vous n'êtes pas convaincue que le gouvernement — le gouvernement actuel, celui dont nous parlons maintenant — soit capable de prendre acte des faits qu'on lui présente.

Par exemple, quand il y a des sorties de piste — vous dites qu'il y en a eu 129 — des écrasements mortels, des déraillements en nombre excessif, de plus en plus nombreux, avec leurs blessés et leurs morts, des accidents en mer tous les mois, que faut-il de plus qu'un cadavre ou un corps mutilé pour montrer qu'il y a un problème? Pardonnez ma brutalité. Vous me dites que dans ses réponses le gouvernement incrimine toujours une éventuelle erreur humaine, c'est-à-dire que c'est la faute de l'exploitant. Sinon, à quoi d'autre serviront les faits supplémentaires?

Mme Wendy Tadros: Sauf votre respect, je pense n'avoir dit rien de tel.

L'hon. Joseph Volpe: Je ne vous accuse pas. Je vous dis que c'est ce qui ressort de vos propos.

Mme Wendy Tadros: Je ferai seulement une petite mise au point: nous, au Bureau de la sécurité des transports, nous ne parlons pas de faute de l'exploitant.

Devant l'interface homme-machine, nous essayons de comprendre le comportement de l'individu, afin d'appréhender tout le contexte de l'accident. Mais je ne pense pas que la question soit là. Je pense que le point essentiel, c'est l'action qui fait suite aux leçons tirées de nos enquêtes.

En ce qui concerne l'accueil réservé aux recommandations, nous estimons que, pour 67 p. 100 d'entre elles, il est entièrement satisfaisant. Pour le reste, il y a accord avec l'organisme de réglementation qu'il s'agit bien d'un problème de sécurité et que la recommandation doit être appliquée. Dans les faits, la mise en oeuvre de la recommandation prend beaucoup trop de temps.

• (0945)

L'hon. Joseph Volpe: Encore une fois, ce que j'entends, c'est que le ministre des Transports ne veut pas ou ne peut pas donner complètement suite à votre recommandation, pour, en satisfaisant, lui enlever toute raison d'être. J'y vois de la négligence frisant le comportement criminel. Ce sont mes impressions, et ce devrait être l'objet de vos recommandations au public. Quelqu'un doit agir.

Je cherche une recommandation qui m'indiquerait quoi faire ensuite. J'ai fait partie du gouvernement. Ce n'est donc pas une question de parti pris. La sécurité et la sûreté devraient échapper au parti pris. Si, d'après vos recommandations sans cesse répétées, des personnes sont en danger à cause d'objets qui circulent dans les airs, sur une voie ferrée, sur une route ou dans l'eau, quelqu'un doit certainement en prendre la responsabilité. Il ressort de vos propos que le ministre se dérobe.

Mme Wendy Tadros: La réaction initiale de Transports Canada a été très positive. C'est pourquoi j'ai bon espoir que le ministère réagira de façon positive à chacun des problèmes exposés dans la liste de surveillance.

Je pense qu'une partie du problème provient du système de réglementation. Une enquête peut prendre jusqu'à une année. C'est un travail de spécialiste, scientifique, incroyablement fouillé. Le résultat est ensuite communiqué à l'organisme de réglementation et à

l'industrie. Dans le secteur de l'aviation, par exemple, s'il y a accord et si Transports Canada a effectué une évaluation du risque après notre enquête, le résultat est confié à un comité constitué de représentants de l'industrie et du gouvernement, le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne ou CCRAC. Les travaux du conseil peuvent prendre des années et des années. Quand, au bout du compte, il y a accord entre les parties, on entame le processus réglementaire, lequel peut prendre autant de temps. Par exemple, dans le domaine ferroviaire, on a proposé de promulguer un nouveau règlement sur les passages à niveau. Cela fait plus de 20 ans qu'on y travaille. Le problème des impacts sans perte de contrôle, auquel il existe une solution technologique, nous l'avons identifié pour la première fois en 1995. On a commencé à travailler à des modifications des règlements en 2003. Nous sommes maintenant en 2010.

Je crois sincèrement qu'il faut alléger le processus qui permet d'apporter aux règlements les modifications avalisées par le gouvernement. Si la sécurité est en cause, il faut d'autant plus qu'il soit rationalisé.

Le président: Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

J'essaie de bien comprendre la façon de procéder, car c'est un véritable dédale de réglementations. Vous trouvez que ça prend trop de temps. Prenons comme exemple la fatigue chez les pilotes. Il y a eu un reportage sur ce sujet à Radio-Canada. Aujourd'hui, vous faites un rapport, vous suggérez des priorités, tous secteurs de transport confondus. Le dossier de la fatigue des pilotes ne figure pas dans votre rapport d'aujourd'hui, pourquoi?

[Traduction]

Mme Wendy Tadros: Il existe un certain nombre de problèmes de sécurité dans les transports. Ces problèmes sont même nombreux. Parmi tous ceux que nous avons examinés au cours des 20 dernières années, nous avons retenu les plus courants et les plus dangereux. Nous surveillons et examinons toujours le problème de la fatigue du pilote, dans chacune de nos enquêtes. Ce facteur n'est pas central, d'après aucune de nos enquêtes.

Voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Mark Clitsome (directeur des enquêtes, Air, Bureau de la sécurité des transports du Canada): Au fil des ans, nous avons effectué un certain nombre d'enquêtes sur des cas dans lesquels la fatigue du pilote avait été un facteur. Nous n'avons formulé aucune recommandation à cet égard, parce que, jusqu'à maintenant, le problème ne se situe pas dans la réglementation. Lorsque, d'après nous, il faut que l'enquête porte sur la fatigue du pilote, nous examinons si le phénomène est assujéti ou non à un règlement.

Pour le moment, la réglementation est à point, en ce qui concerne la fatigue du pilote.

• (0950)

[Français]

M. Mario Laframboise: Selon Radio-Canada, 12 accidents d'avion sont survenus au cours des 10 dernières années pour lesquels le Bureau de la sécurité des transports du Canada, votre bureau, a déterminé que la fatigue était une des causes. Est-ce vrai?

[Traduction]

M. Mark Clitsome: C'en était une.

[Français]

M. Mario Laframboise: La fatigue a contribué à cela.

Je trouve qu'il y a un problème. Vous ne l'avez peut-être pas lu, mais quand M. Grégoire a comparu devant notre comité et qu'on a discuté de la fatigue, il nous a dit que ça n'avait jamais été une recommandation du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Selon lui, même si on avait remis en 2001 à Transports Canada un rapport qui demandait de se pencher sur le dossier de l'horloge biologique des pilotes et de la fatigue et qui disait que c'était important, le Bureau de la sécurité des transports du Canada n'avait jamais fait une telle recommandation. M. Grégoire avait-il raison de dire cela?

[Traduction]

M. Mark Clitsome: Il avait raison.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je siège à ce comité pour essayer de protéger la vie et la santé des citoyens lorsqu'ils utilisent un moyen de transport. Vous dites que la fatigue a contribué à une douzaine d'accidents au cours des 10 dernières années, mais que ce n'est pas assez important pour que vous en ayez fait une recommandation à Transports Canada.

[Traduction]

M. Mark Clitsome: Les enquêtes sur la fatigue du pilote concernent des pilotes dont la fatigue résulte de cas non prévus par le règlement. Par exemple, le pilote n'est pas autorisé à dépasser un maximum d'heures de vol chaque jour, chaque mois et dans l'année. En congé, il doit se reposer pendant un minimum de temps. Nos enquêtes ont montré que la fatigue des pilotes étaient due au non-respect des limites réglementaires.

Mme Wendy Tadros: Permettez-moi d'ajouter quelque chose, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, monsieur.

Chaque jour, le bureau tâche de voir si des recommandations devraient être formulées à l'égard d'un problème particulier. Si les enquêtes révèlent qu'une même situation est à l'origine de plusieurs incidents et qu'il s'agit d'un risque ou d'un problème qui touche l'ensemble de l'industrie, nous prenons les mesures qui s'imposent. Nous étudions donc la question du ratio repos-travail. Nous nous intéressons aux intervenants de tous les modes de transport: avion, train, aéronef, pipeline. Selon nos enquêtes, il s'agit d'un facteur aggravant, mais... D'après les données que nous avons, il ne s'agit pas d'un problème généralisé au Canada.

[Français]

M. Mario Laframboise: Madame Tadros, suite au reportage de Radio-Canada, des pilotes ont dit qu'il était courant de recevoir de la pression de la part des propriétaires d'entreprise dans cette industrie pour que les horaires soient prolongés, pour qu'on modifie les *logbooks* — excusez le terme anglais — et pour être en mesure d'affronter les concurrents.

Ce sont les journalistes qui me l'ont appris, alors que cela aurait dû être le Bureau de la sécurité des transports du Canada et Transports Canada. Pourquoi a-t-on besoin des journalistes aujourd'hui pour faire votre travail? C'est cela, mon problème. Si on modifie les carnets de route tout simplement pour contenter le patron, on a un problème dans l'industrie. Vous me dites que ce n'était pas important et que vous n'êtes pas allés plus loin? C'est ce que vous êtes en train de me dire?

[Traduction]

Mme Wendy Tadros: Non, ce n'est pas ce que j'ai voulu dire.

Nous devons nous en tenir aux données dont nous disposons. J'encouragerais fortement Transports Canada à faire une étude sur les heures de travail des pilotes, la fatigue et les rythmes circadiens, car j'estime que c'est nécessaire. C'est un enjeu important en matière de sécurité. Toutefois, il faut savoir qu'un bilan de toutes les enquêtes effectuées au cours des 20 dernières années dans le domaine de l'aviation ne nous permet pas de démontrer qu'il s'agit d'un facteur de causalité. Le problème n'est pas mis en évidence dans nos enquêtes. Notre travail est d'examiner la situation d'un point de vue scientifique, et nous devons faire attention aux données probantes que nous mettons à jour, monsieur.

• (0955)

[Français]

M. Mario Laframboise: Toutefois, Madame Tadros, il y aura une analyse qui sera faite par les gens de Transports Canada. Il y aura une réunion en juin, et ce ne sera pas à cause des recommandations que vous aurez faites. Les gens de Transports Canada nous l'ont dit, ce sera probablement à cause du reportage de Radio-Canada.

En tant que député, je me demande ce qu'on fait, et cela m'amène aux systèmes de gestion de la sécurité. J'étais présent au comité quand on a dit qu'il était insensé que les entreprises privées puissent, par l'entremise d'une organisation, contrôler les systèmes de gestion de la sécurité.

On l'a dit et on l'a répété et aujourd'hui vous constatez, parce qu'il y a eu un accident, qu'il faudrait probablement changer la façon de procéder. Transports Canada va reprendre le contrôle des inspections. Cela n'a aucun sens, madame Tadros. Pourtant, il y a quelques années, nous, les députés au comité, remettons en question tout ce système et personne ne nous a écoutés. Nous, les députés, ne sommes pas importants. Qu'est-ce que vous pensez du rôle de ce comité?

[Traduction]

Mme Wendy Tadros: Je crois que le comité joue un rôle très important. Il se peut très bien que Transports Canada doive surveiller des problèmes de sécurité présents dans le système, mais qui ne sont pas mis en évidence dans les accidents qui se produisent. Il n'en demeure pas moins que le ministère doit assurer un suivi des plus rigoureux à leur égard.

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins de comparaître devant nous aujourd'hui.

J'aimerais qu'on poursuive dans la même veine. Si ce que vous dites est vrai, que vous avez mis en place une réglementation adéquate, mais qu'elle n'est pas respectée, alors pourquoi n'avez-vous pas signalé la chose à Transports Canada comme un problème de surveillance? Pourquoi n'avez-vous pas signalé que Transports Canada est responsable de faire appliquer ces règlements? Où sont vos rapports indiquant que Transports Canada n'assure pas une surveillance adéquate à l'égard des transporteurs qui ne se conforment pas aux règlements?

Mme Wendy Tadros: Vous parlez précisément de la question de la fatigue.

M. Dennis Bevington: Oui.

Mme Wendy Tadros: Mark.

M. Mark Clitsome: Dans nos rapports, nous avons indiqué que la fatigue était un facteur aggravant. C'est écrit noir sur blanc dans l'analyse factuelle. Nous signalons quels sont les règlements en vigueur, la limite que le pilote a excédée et quelle était la cause de la fatigue. Qu'il soit question d'un manque de sommeil ou d'un trouble des rythmes circadiens, tout est indiqué dans le rapport. Nous analysons le tout et dressons des constatations, qui sont transmises à Transports Canada. Nous indiquons que le pilote souffrait de fatigue, et...

M. Dennis Bevington: D'accord, mais où sont vos recommandations qui commandent une surveillance adéquate de la part de Transports Canada pour veiller à ce que ces règlements soient respectés? Nous avons eu la preuve qu'ils ne le sont pas. Comme vous l'avez dit vous-même, la réglementation est adéquate, mais l'industrie ne s'y conforme pas. Quelle conclusion tirez-vous de tout cela? Qu'il faut faire de la surveillance pour s'assurer que les règlements sont respectés?

On nous a présenté des données sur certaines des politiques. Travaillez-vous de concert avec Transports Canada à l'élaboration de ses politiques? Est-ce quelque chose que fait le Bureau de la sécurité des transports?

Mme Wendy Tadros: Non, monsieur. Il s'agit d'une organisation indépendante qui ne relève pas de Transports Canada. Je vous dirais que nous serions en situation de conflit d'intérêts si nous travaillions avec Transports Canada sur ses politiques. Notre mandat consiste à lui dire...

M. Dennis Bevington: Et vous ne faites pas de recommandations non plus à l'égard de ses politiques. Vous n'examinez pas les politiques que le ministère met en place pour vérifier si elles contribueront à remédier aux neuf problèmes de sécurité de votre liste de surveillance. Vous ne faites pas cet exercice.

J'ai lu un document de politique qui nous a été remis à la dernière séance, et on y indique très clairement les problèmes qui découlent de la surveillance. Transports Canada a décidé qu'il fallait assurer une surveillance plus rigoureuse au sein du système de gestion de la sécurité. Étiez-vous au courant? Saviez-vous que cela se préparait?

Mme Wendy Tadros: Nous nous tenons à l'affût de ce qui se passe dans l'industrie des transports, y compris au gouvernement. Chaque fois que nous menons une enquête, nous examinons le rôle de l'organisme de réglementation. Si nous constatons qu'il a joué un rôle dans l'accident, nous en faisons rapport au public canadien.

M. Dennis Bevington: Dans le document de politique, on ne précise pas comment les vérifications au hasard sont effectuées. J'ai certaines réserves à ce propos. Pour assurer une bonne surveillance, je ne crois pas qu'il soit adéquat de faire parvenir un préavis de dix semaines à une entreprise qui fera l'objet d'une vérification sur place.

Ce n'est tout simplement pas efficace. C'est ce que le document de politique semble dire, soit qu'on fera une surveillance avec un préavis de dix semaines.

• (1000)

Mme Wendy Tadros: Je ne vais pas formuler de commentaire sur un document de politique produit par Transports Canada, car je ne crois pas que ce soit le mandat du Bureau de la sécurité des transports. Je peux toutefois vous dire que si cette politique était liée d'une quelconque façon à un problème de sécurité précis qu'une de nos enquêtes aurait mis au jour, nous pourrions examiner cette politique et les pratiques de l'organisme de réglementation, et nous serions alors en mesure d'indiquer si la surveillance avait été effectuée adéquatement.

M. Dennis Bevington: J'aimerais maintenant qu'on parle d'un autre dossier.

Si j'ai bien compris, on était au courant du problème mécanique qui a causé l'écrasement du vol Sikorsky S-92 au large de Terre-Neuve, et ce, avant même que ne se produise l'accident.

Plutôt que d'interdire le décollage de l'avion jusqu'à ce que le problème clairement identifié soit réglé, Transports Canada compte sur l'entreprise pour prendre des mesures volontaires pour remédier à la situation. Êtes-vous en faveur d'une telle politique?

Mme Wendy Tadros: Voulez-vous parler de ce que nous avons appris dans...

M. Mark Clitsome: Je ne suis pas certain de bien comprendre ce que vous voulez dire par « mesures volontaires ».

M. Dennis Bevington: C'est ce qui nous a été dit à notre dernière réunion, que Transports Canada a maintenant comme politique de ne pas faire appliquer le règlement lorsqu'un problème mécanique lui est signalé; on laisse le soin à l'entreprise concernée de prendre des mesures volontaires pour corriger la situation. Est-ce ainsi que les choses se passent, d'après vous?

M. Mark Clitsome: Dans l'accident de l'hélicoptère Sikorsky S-92 Cougar, nous avons déterminé que des goujons du boîtier de filtre à huile étaient craqués et usés, ce qui a causé une chute de pression d'huile. Nous avons été informés qu'une situation semblable s'était déjà produite en Australie. Nous avons travaillé avec la FAA et Sikorsky. On avait émis un bulletin de service qui allouait une certaine période aux entreprises pour corriger le problème. C'est la politique que Transports Canada...

M. Dennis Bevington: Cette politique qui consiste à émettre un bulletin de service n'était pas suffisante dans ce cas-ci, parce que le Sikorsky s'est écrasé.

M. Mark Clitsome: En fait, on avait accordé une prolongation d'une année ou de 1 200 heures de vol pour ce bulletin de service. Dans le cas qui nous occupe, les boulons n'avaient pas été changés sur l'hélicoptère Cougar.

M. Dennis Bevington: Pensez-vous que cette politique de Transports Canada soit judicieuse?

Mme Wendy Tadros: Vous savez, l'enquête n'est pas encore terminée. Lorsque nous déposerons notre rapport sur le Sikorsky S-92...

M. Dennis Bevington: Je ne parle pas de l'enquête, mais de la politique de conformité volontaire qui permet une prolongation d'un an lorsqu'un problème mécanique précis a déjà causé des accidents dans d'autres secteurs. Croyez-vous qu'une politique qui permet ce genre de choses puisse être efficace?

Mme Wendy Tadros: Pour ce qui est des politiques, c'est une question qui est censée...

M. Dennis Bevington: Les politiques font partie de notre mandat. Nous examinons les politiques. C'est la raison d'être de ce comité. Nous tentons d'obtenir de vous des réponses qui nous aideront à faire des recommandations à Transports Canada, pour que ses politiques visent à éliminer les problèmes de sécurité.

Le président: Le temps de M. Bevington est écoulé, mais je vous prierais de tout de même répondre à la question.

Mme Wendy Tadros: Ce que je peux vous dire, à vous, monsieur le président, et à tous les membres du comité, c'est que lorsque nous avons découvert que le bris des goujons était à l'origine de l'écrasement du vol Cougar 491, nous avons rapporté la situation aux organismes de réglementation internationaux et aux personnes qui pouvaient intervenir, et des mesures ont rapidement été prises. Lorsque nous constatons un problème de sécurité au cours d'une de nos enquêtes, nous le signalons immédiatement.

Le président: Merci.

Monsieur Mayes.

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

Bien qu'il soit surtout question du secteur de l'aviation, j'aimerais que nous parlions un peu de la sécurité ferroviaire, tout simplement parce que j'habite près de la ligne principale du Canadien Pacifique. Dans votre mémoire, vous indiquez que la masse et la longueur des trains ont augmenté de 25 p. 100 au cours des 15 dernières années. Chez nous, à Salmon Arm, nous savons que cela a eu des répercussions sur les heures d'attente et les heures rencontre. Je pense que la situation pose des problèmes de sécurité, parce que les gens s'impatientent, et ils savent qu'ils devront attendre longtemps.

Lorsque l'industrie ferroviaire présente une demande pour accroître la longueur des trains, avez-vous votre mot à dire? Pouvez-vous faire état de ce que seraient les répercussions en matière de sécurité? Pouvez-vous vous assurer que ces initiatives vont permettre d'accroître la sécurité plutôt que de rendre les passages à niveau moins sécuritaires?

• (1005)

Mme Wendy Tadros: Non, monsieur. Nous sommes un organisme d'enquête, alors notre travail est de faire enquête à la suite d'un accident. Je ne crois pas que l'industrie doive présenter une demande pour accroître la longueur des trains. C'est une situation qui doit être soumise à un système de gestion de la sécurité. Quand une industrie change sa façon de faire les choses, il est crucial que le système de gestion de la sécurité prévoie une évaluation des risques liés aux changements envisagés. Je pense que l'augmentation de la longueur et de la masse des trains est une chose qui devrait être régulièrement soumise à une analyse dans le cadre du système de gestion de la sécurité ferroviaire.

M. Colin Mayes: Donc, vous êtes un organisme de réglementation, et...

Mme Wendy Tadros: Nous ne sommes pas un organisme de réglementation; nous sommes un organisme d'enquête indépendant et spécialisé.

M. Colin Mayes: D'accord.

Vous avez dit que le taux de sorties de piste sur chaussée humide était plus de deux fois plus élevé au Canada que dans le reste du monde. Vous n'avez toutefois pas parlé des raisons qui pourraient expliquer cette situation. Est-ce que le matériau utilisé sur la piste

pourrait être en cause? Est-ce une question de climat? Est-ce que nos conditions climatiques compliquent l'atterrissage sur les pistes? Qu'est-ce qui pourrait expliquer la situation?

M. Mark Clitsome: La plupart de ces incidents sont attribuables aux conditions climatiques du Canada: on trouve de la neige, de la gadoue, de la glace et de la pluie sur les pistes d'atterrissage.

M. Colin Mayes: Donc, il n'y a rien que l'on puisse faire vraiment. Dans votre exposé, c'est un peu comme si vous nous disiez qu'il y avait un problème pour lequel nous devions intervenir, mais vous nous dites ensuite que c'est une question de climat. Nous sommes davantage exposés aux intempéries. Vous nous comparez avec le reste du monde, et je ne crois pas que vos normes soient nécessairement équitables...

Mme Wendy Tadros: L'important, c'est de savoir comment assurer la sécurité des passagers lorsqu'un avion sort de piste. Nous savons que ce genre d'incident se produit, année après année, au Canada et ailleurs dans le monde. On peut prendre des mesures pour former l'équipage et réduire le nombre de sorties de piste, mais il y en aura toujours quelques-unes. C'est pourquoi ce problème figure sur notre liste de surveillance. C'est aussi pourquoi nous recommandons que le Canada adhère aux normes internationales concernant les aires de sécurité d'extrémité de piste, ou quand l'espace manque, d'utiliser des dispositifs d'arrêt.

Il s'agit donc de mettre en place une mesure de défense supplémentaire dans l'éventualité où se produirait une sortie de piste.

M. Colin Mayes: Merci.

Notre ministre appuie vos efforts pour mieux assurer la sécurité des Canadiens, et l'annonce concernant la surveillance des exploitants d'avions d'affaires n'en est qu'un exemple. Avez-vous d'autres exemples d'initiatives que nous avons prises au cours des deux ou trois dernières années qui ont amélioré la sécurité des Canadiens, particulièrement dans le secteur de l'aviation?

Mme Wendy Tadros: Je vais commencer, mais peut-être que M. Clitsome voudra ajouter quelque chose.

Nous sommes très satisfaits des premières réactions à l'égard de la liste de surveillance, mais le temps nous dira si cette initiative sera fructueuse. Comme c'est un projet que nous avons rendu public, nous allons faire état, en temps opportun, des progrès réalisés à ce sujet. Nos premières rencontres avec les représentants de Transports Canada ont été très intéressantes, et j'entrevois la suite avec optimisme.

Voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Mark Clitsome: Nous avons fait différentes recommandations au fil des ans à Transports Canada concernant différents problèmes. Nous avons entre autres recommandé d'offrir aux équipages de la formation sur la gestion des ressources, sur les techniques de rattrapage d'un rebondissement à l'atterrissage, ainsi que sur le système de guidage vertical et l'indicateur de descente. Et Transports Canada, dans la majorité des cas, a admis qu'il y avait un problème et a accepté de prendre les mesures de sécurité appropriées.

• (1010)

M. Colin Mayes: Changeons de sujet... Si j'aborde la question, c'est que j'ai eu une rencontre avec l'Association des camionneurs de la Colombie-Britannique, et ce qui les inquiète surtout, c'est la surveillance des conducteurs de camion sur long parcours et le nombre d'heures qu'ils passent sur la route. Est-ce aussi une de vos préoccupations? Avez-vous examiné ce problème dans le secteur du camionnage?

Mme Wendy Tadros: Nous n'avons pas le mandat légal de faire enquête sur les accidents de camion. Ce pouvoir a été cédé aux provinces il y a quelques années. Donc, tout ce qui a trait aux accidents de la route relève des provinces, qu'on parle d'automobiles ou de camions.

M. Colin Mayes: Très bien. Merci.

Le président: Merci.

Puis-je vous demander quelques précisions? Pour ce qui est de la fatigue des pilotes, votre tâche consiste à déterminer si celle-ci a joué un rôle dans l'accident, mais vous n'avez pas vraiment le pouvoir de réglementer. Vous ne pouvez pas suivre les pilotes pas à pas pour vérifier s'ils se reposent suffisamment. Il faut s'en remettre à leur bon jugement. Est-ce que...?

Mme Wendy Tadros: Quand nous enquêtons sur un cas précis, notre tâche est de déterminer si la fatigue des membres de l'équipage a contribué à l'accident. La surveillance et la mise en application de la loi ne font pas partie de notre mandat.

Le président: Cela ne fait pas partie de votre mandat.

Je crois que c'est ce que nous avons du mal à comprendre. L'impression générale semble être que vous établissez les règles également. En fait, après enquête, vous faites des suggestions en fonction des règles existantes.

Mme Wendy Tadros: C'est exact. Ce modèle a été adopté par plusieurs pays industrialisés, c'est-à-dire que l'on tire une ligne entre l'organisme de réglementation et l'organisme indépendant d'enquête sur les accidents, parce que dans la plupart des cas, nous devons examiner le rôle qu'a joué l'organisme de réglementation.

Le président: D'accord.

Monsieur Dhaliwal.

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

J'aimerais qu'on parle encore de la fatigue des pilotes. Vous examinez la réglementation en place et vous déterminez si on l'a bien suivie. Quand on jette un coup d'oeil aux rapports sur les heures de vol, on s'aperçoit qu'ils ne sont remplis qu'une fois par mois. Est-ce suffisant?

Mme Wendy Tadros: Je vais vous donner mon point de vue, puis je laisserai le vrai spécialiste vous en parler.

C'est le genre d'éléments que l'on pourrait examiner dans une enquête. Si on en venait à la conclusion que cela a joué un rôle dans l'accident, notre rapport indiquerait que les règles ne sont peut-être pas adéquates ou encore qu'il y a des lacunes à corriger sur le plan de la sécurité. Pour ce qui est des détails sur les pratiques que doivent suivre les pilotes, je vais laisser le soin à Mark de vous en parler.

M. Mark Clitsome: Les règlements de Transports Canada exigent que les pilotes tiennent un registre de leurs heures de vol et de leurs horaires de travail, et qu'ils en fassent rapport aux compagnies aériennes. Il incombe à Transports Canada d'assurer la surveillance nécessaire pour s'assurer que les compagnies et les pilotes font leur travail et qu'ils tiennent un registre de leurs heures de vol.

M. Sukh Dhaliwal: Mais d'après vos enquêtes, croyez-vous qu'un rapport par mois suffise?

M. Mark Clitsome: Il ne s'agit pas tant de savoir si la fréquence de la reddition de comptes est suffisante que de déterminer si les pilotes ou les compagnies respectent les règles.

M. Sukh Dhaliwal: D'après vous, suivent-ils les règles?

M. Mark Clitsome: Nous avons constaté, dans certaines enquêtes, qu'il leur arrive de ne pas les respecter.

M. Sukh Dhaliwal: Est-ce que Transports Canada dispose de ressources suffisantes pour surveiller les programmes de sécurité?

Mme Wendy Tadros: Je ne crois pas que nous soyons les meilleurs témoins pour vous répondre, monsieur. Nous sommes censés examiner la surveillance dans certaines enquêtes, ce que nous avons fait. Nous devons indiquer si la surveillance est suffisante, et nous l'avons fait dans quelques enquêtes, qui ont été rendues publiques l'an dernier. Mais je laisserai à d'autres le soin d'examiner, de façon générale, les ressources dont dispose Transports Canada.

M. Sukh Dhaliwal: Si vous ne pouvez vous prononcer sur les ressources, qu'en est-il alors de la formation? Jugez-vous suffisante la formation des inspecteurs de Transports Canada?

Mme Wendy Tadros: Rien, dans nos enquêtes, ne nous a permis de croire le contraire.

•(1015)

M. Sukh Dhaliwal: Au cours des dernières séances, nous avons parlé des lois protégeant les dénonciateurs. Selon vous, pareilles lois amélioreraient-elles la sécurité dans le secteur des transports?

Mme Wendy Tadros: Je vais laisser M. Laporte répondre. Il se sent seul, dans son coin; je le laisserai donc répondre, puisqu'il est expert en la matière.

M. Jean Laporte (administrateur en chef des opérations, Bureau de la sécurité des transports du Canada): Deux mécanismes sont déjà en place. Les programmes de SGS exigent que chaque exploitant implante un mécanisme de déclaration volontaire n'entraînant pas de mesures disciplinaires, qui permet aux employés de signaler les problèmes de sécurité pour que la compagnie puisse les régler de manière proactive. C'est là l'un des mécanismes.

Dans un tout autre ordre d'idées et sans aucun lien avec le SGS, le Bureau de la sécurité des transports met en oeuvre un programme de déclarations confidentielles appelé SECURITAS. Ce programme est en place depuis les tout débuts de notre organisation, il y a 20 ans. Il fonctionne bien, et nous examinons tous les signalements reçus dans le cadre de ce programme. Des mécanismes sont donc en place pour assurer la protection des dénonciateurs.

M. Sukh Dhaliwal: Merci.

Pour ce qui est de la fatigue attribuable au vol, en Nouvelle-Zélande, les vols seront annulés si les pilotes sont fatigués ou surchargés. Croyez-vous que nous puissions faire de même au Canada?

M. Mark Clitsome: Oui.

M. Sukh Dhaliwal: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Monsieur Laporte, avez-vous pris connaissance des témoignages qui ont été entendus en comité au cours des dernières semaines, entre autres par les représentants des syndicats?

M. Jean Laporte: Oui.

M. Mario Laframboise: M. Dhaliwal nous a parlé de dénonciateurs. Comme vous avez lu, vous avez compris que, de la façon dont le règlement et les directives sont rédigés et de la manière dont tous les systèmes de gestion de la sécurité sont conçus, il n'y a pas de protection pour le délateur. Ils nous disent clairement qu'ils font des recommandations et qu'on n'en tient pas compte. Les délateurs ont peur des représailles. Peut-on constater ça au cours des enquêtes?

Sinon, une fois que vous en aurez eu connaissance, ferez-vous plus attention dans les prochaines enquêtes pour vérifier s'il y aurait pu y avoir certaines délations dans un dossier? Pouvez-vous faire le suivi de tout cela? De la façon dont le système est conçu, pouvez-vous voir s'il y a eu des délations ou est-ce pratiquement impossible de le savoir?

M. Jean Laporte: Dans le cadre de nos enquêtes, nous examinons la mise en oeuvre du système de gestion de sécurité. Nous posons les questions et demandons la documentation appropriée aux compagnies en question afin d'obtenir toute l'information disponible et d'évaluer si le système fonctionne comme il se doit. C'est quelque chose que nous examinons présentement et que nous continuerons d'examiner dans nos enquêtes au fur et à mesure que l'industrie met en oeuvre le système de SGS.

M. Mario Laframboise: Comme vous le savez, aux États-Unis, c'est beaucoup plus encadré. Il y a beaucoup plus de protection pour les délateurs. Vous n'avez pas analysé ce qui se passe ailleurs dans le monde et vous n'êtes pas encore à l'étape où vous pouvez faire des recommandations et dire que tout le système se base sur des déclarations volontaires. Ce sont des déclarations volontaires, mais si le patron n'en tient pas compte ou si, pire, il utilise certaines représailles à l'employé qui aurait osé faire une déclaration à propos de quelque chose qui n'était pas correct dans l'équipement, il y a un problème.

Vous n'êtes pas encore rendus au point où vous recommandez au gouvernement de s'inspirer de la réglementation américaine et de protéger l'employé.

M. Jean Laporte: En ce moment, on n'a pas identifié de problèmes systémiques de ce genre qui seraient suffisants pour faire des recommandations spécifiques. Par contre, comme je l'ai mentionné précédemment, nous avons en place un système totalement distinct, soit notre programme SECURITAS, grâce auquel les gens ont la possibilité de faire des divulgations de façon confidentielle. Nous faisons des suivis appropriés par le biais de ce mécanisme. Une alternative est disponible pour les employés qui travaillent dans l'industrie.

• (1020)

M. Mario Laframboise: Vous faites des déclarations importantes. Aujourd'hui, vous avez dit : « Il faut noter que nos grands transporteurs jouissent d'un dossier solide en matière de sécurité ». Avez-vous comparé ce qui se passe chez les autres grands transporteurs du monde?

Vous déclarez qu'on est pratiquement les meilleurs. On dit jouer d'un dossier solide et pourtant des compagnies aériennes ferment leurs portes ou éprouvent des difficultés financières. Je ne suis pas un connaisseur, mais je sais que lorsqu'il y a un problème dans l'industrie, c'est souvent l'entretien qui en subit les conséquences. Quand ça va moins bien, on peut se permettre de douter à propos de la sécurité. Or, vous semblez dire que tout va bien dans le meilleur des mondes.

M. Jean Laporte: Les statistiques canadiennes sur les taux d'accidents par catégorie d'opérateurs démontrent que le niveau de

sécurité au Canada est généralement meilleur que dans les autres pays. Mon collègue peut peut-être vous donner plus de détails à ce sujet, si vous le désirez.

Si l'on compare les statistiques fournies par chacun des pays, statistiques qui sont partagées dans l'ensemble de l'OACI, on se rend compte que le Canada a un taux d'accidents favorable par rapport aux autres.

M. Mario Laframboise: Prenons l'exemple de Transports Canada. On dit qu'il y a eu moins d'accidents en 2008 qu'en 2007, mais on ne sait pas s'il y a eu moins de vols. Cette statistique n'était pas mentionnée. Je comprends que l'on prenne ce qui est bon dans les statistiques, mais quand on a demandé aux gens s'il y avait eu une diminution du trafic aérien, ils ne le savaient pas. Ils nous ont fourni les documents, mais je trouve ça un peu étrange. On nous a dit qu'il y avait moins d'accidents, mais on ne nous a pas dit s'il y a eu moins de vols cette année-là que lors des années précédentes.

M. Jean Laporte: On peut fournir ces statistiques aux membres du comité puisque nous les avons.

M. Mario Laframboise: Ce serait bien apprécié. Vous n'avez qu'à les remettre au président.

[Traduction]

Le président: Madame Brown.

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

Je remercie beaucoup nos témoins de comparaître.

J'aimerais tout d'abord vous complimenter pour le DVD que vous avez fait parvenir à mon bureau. J'ai été fort impressionnée par le travail que ce document a nécessité, particulièrement par l'expertise du personnel chargé des enquêtes portant sur les accidents. Vous avez expliqué de manière très exhaustive le déroulement de votre travail, et j'aimerais vous remercier de nous avoir fourni ce document. Complimentez donc les personnes qui l'ont préparé. Je recommanderais ce document à tous mes collègues, car il aide beaucoup à comprendre les processus de travail.

Nos discussions d'aujourd'hui ont porté principalement de la sécurité dans le domaine de l'aviation, peut-être en raison de l'incident qui s'est produit récemment en Europe. Nous sommes de tout coeur avec la population polonaise, qui vient de perdre tant de ses dirigeants. Je crois que nous devrions peut-être examiner nos propres mesures de sécurité et réévaluer le processus que vous appliquez régulièrement.

M. Laporte a parlé plus tôt de nous comparer à d'autres pays. Je me demande si vous pourriez faire un survol de tous les aspects que vous examinez, que ce soit dans le domaine des transports terrestres, aériens ou maritimes. J'ignore comment nous nous comparons à d'autres pays européens, qui sont peut-être enclavés et ne sont pas obligés de mener les mêmes enquêtes que nous dans le domaine maritime. Mais pouvez-vous nous donner une idée de la manière dont le Canada se compare à d'autres pays?

Je pourrais peut-être commencer par dire que vous avez indiqué plus tôt, madame Tadros, que le Bureau de la sécurité des transports a commencé à tirer la sonnette d'alarme en 1995, puis en 2003. Aujourd'hui, en 2010, quelle est la situation concernant les enquêtes et l'amélioration de la sécurité des Canadiens? De toute évidence, s'il s'agit d'une priorité de notre gouvernement. Nous voulons nous assurer que tous les modes de transport sont sécuritaires pour les Canadiens.

Pouvez-vous commenter?

• (1025)

Mme Wendy Tadros: Je commencerai par vous remercier de vos bons mots sur la vidéo. Ce sont nos experts qui l'ont produite à l'interne, sans aide extérieure; nous en sommes donc extrêmement fiers.

Nos enquêtes portent sur les secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime, ainsi que sur les pipelines. Pour ce qui est de notre comparaison à d'autres pays, nous sommes membres d'une organisation appelée l'International Transportation Safety Association, qui réunit tous les organismes d'enquête indépendants. De tous les modèles différents utilisés dans le monde, celui qui ressemble le plus au nôtre est celui de l'Australie.

Certains organismes d'enquête, comme le NTSB, aux États-Unis, s'intéressent aux accidents de la route. La Grande-Bretagne utilise pour sa part trois modèles différents, un pour l'aviation, un pour le transport maritime et un autre pour le transport ferroviaire. Certains, en Europe et en Extrême-Orient, n'enquêtent que dans le domaine de l'aviation. Il existe donc toute une variété de modèles dans le monde, mais tous ces organismes utilisent les mêmes méthodes et suivent les protocoles internationaux établis par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans l'annexe 13, que suit le BST dans toutes ses enquêtes en matière d'aviation.

Je ne suis pas certaine d'avoir complètement répondu à vos questions, mais...

Mme Lois Brown: Pouvez-vous nous donner une idée de la manière dont le Canada se compare à d'autres pays en matière de sécurité? Est-ce que nous nous améliorons? Quelle est notre situation par rapport aux autres pays?

Mme Wendy Tadros: Nous serions heureux de vous fournir des statistiques si vous voulez comparer les taux d'accidents entre le Canada et le reste du monde. Il sera parfois difficile d'établir ces comparaisons, car les méthodes de compilation et les industries diffèrent considérablement. Par exemple, l'industrie ferroviaire est très différente entre le Japon et le Canada. Mais nous serons ravis de vous fournir l'information.

Mme Lois Brown: Merci.

Dans votre exposé, vous avez fait quelques observations au sujet du 16 mars, data à laquelle le Bureau de la sécurité des transports du Canada a publié sa Liste de surveillance. Je comprends que vous en êtes très satisfaite. Vous avez poursuivi en expliquant comment Transports Canada a été plus loin et a décidé de reprendre à son compte la certification et la surveillance de l'aviation d'affaires. Pourriez-vous nous expliquer votre réaction à cet égard? Pourquoi êtes-vous si satisfaite? En quoi cette démarche améliorera-t-elle la sécurité au Canada? Quelles en seront les répercussions sur vos activités?

Mme Wendy Tadros: Nous sommes satisfaits parce que les recommandations ont été rendues publiques en novembre dernier, et je dirais que la réaction a été assez rapide. Selon les premières indications, cette démarche permettra de régler les problèmes de sécurité que nous avons mis en lumière dans notre rapport sur l'accident de Fox Harbour et dans les recommandations.

Comme c'est le cas pour toutes nos recommandations, ce sont les résultats qui comptent; nous surveillerons donc la réaction. Dans le domaine de l'aviation d'affaires, le délai d'intervention est d'environ un an. Nous allons donc avoir la situation à l'oeil et discuter avec Transports Canada des efforts déployés dans ce domaine. Nous évaluerons la réaction à nos recommandations et en ferons état sur notre site Web.

Mais à prime abord, nous avons l'impression que ces recommandations ont été très bien accueillies.

Le président: Merci. Si vous avez des documents à nous remettre, je vous demanderais de passer par l'entremise du président ou du greffier, qui se chargeront de les distribuer.

Madame Crombie.

Mme Bonnie Crombie (Mississauga—Streetsville, Lib.): Je vous remercie.

Il y a quelques aspects que j'aimerais continuer d'examiner en ce qui concerne la Liste de surveillance. Y avez-vous bien énuméré tous les risques potentiels qui menacent la sécurité dans les transports?

Mme Wendy Tadros: Non. Ces risques se comptent par centaines et figurent dans les milliers de rapports que nous avons publiés au cours des 20 dernières années. Cette liste comprend les neuf problèmes les plus graves qu'il faut régler pour rendre le système plus sécuritaire.

Mme Bonnie Crombie: Il me semble, comme néophyte, que cette liste est plutôt une réaction aux événements plutôt qu'une mesure proactive et préventive. Pourquoi attendre qu'un problème surgisse pour intervenir? Effectuez-vous des recherches afin de détecter les risques de manière plus directe et proactive?

Mme Wendy Tadros: Nous enquêtons lorsqu'un accident se produit. Nous examinons les faits et tirons les leçons les plus importantes à retenir de l'accident, après quoi nous menons une enquête exhaustive. Puis nous rendons publics tous les faits que l'enquête a permis de découvrir. Je crois que c'est proactif, car en tirant des leçons et en formulant des recommandations, on détermine ce qu'il faut corriger pour éviter d'autres accidents.

• (1030)

Mme Bonnie Crombie: Vous avez également parlé des impacts sans perte de contrôle, des incidents qui se sont produits à 129 reprises au cours des neuf dernières années et qui ont provoqué 25 p. 100 des décès. Pourquoi n'a-t-on pas agi plus tôt et qu'est-ce qui a été fait?

M. Mark Clitsome: Oui, nous avons présenté une recommandation à Transports Canada.

Mme Bonnie Crombie: Est-ce que le ministère y a donné suite?

M. Mark Clitsome: Transports Canada a suivi notre recommandation, mais le processus législatif traîne en longueur.

Mme Bonnie Crombie: Où en sommes-nous?

M. Mark Clitsome: Le ministère de la Justice et le CCRAC viennent d'approuver la mesure; Transports Canada entreprend actuellement une analyse d'impact.

Mme Bonnie Crombie: Combien a-t-il fallu d'années pour en arriver là?

M. Mark Clitsome: Quinze ans.

Mme Bonnie Crombie: Quinze ans. Et combien de décès sont survenus pendant ce temps?

M. Mark Clitsome: Je n'ai pas les chiffres en main.

Mme Bonnie Crombie: Dans votre rapport, vous avez également indiqué qu'il faut une volonté politique pour régler les problèmes. Croyez-vous qu'il existe effectivement une volonté politique d'assurer la sécurité dans le domaine de l'aviation et de régler d'autres problèmes de sécurité dans les transports au Canada?

Mme Wendy Tadros: Je parlais en particulier des aires de sécurité d'extrémité de piste.

En ce qui concerne les problèmes en général, Transports Canada a fortement réagi à la Liste de surveillance, et je fonde de grands espoirs à cet égard. Dans la plupart des cas, nous nous entendons au sujet de la question de sécurité, mais il faut trop de temps pour intervenir.

Je parlais toutefois plus particulièrement des aires de sécurité d'extrémité de piste, un problème difficile à régler, selon moi. Nous sommes disposés à effectuer une évaluation des risques afin de déterminer quelles sont les pistes qui posent les plus grands problèmes au Canada afin d'y affecter les ressources.

Mme Bonnie Crombie: Vous dites également qu'il faut aller de l'avant. Je vous demande donc pourquoi nous ne bougeons pas? Qu'est-ce qui nous empêche d'agir?

Mme Wendy Tadros: De façon générale, je crois que ce qui nous empêche d'agir, c'est le problème que M. Clitsome a mis en lumière, et vous l'avez entendu lorsqu'il a dit qu'il avait fallu 15 ans pour réagir. Le processus est tout simplement trop long et on s'embourbe dans les zones grises.

Mme Bonnie Crombie: Il semble y en avoir beaucoup, en effet.

Vous avez fait valoir qu'il fallait recueillir des données objectives des enregistreurs de bord, soulignant la multitude d'exigences et précisant que la situation n'était plus acceptable. Que recommanderiez-vous pour régler le problème? Je sais que vous avez besoin des données que comprennent les enregistreurs, mais souvent, elles sont irrécupérables ou non disponibles. Comment compensez-vous cette perte? Comment peut-on changer la situation?

Mme Wendy Tadros: En examinant la Liste de surveillance, vous constaterez qu'on y associe problèmes et solutions; vous y trouverez donc les solutions que nous proposons au sujet des données.

Pour vous expliquer brièvement ce qu'il en est, dans le secteur maritime, il faut posséder des registres de données de voyage pour les déplacements internationaux. La loi n'exige pas l'installation de ces dispositifs pour les voyages intérieurs, même si certains exploitants de traversiers ont équipé leurs navires de registres de données de voyage simplifiés.

Dans le secteur ferroviaire, on commence à installer des enregistreurs qui résistent aux chocs et au feu. Ce n'est toutefois que dans les nouvelles locomotives et non dans celles qui sont déjà en exploitation. Comme vous le savez probablement, les locomotives ont une durée de vie très longue; il faudra donc de 15 à 20 ans avant que la flotte ne soit dotée de dispositifs recommandés depuis un certain temps déjà.

Ce domaine est très porté sur la technologie. Or, le temps que l'industrie adopte et intègre ce qu'elle qualifie probablement de « nouvelle mesure », il existe déjà une technologie de deuxième, de troisième ou de quatrième génération, qui est de loin supérieure. On accuse donc un certain retard, et nous ne disposons pas toujours des meilleures données. Dans le domaine ferroviaire, par exemple, nous n'avons pas d'enregistreurs vocaux.

Le président: Merci.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de témoigner aujourd'hui.

Tout d'abord, votre organisme a été établi il y a 20 ans, en 1990, n'est-ce pas?

•(1035)

Mme Wendy Tadros: C'est exact.

M. Brian Jean: Par un gouvernement conservateur, rien de moins.

Je remarque que depuis lors, vous avez formulé 23 recommandations en 1991, 23 en 1993, 29 en 1994, 21 en 1995 et 19 en 2000, mais seulement 7 en 2006, 6 en 2007 et 3 en 2008.

J'ai également noté que les tendances des gouvernements au pouvoir ont varié considérablement avec les années, mais peu importe. Cette remarque ne s'adresse qu'à mes collègues d'en face.

L'hon. Joseph Volpe: Je tiens à féliciter mon voisin d'en face, secrétaire parlementaire, d'avoir remarqué que lorsque ces recommandations ont été déposées, les gouvernements précédents ont de toute évidence agi en conséquence et ainsi fait baisser les chiffres. Je le remercie d'avoir fait remarquer que les précédents gouvernements libéraux ont bel et bien fait quelque chose, contrairement au gouvernement actuel. Par exemple, l'un des problèmes qui pourraient facilement être résolus actuellement, c'est la prolongation des pistes.

Le président: Vous invoquez le Règlement, monsieur Laframboise?

[Français]

M. Mario Laframboise: Je me dois de constater qu'il y a encore des accidents parce qu'il y a eu des gouvernements conservateurs et libéraux, monsieur le président.

Des voix: Oh, oh!

[Traduction]

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement, mais c'est une bonne remarque.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

J'espère que ces interventions n'empiètent pas dans le temps qui m'est accordé. Je suis toutefois heureux que M. Volpe ait fait remarquer que les libéraux ont agi quand qu'ils étaient au pouvoir.

Ces dernières années, nous avons formé un excellent comité et nous avons étudié la sécurité des Canadiens d'une manière que l'on peut honnêtement qualifier d'impartiale. Nous travaillons très bien ensemble, et je crois que vous avez pu observer certains des changements qui sont intervenus au fil des ans.

J'aimerais traiter d'un changement en particulier, que le Bureau de la sécurité des transports a apporté récemment à la classification. Ce changement, apporté en 2009, il me semble, est le fruit de consultations réalisées au sein du gouvernement, notamment auprès du ministre, du ministère et de ma personne. Est-ce exact?

Mme Wendy Tadros: Monsieur Jean, il s'agit de changements dans la manière dont nous surveillons les réactions à nos recommandations. Certaines recommandations ont été classées dans la catégorie des questions mises en veilleuse, mais ce n'est pas parce que le problème de sécurité a été résolu. La question qui nous intéresse, c'est la manière dont nous évaluons la réponse, et pour l'heure, nous nous estimons entièrement satisfaits de 67 p. 100 des réponses qui ont suivi les recommandations formulées ces 20 dernières années.

M. Brian Jean: Je le comprends fort bien, mais vous avez modifié la classification et en avez discuté avec le gouvernement au cours des années afin de la modifier pour mieux tenir compte de l'état des choses.

Par exemple, j'aimerais attirer votre attention sur un point en particulier. Je crois qu'il s'agit de la recommandation A03-01, qui porte sur les matériaux d'isolation thermique et acoustique. J'aborde la question parce que lorsque j'ai étudié ce problème au Bureau de la sécurité des transports, j'ai constaté que bien des problèmes que le bureau avait détectés ne pouvaient être corrigés par Transports Canada, même s'ils avaient trait à la sécurité. Il s'agit notamment de question revêtant une dimension internationale, comme d'autres fabricants d'aéronefs ou, en fait, d'autres industries aériennes ou des pays étrangers. Est-ce le cas?

Mme Wendy Tadros: Il est parfois nécessaire d'harmoniser les obligations à l'échelle internationale. Ce dont vous parlez, ce sont les recommandations formulées à la suite de l'enquête sur Swissair.

Parfois, le secteur des transports peut prendre l'initiative.

M. Brian Jean: En effet. La classification a été revue. De votre point de vue, pensez-vous que notre gouvernement fait preuve d'un intérêt renouvelé afin de non seulement assurer la sécurité des Canadiens, mais de résoudre certains des problèmes mis en lumière par le Bureau de la sécurité des transports ces dernières années?

Il y a bien des liens à faire et, à mon avis, une certaine insatisfaction, concernant la manière dont les gouvernements précédents — peu importe leur allégeance politique — se sont attaqués aux problèmes et ont collaboré avec le BST.

Mme Wendy Tadros: Je crois que l'intérêt s'est ravivé depuis la publication de la Liste de surveillance.

M. Brian Jean: Quand l'a-t-elle été?

Mme Wendy Tadros: Le 16 mars 2010.

M. Brian Jean: Par le présent gouvernement.

Je vous remercie beaucoup. Je n'ai plus de questions.

Le président: Vous avez indiqué que 15 ans, c'est trop long, et le comité en convient. Pourriez-vous nous proposer un chiffre que vous considérez raisonnable?

Mme Wendy Tadros: Je crois qu'en simplifiant le processus, on peut réduire considérablement ce délai. Je ne voudrais pas me hasarder à lancer un chiffre exact de ce qui est raisonnable ou non, car je crois que c'est extrêmement subjectif.

Les organismes de réglementation pourraient également adopter des mesures intérimaires, comme ils l'ont fait concernant la stabilité des navires de pêche. Ces mesures temporaires, qui n'ont pas nécessairement force de loi, s'appliquent jusqu'à la mise en place d'obligations juridiques.

Dans le domaine de l'aviation, il existe des outils semblables, comme des consignes de navigabilité et d'autres dispositions.

• (1040)

Le président: Merci.

Nous entreprenons le dernier tour. Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Madame Tadros, j'espère que vous pardonneriez aux membres du gouvernement d'avoir fait preuve d'une certaine légèreté au cours de leurs interventions. Ils adorent adopter une attitude partisane en tout, mais, parfois, ils réussissent à colorer leurs propos d'un certain humour.

Mais le dossier que nous examinons est sérieux, et puisque vous avez indiqué que les gouvernements vous ont laissé entendre qu'ils suivraient environ 60 p. 100 de vos recommandations, ces dernières

reviennent encore et encore sur le tapis; il est donc probable que certaines soient acceptables et d'autres pas.

J'ai affirmé, à la légère, que le problème des pistes est certainement facile à régler. Si les appareils déboulent de la piste à l'aéroport Pearson, il suffit d'envoyer quelques centaines de camions de ciment et de prolonger la piste. Cela ne peut pas être si difficile. Quel règlement empêche la mise en oeuvre d'une solution aussi facile? Après tout, ce ne sont pas les fonds qui manquent en infrastructures.

Mme Wendy Tadros: Je ne crois pas que ce soit si facile. Lorsqu'il est question des recommandations du BST, rien n'est jamais facile. Si c'était le cas, les problèmes seraient réglés depuis belle lurette. Ce sont des problèmes persistants qui doivent être résolus.

Pour ce qui est de nos recommandations, nous considérons que la réaction est satisfaisante dans 67 p. 100 des cas et insatisfaisante dans 6 p. 100 des cas. Mais c'est entre les deux, dans environ 27 p. 100 des cas, je crois, que nous nous entendons avec les organismes de réglementation, mais que l'on agit beaucoup trop lentement.

L'hon. Joseph Volpe: J'aimerais attirer votre attention sur trois de ces problèmes. Permettez-moi de vous les exposer, puis vous pourrez répondre.

Il est d'abord question des navires battant pavillon étranger, ceux qui sont supposés servir pour le tourisme et la formation de Canadiens, mais qui arborent des pavillons de complaisance. Or, il arrive que des Canadiens se perdent en mer, abouissent au diable vauvert et perdent parfois même la vie. Je me demande ce que vous pensez de la question.

Je m'intéresse également à la question des hydravions et des avions à vocation nautique. C'est un problème qui revient de plus en plus souvent, particulièrement sur la côte ouest. J'ai remarqué que dans l'une des enquêtes effectuées en janvier, on a constaté que certains des hydravions utilisés par l'aviation civile n'étaient pas équipés d'une issue de secours. Or, les avions militaires de nature similaire doivent en avoir une. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi nous laissons l'aviation civile utiliser des appareils d'un type différent?

Enfin, j'ai mentionné plus tôt la question des navires de pêche et de la fréquence à laquelle ils sont impliqués dans des accidents, pas tant en raison de la température que parce que le matériel ne peut résister aux conditions météorologiques ambiantes.

Je me demande si vous auriez l'obligeance de traiter de ces trois questions.

Mme Wendy Tadros: Concernant votre premier point, les voiliers-école, nous avons mené une enquête approfondie sur l'accident du Picton Castle et déposé un rapport qui a été rendu public. Le naufrage du SV Concordia va également faire l'objet d'une enquête en profondeur. Il y avait à son bord de jeunes Canadiens, et nous allons produire un rapport là-dessus.

Dans le cas des hydravions, nous sommes en train de mener une enquête, comme vous le savez sans doute, sur l'accident survenu dans la baie Lyall Harbour, au large de l'île Saturna. Nous allons examiner toutes les questions entourant les préparatifs de survie, y compris celle que vous avez mentionnée.

Pour ce qui est des navires de pêche, ceux-ci font l'objet, chaque année, de nombreuses enquêtes. En fait, il y en a probablement trop. La situation est inquiétante. Le bureau a décidé, récemment, de lancer une enquête spéciale non pas sur un incident en particulier, mais sur tous les aspects liés à la sécurité maritime, car malgré les efforts déployés dans ce domaine, le taux de décès ne fléchit pas.

•(1045)

Le président: Merci.

Vous avez bien respecté votre temps de parole, monsieur Volpe.

Monsieur Lévesque.

[Français]

M. Yvon Lévesque (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, BQ): Merci, monsieur le président.

Madame Tadros, vous avez mentionné dans votre rapport qu'au Canada, il y avait deux fois plus de sorties en bout de piste qu'ailleurs dans le monde. Au cours de votre étude, avez-vous vérifié si dans les aéroports des autres pays, des contrôleurs aériens sont présents sur la majorité des pistes? Ce n'est pas le cas au Canada, par exemple, car pour plusieurs pistes, il n'y a pas de contrôleurs. Le contrôle se fait à distance. Pour les divers cas de sorties en bout de piste, avez-vous étudié la possibilité que le manque de contrôleurs ait été en cause?

[Traduction]

M. Mark Clitsome: Quand nous menons une enquête, nous passons en revue toutes les normes en place, c'est-à-dire les normes internationales, les règlements, et aussi les facteurs qui contribuent aux sorties de piste.

Ces derniers sont nombreux. Mentionnons la grande vitesse de l'avion à l'atterrissage, les défaillances mécaniques, les conditions météorologiques, le vent arrière, l'état de la surface de la piste, la présence de glace et de neige, les approches non stabilisées, le rôle des contrôleurs aériens. Chaque accident est différent, et nous analysons chacun de ces indices.

[Français]

M. Mario Laframboise: Permettez-moi de vous interrompre, s'il vous plaît.

À ce sujet, les gens de NAV Canada sont en train de restructurer le tout et il y aura des fermetures de tours de contrôle. Le contrôle se fera davantage à distance. Il y a une vaste opération à cet égard.

Êtes-vous impliqués dans les discussions? Quand les gens de NAV Canada décident de faire cela, vous en parlent-ils ou votre rôle se limite-t-il à réagir quand il y a des accidents? Avez-vous des discussions avec NAV Canada présentement?

[Traduction]

M. Mark Clitsome: Nous assistons à certaines réunions, mais nous ne faisons pas partie de leurs comités. Nous intervenons après coup.

[Français]

M. Mario Laframboise: Par exemple, à Mirabel, la tour de contrôle est fermée. À l'époque où il y avait des contrôleurs aériens, un CF-18 a évité de justesse une collision impliquant un petit avion.

Vous rapporte-t-on ces quasi-accidents ou n'en savez-vous jamais rien? Vous n'intervenez qu'une fois que l'accident a eu lieu. Cependant, est-on tenu de vous rapporter ce genre de situations?

[Traduction]

M. Mark Clitsome: Nos règlements exigent que les exploitants d'aéronefs, les contrôleurs aériens et les pilotes signalent tout incident et accident. Nous menons des enquêtes sur les incidents graves et les accidents qui se produisent. Si nous jugeons que la sécurité est compromise, nous menons une enquête.

Mme Wendy Tadros: Nous effectuons également un suivi.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ainsi, suite à la fermeture de la tour de contrôle à Mirabel, s'il y a un problème ou s'il y a un accident, faut-il s'adresser au Bureau de la sécurité des transports?

Vous savez qu'il y a beaucoup de mécontentement de la part des entreprises qui sont là, notamment Bombardier, Pratt & Whitney qui s'en vient et L-3 Communications qui fait l'entretien des CF-18. S'il y a quoi que ce soit, vont-ils s'adresser à vous ou y a-t-il une procédure à suivre?

[Traduction]

M. Mark Clitsome: Vous parlez du niveau de services. Il y a au Canada des règles et des règlements qui régissent l'atterrissage des avions aux aéroports sans tour de contrôle. NAVCanada va mener une étude à l'interne avant de décider qu'un service en particulier n'est plus requis. Notre rôle consiste à mener une enquête une fois qu'un incident ou un accident se produit, et à déterminer si le niveau de service a quelque chose à voir avec celui-ci.

Le président: Il vous reste 30 secondes.

[Français]

M. Yvon Lévesque: Je voyage principalement dans le Nord. La plupart des pistes, celle à Chibougamau par exemple, sont contrôlées à partir de Québec. Il n'y a pas très longtemps, un avion King Air s'est écrasé à Chibougamau. On ne sait pas si c'était à cause du manque d'expérience des pilotes ou à cause des conditions atmosphériques qui changent fréquemment dans le Nord. De plus, il n'y a pas de contrôleur sur place.

Est-ce que le fait de ne pas voir la distance de piste utilisable pour le roulement de l'avion qui s'apprête à atterrir pourrait être mis en cause? Quand le contrôle est fait à partir de Québec, on voit ce qui se passe dans les airs, mais on ne voit pas la piste.

•(1050)

[Traduction]

M. Mark Clitsome: Cette enquête progresse. Comme nous ne connaissons pas encore les faits entourant l'accident et les causes à l'origine de celui-ci, je ne peux parler du dossier.

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

Je voudrais revenir au défi que présente la mise en oeuvre des SGS dans le reste de l'industrie aérienne. Le gouvernement a retardé l'implantation de ces systèmes chez les petits exploitants d'aéronefs. Comme je visite de nombreuses localités éloignées et que je me déplace à bord de petits appareils, la question me préoccupe.

J'ai rencontré les représentants de diverses entreprises présentes dans le domaine de l'aviation, et ils se plaignent des problèmes que pose la formation des gestionnaires responsables des SGS. Leurs ressources sont très limitées, et les employés qu'ils forment finissent très souvent par partir. La continuité est donc un facteur très important pour ce qui concerne les SGS. Or, je ne vois pas comment nous allons pouvoir assurer cette continuité chez les petits exploitants au sein de l'industrie canadienne de l'aviation. Les gens qui travaillent pour les exploitants de petits aéronefs dans les régions éloignées se déplacent constamment. Telle est la réalité, et tel est le problème.

Vous avez dit que vous alliez accorder une attention particulière à cet enjeu, que vous avez mené une étude sur les problèmes de sécurité chez les petits exploitants. Selon vous, comment allons-nous encourager les petits exploitants à adopter les SGS? Que la mise en place de ces systèmes soit retardée ou non de 18 mois, allons-nous atteindre les objectifs visés à la fin de cette période?

Mme Wendy Tadros: Voulez-vous que je réponde?

Le bureau a clairement laissé entendre que les systèmes de gestion de la sécurité constituent la voie à suivre. Toutefois, l'organisme de réglementation va être obligé de suivre de près la mise en oeuvre des SGS chez les petits exploitants pour toutes les raisons que vous avez mentionnées, mais aussi parce que les SGS impliquent un changement de culture. Il n'est pas question ici de changer la taille des boulons, mais de changer la culture au sein d'une entreprise. Or, ces changements entraînent toujours des difficultés.

M. Dennis Bevington: Avez-vous analysé la décision du gouvernement de reporter la mise en oeuvre des SGS de 18 mois? Devrions-nous, à votre avis, changer notre façon de procéder pour ce qui est des SGS et des petits exploitants? Nous ne pouvons pas les abandonner. Nous allons devoir créer une culture de sécurité pour les petits exploitants, car ils ne le feront pas par eux-mêmes. Il va falloir assurer une certaine continuité au sein de cette industrie, ne croyez-vous pas?

Mme Wendy Tadros: Je pense que les exploitants de petits aéronefs, et aussi de petits bateaux, vont devoir se munir des outils dont ils ont besoin. L'OACI, par exemple, en a développé plusieurs. Ils ont pour but d'aider les petits exploitants à mettre en oeuvre les systèmes de gestion de la sécurité.

M. Dennis Bevington: Donc, le rôle de surveillance de Transports Canada prendra encore plus d'importance, puisqu'il devra s'assurer que les petits exploitants se conforment à la règle. Ne croyez-vous pas que cette responsabilité doit demeurer entre les mains de Transports Canada, peu importe les SGS qui sont mis en place par les petits exploitants?

Mme Wendy Tadros: Il est vrai que l'implantation des systèmes de gestion de la sécurité doit faire l'objet d'une surveillance. Il faut surveiller de très près les petits exploitants qui font la transition vers un SGS.

• (1055)

M. Dennis Bevington: Je voudrais invoquer le Règlement.

Le président: M. Bevington invoque le Règlement.

M. Dennis Bevington: Monsieur le président, lors de la dernière réunion, nous avons parlé de la question de privilège. J'ai dit qu'il fallait faire attention de ne pas répéter ce qui se disait pendant les séances à huis clos. Or, je constate que certains détails de cette discussion à huis clos ont été dévoilés aujourd'hui. Je vous demanderais d'examiner le hansard afin de déterminer ce qui a été dit quand nous avons discuté de la motion de mettre fin au huis clos,

qui a proposé cette motion, et si cela soulève des problèmes similaires à ceux qui entourent la question de confidentialité.

Le sujet, et j'insiste là-dessus, est complexe. Nous devons tenir compte des défis que pose le maintien de la confidentialité lorsque des éléments de nos discussions sont divulgués. Voilà pourquoi j'ai accepté les excuses de M. Kennedy. Je me suis rendu compte que nous avions nous-mêmes de la difficulté à préserver la confidentialité des échanges qui se déroulent à huis clos. Je fais allusion de manière précise à la conversation d'aujourd'hui.

Le président: Je vais examiner le hansard et vous faire part de mes conclusions.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Je voudrais revenir au point qu'a soulevé M. Volpe concernant les aires de sécurité d'extrémité de piste. On dit ici, et je tiens à ce que cela soit clair, que l'aire de sécurité d'extrémité de piste est une aire entourant la piste destinée principalement à réduire les risques de dommages matériels au cas où un avion atterrirait trop court ou dépasserait l'extrémité de piste. Est-ce que la terminologie est exacte? Est-ce que cette définition est juste?

Mme Wendy Tadros: Oui.

M. Brian Jean: Nous avons des pistes code 4 au Canada qui doivent être pourvues d'une aire de sécurité d'extrémité de piste de 240 mètres. Est-ce exact?

Mme Wendy Tadros: Est-ce que vous êtes en train de parler d'une piste de code 4 ou de l'aire de sécurité d'extrémité d'une piste de code 4?

M. Brian Jean: Je parle de l'aire de sécurité d'extrémité de piste, de l'ensemble de la piste. Est-il vrai qu'elle doit être de 240 mètres? Vous avez recommandé que Transports Canada prolonge la piste de 60 mètres.

À l'heure actuelle, il y a 60 aéroports au Canada et quelque 102 pistes de code 4 qui font 240 mètres. Je pense que ces pistes ont été aménagées au début de 1993, si ce n'est pas avant.

Mme Wendy Tadros: Vous parlez des aires de sécurité d'extrémité de piste.

M. Brian Jean: Oui.

Mme Wendy Tadros: Ce que nous proposons, suite à l'accident d'avion de la compagnie Air France, c'est que le Canada adopte la norme internationale recommandée de 300 mètres.

M. Brian Jean: La norme de l'OACI a été rehaussée, si je ne m'abuse, en 2006. À l'époque, on a recommandé que 90 mètres, et non 60, soient rajoutés à l'aire de sécurité. Vous en proposez 60. Aux États-Unis, l'aire de sécurité est actuellement de 300 mètres, ou à peu près 1 000 pieds, ce qui donne 330 mètres, ou quelque chose du genre.

Mme Wendy Tadros: Les États-Unis ont, dans les faits, adopté la norme internationale recommandée.

M. Brian Jean: Ma question est la suivante: je crois comprendre, en tant que nouveau pilote, que le dépassement survient souvent lorsque l'avion atterrit très loin du point où il est tenu de toucher la piste. Je sais que les atterrissages que je vais effectuer vont parfois être trop longs, que je vais atterrir au milieu d'une piste, ce que je ne peux pas faire, parce que je n'ai pas suffisamment de temps pour arrêter. Est-il vrai que la plupart des dépassements, sinon tous, se produisent quand un avion atterrit trop loin sur la piste et qu'il ne peut freiner ou arrêter en toute sécurité?

Mme Wendy Tadros: Je vais demander à Mark de répondre.

M. Mark Clitsome: C'est ce qui se produit dans la majorité des cas.

M. Brian Jean: Est-ce que le BST a procédé à une analyse des risques sur la piste non pas de 300 mètres, mais de 240 mètres? Je me demande tout simplement si le bureau a retenu les services d'experts pour effectuer une telle analyse. Je sais que l'OACI a un groupe de travail qui s'occupe de cette tâche. Ma prochaine question allait d'ailleurs porter là-dessus. Je veux savoir si le BST a effectué une analyse ou une évaluation des risques, ou s'il a retenu les services d'un expert pour lui fournir ces données.

M. Mark Clitsome: Non, mais des douzaines d'études ont été réalisées à l'étranger par plusieurs organismes, gouvernements et agences d'enquête. Ils ont formulé des recommandations à l'OACI concernant la longueur des aires de sécurité d'extrémité de piste.

M. Brian Jean: Pouvez-vous fournir ces recommandations au comité?

Le président: C'est à la présidence que vous devez adresser cette demande.

M. Brian Jean: Savez-vous si l'OACI a terminé son étude? Est-ce que le groupe de travail a tiré des conclusions au sujet de la longueur des pistes? Je crois comprendre que l'étude n'est pas achevée

● (1100)

M. Mark Clitsome: C'est exact.

M. Brian Jean: Merci beaucoup.

Le président: Je voudrais remercier les témoins d'être venus nous rencontrer aujourd'hui. Nous allons sûrement vous reconvoquer si nous avons d'autres questions.

Je tiens à rappeler aux membres du comité que la réunion de jeudi va porter sur la sûreté et la sécurité aériennes. Nous allons entendre un autre groupe, même s'il n'a pas encore confirmé sa présence.

Autre point: je vais envoyer un courriel... Il était question, à un moment donné, de visiter l'usine de Bombardier. On a proposé, comme date, le mardi suivant la semaine de relâche, en mai. Je vais vous envoyer un courriel à ce sujet. Vous me ferez part de vos commentaires là-dessus.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, je sais que cette question intéresse davantage le comité de direction, mais avant le congé, nous avons envisagé la possibilité de convoquer de nouveau les représentants de Purolator et de Postes Canada pour discuter du contrat de transport aérien de marchandises. Je me demandais si vous alliez remettre cette question à l'ordre du jour, afin que le comité de direction puisse en débattre à sa prochaine réunion.

Le président: Je vais le faire.

L'hon. Joseph Volpe: Merci.

Le président: La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

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

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

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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