

**Comité permanent des transports,
de l'infrastructure et des collectivités
Le 11 mai 2010**

Aéroports de Montréal

M. Normand Boivin, vice-président, Exploitation aéroportuaire et développement de l'aviation

Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

**M. Howard Bohan, vice-président, Exploitation et Expérience client
M. Toby Lennox, vice-président, Division des affaires générales et des communications**

Bonjour. Je m'appelle Howard Bohan et je suis vice-président, Exploitation et Expérience client de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, la GTAA. Je vous présente également mes collègues qui sont ici pour représenter le Conseil des aéroports du Canada : Toby Lennox, vice-président, Division des affaires générales et des communications, et Normand Boivin, vice-président, Exploitation aéroportuaire et développement de l'aviation.

Je vous remercie de me donner l'occasion de vous présenter aujourd'hui le point de vue des aéroports sur la sûreté de l'aviation. Nous sommes également reconnaissants envers le Comité de prendre le temps nécessaire pour examiner cette question cruciale. Selon nous, un dialogue ouvert sur le sujet avec les partenaires clés de l'industrie nous aidera à mettre en place un système de sûreté de l'aviation encore plus efficace. Il nous fera plaisir de répondre à toute question du Comité, tant pendant cette séance qu'à n'importe quel autre moment.

Le Conseil des aéroports du Canada a été créé en 1992, lorsque le gouvernement fédéral a cédé le contrôle des aéroports à des sociétés privées locales sans capital social. Depuis ce moment, le Conseil est devenu le représentant national des aéroports en ce qui touche un large éventail de questions et de préoccupations importantes.

Les aéroports du Canada sont des moteurs pour le développement économique dans leurs collectivités respectives; ils sont au nombre des éléments les plus importants de l'infrastructure locale. Le Conseil regroupe plus de 200 aéroports au Canada, dont tous ceux qui font partie du Réseau national des aéroports et la plupart des aéroports qui accueillent des passagers dans chaque province et territoire. Ensemble, les aéroports membres du Conseil reçoivent dans leur quasi-intégralité le fret aérien du pays et le trafic international de passagers, ainsi que 95 % du trafic intérieur de passagers. Ils créent plus de 45 milliards de dollars en activité économique dans leurs différentes collectivités. En outre, plus de 200 000 emplois sont directement associés aux aéroports membres du Conseil, ce qui représente une masse salariale annuelle de plus de 8 milliards de dollars.

Monsieur le Président, le milieu aéroportuaire comprend l'importance de la sûreté de l'aviation et appuie les mesures visant à l'améliorer. La sécurité des passagers et des transporteurs aériens est de très haute importance. Il s'agit de notre préoccupation première dans l'exploitation aéroportuaire; elle est à l'avant-plan de toutes nos activités. À notre avis, il y a un lien direct entre une sécurité aéroportuaire stable et fiable et la santé du système de transport aérien du Canada. Il ne fait aucun doute que les attaques dirigées vers l'aviation, même celles qui ne proviennent pas du Canada ou qui ne visent pas ce dernier, ont une incidence sur la mesure dans laquelle le public est disposé à voyager par voie aérienne. Le Canada est un pays très vaste, où les collectivités sont liées, entre elles et au reste du monde, par notre système de transport. Les autorités aéroportuaires sont conscientes que la sécurité de ce système de transport est essentielle à notre rendement économique et à notre bien-être national.

L'attaque, heureusement ratée, du 25 décembre nous a rappelé toute l'importance de la sûreté. Nous devons continuellement réexaminer le système de sécurité du transport aérien afin de veiller à ce qu'il permette d'enrayer comme il se doit les risques et les vulnérabilités, ce qui est fondamental pour la réussite économique du Canada. Nous accueillons donc favorablement la décision du Comité de mener l'étude actuelle, et la décision du gouvernement du Canada de voir à la réalisation d'un examen approfondi de la sécurité nationale. Il est tout à fait approprié de procéder à un tel examen et nous espérons être en mesure de fournir toute l'aide nécessaire.

Il est important de reconnaître que toute discussion sur la sûreté de l'aviation ne doit pas porter simplement sur les événements du 25 décembre. La discussion doit plutôt viser à anticiper les menaces en tenant compte de l'importance économique de la sûreté de l'aviation. L'attaque ratée du 25 décembre nous rappelle que la menace est bien réelle, mais également que nous ne pouvons plus nous contenter de chercher un équilibre entre la sûreté et le service à la clientèle. Ces deux éléments ne s'excluent plus mutuellement. En tant qu'industrie, nous devons relever ce grand défi : exceller sur les deux plans. Nous devons travailler ensemble afin de trouver des manières plus efficaces de cerner, d'évaluer et d'atténuer les risques de façon holistique, en accordant une nouvelle importance à l'incidence de la sûreté sur la durabilité des activités et de l'industrie.

Pour nous permettre d'atteindre cet objectif noble, nous demandons que tout examen tienne compte du rôle crucial des exploitants d'aéroport. Ces derniers sont les seuls à pouvoir « rassembler toutes les pièces du casse-tête », car ils sont outillés pour reconnaître les liens d'interdépendance entre l'industrie et les activités, ainsi que les incidences des interruptions liées à la sécurité. Contrairement à d'autres organismes du milieu dont les mandats sont nécessairement limités, les exploitants d'aéroport sont les seuls à pouvoir porter un regard d'ensemble sur l'aéroport. Par conséquent, nous pouvons cerner et régler les diverses difficultés liées à la mise en œuvre d'un système de sécurité pleinement intégré et holistique,

c'est-à-dire qui fonctionne du périmètre de l'aéroport jusqu'au siège à l'intérieur de l'aéronef. Les événements du 25 décembre ont mis rudement à l'épreuve la capacité de fonctionnement du système de transport aérien. La mise en œuvre de mesures dans un secteur a eu des conséquences imprévues dans un autre secteur, simplement parce que l'exploitant n'a pas été en mesure de coordonner les diverses activités.

Il est également crucial que tout examen tienne compte des distinctions bien réelles entre la taille et les rôles des différents aéroports du Canada. Il est essentiel que les aéroports, tant les aéroports régionaux que les aéroports points d'accès, participent au processus. La question en est une d'échelonnabilité; nous voulons profiter des possibilités qui existent dans chaque type d'aéroport. Les petits aéroports sont beaucoup moins complexes que les grands, et leur caractère plus communal permet aux exploitants d'améliorer la sécurité en utilisant des moyens qui seraient impossibles à des aéroports points d'accès comme ceux de Montréal, de Toronto et de Vancouver. Le système doit être suffisamment souple pour garantir la sécurité d'une façon complètement différente d'un aéroport à l'autre en fonction d'un certain nombre de facteurs, dont les ressources disponibles et les niveaux de risque. Nous reconnaissons que ce ne sera pas facile, mais nous estimons que la question de l'échelonnabilité devrait être abordée comme une possibilité et non comme une difficulté.

Monsieur le Président, si nous pouvions laisser une seule impression au Comité aujourd'hui, nous aimerions que ce soit le fait que les aéroports reconnaissent l'importance de la sécurité – une priorité de premier plan à tous les aéroports du pays – et qu'à titre de partenaires dans l'industrie de l'aviation, nous devons travailler ensemble afin de créer un système intégré permettant d'anticiper les menaces et d'offrir une expérience client qui amènera les gens à choisir le transport aérien. Nous sommes conscients que, si un incident semblable à celui du 25 décembre survenait à l'un de nos aéroports, les répercussions pourraient se révéler immédiates et dévastatrices. Il ne fait aucun doute que nous sommes déterminés à éviter que cela ne se produise. Je tiens encore une fois à mentionner, au nom du Conseil des aéroports du Canada, que la sécurité de nos passagers et de nos transporteurs aériens est primordiale. Nous nous engageons à collaborer avec l'ensemble des intervenants, notamment le gouvernement fédéral et nos divers organismes de sécurité, afin de veiller à ce que le système d'aviation du Canada soit parmi les meilleurs au monde sur le plan de la sûreté.

Merci.