

Notes de présentation

Je vous remercie de m'avoir invité à participer à cette étude importante.

Je sais que le mandat confié à ce comité découle des événements tragiques du Lac Mégantic survenus l'été dernier.

Je veux remercier la Ministre Raitt pour sa prévoyance et courage d'avoir étendu la portée de votre enquête en y incluant la sécurité dans les autres modes de transport.

Nous sommes convaincus que la Ministre Raitt et votre comité pourront faire une différence dans le but de sauver des vies, en faisant des recommandations à Transports Canada afin de changer les habitudes de surveillance de la sécurité dans le domaine de l'aviation commerciale.

Nous sommes également convaincus que la transition vers le Système de gestion de la sécurité (SGS) dans l'aviation expose continuellement le public voyageur à des niveaux de risque supérieur et que les fonctionnaires de Transports Canada minimisent ces problèmes comme ils l'ont fait d'ailleurs lors des résultats tragiques dans la sécurité ferroviaire.

L'Association des pilotes fédéraux du Canada ne s'oppose pas au SGS. Par contre, nous avons des préoccupations sérieuses concernant le SGS de Transports Canada qui est devenu l'unique palier de surveillance de la sécurité au Canada.

En guise d'introduction personnelle, je suis pilote depuis quarante ans. La majeure partie de mon expérience est avec l'armée canadienne où j'ai été instructeur sur les jets, patrouiller les côtes canadiennes en effectuant des surveillances terrestres, patrouiller les anti sous-marines et maintien de la paix. J'ai continué ma carrière à Transports Canada où j'ai formé des inspecteurs pilotes, gérer le programme de Pilote vérificateur agréé ainsi que dans d'autres domaines. Tout comme j'ai servi le public canadien pendant mon service militaire, je considère que mon travail actuel est aussi dans l'intérêt public.

Nos membres sont les 382 pilotes avec licence qui travaillent comme inspecteur chez Transports Canada et le Bureau de la sécurité dans les transports. Nous représentons également 32 pilotes avec licence qui travaillent chez NavCanada. Je peux vous dire que le nombre de pilotes avec licence est à son plus bas niveau. Présentement, nous avons 50 pilotes de moins que nous avions lors de ma dernière présence devant ce comité en novembre 2009, alors que Transports Canada avait promis d'engager plus d'inspecteurs.

Un des premiers témoins à comparaître devant ce comité était le vérificateur général Michael Ferguson.

Son témoignage a jeté une ombre de doute sur les preuves présentées par les fonctionnaires de Transports Canada au sujet de la sécurité ferroviaire.

Entre autres choses, Monsieur Ferguson a déclaré à votre comité que Transports Canada avait complété seulement 26 % des vérifications du SGS dans les compagnies ferroviaires, ce qui était nécessaire, selon Transports Canada, afin d'assurer la conformité avec les règlements de sécurité.

Ceci et d'autres commentaires étaient manifestement contradictoires aux observations des fonctionnaires de Transports Canada qui ont témoigné devant vous seulement quelques jours avant Monsieur Ferguson. Je crois que les commentaires de Monsieur Watson suivant le témoignage du vérificateur général sont plus appropriés et je cite :

« J'ai l'impression que si nous devons lire entre les lignes, non seulement les canadiens avaient espoir de s'attendre à du mieux de la part de Transports Canada, mais je doute que vous aussi, ainsi que le gouvernement canadien s'attendait à du mieux ».

Certains d'entre vous seront au courant de la révision du vérificateur général du programme du SGS de Transports Canada. Son bureau a effectué une vérification en mai 2008 et une deuxième en avril 2012.

Lorsque vous comparez les anomalies détectées pour le ferroviaire et l'aviation, les ressemblances sont frappantes.

Selon le vérificateur général, les manquements de Transports Canada dans la sécurité ferroviaire et aviation sont dans les domaines suivants :

- Nombres d'inspecteurs et ingénieurs nécessaires pour assurer la sécurité est inconnu;
- Manifestement beaucoup moins d'inspections que planifiés sont effectuées;
- Le niveau minimal acceptable de surveillance afin d'assurer la sécurité n'est pas établi;
- Aucune documentation justificative pour avoir changé le niveau minimal de surveillance acceptable.

Les fonctionnaires essayeront certainement de vous convaincre que toutes ces questions ont déjà été abordées.

Mais les prévisions optimistes de Transports Canada sont basées sur un tour de la main. Les inspections qui autre fois étaient requises annuellement peuvent maintenant s'effectuer aux cinq ans. Ceci est une des façons d'étirer les ressources dédiées aux inspections, mais quelle est la relation avec la protection de la sécurité au public?

Il est très important de souligner que le SGS dans l'aviation n'a jamais été créé pour être le seul mode de surveillance pour détecter les manquements à la sécurité et ne l'a jamais été de toute façon. Ceci est très logique. La redondance est un principe primordial à la sécurité. Lorsqu'un système fait défaut, l'autre est en place pour s'assurer que rien de mauvais ne se produise.

Pourtant, aujourd'hui, le SGS demeure le seul programme pour la surveillance à la sécurité aérienne puisque Transports Canada a abandonné toute surveillance directe aux compagnies aériennes.

Comment ceci a pu se produire?

Le Canada a été parmi les premiers pays à adopter le SGS en aviation. Lorsque le SGS a été introduit en 2005 dans les gros transporteurs canadiens, il n'y avait aucun trajet de référence à suivre. C'était uniquement sur une base expérimentale.

Comme il s'agissait d'une nouvelle approche, Transports Canada n'avait pas prévu que la mise en œuvre du SGS aurait consommé toutes les ressources dédiées aux inspections ainsi que d'autres ressources.

On a dû renoncer à quelque chose. Ce « quelque chose » était la surveillance directe, qui est maintenant pratiquement non existante. Nous effectuons rarement, voir jamais, des inspections sans préavis, des vérifications au sol, des tests en vol de pilote, ainsi que tout autres activités qui autre fois permettait d'avoir une vue directe sur l'état de sécurité des compagnies aériennes.

On a aussi coupé dans d'autres secteurs sous prétexte d'un SGS encombrant. À titre d'exemple, Transports Canada est en train d'annuler toutes les évaluations approfondies du SGS aux aéroports et aérodromes en faveur de l'inspection de validation de programme.

Lorsque Transports Canada vous informe d'avoir effectué de milliers de vérifications et inspections annuelles, vous devriez retenir trois points importants :

- Premièrement, leurs nombres sont gonflés. Le vérificateur général a démenti le nombre d'inspections effectuées par Transports Canada concernant le ferroviaire. Transports Canada ne peut tout simplement pas effectuer 30000 inspections avec seulement 250 inspecteurs disponibles;
- Deuxièmement, les vérifications et inspections mentionnées se limite uniquement à la révision de documents et entrevus téléphoniques. Il s'agit d'un exercice superficiel qui ne détecte pas les problèmes de nature grave.
- En troisième lieu, Transports Canada s'attend à une augmentation du taux d'accident et a ajusté son objectif de performance en espérant que ceci puisse prendre soin de la situation. Si l'augmentation se réalise, ceci veut dire qu'il y aura 40 à 50 accidents d'aéronefs de plus en 2014 qu'en 2011.

Il y a quelques mois, nous avons interrogé les inspecteurs de la sécurité en aviation concernant le SGS.

Neuf inspecteurs de l'aviation sur dix ont déclaré que le SGS de Transports Canada les empêche de corriger les problèmes de sécurité en temps opportun. Ceci est une augmentation de 80 % qui craignaient la même chose au début de l'introduction du SGS.

Veuillez considérer ceci comme un problème sérieux. Ces personnes sont des professionnels, tel que reconnu par un des témoins du Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLAC) au début de cette semaine. Ils sont très consciencieux de leur travail et de la sécurité du public voyageur.

En réalité, la quasi-totalité des inspecteurs en aviation sont d'avis que le SGS est plus propice à cacher les problèmes de sécurité plutôt que de les résoudre.

Vous avez le rapport d'enquête complet dans vos documents.

Je veux attirer votre attention sur deux exemples en particulier afin d'illustrer les conséquences de cette réalité.

Quelques mois avant l'écrasement d'un jet de First Air à Nunavut, une vérification de Transports Canada n'avait détecté aucun problème avec le SGS de la compagnie. En réalité ce n'était pas vrai.

Pourtant, l'enquête par le Bureau de la sécurité dans les transports concernant l'accident du 20 août 2011 a détecté plusieurs anomalies qui ont contribué à l'accident, incluant le fait que le SGS de First Air ne fonctionnait pas adéquatement.

Douze personnes ont péri lors de cet écrasement. Cela aurait pu être bien plus grave si l'écrasement était survenu avec un avion plein de passagers atterrissant à un aéroport majeur.

Aujourd'hui, les opérateurs commerciaux canadiens pourraient rester cinq ans sans subir une validation du SGS ou une inspection de validation de programme. Ceci est bien trop long et dépasse de beaucoup les exigences internationales des inspections annuelles.

Même les opérations de vol de Transports Canada éprouvent des difficultés malgré le SGS, tel que stipulé dans certains documents que nous avons obtenus via l'accès à l'information. Malgré la mise en œuvre du SGS et les meilleures intentions, Transports Canada n'arrive pas à rencontrer les exigences minimales de sécurité. Transports Canada a eu deux accidents depuis la mise en œuvre du SGS, le dernier étant fatal.

Des témoins d'Air Canada, West Jet, Air Transat et du CNLAC ont déclaré que le partenariat entre l'industrie et l'autorité réglementaire protège le public. Le public voyageur devrait se préoccuper lorsqu'au moins la moitié du partenariat n'arrive pas à faire fonctionner adéquatement le SGS et qu'il y a un écrasement d'avion à tous les trois ans en moyenne.

Lorsque nous comptons uniquement sur des vérifications superficielles du SGS et des inspections de validation de programme, les problèmes réels de sécurité ne seront pas détectés, ce qui pourrait comporter des graves conséquences.

Le programme de sécurité de l'aviation de Transports Canada a désespérément besoin de changer. Nous vous recommandons de considérer ce qui suit :

Donner pleine possession et responsabilité du SGS aux opérateurs. Avoir une équipe concentrée d'expert à l'intérieur d'une nouvelle branche à Transports Canada, disponible et capable de conduire des visites aux compagnies. Leur mandat serait d'aider les compagnies à promouvoir les bénéfices du SGS. Ces visites seraient sans préjudice, conduire des validations et évaluations de bonne foi, afin d'assister les compagnies à la mise en œuvre du SGS.

À simplifier les méthodes de vérifications pour la plupart des inspecteurs en éliminant toutes les actions de vérification du SGS en faveur de conduire plus de visites aux compagnies, conduire plus d'inspections sans préavis (surveillance, vérifications en ligne, vérifications de documents) afin d'améliorer la cueillette d'information. À documenter toutes les visites.

Basé sur les informations accumulées pendant l'année, retourner chez les compagnies et conduire des inspections annuelles en utilisant des techniques modernes d'analyse, se concentrer notamment sur les violations réglementaires dans tous les domaines de l'entreprise, tenant compte du temps et ressources allouées. À entreprendre des poursuites pour les violations réglementaires lorsque les détections démontrent que le SGS n'a pas été suivi, ou pour les compagnies non SGS lorsqu'elles n'ont pas fait les efforts nécessaires pour remédier la situation.

Ceci incitera les compagnies à améliorer le SGS ou adopter pleinement le SGS afin de prévenir les erreurs à l'avenir. Cette approche utilise le renforcement positif lorsque le système fonctionne bien ou le renforcement négatif lorsque le système est inefficace.

Résultats attendus :

1. La compagnie qui n'a pas corrigé les anomalies lors de la prochaine vérification sera considérée déficiente et des mesures additionnelles d'application seront nécessaires. Transports Canada documentera la non-conformité et montera un dossier dans le but de suspendre le certificat, ou
2. La compagnie qui corrigera les anomalies lors de la prochaine vérification sera considérée conforme et Transports Canada pourrait étendre le cycle de vérification basé sur la performance mesurée.
3. Les compagnies prendront pleine possession de leur propre SGS sans que TC exige quoi que ce soit ou sans que TC essaie d'appliquer une norme variable. Aucun besoin de réglementation normative pour énumérer toutes les exigences du système et de régler un problème pour une compagnie non conforme au SGS.
4. TC a un palier additionnel de surveillance à la sécurité, bien défini et bien décrit.

Je vous remercie de votre attention. J'espère que votre force et volonté se traduira par des changements avant de subir une autre tragédie.

