



Présentation au  
Comité sénatorial permanent des transports et des  
communications relativement au  
projet de loi C-49 – *Une Loi pour modifier la Loi sur les  
transports au Canada et d'autres lois relatives au transport et  
pour apporter des modifications connexes et corrélatives à  
d'autres lois* (la Loi sur la modernisation des transports)

Comandant Dan Adamus  
Président de l'ALPA Canada  
L'Association des pilotes de ligne, Internationale  
[Dan.Adamus@alpa.org](mailto:Dan.Adamus@alpa.org)  
(613) 569-5668 poste 6225

Le 19 mars 2018

L'association des pilotes de ligne, Internationale est reconnaissante de l'occasion d'exprimer ses commentaires relatifs à l'examen du projet de loi C-49 du Comité sénatorial permanent des transports et des communications - *Une Loi pour modifier la Loi sur les transports au Canada et d'autres lois relatives au transport et pour apporter des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois (la Loi sur la modernisation des transports)* ALPA dépose respectueusement sa *soumission aux fins d'examen par les membres honorables du comité.*

Concernant les différentes modifications législatives et mesures proposées dans le projet de loi C-49, ALPA fournira des commentaires sur deux questions qui pourraient avoir une incidence sur les pilotes de ligne : la mise en place d'un règlement sur la protection des passagers aériens et l'installation proposée d'enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives.

## **Contexte**

Fondée en 1931, l'ALPA est la plus importante organisation de sécurité et de sûreté non gouvernementale au monde. L'ALPA représente plus de 60 000 pilotes de ligne professionnels au Canada et aux États-Unis. Au Canada, l'ALPA représente plus de 5 000 pilotes à l'emploi des transporteurs aériens suivants : Air Georgian, Air Transat, Bearskin, Calm Air, Canadian North, Encore, First Air, Jazz Aviation, KF Aerospace, Wasaya et WestJet. Nos pilotes sont aux commandes d'aéronefs de transporteurs aériens qui transportent des passagers et du fret.

L'ALPA soutient et défend activement tous les aspects de la sûreté et de la sécurité aériennes dans toutes les sphères de la communauté de l'aviation. Elle représente les intérêts collectifs des pilotes de l'aviation commerciale; agit à titre d'agent négociateur au nom de tous les pilotes représentés par l'Association; et favorise la santé et le bien-être des membres de l'Association devant le Parlement, les ministères et les organismes gouvernementaux.

L'ALPA consacre une part considérable de son revenu de cotisations au soutien de la sûreté aérienne. Un réseau de plus de 420 pilotes de ligne actifs siègent sur des comités de sécurité aux niveaux local et national afin de concrétiser le travail de l'Association en matière de sécurité. Le

personnel à temps plein composé de professionnels détenant une formation en ingénierie, médecine aéronautique, circulation aérienne, opérations aériennes et des experts en sécurité les aident à initier ou à participer à la plupart des nombreuses améliorations dans le domaine de la sécurité qui ont fait du transport aérien le moyen de transport le plus sécuritaire au Canada et aux États-Unis.

L'Association est membre de la International Federation of Air Line Pilots Associations (IFALPA), un organisme composé d'associations de pilotes de plus de 105 pays au monde et la voix de plus de 100 000 pilotes à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

### **Régime de droits des passagers aériens**

Le projet de loi C-49 exige que l'Office des transports du Canada (OTC) établisse un nouveau régime de droits des passagers aériens au moyen d'un règlement. À ce sujet, l'ALPA croit qu'une loi ou toute autre initiative qui pourrait mettre une pression supplémentaire sur les transporteurs aériens et par conséquent sur les pilotes pour éviter les retards de vol (ou même imposer des pénalités pour les causer) ne doit pas compromettre la sécurité. Certains retards de vol attribuables aux conditions météorologiques, à la circulation aérienne, à des problèmes mécaniques ou à d'autres conditions de vol dangereuses sont une partie inévitable du maintien d'un système de transport aérien sécuritaire. Tandis que les retards de vol doivent être réduits au minimum et que les passagers doivent être entièrement informés de la cause et de la solution, la sûreté ne doit pas être compromise.

De plus, nous croyons que tout règlement de protection des passagers aériens doit reconnaître l'autorité du commandant et illustrer le principe de la «sécurité avant tout».

Si le projet de loi C-49 va de l'avant, nous saluons et apprécions l'occasion de fournir à l'OTC nos commentaires lors des consultations avec les intervenants sur le régime de droits des passagers aériens. L'ALPA incite fortement l'OTC à consulter un grand échantillon de Canadiens afin

d'assurer des lois efficaces et équilibrées qui illustrent et tiennent compte de l'incidence sur les personnes autres que les passagers aériens; ceux qui travaillent dans l'industrie aérienne, pour les transporteurs aériens, le contrôle de la circulation aérienne, la sécurité, etc.

### **Des enregistreurs audio-vidéo dans le poste de pilotage.**

Au Canada, les règlements régissant l'exigence des enregistreurs de conversations de poste de pilotage et des enregistreurs de données de vol se trouvent dans le Règlement de l'aviation canadien (RAC).

Ces derniers, qui sont installés dans les aéronefs de transporteurs aériens, enregistrent l'information concernant un vol et aident à reconstituer les événements menant à l'accident ou l'incident de l'aéronef. Les enregistreurs de conversations de poste de pilotage enregistrent les transmissions par radio et les sons dans le poste de pilotage comme la voix des pilotes, les alertes de système, les mises en garde, les avertissements et les bruits de moteur. Les enregistreurs de données de vol surveillent des centaines de paramètres de l'aéronef comme l'altitude, la vitesse, l'état du système de l'aéronef, la poussée du réacteur, le cap avion et plusieurs autres.

À la suite d'un accident, les deux enregistreurs sont récupérés sur les lieux de l'accident dès que possible et transportés au Bureau de la sécurité des transports (BST) à Ottawa aux fins de traitement. À l'aide d'un ordinateur et d'équipement audio sophistiqué, les informations stockées dans les enregistreurs sont extraites et traduites dans un format qui est ensuite analysé par les enquêteurs du BST. Le BST utilise ces informations comme l'un des nombreux outils pour aider à déterminer la cause probable de l'accident.

Selon les exigences de l'OACI, le pays dans lequel se produit un accident d'avion est responsable de mener l'enquête, y compris la récupération, le traitement et l'analyse des données de l'enregistreur de conversations de poste de pilotage et de l'enregistreur de données de vol. L'organisme d'enquête du pays est assisté par des experts d'autres pays, notamment les

fabricants de la cellule, des moteurs et l'exploitant de ligne aérienne. En ce qui concerne les renseignements conservés sur les enregistreurs, des accords internationaux existent entre des signataires de l'OACI pour gérer les données récupérées.

L'ALPA croit que les données recueillies dans les deux enregistreurs éliminent le besoin de placer des enregistreurs audio-vidéo dans le poste de pilotage à des fins d'enquête et par conséquent, l'Association s'oppose à toute proposition visant à installer des enregistreurs d'images dans tout aéronef. L'ALPA croit que la valeur des enregistreurs audio-vidéo est largement surestimée et que nos inquiétudes relatives à la publication inappropriée ne peuvent pas justifier le coût de leur installation. De plus, l'ALPA a toujours été d'avis que l'information obtenue auprès des enregistreurs audio-vidéo pourrait facilement compromettre la sûreté en entraînant des jugements et des conclusions précipités relativement aux facteurs en cause dans un accident et conclure prématurément une enquête avant que toutes les lacunes en matière de sécurité soient identifiées. L'ALPA croit que l'utilisation d'un enregistreur de données de vol plus robuste conjointement avec l'enregistreur audio-vidéo fournira aux organismes d'enquête toute l'information nécessaire dans le cadre des enquêtes.

Nous croyons qu'il est imprudent d'allouer les ressources limitées disponibles pour améliorer la sûreté dans une technologie qui n'améliore pas de manière significative ou tangible la sûreté. Au cours des 20 dernières années, tous les accidents de transporteur aérien ont été résolus quand les enregistreurs ont été récupérés; le BST a été en mesure de déterminer les conclusions relatives à la cause et les facteurs contributifs de tous ces accidents sans l'utilisation d'enregistreurs audio-vidéo.

Alors que le Canada a en place un système robuste qui protège et empêche la publication d'informations provenant de l'enregistreur audio-vidéo, plusieurs exemples au cours des années ont démontré l'incapacité de la communauté internationale de l'aviation à protéger les données confidentielles provenant d'enregistrement contre l'abus, y compris des fuites d'enregistrements audio-vidéo dans les médias. Au cours des dernières années, le système de protection au Canada a été mis au défi par les médias et les défenseurs. Les dispositions actuelles sur la protection de

données varient considérablement selon les pays et tant et aussi longtemps qu'il n'y aura pas de norme internationale acceptable qui assure que les enregistreurs audio-vidéo envisagés sont uniquement installés aux fins d'enquête d'accident comme discuté précédemment, ces enregistreurs ne doivent pas être installés dans les postes de pilotage.

Bien que l'ALPA ne soit pas d'accord avec l'enregistrement d'images dans le poste de pilotage, nous ne nous opposerions pas à toute autre solution qui pourrait possiblement entraîner les mêmes résultats, comme la saisie d'écran de l'information affichée et l'enregistrement de l'information électronique générée par la sélection de commutateurs. Ces méthodes d'enregistrement d'informations ne laissent aucune place à l'interprétation. D'un autre côté, les enregistrements vidéo de l'équipage laissent place à l'interprétation subjective en fonction du langage corporel et de certaines actions, non liées à l'enchaînement des événements, qui ont mené à l'accident peuvent s'avérer trompeurs, particulièrement si visionnés par des gens qui ne sont pas des experts en la matière. Il serait très difficile, voire impossible, de positionner les caméras de façon telle à éviter d'enregistrer les actions sans rapport de l'équipage et de saisir toutes les autres données.

## **Conclusion**

L'autorité du commandant est au coeur d'un vol sûr et sécuritaire. La fonction principale du pilote est de transporter en toute sûreté les passagers, le fret et l'aéronef en soi d'un endroit à un autre. Toute mesure réglementaire ou initiative qui restreint cette autorité mettra en péril la sûreté et la sécurité des passagers et des membres de l'équipage.

L'ALPA recommande depuis longtemps que des ressources soient concentrées sur l'amélioration des systèmes d'enregistrement actuels pour enregistrer plus de données de meilleure qualité par opposition aux images vidéo, qui sont sujettes à une fausse interprétation et peuvent en fait éloigner les enquêteurs des conclusions exactes. Les enregistreurs audio-vidéo n'amélioreront

pas la sûreté et pourraient, en fait, la compromettre en détournant les ressources limitées qui pourraient être utilisées pour apporter des améliorations plus bénéfiques en matière de sûreté.

L'ALPA est tout aussi préoccupée par la manière dont les enregistrements vidéo peuvent être mal utilisés. Sans ambiguïté, le gouvernement et l'industrie de l'aviation doivent par conséquent totalement traiter la façon de protéger l'information enregistrée.