



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 052 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 4 avril 2017

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 4 avril 2017

• (1100)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Bienvenue à la 52^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la 42^e législature. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous commençons l'étude de la sécurité aérienne.

Monsieur Iacono, votre intervention est-elle liée à notre ordre du jour?

[Français]

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

Bonjour, chers témoins.

Madame la présidente, j'aimerais présenter ma motion sur la sécurité aérienne.

[Traduction]

La présidente: Est-ce la motion que vous avez déjà distribuée aux membres du Comité?

[Français]

M. Angelo Iacono: Oui.

[Traduction]

La présidente: Aimeriez-vous la lire?

[Français]

M. Angelo Iacono: Bien sûr.

Que l'étude sur la sécurité aérienne porte surtout sur : le modèle de prestation des services de l'ACSTA; le Programme de surveillance de l'Aviation civile; les conditions de travail des inspecteurs et du personnel des aéronefs, y compris leur formation; et la vérification de sécurité des employés qui travaillent dans les zones aéroportuaires réglementées;

Et que, en consultation avec les membres du Comité, la présidence ait le pouvoir d'organiser le calendrier et les ressources nécessaires pour l'étude.

[Traduction]

La présidente: Étant donné que nous accueillons des témoins aujourd'hui, proposez-vous que nous nous occupions de la motion maintenant ou au cours de la dernière partie de la séance?

[Français]

M. Angelo Iacono: Madame la présidente, je sais très bien que nous recevons des témoins ce matin. Je m'excuse d'interrompre la séance, mais ma motion porte exactement sur l'étude d'aujourd'hui. Je crois qu'il est donc très important qu'on y donne présence.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

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

Je tenterai d'être bref car il nous faut retourner à l'étude qui était programmée.

Je vous annonce que je ne peux pas appuyer cette motion. Elle détourne totalement le sens de l'étude sur la sécurité aérienne que nous avions accepté de faire.

Cependant, je reconnais la pertinence du sujet d'étude qui est proposé. C'est vraisemblablement une réaction au reportage qui a été diffusé à l'antenne de TVA la semaine dernière. Il est tout à fait adéquat que notre comité se penche sur cette question. Malheureusement, on tente de faire croire que « sécurité aérienne » et « sécurité dans les aéroports » signifient la même chose alors que ce sont deux sujets d'étude totalement différents.

Madame la présidente, si vous me dites que vous voulez que le Comité fasse une autre étude sur la sécurité dans les aéroports, je serai tout à fait partant, mais nous n'avons que six petites heures de réunion pour aborder au moins six ou sept sujets qui touchent directement la sécurité aérienne. On tente de nous amener vers la sécurité dans les aéroports. Il me semble qu'il y a là un détournement de fond.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Block.

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

J'appuie l'assertion de mon collègue selon laquelle la motion semble être une tentative de modification complète du centre d'intérêt de notre étude, un centre d'intérêt qui, selon moi, a été discuté auparavant et approuvé par tous les membres assis à la table.

Il est vraiment insensé de reformuler le mandat d'une étude le jour où elle débute. Nous avons tous présenté des témoins en fonction du centre d'intérêt qui a été approuvé au cours de la séance du Comité du 23 février.

Je pense que la Bibliothèque du Parlement a déjà préparé sa note d'information, qui repose sur le plan de travail que tous les membres ont approuvé. Notre calendrier a déjà été établi, et je suis certaine que nous avons déjà communiqué avec les témoins.

De plus, je trouve un peu étrange que l'auteur de la motion l'ait formulée de manière à ce qu'elle indique « que, en consultation avec les membres du Comité, la présidence ait le pouvoir d'organiser le calendrier », alors que cela a déjà été fait. Cette étude a déjà été organisée, et nous lui avons consacré beaucoup d'efforts et d'énergie.

Je reconnais qu'un événement est survenu la semaine dernière qui pourrait certainement faire partie de notre étude, mais j'estime qu'il est un peu déloyal de laisser entendre que notre étude devrait maintenant mettre l'accent sur l'ACSTA.

Merci.

• (1105)

La présidente: Monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Effectivement, j'ai été un peu surpris de la réaction de la partie gouvernementale, de celle de M. Iacono, à la motion toute simple que j'ai déposée. La motion demande uniquement au Comité d'organiser une rencontre qui ne ferait pas nécessairement partie des six que nous avions déjà prévues. Elle servirait plutôt à se rencontrer pour discuter de la sécurité à l'aéroport Montréal-Trudeau, à la suite d'un reportage de TVA. Je ne comprends pas cette réaction, parce que la motion que j'ai déposée est très simple. Elle vise à inviter les responsables de l'aéroport à venir nous rassurer au sujet de la situation et à mettre certaines informations à la disposition des députés membres du Comité.

Vous savez, quand des problèmes surviennent, quand les médias soulèvent des préoccupations, surtout sur la sécurité dans les aéroports, cela fait partie de notre rôle et de notre devoir de parlementaires de nous en préoccuper, d'aller un peu plus loin. Il nous faut savoir si nous, parlementaires, avons un rôle à jouer dans l'administration de la sécurité à l'aéroport Montréal-Trudeau. Nous parlons d'un aéroport canadien, mais il y en a d'autres. Je croyais que la motion visait uniquement à nous fournir l'occasion de tenir une rencontre additionnelle.

Éventuellement, celle-ci aurait même pu avoir lieu à l'aéroport Montréal-Trudeau, en dehors des heures habituelles de rencontre qui sont déjà prévues aux fins de notre étude sur la sécurité aérienne. Ainsi, nous aurions pu constater la situation de visu et faire rapport aux Canadiens de notre perception de la sécurité à l'aéroport Montréal-Trudeau. C'est autant notre responsabilité de rassurer les Canadiens que de vérifier s'il y a des failles. Si, en tant que parlementaires, nous n'en voyons pas, c'est notre rôle de le dire, de le répéter et de rassurer les Canadiens sur le fait que les responsables de l'aéroport ont bien en main les problèmes de radicalisation. Il faut le dire aussi si nous croyons que ce n'est pas le cas.

Ainsi, la motion que nous avons présentée était uniquement dans ce but. Le lendemain, j'ai pris connaissance de la motion de M. Iacono, qui vient changer complètement l'orientation de l'étude sur la sécurité aérienne que nous amorçons aujourd'hui. Je vois que les responsables du Bureau de la sécurité dans les transports sont présents en ce moment. Il ont des choses à dire, et ils ont dû se présenter eux aussi devant les médias pour faire entendre leur voix afin que Transports Canada donne suite à leurs recommandations. Je crois que c'est une chose dont nous devons nous préoccuper. Par ailleurs, un bel horaire avait été conçu conjointement, nous y avions travaillé ensemble, et il faut continuer dans le même sens.

Madame la présidente, je ne veux pas prendre plus de temps. Aujourd'hui, nous devons entendre le point de vue des témoins du Bureau de la sécurité des transports et il serait dommage de nous priver de cette expertise. Je vais donc m'opposer à la motion de M. Iacono. Je vais assurément proposer ma propre motion tout à l'heure. Entretemps, nous pourrions conjointement en venir à une entente en vue de nous pencher sur la question de la sécurité à

Montréal-Trudeau, sans bouleverser l'horaire de l'étude sur la sécurité aérienne que nous amorçons.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Berthold. Je prends note que vous souhaitez également présenter aujourd'hui une motion concernant cette question particulière et qu'elle se trouve dûment devant nous, elle aussi. Je vous remercie d'avoir déposé cette motion.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, comme nous parlons de la motion que je vais présenter tout à l'heure, je voudrais simplement la lire pour que les gens sachent de quoi il s'agit. Nous ne l'aborderons peut-être pas tout de suite. Si nous parvenons à une entente, elle ne sera peut-être pas proposée.

Ma motion prévoit:

Que le Comité, dans le cadre de son étude...

[Traduction]

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Holà!

La présidente: Attendez.

[Français]

M. Luc Berthold: C'est mon tour d'intervenir.

[Traduction]

La présidente: M. Berthold avait la parole. J'ai fait allusion à sa motion parce que j'estimais qu'il souhaiterait la lire pour le compte rendu.

Je suppose que cela vous a rappelé que vous ne l'aviez pas fait.

Je vais m'assurer de suivre les règles en ce moment.

• (1110)

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, je ne suis pas en train de soumettre ma motion, je ne fais que la lire, et je donne suite à votre invitation de la définir.

[Traduction]

La présidente: Oui, c'est ce que je pensais.

[Français]

M. Luc Berthold: Tout à fait. Cette motion est rédigée ainsi:

Que le Comité, dans le cadre de son étude sur la sécurité aérienne, entende des témoins dans les plus brefs délais sur la situation concernant les mesures de sécurité en place pour assurer la protection des utilisateurs et des employés à l'aéroport Montréal-Trudeau et invite des représentants de Aéroports de Montréal (AdM), du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) de la Gendarmerie Royale du Canada (GRC) des ministères de Transports Canada et de Sécurité publique Canada.

C'est la motion que j'ai déposée la semaine dernière, et qui a amené le parti gouvernemental à présenter sa motion. Si nous traitons de la mienne rapidement, nous pourrions tenir notre rencontre et ainsi faire notre devoir de parlementaires.

Merci, madame la présidente.

[Traduction]

La présidente: Merci.

Monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Je veux simplement vous expliquer l'objectif de ma motion. L'étude que nous commençons aujourd'hui est vague. Nous n'avons pas défini d'objectifs clairs. Nous n'avons pas de points précis sur lesquels concentrer notre étude. Nous risquons donc de seulement effleurer les nombreux aspects touchant la sécurité aérienne.

Je prends comme exemple notre étude sur la sécurité ferroviaire. Le Comité avait déterminé quatre points clés sur lesquels concentrer notre étude afin de faire un travail efficace et utile.

Il faut donc faire la même démarche si nous voulons que cette étude soit crédible. J'ai donc relu les discussions que nous avons eues au Comité au sujet de la sécurité aérienne ainsi que les motions et avis qui ont été présentés.

La motion que je propose permet de concentrer notre étude sur les points qui sont essentiels pour la sûreté aérienne et la sécurité des passagers. De plus, elle englobe celle de Mme Block au sujet de l'ACSTA. Elle englobe aussi celle de M. Berthold au sujet de la vérification de sécurité des employés à la suite des révélations inquiétantes diffusées à l'émission *J.E.*

Il est important que les Canadiens aient confiance en notre système de sécurité dans les aéroports et qu'ils soient en sécurité dans tous les aéroports du Canada, pas seulement celui de Montréal.

La motion de M. Berthold se penche seulement sur un cas relevé dans les médias. Il est important que cet enjeu fasse l'objet d'une étude rigoureuse et complète par les membres de ce comité. C'est la raison pour laquelle ma motion ne se limite pas à l'aéroport Montréal-Trudeau. C'est l'ensemble du système qui doit être étudié par notre comité.

Évidemment, nous pourrions demander aux représentants de l'aéroport Montréal-Trudeau de comparaître au Comité pour expliquer leur situation. Étant donné qu'il s'agit d'un enjeu qui préoccupe tant l'opposition que le gouvernement, je suis persuadé que mes collègues vont appuyer ma motion et que nous pourrions entreprendre une étude sérieuse, dans un cadre bien défini, avec toute la rigueur requise pour un enjeu aussi important que la sécurité aérienne.

Merci, madame la présidente.

[Traduction]

La présidente: Merci.

Monsieur Rayes.

[Français]

M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC): Madame la présidente, par respect pour les gens qui se sont déplacés, mon intervention sera assez brève.

En aucune façon je ne peux appuyer la motion de mon collègue M. Iacono. Je pense que ce qui a été mis sur la table par M. Berthold nous permettrait rapidement, à la suite du constat que nous ferions, de proposer des recommandations au gouvernement, cela sans nuire aux travaux de ce comité qui a à travailler sur la sécurité aérienne.

Nous pourrions discuter bien longtemps de ce sujet, mais je pense qu'il y a là une évidence. Les gens sont assez intelligents pour comprendre les deux motions et leur intention respective. Je me ferai donc un plaisir d'appuyer la motion de M. Berthold.

[Traduction]

La présidente: Merci.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je me sens obligé de réagir. Dans son intervention, M. Iacono a dit que l'étude sur la sécurité aérienne était vague, que nous n'avions rien de vraiment précis et que cela pouvait aller dans toutes les directions. Or, madame la présidente, vous m'avez vous-même demandé, lors de notre dernière réunion, de préciser les axes de l'étude. Je l'avais fait en six points, et je les rappelle pour M. Iacono. Nous voulons nous intéresser à la question de la fatigue, à la certification des pilotes, au ratio des agents de bord, au rayonnement cosmique, aux vapeurs toxiques et à la formation des inspecteurs. Si cela n'est pas précis...

De plus, nous avons, en fonction de ces six points, déterminé le nombre d'heures à consacrer à notre étude, ce qui démontre bien que nous ne nous en allions pas nulle part. Le document qui a été préparé par les analystes de la Bibliothèque fait exactement référence à ces points, comme quoi l'étude est très bien alignée.

Cela étant dit, je ne m'oppose pas à ce que nous fassions une autre étude sur la sécurité dans les aéroports et je reconnais la pertinence d'aborder ce sujet. Je reconnais aussi la pertinence de la proposition de mon collègue M. Berthold qui m'apparaît être un compromis. Cela nous permettrait de traiter les deux éléments à la fois et de passer rapidement à l'audition de nos témoins, qui est le but de notre rencontre aujourd'hui.

• (1115)

[Traduction]

La présidente: Merci.

Monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, dans la motion que je présente, je suis prêt à inclure tous les éléments de celle qui est présentée ici par les libéraux, notamment l'étude sur les autres aéroports, de façon à pouvoir réaliser une étude parallèle à celle que nous avons déjà amorcée sur la sécurité aérienne. Je n'y vois pas d'objection. Je pensais cependant, compte tenu de ce que nous avons au programme, que nous n'avions pas vraiment beaucoup de temps à consacrer à la sécurité aérienne.

Monsieur Iacono, je serais tout à fait prêt à jumeler nos motions si nous pouvions aborder la situation de la sécurité dans les aéroports dans le cadre d'une étude distincte. Nous pourrions tenir deux ou trois autres rencontres, ce qui répondrait à vos préoccupations ainsi qu'à celles des Canadiens et des Canadiennes sur la sécurité dans nos aéroports.

[Traduction]

La présidente: Nous devons encore permettre à Mme Block et M. Aubin d'intervenir de nouveau.

Je me demande comment nous pourrions procéder étant donné qu'il y a de nombreux témoins dans la salle. Je crois que nous nous soucions tous beaucoup de la sécurité dans les aéroports et, en un sens, nous parlons tous des mêmes choses. La question est de savoir comment nous procéderons, compte tenu du fait que nous avons adopté une motion pour faire avancer des enjeux très semblables.

Pourrais-je suggérer que nous débattions de la motion pendant les 15 dernières minutes de la séance afin de déterminer s'il nous est possible de réfléchir un peu à la direction à prendre? Nous le ferions simplement afin d'éviter de faire attendre un aussi grand nombre de personnes aujourd'hui. Nous pourrions reporter toute discussion plus approfondie aux 15 dernières minutes de la séance d'aujourd'hui. Cette solution serait-elle acceptable? Ainsi, nous pourrions au moins amorcer notre séance d'aujourd'hui.

Au cours des 15 dernières minutes de la séance, nous reviendrions sur la motion de M. Iacono. Cette solution conviendrait-elle au Comité?

M. Angelo Iacono: Madame la présidente, en autant que M. Berthold ne présente pas sa motion...

La présidente: En ce moment, nous sommes déjà saisis d'une motion...

M. Angelo Iacono: Merci. Je tiens simplement à ce que ce soit clair dans le compte rendu.

La présidente: Pourrions-nous trouver un moyen de discuter davantage de ces questions tout en entendant nos témoins, afin d'essayer d'arriver à une entente sur les buts et les objectifs que nous tentons d'atteindre?

Si le Comité est d'accord, les 15 dernières minutes de la séance...

Monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: M. Iacono m'a demandé de ne présenter aucune motion à l'avance, ce à quoi je ne peux m'engager. Par contre, j'ai déjà dit être d'accord pour que nous discutons de sa motion à la toute fin de la réunion, soit au cours des 15 dernières minutes.

[Traduction]

La présidente: À mon avis, personne ne vous demande de faire cela.

Un député: Il vient de le faire.

La présidente: Pourrions-nous aller de l'avant s'il vous plaît?

Que les témoins veuillent bien nous pardonner, mais ces questions relatives aux transports importent énormément à tous nos membres.

Pour amorcer le processus, nous accueillons les représentants du Bureau de la sécurité des transports du Canada, notamment Kathleen Fox, présidente, Jean Laporte, administrateur en chef des opérations, et Yanick Sarazin, gestionnaire, Normes et assurance de la qualité, Enquêtes aéronautiques. Pour de nombreuses raisons, votre présence ici est très appropriée.

Je vous remercie beaucoup de vous être joints à nous.

Je vais céder la parole à Mme Fox.

Mme Kathleen Fox (présidente, Bureau de la sécurité des transports du Canada): Bonjour, madame la présidente, bonjour, chers membres du Comité.

Je vous remercie d'avoir invité le Bureau de la sécurité des transports du Canada à comparaître devant votre comité à l'heure où vous commencez votre étude sur la sécurité aérienne.

• (1120)

[Français]

Au BST, notre mandat, qui est aussi notre seul objectif, consiste à promouvoir la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline.

[Traduction]

Lorsque survient un incident, nous menons une enquête pour découvrir non seulement ce qui s'est passé, mais aussi pourquoi cela s'est passé. Ensuite, nous rendons publiques nos conclusions, afin que ceux et celles en position de prendre les mesures qui s'imposent — c'est-à-dire les organismes de réglementation et les intervenants de l'industrie — puissent le faire.

Afin de paver la voie pour votre étude, nous voudrions tout d'abord vous présenter une version préliminaire du rapport

statistique 2016 du BST sur la sécurité aérienne, pour votre utilisation. Dans l'ensemble, l'industrie de l'aviation canadienne a un très bon bilan de sécurité, affichant une tendance considérable à la baisse au cours des 10 dernières années dans le taux d'accidents pour les aéronefs enregistrés au Canada, exprimé sous la forme du nombre d'accidents par 100 000 heures de vol. Le taux d'incident a évolué parallèlement à la réduction du taux d'accidents jusqu'en 2014, lorsque le BST a promulgué de nouvelles réglementations qui ont fait augmenter le nombre d'incidents à signaler.

Cependant, il est toujours possible de faire mieux, d'autant plus que des risques connus persistent dans le réseau aérien. Ce qui m'amène à la Liste de surveillance du BST, que nous avons mise à jour à la fin du mois d'octobre 2016 et envoyée à votre comité à titre informatif. Cette liste énumère les principaux enjeux de sécurité qu'il faut s'employer à régler pour rendre le système de transport canadien encore plus sûr. Il y a actuellement trois enjeux propres à l'aviation sur la Liste de surveillance: les approches non stabilisées, les sorties en bout de piste et les risques de collision sur les pistes.

Pour gagner du temps, je décrirai brièvement chaque enjeu.

La poursuite d'une approche non stabilisée — par exemple, quand l'avion est trop haut et trop rapide à l'approche — est un facteur qui contribue fréquemment à de graves accidents d'atterrissage.

La sortie en bout de piste est un type d'accident à l'atterrissage au cours duquel l'avion ne parvient pas à s'arrêter et dépasse le bout de la piste.

Le BST a enquêté sur de nombreux accidents à l'atterrissage liés à ces deux enjeux. Prenons, par exemple, l'accident dramatique qui a eu lieu en 2005 à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto, où un avion d'Air France est sorti au bout de la piste 24L, est tombé dans un ravin, et a pris feu. Heureusement, il n'y a eu aucun décès à déplorer, mais plus de deux douzaines de personnes ont été blessées.

Depuis 2007, le BST a recommandé à Transports Canada de mettre en oeuvre diverses mesures pour résoudre ces enjeux, dont les suivantes: améliorer la formation sur la prise de décisions par les pilotes et la gestion des ressources de l'équipage; améliorer les directives données des pilotes pour les atterrissages en présence d'orages; améliorer l'utilisation des programmes de suivi des données de vol; et ordonner aux principaux aéroports de mettre en place des aires de sécurité d'extrémité de piste de 300 mètres ou d'autres dispositifs d'arrêt à matériau absorbant, conformément aux pratiques recommandées au niveau international.

[Français]

En ce qui a trait au troisième enjeu propre à l'aviation, disons que les aéroports sont des lieux très occupés. En effet, beaucoup d'avions et de véhicules traversent les pistes et les voies de circulation. En outre, des avions atterrissent et décollent continuellement.

[Traduction]

Cela peut parfois entraîner des conflits appelés « incursions sur piste ». Ces incursions surviennent environ une fois par jour au Canada. Le Bureau est notamment préoccupé par le nombre d'incursions sur piste graves, incursions au cours desquelles une collision a été évitée de justesse ou qui présentaient un important risque de collision. Il faut déployer plus d'efforts pour mettre en place des moyens de protection technologiques afin d'alerter directement les équipages et les conducteurs de véhicules, assez tôt pour éviter les collisions.

Il y a aussi deux enjeux de la Liste de surveillance qui touchent non seulement la sécurité aérienne, mais aussi les secteurs maritime et ferroviaire.

Le premier de ces enjeux multimodaux est la gestion de la sécurité et la surveillance réglementaire. En termes simples, certaines compagnies de transport ne gèrent pas leurs risques de sécurité efficacement, et la majorité des exploitants aériens au Canada ne sont pas encore tenus de mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité. En outre, Transports Canada ne parvient pas toujours, au moyen de ses activités de surveillance et de ses interventions, à faire changer certaines pratiques d'exploitation dangereuses. Le Bureau juge encourageant que Transports Canada prenne des mesures pour régler les problèmes décelés au chapitre de la surveillance réglementaire, et nous attendons avec impatience les résultats de l'examen du programme de surveillance de l'aviation du ministère qui devraient être publiés à la fin de l'année 2017.

L'autre enjeu multimodal de la Liste de surveillance est la lenteur avec laquelle Transports Canada applique de nombreuses recommandations du BST. Bien que les réponses à environ trois quarts des recommandations relatives à tous les modes de transport publiées par le BST depuis sa création en 1990 aient été jugées « entièrement satisfaisantes », ce qui est la cote la plus élevée, 52 recommandations adressées à Transports Canada sont actives depuis plus de 10 ans, et 39 recommandations sont actives depuis plus de 20 ans. De ces recommandations, 32 sont liées au secteur aérien. L'application de ces recommandations pourrait permettre de réduire les risques connus et évitables qui continuent de contribuer aux accidents aériens.

Toutefois, le processus réglementaire n'est pas un enjeu unique à Transports Canada. Nous vous suggérons humblement d'envisager, pour faire appliquer les recommandations liées à la sécurité, l'adoption d'un processus accéléré, similaire à celui que vous avez recommandé dans le cadre de votre étude sur le transport ferroviaire.

L'un des enjeux qui n'est pas inclus dans notre Liste de surveillance, mais qui suscite actuellement des discussions entre Transports Canada et le secteur de l'aviation, est la fatigue des pilotes. Le BST reconnaît que la fatigue constitue un danger dans tous les modes de transport exploités 24 heures par jour et 7 jours par semaine. L'un des facteurs que nous vérifions toujours dans nos enquêtes est la présence de fatigue et, le cas échéant, nous analysons si cette fatigue a contribué ou non à l'événement. Au fil des ans, nous avons mis en lumière le rôle de la fatigue dans des événements d'aviation. Dans la Liste de surveillance de 2016, nous avons inclus la fatigue dans les enjeux propres aux équipes de train de marchandises; nous n'avions toutefois pas assez de données probantes pour considérer également la fatigue comme un enjeu majeur dans l'aviation. Notez que cela n'écarte pas la fatigue en tant que problème dans l'aviation, et ne veut pas dire qu'elle ne mérite pas une attention plus poussée.

Enfin, en ce qui a trait à certaines divisions du secteur de l'aviation commerciale, le BST est particulièrement préoccupé par les opérations des taxis aériens qui utilisent généralement des avions plus petits et des hélicoptères, et transportent jusqu'à neuf passagers vers de petites collectivités. Au Canada, ces activités sont, de loin, celles qui sont responsables du plus grand nombre d'accidents et de victimes dans l'aviation commerciale. C'est pourquoi le BST a lancé une vaste étude sur la sécurité de l'exploitation des taxis aériens en 2015, et a examiné les événements liés à ces activités survenus entre 2000 et 2014. Cette étude permettra de cerner et d'examiner les facteurs de risque et de danger liés à l'exploitation des taxis aériens au Canada, de déterminer comment ces facteurs sont gérés et

d'établir les mesures supplémentaires à prendre pour améliorer la sécurité dans ce secteur de l'aviation. Nous comptons publier notre rapport définitif au début de l'année 2018.

• (1125)

[Français]

Pour conclure, nous apprécions beaucoup votre intérêt pour la sécurité aérienne et nous sommes heureux d'avoir été invités à en parler ici aujourd'hui.

[Traduction]

Nous espérons que notre présence vous permettra d'orienter vos travaux, et sommes maintenant prêts à répondre à toutes vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à vous remercier d'être venus aujourd'hui alors que nous amorçons notre étude sur la sécurité aérienne.

Ma première question porte sur la Liste de surveillance publiée le 31 octobre 2016 dans laquelle le BST énonce les enjeux de sécurité.

Dans ce rapport, vous avez dit que pour la première fois, le BST s'adresserait directement aux intervenants de l'industrie de l'aviation pour traiter les questions de sécurité ressorties de vos rapports d'enquête sur des écrasements. Je me demandais si vous pouviez nous l'expliquer un peu plus en détail.

Mme Kathleen Fox: Le BST a publié sa première liste de surveillance en 2010, dans laquelle il énonçait les questions qui, selon nos données, représentaient le plus grand risque pour le système de transport canadien. Nous avons expliqué ces questions à l'industrie, aux organismes de réglementations, au public et aux médias, et nous avons ensuite attendu de voir quelles mesures on prendrait.

Nous avons constaté que, au cours des six ou sept dernières années, on a pris un certain nombre de mesures. Nous avons pu retirer un certain nombre de questions de la liste de surveillance, mais nous en avons ajouté d'autres. Cependant, certaines questions, et notamment les huit soulevées dans la dernière liste de surveillance, ont été reportées de la version de 2014.

Dans l'édition 2016, nous avons décrit de façon plus explicite le type de mesures que nous aimerions que les intervenants prennent. Nous nous adressons aussi aux organismes de réglementation, aux ministères, à l'industrie et aux exploitants pour militer en faveur des changements qui doivent être effectués pour rehausser la sûreté du système de transport.

Mme Kelly Block: Merci. Je suis intéressée à connaître ces chiffres.

Je crois savoir que votre liste de surveillance de 2016 mentionne aussi le défaut de Transports Canada de donner suite à plus d'une cinquantaine de recommandations de sécurité du BST qui ont maintenant plus de 10 ans, et à plus de trois douzaines qui ont plus de 20 ans.

En fait, je pense que vous avez même dit: « Aucune excuse raisonnable ne peut justifier un tel délai, surtout lorsque [Transports Canada] convient que des mesures s'imposent ». Et vous avez ajouté que « les bonnes intentions du gouvernement ne suffisent pas ».

Qu'est-il advenu des recommandations de sécurité vieilles de plus de 10 ans et de plus de 20 ans?

• (1130)

Mme Kathleen Fox: Lorsque le BST formule une recommandation, le ministre est légalement tenu de dire comment le ministère y donnera suite, et ce, dans les 90 jours. Nous évaluerons alors la réponse, que nous réévaluerons ensuite, une fois l'an normalement, jusqu'à ce que la question soit réglée.

Il y a quelques années, nous avons constaté que, dans le cas d'un certain nombre de recommandations que nous avons faites à Transports Canada, le ministère avait élaboré un plan d'action assorti d'un échéancier, et bien que ce plan d'action ait semblé raisonnable pour rectifier le manquement à la sécurité, l'échéancier était constamment modifié pour repousser les délais. Il y a quelques années, nous avons annoncé qu'au lieu de donner la cote satisfaisante à Transports Canada — c'est-à-dire de lui dire que son plan était raisonnable — nous n'accepterions plus les délais prolongés. Nous commencerions à juger que certaines de ces recommandations n'étaient pas appliquées de façon satisfaisante. Même si le plan était raisonnable, le calendrier ne l'était pas. Après quelques années, lorsque nous avons élaboré notre dernière liste de surveillance, nous avons constaté que, même sur certaines de ces recommandations, on ne prenait toujours pas de mesures en temps opportun. Comme il y avait toujours des retards, nous avons placé cette question particulière sur notre liste de surveillance.

Depuis que nous avons publié la Liste de surveillance en octobre 2016, nous avons mené à bien le cycle de réévaluation que nous suivons tous les ans en ce qui touche les recommandations laissées en suspens. Nous avons remarqué que, dans le cas de nombre de ces recommandations, peu de progrès avaient été réalisés, cependant, étant donné que Transports Canada nous aurait envoyé sa réponse un mois ou deux après la publication de cette liste.

Mme Kelly Block: Je suppose que si je vous demandais si vous estimiez que Transports Canada devrait participer à la solution pour assurer la sécurité aérienne, vous répondriez dans l'affirmative. Cependant, il semble que certaines questions au sein du ministère font que Transports Canada participe au problème en raison du temps qu'il prend pour donner suite à certaines des recommandations.

Vous avez aussi parlé du fait que certaines sociétés de transport ne gèrent pas efficacement leurs risques pour la sécurité et que la majorité des exploitants aériens au Canada ne sont pas tenus de mettre en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité. Je me demandais si, pendant les quelques minutes qu'il me reste, vous pouviez parler de ces systèmes et expliquer pourquoi les exploitants aériens ne sont toujours pas tenus de les mettre en oeuvre.

Mme Kathleen Fox: Si je peux simplement répondre à la première partie de votre question, même si nous aimerions que Transports Canada mette en place plus de réglementation pour établir une norme commune en matière de sécurité, l'industrie peut aussi prendre des mesures. Elle n'a pas à attendre qu'un règlement soit pris pour adopter des changements en vue de réduire les risques. De plus, Transports Canada a souvent répondu à nos recommandations en disant qu'ils doivent entreprendre des études, tenir des consultations, ou peut-être harmoniser la réglementation avec celle d'autres organismes internationaux. Je pense qu'il faut examiner le rôle du processus d'établissement de règles ou de réglementation en tant que tel auquel participent d'autres intervenants que ceux du ministère.

Le BST croit que, lorsqu'ils sont convenablement mis en oeuvre, les systèmes de gestion de la sécurité peuvent aider l'exploitant

commercial de tout moyen de transport à mieux gérer les risques pour la sécurité.

La présidente: Merci beaucoup, madame Fox. Nous n'avons pas beaucoup de temps.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci, madame la présidente. Je partagerai mon temps avec mon collègue.

Je crois savoir qu'en 2012, Transports Canada a décidé de retirer les avions d'affaires légers des programmes de surveillance des systèmes de gestion de la sécurité, et je me demandais si vous pouviez nous dire ce que vous pensiez de cette décision.

Mme Kathleen Fox: J'ignorais que le ministère avait mis fin à la surveillance de l'aviation d'affaires en 2012. En fait, le BST a formulé une recommandation dans les environs de 2009 à la suite d'un accident survenu en 2007, qui montrait que l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, responsable à l'époque de la surveillance de la gestion de la sécurité de ce secteur de l'industrie, n'assurait pas une surveillance efficace. Transports Canada est alors redevenu responsable de la surveillance des vérifications et des inspections dans ce secteur de l'industrie. Les agents de Transports Canada nous ont signalé en août 2016 leur intention de réduire ou de réaffecter les ressources prévues pour la surveillance de ce segment, dont les antécédents en matière de sécurité sont excellents si on les compare à ceux d'autres segments de l'industrie. Le ministère compterait affecter ses ressources dans des domaines où la priorité ou le risque est plus élevé. Nous ignorions toutefois qu'il avait cessé la surveillance.

• (1135)

M. Gagan Sikand: Merci d'être brefs, car je partage mon temps.

Je poursuivrai dans la même veine. Compte tenu du nombre relativement faible d'accidents mettant en cause de grands transporteurs commerciaux au Canada, le débat sur la sécurité aérienne devrait-il porter sur la réglementation d'autres secteurs?

Mme Kathleen Fox: La plupart des accidents mortels surviennent dans le secteur de moindre envergure du taxi aérien. C'est notamment pour cette raison que nous avons entrepris notre étude sur la sécurité dans ce secteur en 2015. Les grandes entreprises et les compagnies aériennes régulières disposent de plus d'infrastructures, de soutien et d'expertise, et ont mis en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité très perfectionnés. Nous considérons toutefois que les mêmes principes seraient profitables aux petits exploitants également et devraient s'appliquer à tous les exploitants commerciaux.

La présidente: Merci.

Vous avez la parole, monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente. Merci de témoigner aujourd'hui.

Nous avons une forte impression de déjà-vu, bien entendu, puisque nous avons également réalisé une étude sur la sécurité ferroviaire. Je pense que la question qui nous vient aux lèvres concerne la capacité des grandes entreprises bien établies d'instaurer des systèmes de gestion de la sécurité très solides en comparaison de celle des petits exploitants. Qu'il s'agisse de transport ferroviaire ou aérien, il semble que l'histoire soit la même. Est-ce que la plateforme, l'approche ou le modèle du système de gestion de la sécurité fonctionne vraiment comme prévu, pour que l'on puisse être certain que les entreprises agissent dans les règles de l'art?

Mme Kathleen Fox: Nos enquêtes ont certainement permis de détecter des faiblesses dans la gestion de la sécurité de certains exploitants, grands et petits. Cependant, nous savons aussi que la conformité stricte aux règles minimales ne suffit pas à elle seule à assurer la sécurité ou à réduire le risque. Les systèmes de gestion de la sécurité reposent sur certains principes, comme l'engagement de la haute direction, l'adoption de politiques en matière de sécurité, l'instauration de processus permettant aux entreprises de gérer les risques et la possibilité de signaler les problèmes de sécurité qu'il faut régler à l'intérieur de l'entreprise. Nous pensons que ces principes peuvent être adaptés aux petits exploitants et peuvent aider, mieux que la stricte conformité aux règlements, les entreprises à gérer la sécurité.

M. Ken Hardie: Nous avons ici des données qui montrent qu'en 2009-2010 et en 2014-2015, le gouvernement précédent a imposé des réductions à Transports Canada et qu'une centaine de postes ont été abolis. Cela soulève-t-il des préoccupations au sein de votre organisation au sujet de la capacité du ministère à faire son travail?

Mme Kathleen Fox: Nous examinons les enquêtes, ainsi que la surveillance qu'assure Transports Canada et le rôle qu'il a joué dans ces enquêtes, le cas échéant. Nous avons détecté des problèmes dans la manière dont il effectue la surveillance. Transports Canada n'a pas noté des cas de non-conformité à la réglementation ou s'il l'a fait, il n'a pas réussi à obliger l'entreprise à rendre ses activités sécuritaires, ou alors il a simplement vérifié que le système de gestion de la sécurité était conforme à la réglementation plutôt que de s'assurer qu'il est efficace.

Dans le cadre des enquêtes que nous avons réalisées jusqu'à maintenant, nous n'avons pu attribuer cette situation à un manque de ressources. Le problème vient vraiment de la formation que les inspecteurs reçoivent et de ce à quoi ils portent attention dans le cadre de leurs inspections. Voilà pourquoi nous avons élaboré notre liste de surveillance afin de favoriser une approche équilibrée sur les plans des vérifications et des inspections de la conformité, ainsi que des évaluations de l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité.

M. Ken Hardie: L'Association des pilotes fédéraux du Canada s'inquiète du fait qu'un grand nombre d'inspecteurs n'ont pu conserver de permis de pilote valide. Ils semblent se fier davantage aux simulateurs plutôt qu'aux gens sur place pour vérifier les aptitudes des pilotes. Est-ce quelque chose que vous avez remarqué?

Mme Kathleen Fox: Non.

• (1140)

La présidente: Merci.

Nous entendrons maintenant M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Merci aux témoins d'être avec nous.

J'aimerais aborder la question de la fatigue, parce que j'ai été quelque peu interloqué par vos propos préliminaires, où vous avez dit que « [l']un des enjeux qui n'est pas inclus dans notre Liste de surveillance, mais qui suscite actuellement des discussions entre Transports Canada et le secteur de l'aviation, est la fatigue des pilotes ». Par la suite, vous dites que vous prenez quand même en compte ce facteur lorsque vous avez à faire l'analyse d'un accident.

À la suite d'un accident sur lequel vous devez faire une étude, comment abordez-vous cette question de la fatigue? Le faites-vous juste en consultant le registre des heures de vol du pilote? Comment abordez-vous cette question?

Mme Kathleen Fox: À la suite d'un accident, nous regardons toujours plusieurs facteurs pour voir si la fatigue a pu jouer un rôle dans l'événement. Par exemple, nous regardons à quel moment de la journée l'événement est survenu. En effet, dans certaines périodes de la journée, entre autres en fin d'après-midi ou en plein milieu de la nuit, il y a une baisse normale de la performance physiologique qui est attribuable à la fatigue. Nous regardons depuis combien d'heures l'équipage ou le pilote était debout, pendant combien d'heures il a travaillé, quand il a dormi et combien d'heures de sommeil il a eues. Nous allons reculer jusqu'à 72 heures pour voir si la fatigue était présente. Même si elle était présente, cela ne veut pas nécessairement dire qu'elle a contribué à l'accident. Nous regardons les deux facteurs, mais nous le faisons de façon très scientifique.

M. Robert Aubin: J'imagine que le décalage horaire entre aussi dans le calcul scientifique de l'évaluation de cette fatigue. Il y a des long-courriers qui sont maintenant capables de voler pendant 16 heures, et cela s'ajoute au décalage horaire.

Mme Kathleen Fox: Oui, effectivement. Nous pouvons prendre en considération le fait que le vol était de longue durée.

M. Robert Aubin: Dans les cas que vous avez eu à étudier dans les dernières années, la fatigue est-elle ressortie comme l'un des éléments importants ou nouveaux expliquant le nombre de plus en plus grand d'accidents ou d'incidents?

Mme Kathleen Fox: Depuis 2000, il y a eu une vingtaine d'accidents ou d'événements sur lesquels nous avons enquêté où la fatigue a joué un rôle, dont 15 qui impliquaient l'équipage, les pilotes. Plusieurs d'entre eux étaient des avions privés. Donc, il y a eu cinq ou six cas dans le secteur commercial où la fatigue ou la gestion de la fatigue a joué un rôle. Cela, c'est sur beaucoup d'enquêtes. Par contre, du côté du transport ferroviaire, nous avons trouvé que le facteur de la fatigue avait contribué dans une plus grande proportion aux événements, aux accidents. C'est pour cela que nous avons mis le facteur de la fatigue sur notre liste de surveillance en ce qui concerne les trains de marchandises et non en ce qui concerne le transport aérien.

M. Robert Aubin: Vous avez semblé dire qu'il était difficile d'obtenir des données probantes pour évaluer ce problème de la fatigue dans la sécurité aérienne. Quels moyens proposez-vous qu'on mette en place pour obtenir les données probantes qui vous permettraient de mieux évaluer le facteur de la fatigue?

Mme Kathleen Fox: Durant nos enquêtes, nous posons des questions. Nous essayons de trouver plusieurs sources de données pour démontrer, par exemple, pendant combien d'heures l'équipage a travaillé et les heures de sommeil qu'il a eues. Un certain aspect à cela est subjectif. Si on demande à un pilote pendant combien d'heures il a dormi il y a deux nuits, il ne sera pas toujours facile pour lui de s'en souvenir. Nous sommes un peu limités par cela, mais nous réussissons quand même à décortiquer si la fatigue a été un facteur.

M. Robert Aubin: Proposeriez-vous la mise en place d'une sorte de carnet de route comme en ont les camionneurs, par exemple, pour suivre les heures de travail et les heures de sommeil des pilotes?

Mme Kathleen Fox: L'enregistrement des heures de vol est déjà prévu dans un règlement. Dans le secteur commercial, il y a déjà des limites d'heures, et les compagnies sont tenues de tenir des registres pour démontrer qu'elles respectent les règlements.

M. Robert Aubin: Ma question visait à savoir si cela est suffisant pour vous ou si cette prise en compte des heures de sommeil devrait être étendue au jour qui précède le vol.

Mme Kathleen Fox: Je vais demander à M. Sarazin de vous répondre.

M. Yanick Sarazin (gestionnaire, Normes et assurance de la qualité, Enquêtes aéronautiques, Bureau de la sécurité des transports du Canada): Quand il y a une enquête sur un accident ou sur un incident, les enquêteurs ont des outils qui ont été développés par le BST pour aller chercher ou distinguer des faits qui sont liés soit à la cause, soit au risque qui fait partie de la fatigue. En premier lieu, les enquêteurs font faire un historique de 72 heures, comme Mme Fox l'a mentionné. Après, s'ils ont des indications, ils vont utiliser ces outils pour pointer plus précisément sur différents secteurs, par exemple si on traverse l'océan du bon ou du mauvais bord, si on vient d'Europe. Au BST, nous avons aussi des spécialistes en facteurs humains.

Donc, si c'est établi par les outils qu'utilisent les enquêteurs, nous allons faire une étude encore plus approfondie au moyen du rapport sur les facteurs humains effectué par nos spécialistes. Cela nous donne une bonne indication de la direction à donner au rapport final, mais c'est aussi utile en ce qui a trait aux données, car nous gardons toutes ces données. Chaque fois que nous relevons un fait qui aurait pu être attribuable à la fatigue, nous le gardons.

● (1145)

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée, monsieur Aubin, mais votre temps est écoulé.

Monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Madame Fox, vous avez traité de la surveillance réglementaire. Quel est le principal problème qui se pose à cet égard, et quelle serait la meilleure manière de le résoudre?

Mme Kathleen Fox: Les problèmes sont nombreux au sujet de la surveillance réglementaire. D'abord, rien n'oblige les compagnies d'aviation et les autres exploitants à disposer d'un système de gestion de la sécurité. Or, nous considérons que cela devrait être une exigence.

Nous pensons en outre qu'il faut assurer un meilleur équilibre entre les inspections et les vérifications de la conformité à la réglementation, une forme de surveillance réglementaire, et les vérifications de l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité, une autre forme de surveillance réglementaire. Nous croyons comprendre que Transports Canada a entrepris un examen des programmes, et étudie ou met à jour la manière dont il assure la surveillance réglementaire. Nous sommes impatients de voir les résultats de cette étude plus tard cette année.

M. Angelo Iacono: Merci.

Vous avez également parlé de la fatigue, et vous venez d'admettre qu'il existe une différence entre les industries ferroviaire et aérienne. Considérez-vous que les règles sur les heures de vol sont adéquates au Canada?

Mme Kathleen Fox: Je sais que c'est un sujet dont Transports Canada et l'industrie discutent actuellement, et nous ne nous prononçons pas sur les modifications de la réglementation proposées. Tout ce que je peux vous dire, c'est que d'après nos données, la gestion de la fatigue s'est certainement révélée problématique dans cette industrie en certaines occasions. Ainsi, tout ce qui peut être fait pour améliorer la situation et réduire le

risque de fatigue dans le domaine de l'aviation est probablement une bonne chose.

M. Angelo Iacono: Je sais que vous ne pouvez pas vous prononcer, mais avez-vous des propositions, des facteurs que nous devrions examiner ou des conseils que vous pourriez nous donner?

Mme Kathleen Fox: Je n'ai rien de précis à dire à propos de la réglementation. Il importe simplement de se rappeler que les pilotes sont des pilotes, et quand ils volent au milieu de la nuit ou pendant de longues heures, ils succombent à la fatigue, ce qui nuit à leur rendement.

M. Angelo Iacono: Vous avez parlé d'un processus accéléré pour réagir aux recommandations du BST. Comment entrevoyez-vous ce processus?

Mme Kathleen Fox: C'est en partie une question de priorités. Le BST ne formule de recommandation en matière de sécurité que lorsqu'il a décelé un risque systémique élevé qui touche un important segment de l'industrie et qui, selon lui, justifie la prise de mesures réglementaires du plus haut niveau. Nous voudrions que Transports Canada s'engage à appliquer les recommandations, en s'attaquant notamment aux retards qui existent depuis plus de 10 ans. Il faudrait également examiner le processus au sein du ministère la Justice et du Conseil du Trésor, qui a aussi une incidence sur le processus décisionnel.

[Français]

M. Angelo Iacono: Selon vous, de façon globale et en comparaison avec des pays similaires, le Canada a-t-il un système de transport aérien sécuritaire?

Mme Kathleen Fox: Je ne peux pas vraiment faire de comparaison avec d'autres pays car notre mandat porte surtout sur le Canada. Toutefois, je peux dire que si on évalue l'état de la sécurité au Canada, en se basant sur les statistiques dont je viens de vous parler, par exemple, notre rendement se compare très bien avec celui des autres pays développés.

M. Angelo Iacono: Vous dites qu'il y a encore des progrès à faire.

Mme Kathleen Fox: Oui, toujours, surtout en ce qui a trait à la réglementation et à la surveillance de la part du régulateur. Même si on a un bon rendement depuis 10 ans, il y a encore des progrès à faire.

M. Angelo Iacono: Qu'est-ce qui pourrait être mis en place pour assurer un processus de réaction plus rapide chez Transports Canada lorsque le BST émet des recommandations?

Mme Kathleen Fox: D'une part, je pense que le ministère des Transports ou d'autres ministères et d'autres régulateurs doivent s'engager à répondre à nos recommandations, surtout quand ils y sont favorables.

D'autre part, le processus à suivre, qui implique aussi le ministère de la Justice et le Conseil du Trésor, doit être accéléré. Cela ne doit pas prendre 10 ou 20 ans.

● (1150)

M. Angelo Iacono: Merci.

Je vais partager mon temps de parole avec M. Hardie.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: S'il reste du temps après ma seule question, je le laisserai à M. Badawey.

Vous avez indiqué que l'industrie du taxi aérien éprouve certains problèmes. Nous avons traité de la fatigue et du nombre d'heures de vol des pilotes, mais faudrait-il également se préoccuper du nombre de décollages et d'atterrissages qu'un pilote peut être appelé à effectuer au cours d'un quart de travail?

Mme Kathleen Fox: Notre étude sur l'industrie du taxi aérien portera sur un certain nombre de facteurs ayant joué un rôle dans des accidents et des incidents survenus dans cette industrie, et la fatigue figurera certainement parmi eux. Les décollages et les atterrissages constituent assurément des étapes cruciales des vols, au cours desquelles la plupart des accidents se produisent. Si un pilote en effectue un grand nombre pendant une journée, cela peut certainement jouer un rôle au chapitre de la fatigue.

M. Vance Badawey: J'ai une brève question.

M. Hardie vous a interrogée plus tôt sur le manque de ressources au cours des 10 dernières années, pendant lesquelles vous lui avez indiqué que des défis s'étaient effectivement posés à cet égard. D'après vous, qu'est-ce qui serait à l'origine de bon nombre des recommandations que vous avez formulées ou des lacunes que vous avez remarquées? Qu'est-ce qui aurait posé un défi au cours des 10 dernières années parce que Transports Canada ne règle pas les problèmes décelés?

Mme Kathleen Fox: Le BST s'intéresse principalement aux questions qui perdurent depuis plus de 10 ou 20 ans. Si on observe la réaction de Transports Canada à nos recommandations, il réagit d'abord en indiquant qu'il effectuera une étude, constituera un groupe de réflexion, mènera une consultation auprès de l'industrie, harmonisera ses pratiques aux normes internationales ou examinera ce qu'il se fait aux États-Unis. Cette approche varie parfois, quand il adopte une approche volontaire plutôt qu'obligatoire, et il semble que le processus n'en finit pas.

Je ne peux vous dire ce qu'il se passe à l'intérieur du ministère. Tout ce que je peux vous dire, c'est qu'on en est rendu à un point où le processus est trop long. Il existe des risques connus qu'on pourrait éliminer et on n'agit pas.

M. Vance Badawey: C'est ma dernière question. En ce qui concerne les prochaines étapes, je dois présenter tous mes compliments au Comité pour avoir été très pragmatique au sujet d'un grand nombre de questions que nous avons examinées au cours de la dernière année, notamment celle de la sécurité ferroviaire. D'après vos propos, vous seriez, à l'évidence, favorables à ce que le Comité formule des recommandations sur la sécurité dans le cadre de son étude sur l'aviation, non seulement à propos de ce dont nous avons discuté au sujet des aéroports, mais aussi de la fatigue et de tout un éventail de problèmes que vous avez certainement détectés au fil des ans et des lacunes que vous avez soulignées. Vous voudriez également que nous présentions ces recommandations à Transports Canada. Il s'agira, bien entendu, de se montrer pragmatique afin de favoriser la mise en oeuvre de certaines d'entre elles.

Mme Kathleen Fox: Pardonnez-moi, je n'ai pas compris la question.

M. Vance Badawey: J'aimerais savoir si vous appuieriez l'orientation que le Comité prendrait.

Mme Kathleen Fox: Oui. Je pense que les ressources sont limitées à l'échelle de l'industrie, et il importe de détecter les risques véritables à la sécurité et les endroits où il faut affecter des ressources et déployer des efforts pour s'attaquer aux vrais problèmes de sécurité. Voilà pourquoi nous avons indiqué, sur notre liste de surveillance, les problèmes qui, à notre avis, posent les plus grands risques dans le domaine de l'aviation.

M. Vance Badawey: Sachez que ce sont exactement là nos intentions.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup à tous.

Je vais maintenant suspendre la séance et remercier les témoins. Comme nous allons réduire le temps dont disposent les prochains intervenants, je tenterai de leur accorder le plus de temps possible.

Je suis certaine que si les membres du Comité ont d'autres questions, madame Fox, ils pourront vous envoyer un courriel ou communiquer avec vous pour obtenir des réponses. Quant à vous, si vous avez des renseignements supplémentaires au sujet des questions que vous avez entendues aujourd'hui, veuillez les transmettre à la greffière. Nous vous serions reconnaissants de nous fournir des renseignements supplémentaires si vous en avez.

Je vais suspendre la séance quelques instants pour que le prochain groupe de témoins puisse prendre place.

Merci beaucoup.

• (1150)

_____ (Pause) _____

• (1200)

La présidente: Nous reprenons la séance.

Pour la deuxième partie de 45 minutes, nous recevons Fred Jones, président et premier dirigeant de l'Association canadienne de l'hélicoptère, et Carlos DaCosta, coordonnateur pour le transport aérien pour le Canada, de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale au Canada. De plus Jonathan Histon, professeur auxiliaire à l'Université de Waterloo, et Gregory Belenky, professeur de recherche à la Washington State University, témoigneront à titre personnel, le dernier comparaisant par vidéoconférence.

Merci beaucoup à tous de vous joindre à nous.

Je laisserai M. Jones lancer la discussion.

M. Fred Jones (président et premier dirigeant, Association canadienne de l'hélicoptère): Merci et bonjour.

Vous avez devant vous un exemplaire de mon exposé. J'omettrai les paragraphes sur le mandat de l'Association canadienne de l'hélicoptère et moi-même, mais je voudrais prendre quelques instants pour vous présenter Sylvain Séguin, qui m'accompagne aujourd'hui. Il est vice-président et chef de l'exploitation de Canadian Helicopters Limited, le plus grand exploitant d'hélicoptères du pays, et ancien président immédiat du conseil d'administration de l'Association canadienne de l'hélicoptère, dont il a fait partie au cours des sept dernières années.

Nous avons structuré notre exposé en fonction des questions figurant dans votre plan de travail pour l'étude sur la sécurité aérienne.

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de témoigner devant vous au sujet de la sécurité aérienne, une question très importante aux yeux de l'Association canadienne de l'hélicoptère.

L'Association canadienne de l'hélicoptère est la voix nationale de l'industrie canadienne de l'hélicoptère. Aujourd'hui, plus de 2 800 hélicoptères sont enregistrés au Canada, dont plus de 1 800 en vertu d'un permis commercial. Dans le secteur commercial, notre industrie emploie 6 200 équivalents temps plein, ce qui représente plus de 500 millions de dollars en salaires annuellement. Si l'on tient compte des emplois indirects, ces chiffres passent à 8 900 équivalents temps pleins et 640 millions de dollars en salaires annuellement. Le salaire moyen d'un employé à temps plein est de 80 000 dollars.

Notre secteur apporte près de 1 milliard de dollars au PIB et a une incidence économique annuelle de 2,1 milliards. La contribution fiscale annuelle de l'industrie pour tous les ordres de gouvernement s'élève à quelque 285 millions de dollars. Nous vous remettons avec plaisir un exemplaire d'une récente étude d'impact économique indépendante qui fournit des détails plus précis sur ces facteurs économiques et sur les activités des membres de l'Association.

L'industrie canadienne de l'hélicoptère participe activement à l'élaboration des pratiques exemplaires de l'industrie. Je fais partie du comité exécutif de l'International Helicopter Safety Team. Au cours des 10 dernières années, et malgré une utilisation accrue de services d'hélicoptère, le nombre d'accidents a considérablement diminué. Je vous invite à visiter les sites Web de l'ACH et de l'Helicopter Safety Team pour obtenir plus d'informations.

Les hélicoptères constituent un moyen de transport unique, essentiel et souvent irremplaçable au Canada. Ces appareils sont souvent la seule solution pour atteindre de nombreuses régions éloignées. Nous menons et appuyons des missions de sauvetage, incluant des opérations de recherche et de sauvetage, de transport médical d'urgence et d'évacuation de personnes dans des zones sinistrées. Les incendies récents de Fort McMurray et les accidents graves sur l'autoroute Sea-to-Sky sont des situations courantes.

Les secteurs des mines et des ressources se fient dans une grande mesure aux services d'hélicoptères pour les relevés d'arpentage, le développement et le soutien dans le cadre de grands projets d'exploitation pétrolière et gazière. L'exploitation de gisements pétroliers en mer et des sables bitumineux et la plupart des projets d'exploitation minière dépendent fortement du transport par hélicoptère en raison de leur éloignement, ce qui fait de l'industrie de l'hélicoptère un élément crucial des principaux moteurs économiques de l'économie canadienne. Sans hélicoptères, ces activités seraient impossibles ou coûteraient beaucoup plus cher.

En ce qui concerne les questions relatives au personnel, Transports Canada a publié la semaine dernière un avis d'intention en vue d'adopter de nouveaux règlements au sujet de la gestion de la fatigue des pilotes. L'ébauche des règlements sera publiée dans la *Gazette du Canada* plus tard ce printemps. Dans une lettre que nous avons transmise au ministre Garneau il y a deux mois et lors de notre rencontre avec le ministre il y a deux semaines, nous lui avons expressément demandé d'interrompre ce processus pour permettre aux membres du Comité d'avoir pleinement l'occasion d'effectuer son étude. Nous lui avons aussi demandé de suspendre le processus pendant que le Bureau de la sécurité des transports termine son analyse des accidents dans le secteur des taxis aériens. Malheureusement, notre demande n'a pas été entendue.

Permettez-moi d'abord d'être parfaitement clair: l'Association canadienne de l'hélicoptère appuie les efforts raisonnés pour améliorer la sécurité du secteur de l'aviation, efforts qui doivent être proportionnels au risque. Cependant, les nouveaux règlements ne sont pas proportionnels au risque et n'auront pour seul effet que de rendre nos services inaccessibles aux Canadiens dans plusieurs

régions. Les risques liés à la fatigue sont en grande partie gérés par l'industrie de l'hélicoptère, ce qui ne veut pas dire que certains changements ne devraient pas être apportés. Les changements proposés auront toutefois pour effet d'amoinrir la sécurité au lieu de l'améliorer. Qui plus est, lorsque des changements n'améliorent pas la sécurité, il sera plus difficile et coûteux pour nos membres de fournir des services essentiels et de sauvetage.

Vous avez peut-être entendu dire qu'« un pilote est un pilote et la fatigue est la fatigue », mais une série de règlements ne peut pas s'appliquer à tous. Les exploitants de services d'hélicoptère ne peuvent pas être réglementés à cet égard de la même manière que les lignes aériennes. Malheureusement, cette façon de voir les choses s'est répandue à l'échelle du ministère des Transports et jusqu'au cabinet du ministre; ce qui est proposé est donc une série de règlements universels imparfaits. À notre avis, cette réglementation n'améliorera pas la sécurité, mais aura pour effet de l'amoinrir.

Nos pilotes sont sujets à la fatigue, mais dans notre industrie, il faut s'attaquer au problème d'une manière différente de celle employée dans l'industrie du transport aérien pour les raisons suivantes.

En raison de la nature saisonnière de notre travail, particulièrement dans les communautés éloignées et du Nord, l'ACH considère que la nouvelle réglementation proposée convient mieux aux lignes aériennes qu'aux exploitants de services d'hélicoptère. Cette réglementation ne tient pas suffisamment compte des activités déployées à partir des camps, où les pilotes vivent sur le site d'un projet en région éloignée. Les pilotes d'hélicoptère ne sont pas des pilotes de ligne.

• (1205)

Une autre raison est le travail non prévu que nous effectuons dans les opérations de déploiement, souvent dans un camp où il est difficile de fournir des équipages de remplacement, surtout à court préavis. Les heures de clarté sont longues dans le Nord du Canada. De plus, il est important de tenir compte des services médicaux d'urgence qui permettent de sauver des vies ou des opérations du SMU dans le cadre de notre travail pour appuyer les industries des ressources.

Dans le monde des hélicoptères, les règles proposées feront peu pour améliorer la sécurité et, dans la plupart des cas, ne sont pas étayées par des points d'ancrage dans le corpus scientifique sur la fatigue — plus particulièrement dans le retrait des dispositions sur le réglage et l'utilisation des heures de service cumulatives.

L'ACH soutiendrait que ces nouvelles règles nuiront à la sécurité, particulièrement pour la majorité des exploitants d'hélicoptères qui desservent les régions les plus isolées au Canada.

Le fait de limiter les pilotes à une heure de vol tous les jours réduirait-il l'effet de la fatigue sur la sécurité? J'utilise cet exemple ridicule pour illustrer que la clé pour équilibrer la nature restrictive du règlement et son incidence sur la sécurité est de veiller à ce que les restrictions qui sont imposées soient proportionnelles au risque que l'on essaie de contrer.

L'ACH...

La présidente: Je suis désolée, monsieur Jones, mais je vais devoir vous interrompre pour que tout le monde puisse avoir l'occasion d'intervenir.

Nous avons vos observations additionnelles sous les yeux et si vous pouvez les inclure dans vos réponses aux questions, ce serait formidable.

M. Fred Jones: J'en serais ravi.

La présidente: Très bien.

Monsieur Belenky, par vidéoconférence, pourriez-vous prendre la parole pour cinq minutes?

M. Gregory Belenky (professeur de recherche, Washington State University, à titre personnel): Merci, madame.

Je fais des recherches sur le sommeil et le rendement des êtres humains. Je travaille principalement en ce moment avec les compagnies aériennes commerciales aux États-Unis, et plus particulièrement avec United Airlines. Nous étudions le sommeil et le rendement dans ce que nous appelons l'environnement opérationnel parmi les pilotes qui sont aux commandes de vols commerciaux.

Comme les messieurs viennent de le dire, la fatigue, c'est la fatigue; les pilotes sont des pilotes. Ils sont humains et ils se fatiguent; c'est la même chose. La physiologie, cependant, doit être comprise et utilisée pour appuyer des mesures réglementaires importantes et utiles.

Les facteurs liés au sommeil qui ont une incidence sur le rendement sont les suivants: le temps de veille, évidemment, l'heure du jour — il y a le rythme circadien qui entre en ligne de compte dans le rendement et la vigilance, et la période où le rendement est le plus bas, où le niveau de somnolence est le plus élevé et la tendance à s'endormir est plus probable, à savoir aux petites heures du matin, si bien que l'heure du jour est importante — et le temps consacré à la tâche, qui donne lieu à une fatigue aigüe que l'on peut soulager grâce à des temps de repos. Ce sont trois facteurs communs qui causent la fatigue chez l'humain.

Dans le secteur de l'aviation commerciale, les vols peuvent être prévus à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit, souvent un vol suivi d'une période de récupération. Aux États-Unis, nous nous concentrons sur des régimes de réglementation qui sont dans une certaine mesure universels, mais nous nous sommes éloignés de ces régimes et examinons non seulement des règlements fixes mais aussi des systèmes auxquels nous pourrions nous adapter et qui existent « en dehors de l'enveloppe réglementaire » — c'est l'expression que nous utilisons.

C'est ce que nous appelons la gestion des risques liés à la fatigue. On établit un dossier de sûreté préliminaire pour déterminer qu'un vol est sécuritaire, habituellement en utilisant des modèles mathématiques ou des expériences passées, selon vos intérêts. Une fois que vous avez établi que tout ira bien, vous prenez les mesures des vols des pilotes actifs, surtout au début de la descente, qui est l'étape la plus critique du vol. Lorsqu'on démontre qu'il y a une équivalence au chapitre de la sécurité entre « la conformité aux règlements » des vols et l'exception, le vol non traditionnel, on peut piloter l'avion et effectuer des évaluations de données périodiques pour veiller à la sécurité.

Parmi les éléments essentiels, dans nos mesures en général, plus le vol est long, plus il est sécuritaire, car les possibilités de dormir sont plus nombreuses, et plus les gens dorment... Il y a quatre pilotes alors qu'il n'en faut que deux au poste de pilotage en tout temps.

Un autre facteur important est l'heure du jour. On devrait éviter, si possible, les décollages et les atterrissages aux petites heures du matin, surtout entre 4 et 6 heures du matin.

Il y a un dernier facteur que je veux aborder, si vous me le permettez. Une mesure très utile pour contrer la fatigue parmi les équipages de deux, trois ou quatre pilotes consiste à vérifier si les siestes dans le poste de pilotage sont sanctionnées. Le concept a été lancé aux États-Unis dans le cadre d'études réalisées à la NASA,

mais n'a pas été adopté en raison de ce que nous appelons l'effet Jay Leno: les gens riront-ils de l'idée? C'est une pratique qui est permise partout dans le monde, sauf aux États-Unis.

Je pense que c'est là une bonne introduction. Je me ferai un plaisir d'entendre vos observations et vos questions et de me joindre à la discussion.

• (1210)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Belenky.

Monsieur DaCosta, vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Carlos DaCosta (coordonnateur pour le transport aérien pour le Canada, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale au Canada): Merci.

Je vais me présenter très brièvement. Je suis Carlos DaCosta, responsable du transport pour le Canada. L'AIM est le plus grand syndicat dans le secteur du transport aérien au Canada et en Amérique du Nord. Nous représentons plus de 50 000 membres au Canada, dont 20 000 d'entre eux oeuvrent dans les secteurs de l'aviation, de l'aérospatial et du transport aérien. Nous représentons plus de 500 000 membres en Amérique du Nord.

Dans le secteur de la sécurité dans les aéroports, nous représentons la majorité des agents de contrôle au pré-embarquement au Canada, y compris ceux dans la région du Pacifique et aux deux aéroports à Toronto, qui assurent un contrôle de sécurité aux voyageurs au nom de l'ACSTA, de Transports Canada et d'autres services de sécurité dans le périmètre de l'aéroport. Dans le secteur des services de manutention au sol, nous représentons des travailleurs de partout au Canada qui travaillent pour des entreprises comme Air Canada, Air Transat et Air Labrador, pour n'en nommer que quelques-unes. Nous représentons de nombreux membres dans cette industrie.

Nous sommes ravis d'avoir l'occasion de comparaître devant le Comité des transports pour faire part de certaines de nos récentes préoccupations. Ce document présente l'opinion des membres de l'AIM qui ont été interrogés au pays. Il y a deux points que nous allons soulever. Premièrement, il y a les systèmes de gestion de la sécurité, ou les SGS, sous la responsabilité de Transports Canada. Deuxièmement, il y a des préoccupations entourant le contrôle au pré-embarquement aux aéroports sous la responsabilité de l'ACSTA et de Transports Canada.

Pour ce qui est du premier point, je vais vous expliquer brièvement le fonctionnement des SGS. Essentiellement, conformément au règlement de Transports Canada, l'industrie doit mettre un système de gestion de la sécurité en place en tant que couche de protection supplémentaire pour contribuer à sauver des vies. Lorsque le programme a été mis en oeuvre pour la première fois, nous l'avons critiqué vivement, et nous avions de sérieuses réserves quant à son résultat.

Pour faire un bond dans le présent, nous avons examiné le processus des SGS et l'avons divisé en quatre secteurs différents. Il y a l'étape du signalement, où un technicien rapporte un incident. La deuxième étape est l'enquête menée par l'entreprise. La troisième est le processus de règlement pour tenter de résoudre le problème. Et la dernière étape est celle des communications, où toutes les parties visées par la plainte sont informées de ce qui s'est passé.

Malheureusement, il y a trop de problèmes. Nous avons découvert que dans certaines entreprises dans certaines régions du pays — pas toutes —, il y a trop de problèmes qui se présentent durant le processus. Dans certains cas, des signalements sont faits, mais on ne semble pas effectuer un suivi efficace des points soulevés dans le cadre du SGS, et il n'y a donc pas une surveillance et une reddition de comptes adéquates. Bien souvent, nous jugeons que le processus semble disparaître ou passer sous silence le problème à la deuxième étape du processus.

L'autre plainte que nous recevons, c'est qu'il semble y avoir des lacunes dans les processus de règlement des problèmes et de communications mis en oeuvre par les entreprises dans certaines régions. C'est l'avis des techniciens qui signalent ces incidents. Ils n'obtiennent pas un suivi approprié. Nous recommandons que Transports Canada mène plus d'inspections sur une base plus régulière. Le ministère pourrait peut-être mettre au jour certaines de ces situations et mettre des mesures correctrices en place.

Le deuxième élément est la protection des dénonciateurs dans le cadre du processus du SGS, que nous jugeons quelque peu bancal. Nous trouvons très inquiétant qu'un grand nombre de nos membres nous disent qu'ils n'ont pas confiance dans le processus. Ce n'est pas dans toutes les entreprises et dans toutes les provinces, mais nous constatons qu'en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec, le nombre de membres qui ne font pas confiance au système semble être plus élevé. Ils ont invoqué diverses raisons. Ils sont inquiets pour le bien-être de l'entreprise notamment.

Cependant, en Alberta, il semble y avoir eu des problèmes dans le passé où les membres en ont eu assez dans une entreprise donnée. Ils ont pressenti des inspecteurs de Transports Canada. Les inspecteurs se sont rendus au lieu de travail. On nous a dit qu'en date d'aujourd'hui, tout semble bien se passer. Voici un exemple où Transports Canada est intervenu. Il a réuni les deux parties, l'entreprise et les travailleurs. Ce qu'il a fait semble avoir fonctionné, car il n'y a pas eu de plaintes. Nous recommandons que Transports Canada règle ce problème en créant un meilleur climat pour permettre aux travailleurs de signaler des risques pour la sécurité.

Nous demandons également si Transports Canada pourrait peut-être envisager de réaliser un sondage confidentiel pour voir le type de climat qui existe à l'heure actuelle et pour déterminer s'il y a un grand problème où de nombreux techniciens ne signalent pas des situations.

• (1215)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur DaCosta. Peu importe les points importants que vous n'avez pas pu aborder, je suis certaine que vous aurez l'occasion de les mentionner durant la période des questions.

Monsieur Histon.

M. Jonathan Histon (professeur auxiliaire, University of Waterloo, conférencier, University of Western Ontario, à titre personnel): Merci.

Bon après-midi, et merci de l'invitation de comparaître devant le Comité.

Je suis Jonathan Histon et je participe à l'étude sur les facteurs humains dans l'aviation et sur la sécurité aérienne depuis un peu moins de 17 ans. Je fais actuellement des conférences sur la sécurité aérienne et les facteurs humains dans l'aviation dans le cadre du programme de gestion de l'aviation commerciale à l'Université Western à London, en Ontario, et j'occupe un poste de professeur auxiliaire au département du génie de conception des systèmes à

l'Université de Waterloo. De plus, tout au long de ma carrière, j'ai consulté entre autres des compagnies aériennes, des organisations de contrôle de la circulation aérienne et des fabricants d'équipement.

Je me spécialise dans le secteur des facteurs humains, ou de la relation entre les opérateurs humains, la technologie et la conception de systèmes. En tant que directeur du laboratoire Humans in Complex Systems, j'ai dirigé des projets qui se sont penchés sur la conception de l'espace aérien et ses effets sur la complexité, l'intégration des UAV dans l'espace aérien contrôlé, l'utilisation de simulateurs dans la formation des contrôleurs aériens et l'utilisation de données de vol pour cerner les problèmes émergents associés aux facteurs humains.

De mon point de vue, la philosophie derrière le fondement de l'approche en matière de sécurité aérienne du Canada, des systèmes de gestion de la sécurité, reflète les pratiques exemplaires dans la documentation sur la sécurité, en mettant l'accent sur l'amélioration continue, la collecte de données, la prise de décisions axées sur les données et la mise en valeur d'une culture d'apprentissage qui comprend que des erreurs seront commises et, le plus important, la façon dont le système réagit aux erreurs, les atténue et les corrige.

Le terme système est un mot clé. Je pense qu'il est très important de considérer la sécurité comme étant un bien émergent, quelque chose qui se dégage des interactions entre les différentes parties d'un système. La tâche de faire décoller un avion ou un hélicoptère pour qu'il se rende à sa destination en toute sécurité nécessite la contribution de multiples talents: mécaniciens, contrôleurs, l'équipage au sol, l'équipage aérien et tous les responsables des systèmes généraux.

La conception de la façon dont ces parties sont interreliées est essentielle pour établir des défenses efficaces qui préviennent des situations catastrophiques. Peut-être plus important encore, une perspective du système contribue à détourner l'attention des erreurs commises par des personnes et à attirer l'attention vers le contexte plus vaste dans lequel évoluent ces individus. Cela nous force à remettre en question comment le système pourrait être amélioré dans l'avenir.

Je veux utiliser le temps qu'il me reste pour soulever brièvement quelques-uns des principaux défis auxquels l'industrie est confrontée. L'un des grands défis que bon nombre, sinon la totalité, des organismes se heurtent sont formulés dans la documentation comme étant des dérives procédurales, des dérives pratiques ou la normalisation de la déviance. Ces expressions révèlent que la façon dont le travail est effectué est très différente de la façon dont il devrait être effectué conformément aux procédures écrites.

La différence est habituellement une conséquence des multiples pressions auxquelles sont confrontés les travailleurs et les gestionnaires: contraintes de temps, défectuosité de l'équipement, mauvaise conception ou réutilisation de l'équipement et conditions changeantes. C'est un problème complexe, et je ne suis pas ici pour offrir des solutions faciles. L'adoption de nouvelles règles ou de sanctions plus sévères dans l'objectif bien intentionné d'améliorer la reddition de comptes et de mettre en place des effets dissuasifs risque de créer des relations conflictuelles et d'instaurer un climat de blâme et de dissimulation, ce qui n'est pas une solution à long terme si on ne s'attaque pas aux tensions sous-jacentes créées par la conception des systèmes.

Cela m'amène à un deuxième défi: préserver et renforcer la capacité des organisations de surveiller leur propre rendement par l'entremise de la collecte et de la protection de données sur la sécurité. Les processus dont nous venons d'entendre parler, dont les systèmes de signalements confidentiels, les protocoles d'immunité et les analyses des données opérationnelles peuvent fournir des renseignements importants, en contribuant notamment à relever les cas de normalisation de la déviance. Mais pour recueillir ces données, il faut aussi beaucoup de confiance, comme on vient de le dire. Il faut avoir confiance que les données colligées ne seront pas utilisées pour imposer des sanctions ou utilisées à mauvais escient à des fins non liées à la sécurité.

Je pense que la collecte de données peut être particulièrement difficile dans des organisations qui n'ont pas l'envergure nécessaire pour appuyer les processus que les grandes lignes aériennes ont, par exemple. Les systèmes confidentiels de signalement sont formidables en théorie, mais ne sont pas nécessairement complètement confidentiels dans un établissement de petite taille. Dans toutes les organisations, cependant, je crois fermement que plus un organisme connaît ses faiblesses, les erreurs qui sont commises, mieux il pourra s'adapter et réagir.

Un dernier défi sur lequel je veux porter votre attention consiste à déterminer comment évaluer les besoins en matière de formation dans un environnement technologique en constante évolution. De nouvelles technologies font leur apparition, que ce soit des véhicules de service automatiques aux aéroports ou de nouveaux modes de pilote automatique. Bien des choses vont changer. De nouvelles technologies et de nouvelles formes d'automatisation changeront les besoins en matière de formation et soulèveront des questions pour déterminer dans quelle mesure les pilotes doivent maîtriser ces formes d'automatisation et, lorsque l'automatisation n'est pas disponible, ce qu'ils doivent faire dans le cadre d'opérations non automatisées. Y a-t-il des exigences en matière de formation qui ne sont plus appropriées, a-t-on bien réfléchi aux compétences de base enseignées dans la formation existante?

● (1220)

La présidente: Monsieur Histon, je suis désolée. Je dois vous interrompre. Les membres ont beaucoup de questions à poser.

Madame Block.

Mme Kelly Block: Je veux remercier tous nos témoins de se joindre à nous aujourd'hui, et pas seulement pour les déclarations que nous entendons aujourd'hui. Je veux également remercier les membres de l'industrie qui ont fait l'effort de rencontrer des parlementaires, au cours des derniers mois, pour soulever la question entourant l'avis d'intention récemment émis et certaines des préoccupations le concernant qui, d'après moi, ont donné lieu à une volonté de présenter une motion pour tenir une étude comme celle-ci. Je vous en remercie.

Monsieur Jones, je veux revenir à vos remarques liminaires. Je sais que vous n'avez pas pu aborder de nombreux sujets en raison du temps qu'on vous a imparti à chacun de vous. Je veux parler de l'énoncé suivant que vous avez fait dans votre déclaration liminaire: « Cependant, les nouvelles règles ne sont pas proportionnelles au risque et n'auront pour seul effet que de rendre nos services inaccessibles aux Canadiens dans plusieurs régions. » Vous avez également ajouté que « les changements proposés auront pour effet d'éroder la sécurité au lieu de l'améliorer ».

J'aimerais vraiment vous donner l'occasion de nous en dire plus sur ces observations que vous avez faites dans votre déclaration liminaire.

M. Fred Jones: La proposition telle que rédigée ne tient pas adéquatement compte des circonstances de l'industrie de l'hélicoptère. Un pilote est un pilote, mais le même problème sous-jacent de la fatigue peut être réglé différemment, selon le secteur et les circonstances de l'industrie. Notre association et moi soutenons que les règles actuelles s'éloignent tellement du statu quo qu'elles ont le potentiel de nuire aux pilotes et au niveau d'expérience des pilotes dans l'industrie.

Fondamentalement, le problème a trait aux règles qui sont proportionnelles au risque, et nous avons soutenu que le ministre des Transports devrait attendre que le Comité termine ses délibérations et que le BST termine son étude sur le taxi aérien pour déterminer, d'après ces deux sources, l'ampleur du problème.

● (1225)

Mme Kelly Block: Vous l'avez dit plus tôt dans vos remarques, et lorsque vous avez émis l'avis d'intention. Si je comprends bien, une fois que ces projets de règlement seront publiés dans la *Gazette du Canada*, on pourra tenir une période de questions. Croyez-vous que les observations qui seront formulées à ce moment-là n'auront aucune incidence considérable sur les projets de règlement?

M. Fred Jones: Merci. Il y a deux questions que j'aimerais soulever. Tout d'abord, sachez que le ministère n'a pas vraiment dérogé aux principes qui avaient été énoncés dans le rapport du groupe de travail il y a quelques années. Il s'est entêté à emprunter cette voie, en dépit des avis de l'Association canadienne de l'hélicoptère et d'autres. C'est le premier point.

Deuxièmement, une fois que ces règlements sont publiés dans la partie 1 de la *Gazette*, selon notre expérience, habituellement, on ne les modifie que très peu; on ne fait qu'apporter des ajustements mineurs. Cela dit, il est maintenant temps d'apporter des changements, et je dirais même des changements substantiels, et non pas après la publication dans la *Gazette*, parce que cela exige beaucoup trop de temps et d'efforts. Il nous a fallu des années pour en arriver où nous en sommes aujourd'hui.

Mme Kelly Block: D'accord. Merci.

Vous avez dit qu'un pilote est un pilote et que la fatigue est la fatigue, et que c'est quelque chose qui avait déjà été mentionné. Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet? Les nouveaux règlements toucheront-ils différemment les diverses régions du Canada? Auront-ils une véritable incidence sur l'expérience des pilotes d'hélicoptères canadiens et de leurs passagers?

La présidente: Répondez brièvement, monsieur Jones.

M. Fred Jones: D'accord. Je vais faire de mon mieux.

Les nouveaux règlements toucheront considérablement les régions éloignées, les collectivités autochtones, l'industrie minière et les producteurs pétroliers et gaziers. Ils auront des conséquences importantes sur le type de services qu'ils reçoivent, et je dirais même, dans certains cas, sur l'ensemble des services offerts à certaines collectivités.

La présidente: Merci beaucoup.

Je dois limiter à cinq minutes les interventions de chacun pour que tous aient l'occasion de poser des questions.

Allez-y, monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Très brièvement, monsieur Histon, vous avez comparé les méthodes de travail actuelles et la façon dont le travail devrait être fait. C'est très pertinent. La seule façon de proposer de bonnes recommandations, c'est en collaborant avec des gens comme vous et des gens qui sont sur le terrain et qui se salissent les mains.

Je réfléchis à voix haute, mais j'aimerais obtenir des commentaires de votre part. Des protocoles doivent être établis. Évidemment, il est bien beau d'avoir des règlements et des mesures sur papier, mais encore faut-il que des protocoles soient mis en place et puissent être appliqués à notre travail au quotidien. Il est essentiel d'adopter des mesures stratégiques, puis des mesures continues du rendement. Encore une fois, ce sont les gens sur le terrain qui sont les mieux placés pour le faire.

Nous avons une impression de déjà-vu parce que nous en avons déjà discuté dans le cadre de notre étude du projet de loi C-10. Il était notamment question de la création de secteurs de rendement, de grappes et de centres d'excellence pour s'assurer que le travail est effectué conformément aux protocoles établis.

Que pensez-vous de ce processus? J'essaie ici d'être pragmatique. Comme je l'ai dit plus tôt, nous voulons proposer des recommandations et les mettre en oeuvre ou demander au ministre de le faire, alors qu'avez-vous à dire là-dessus?

M. Jonathan Histon: J'insiste sur l'importance d'avoir des procédures par écrit. Il est important, comme vous l'avez dit, d'avoir ces protocoles en place. Lorsqu'il s'agit d'évaluer si le travail est fait de façon sécuritaire, on ne peut pas se contenter de réviser ce qui est écrit sur papier. Ce n'est pas nécessairement une mesure réglementaire, mais il faut que, quelque part dans le processus ou dans le système, il y ait une culture d'évaluation pour savoir si nous nous sommes éloignés de ce que nous avons établi au départ.

Il pourrait y avoir d'excellentes raisons pratiques qui expliquent une telle situation. Ce n'est pas que les gens sont malveillants. Les choses évoluent. Il peut y avoir des directives et des procédures contradictoires et, à titre d'organisation, il est important d'avoir ce processus continu de renouvellement et de vérification où l'on peut réaffirmer que les processus en place sont sécuritaires. À mon avis, c'est l'une des grandes choses que la philosophie des SGS essaie d'instiller dans la culture des organisations. Nous ne pouvons pas nous reposer sur nos lauriers. Nous ne pouvons pas nous contenter de dire que nos pratiques étaient sécuritaires l'an dernier. Nous devons continuer d'assurer une surveillance et d'être vigilants.

• (1230)

M. Vance Badawey: On encourage les gens à être proactifs plutôt que réactifs.

Y a-t-il d'autres commentaires?

M. Carlos DaCosta: Je suis tout à fait d'accord avec ce qu'a dit Jonathan. On se rend compte que le personnel change au sein des ministères, alors il faut constamment lui rappeler cette culture, et il doit y avoir un moyen d'évaluer si les personnes qui utilisent le système sont à l'aise de l'utiliser ou de déclarer des situations où la sécurité pourrait être compromise.

M. Vance Badawey: Monsieur Belenky, je parlais du processus, c'est-à-dire essayer d'établir des partenariats avec ceux qui travaillent sur le terrain, dans les avions, mais aussi mettre en place des protocoles et des mesures du rendement fondées sur les objectifs, adopter une approche proactive plutôt que réactive et s'assurer de créer ces grappes et ces centres d'excellence qui peuvent accomplir une bonne partie de ce travail.

J'aimerais avoir votre avis là-dessus.

M. Gregory Belenky: Vous soulevez d'excellents points, et je suis tout à fait d'accord avec vous. Il s'agit d'un processus. M. Histon a parlé des nouvelles propriétés, qui doivent continuellement être maintenues, renouvelées, et ainsi de suite, mais sachez que le syndicat, la direction et l'organisme de réglementation entretiennent une relation axée sur la collaboration. Nous nous réunissons pour discuter de ce genre de choses. Nous avons conçu le processus du Système de gestion des risques liés à la fatigue, le SGRF, avec l'aide d'organismes internationaux, mais une grande partie résulte en fait de cet effort de collaboration.

J'ai probablement dépassé le temps qui m'était alloué.

M. Vance Badawey: J'essaie qu'on vous accorde plus de temps, mais j'ai bien peur que ce ne soit pas possible.

La présidente: Nous écoutons la discussion avec beaucoup d'intérêt, mais je suis désolée, en effet, je dois céder la parole à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Puisque nous parlons de temps, permettez-moi d'émettre ce très bref commentaire, qui se veut constructif. Je pense que, lorsque nous recevons des témoins d'une telle qualité, il serait bon d'en limiter le nombre à deux ou trois par heure. En effet, lorsqu'il y en a quatre, nous perdons une partie de l'expertise qui nous est offerte.

Cela dit, je vais immédiatement poser mes premières questions, qui s'adressent à M. DaCosta.

J'ai noté que vous parliez dans vos observations préliminaires d'un problème concernant la régularité des inspections. Ma question est double.

Est-ce que les inspections qu'effectuent Transports Canada devraient être plus fréquentes?

À l'heure actuelle, sont-elles aléatoires ou planifiées?

Les inspecteurs sont-ils suffisamment qualifiés pour faire leur travail, compte tenu de la technologie qui ne cesse d'évoluer?

[Traduction]

M. Carlos DaCosta: Malheureusement, il y a une des deux questions auxquelles je ne pourrai pas répondre, notamment en ce qui a trait à la compétence des inspecteurs de Transports Canada.

À ma connaissance, ces inspections sont effectuées de façon aléatoire, et souvent, à la demande de l'une des deux parties, qui exige l'intervention de Transports Canada. C'était le cas en Alberta, où on a eu beaucoup de problèmes avec le processus des SGS. C'est pourquoi nous avons recommandé d'adopter une approche plus directe, afin de cerner les secteurs les plus problématiques.

Si un fonctionnaire de Transports Canada ou un membre du Comité souhaite communiquer avec moi par la suite, je vais tenter d'obtenir plus de renseignements auprès de la section de la recherche de notre syndicat pour connaître les villes et les entreprises qui éprouvent des difficultés, afin qu'on puisse se concentrer là-dessus.

[Français]

M. Robert Aubin: J'ai été interloqué par votre propos sur les lanceurs d'alerte. Si ces gens ne se sentent pas protégés au sein de l'entreprise, il va de soi qu'ils vont rester muets et qu'un problème potentiel ne sera pas divulgué.

Avez-vous quelque chose à proposer pour protéger les lanceurs d'alerte?

• (1235)

[Traduction]

M. Carlos DaCosta: C'est une question difficile, parce que même lorsque nous en discutons, ces techniciens n'étaient pas prêts à venir nous en parler ni à s'identifier. Ils se sont identifiés auprès de nos représentants locaux, mais ils ne voulaient pas que leurs noms soient révélés au siège du syndicat.

C'est pourquoi nous avons proposé de mener des sondages confidentiels. J'ignore comment on pourrait procéder, mais il faut faire quelque chose pour que les membres se sentent en confiance et qu'ils ne craignent pas pour leurs possibilités d'avancement professionnel ni pour les répercussions dans leur milieu de travail. C'est ce que nous ont dit les membres. Ils ont peur. Ils ont en quelque sorte été intimidés par une ou deux personnes qui travaillent dans le secteur des SGS, alors ils sont réticents à venir nous en parler.

Ma préoccupation est la suivante: qu'est-ce qui demeure non déclaré? Il faut soutenir la personne qui se sent menacée et rapporter l'incident.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

J'aimerais maintenant m'adresser au professeur Belenky.

Vous nous avez parlé de l'importance de tenir compte, dans la réglementation, de l'aspect physiologique. Vous recommandez entre autres d'éviter les atterrissages et les décollages entre 4 heures et 6 heures du matin. Or si on parle de parcours de 10, 13 ou 16 heures, s'agit-il de l'heure locale au moment du départ ou de l'heure d'arrivée?

Comment tient-on compte du décalage horaire sur le plan physiologique?

[Traduction]

M. Gregory Belenky: Pour ce qui est des vols de longue durée, on sait que les postes de pilotage sont munis de couchettes, ce qui permet à l'un des deux pilotes de dormir pendant que l'autre est aux commandes. En fait, je dirais même que ces vols sont plus sécuritaires, parce que les pilotes ont la possibilité de dormir. Ils vont donc en profiter pour récupérer les heures de sommeil qui leur manquent.

Ce qui est bien avec les longs vols, par rapport aux vols à courte distance, c'est que les pilotes ont la possibilité de dormir et, en général, ils vont le faire.

[Français]

M. Robert Aubin: À partir de quel nombre d'heures de vol devrait-on modifier le nombre obligatoire de pilotes?

[Traduction]

M. Gregory Belenky: À l'atterrissage et au décollage, évidemment, nous préférons que ce soit les pilotes qui ont dormi le plus récemment qui soient aux commandes, mais autant que possible, nous essayons d'éviter la phase basse du rythme circadien avant l'atterrissage et le décollage.

Si on examine la situation des pilotes sur une longue période — c'est-à-dire trois jours avant un vol international, durant le vol, pendant l'escale, au retour, puis de retour à la maison pour trois jours —, on constate qu'il n'y a qu'une seule nuit, sur ces 9 ou 10 nuits, où il y a véritablement une perte de sommeil importante.

La plupart des gens...

La présidente: Merci beaucoup. J'ai essayé d'étirer au maximum le temps que je pouvais vous accorder.

Monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: Monsieur Belenky, vous avez attiré mon attention lorsque vous avez parlé des siestes dans le poste de pilotage, et vous avez mentionné que les États-Unis étaient le seul pays dans le monde à ne pas avoir adopté cette pratique. Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet? Quels sont les avantages et les inconvénients de ces siestes?

M. Gregory Belenky: Les études sur les siestes dans le poste de pilotage ont été réalisées par la NASA il y a environ 20 ou 25 ans. Elles ont apporté la preuve irréfutable qu'une sieste de 40 minutes équivalait à environ 22 minutes de sommeil et qu'elle permettait d'améliorer considérablement le rendement.

On avait d'ailleurs une circulaire d'information toute prête à ce sujet. On allait lancer le concept lorsque quelqu'un a parlé de l'effet Jay Leno. On craignait que les gens trouvent la situation risible, alors c'est pourquoi les États-Unis ont abandonné l'idée. D'ailleurs, plus récemment, le secrétaire aux transports a dit qu'on ne payait pas les contrôleurs aériens pour dormir.

Le sommeil est bénéfique. Il permet d'optimiser le rendement. Si vous dormez de 7 à 8 heures par 24 heures, vous allez mieux fonctionner.

• (1240)

M. Angelo Iacono: Merci.

Quelle recommandation feriez-vous au gouvernement canadien concernant la fatigue? Quelle serait la mesure la plus importante à prendre?

M. Gregory Belenky: La recommandation la plus importante serait de dormir convenablement, parce que le sommeil n'est pas qu'une mesure d'atténuation, c'est la base de tout. Je recommanderais donc d'envisager la possibilité que les pilotes puissent dormir et de les encourager à le faire lorsque c'est possible, surtout à des moments propices au sommeil, comme les petites heures du matin, c'est-à-dire au moment même où les avions ne devraient idéalement pas atterrir.

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur.

Je vais partager mon temps avec Ken, madame la présidente.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Au Comité permanent des pêches et des océans, on a beaucoup discuté de la nouvelle approche adoptée par l'organisme de réglementation où les inspecteurs du MPO sont davantage perçus comme des collaborateurs, qui prennent part aux discussions et qui donnent leur avis, et non pas uniquement comme des personnes autoritaires qui donnent des contraventions.

Pourrait-on envisager cette même approche du côté du transport aérien? Nous pourrions traiter ces inspecteurs comme une ressource en les invitant à prendre un café pour discuter de ce qui se passe, pas nécessairement pour sonner l'alarme, mais simplement pour échanger des idées et collaborer.

Serait-ce quelque chose d'envisageable, monsieur DaCosta?

M. Carlos DaCosta: Je pense que tout ce que peut essayer Transports Canada pourrait aider et contribuer à améliorer davantage le système. Se contenter de vérifier la paperasse, ce n'est tout simplement pas rendre justice au système.

Il faut aller au fond des choses et amener les divers intervenants, ceux qui travaillent sur le terrain et ceux qui traitent les plaintes relatives aux SGS, à collaborer et à comprendre la théorie des SGS et ce qu'on essaie d'accomplir. Évidemment, on veut tout d'abord réduire le nombre d'accidents aériens, mais aussi mettre en place une culture où si je commets une erreur, je le signale et nous essayons de trouver une solution, de sorte que personne d'autre ne refasse la même erreur le lendemain. Il faut en discuter afin que tout le monde comprenne les concepts initiaux.

M. Ken Hardie: Je ne sais pas si cela s'applique nécessairement au pilotage d'un avion ou d'un hélicoptère, mais il y a certaines activités qui sont décrites comme étant de longues périodes d'ennui entrecoupées de moments de terreur.

Monsieur Belenky, on parle de la durée des vols, mais je me demandais ce qui se passe réellement lorsque le pilote est éveillé, particulièrement durant les vols de longue durée. Tout semble être automatisé. Les pilotes ne sont-ils pas simplement assis là à se tourner les pouces? Je ne suis jamais allé dans une cabine de pilotage, mais ne pourrait-il pas y avoir de longues périodes d'inactivité mentale, si vous voulez, qui seraient aussi bénéfiques pour atténuer la pression que le sommeil?

M. Gregory Belenky: Cela ne fonctionne pas ainsi.

Le véritable problème est le manque de sommeil. Si vous dormez suffisamment, vous demeurerez attentif et serez en mesure de traiter l'information.

La zone du cerveau responsable de l'attention rétrécit lorsqu'on est fatigué ou qu'on manque de sommeil, et prend de l'expansion lorsqu'on a dormi. Nous avons tous déjà vécu l'expérience. Après une bonne nuit de sommeil, les solutions à nos problèmes nous paraissent soudainement évidentes.

La clé, c'est le sommeil. Ce n'est pas le repos. Si vous dormez sept ou huit heures, vous pourrez travailler le reste du temps.

La présidente: J'aimerais tous vous remercier pour les renseignements précieux que vous nous avez fournis aujourd'hui. Il est possible que nous vous convoquions de nouveau, mais s'il y a d'autres renseignements que vous jugez utiles pour le Comité,

n'hésitez pas à les communiquer à notre greffière, qui se chargera de nous les transmettre.

Nous allons donc faire une brève pause pour permettre à nos témoins de quitter la salle, après quoi nous discuterons des travaux du Comité.

● (1240) _____ (Pause) _____

● (1250)

La présidente: Nous reprenons nos travaux.

Nous sommes toujours en séance publique. Nous n'allons pas siéger à huis clos, à moins que quelqu'un en fasse la demande.

C'est M. Aubin qui a proposé l'idée de cette étude. Vous deviez vous douter que cela susciterait plus d'intérêt.

Pour l'instant, j'ai devant moi une motion de M. Iacono. Est-ce que vous voudriez en parler ou la retirer? Qu'est-ce que vous voulez faire?

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Effectivement, je vais retirer la motion initiale que j'ai présentée plus tôt aujourd'hui.

La présidente: Vous avez toutefois besoin du consentement unanime pour le faire.

Ai-je le consentement unanime du Comité pour retirer sa motion?

Des députés: D'accord.

(La motion est retirée.)

M. Angelo Iacono: Merci.

J'aimerais proposer une autre motion, qui a été appuyée par mes collègues, MM. Luc Berthold et Robert Aubin. Ma motion se lit donc comme suit:

Que, dans le cadre de son étude sur la sécurité aérienne, le Comité s'engage à ajouter deux réunions, à commencer par une réunion à huis clos avec les responsables de la sécurité compétents au sujet de la sélection des employés qui travaillent dans les zones sécurisées des aéroports.

La présidente: Est-ce que tout le monde est d'accord pour permettre à M. Iacono de présenter cette motion, appuyée par nos deux vice-présidents?

(La motion est adoptée.)

M. Luc Berthold: C'est une belle surprise.

La présidente: Je tiens à dire que je suis ravie de voir que le Comité reconnaît les enjeux importants et qu'il sait travailler en équipe. Lorsqu'il s'agit de la sécurité aérienne, nous sommes tous concernés.

Je remercie le Comité pour son excellent travail aujourd'hui.

Nous avons hâte à la prochaine réunion.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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