

IAM



***The Union
The Future***

**Mémoire sur la sécurité
aérienne présenté au Comité
permanent des transports, de
l'infrastructure et des
collectivités**

Note : le masculin est utilisé pour alléger le texte, et ce, sans préjudice pour la forme féminine.

Qui nous sommes

L'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (l'AIM) est le plus important syndicat du secteur du transport aérien au Canada et en Amérique du Nord. L'AIM représente plus de 50 000 membres à l'échelle pancanadienne, dont 20 000 travaillent dans les secteurs de l'aviation, de l'aérospatiale et du transport aérien. À l'échelle nord-américaine, nous représentons plus de 500 000 membres.

Dans le secteur des services de contrôle de la sûreté aéroportuaire, nous représentons la majorité des agents de contrôle de sûreté préalable à l'embarquement au Canada, incluant dans la région du Pacifique et aux deux aéroports de Toronto, où ces agents veillent à la sûreté et la sécurité du public voyageur pour le compte de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et de Transports Canada (TC). De plus, ils assurent de nombreux services de sûreté au sein et en périphérie des aéroports canadiens. En matière de services d'escale, d'un bout à l'autre du Canada, nous représentons des employés d'Air Canada, d'Air Transat, de Landmark Aviation, de Swissport, d'Air Labrador, de TBH, de Toronto Ground Airport Services (TGAS), d'Airport Operations Support Services (AOSS), de Smarte Carte et d'Aircraft Services International Group (ASIG), entreprise ayant depuis été acquise par Menzies Aviation.

Nous accueillons favorablement l'occasion de présenter les points de vue des travailleurs canadiens du transport aérien au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN).

Le présent mémoire présente les points de vue de membres de l'AIM. Nous y faisons état de préoccupations en matière de sécurité aérienne soulevées par les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) relevant de TC de même que des services de contrôle de sûreté préalable à l'embarquement dans les aéroports, lesquels services relèvent de l'ACSTA et de TC.

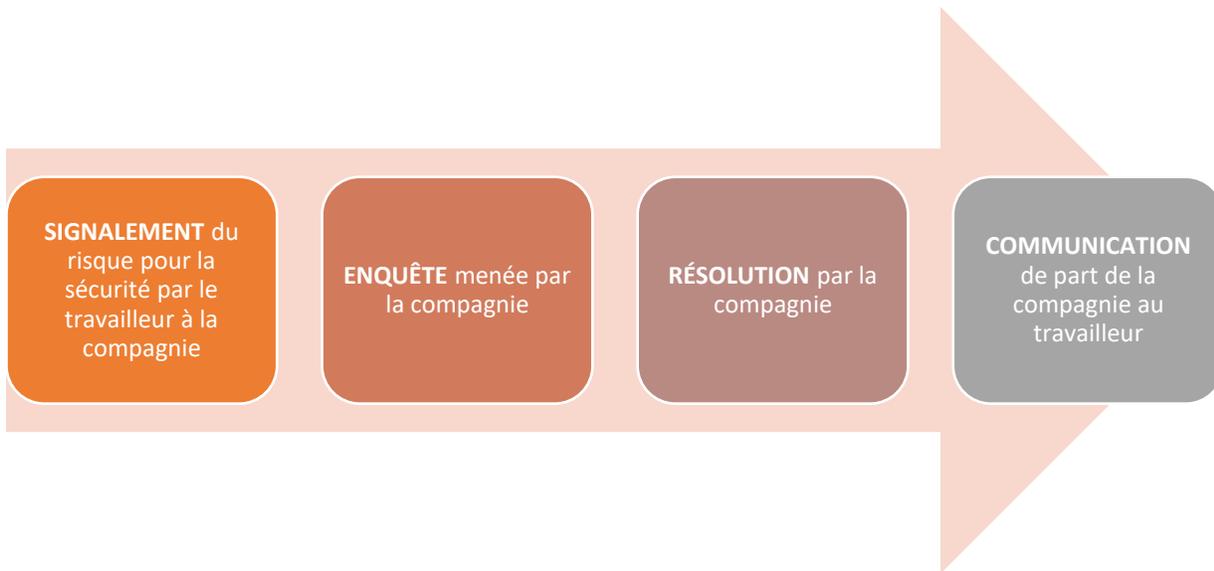
1. Systèmes de gestion de la sécurité (SGS)

Tel que mentionné par [Transports Canada](#), les « [...] systèmes de gestion de la sécurité (SGS) permettent aux entreprises de déceler les risques en matière de sécurité avant qu'ils ne donnent lieu à de sérieux problèmes. La réglementation adoptée par Transports Canada exige du milieu de l'aviation qu'il mette en œuvre des SGS comme protection supplémentaire pour aider à sauver des vies. »

L'AIM a été critique vis-à-vis des SGS dès leur mise en œuvre. Notre crainte était que TC se limite à approuver les systèmes des compagnies et à laisser les activités de surveillance et de contrôle dictées par les procédures internes desdites compagnies. En l'absence d'une réglementation publique constante et efficace, les compagnies pourraient repousser les

limites de la sécurité des opérations, exposant du coup la main-d'œuvre et le public voyageur à des risques accrus.

TC a pour rôle de veiller à ce que les compagnies se conforment à la réglementation et ses inspecteurs sont donc appelés à jouer un rôle crucial. Toute compagnie a l'obligation d'assurer un environnement sécuritaire aux travailleurs et de respecter le processus de SGS en place. Dans le cas d'un risque pour la sécurité, le SGS entre en jeu comme suit :



Malheureusement, il arrive souvent que de nombreux problèmes se manifestent durant ce processus. Mentionnons notamment l'absence de surveillance ou de suivi efficace à la suite du signalement d'un risque pour la sécurité. Souvent, le processus prend fin à la deuxième étape, ce qui crée l'impression que la compagnie n'a mené aucune enquête. Enfin, il semble y avoir un manque de résolutions et de communications de la part des compagnies.

Recommandation #1: Les inspecteurs de TC devraient mener des inspections de conformité à des intervalles plus réguliers.

La mise en place de SGS a nui à l'actuel processus de dénonciation, qui accorde un certain degré de protection aux employés qui signalent des risques pour la sécurité. Certains de nos membres nous ont avoué qu'ils n'ont pas confiance dans le processus qui est en place dans plusieurs provinces, dont la Colombie-Britannique, l'Ontario et le Québec. Soulignons que la situation en Alberta ne semble pas poser problème. En Alberta, des inspecteurs de TC se sont rendus sur les lieux de travail dans le passé et le SGS a fait l'objet d'un examen efficace; par conséquent, les préoccupations soulevées par les travailleurs ont été résolues.

Recommandation #2 : TC devrait édicter des conditions plus propices au signalement de risques pour la sécurité par les travailleurs (première étape du processus de SGS).

Recommandation #3 : TC devrait mener un sondage confidentiel auprès des travailleurs dans les huit grands aéroports canadiens : l'aéroport international Pearson de Toronto, l'aéroport international de Vancouver, l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, l'aéroport international de Calgary, l'aéroport international d'Edmonton, l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, l'aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg et l'aéroport international Stanfield d'Halifax. Le but d'un tel sondage serait d'établir si les travailleurs ont des préoccupations ou des craintes qui les découragent d'avoir recours au processus de SGS.

2. Contrôle de sûreté préalable à l'embarquement dans les aéroports

Dans le cadre d'un examen des mesures de contrôle de sûreté préalable à l'embarquement dans les aéroports mené par notre organisation, nos membres ont soulevé de nombreux problèmes.

Des comités de santé-sécurité à Toronto ont déclaré leurs résultats d'essai, conformément au [Code de sécurité 29 de Santé Canada](#), pour des appareils qui émettent des rayons X, mais ils attendent toujours une réponse, de la rétroaction ou un suivi concernant de possibles risques pour la sécurité devant être corrigés. Les comités ont besoin de cette rétroaction, mais il semble que l'ACSTA ne prenne pas leurs résultats d'essai au sérieux. De plus, en Colombie-Britannique, l'AIM a demandé à obtenir les résultats d'essais menés par NAV CANADA, responsable de l'entretien du matériel. Jusqu'à maintenant, la demande est restée lettre morte. De toute évidence, cette situation pourrait avoir un impact sur le fonctionnement des appareils ainsi que sur la sûreté des travailleurs et des passagers assujettis au processus de traitement.

Recommandation #4 : L'ACSTA devrait s'attarder aux piètres résultats d'essai, car elle est responsable des appareils. De plus, l'ACSTA devrait en discuter avec les prestataires de services à la recherche de solutions permettant d'améliorer la qualité des appareils et d'assurer le maintien de la sécurité dans les aéroports.

Des comités de santé-sécurité ont aussi rapporté que le personnel de l'autorité aéroportuaire s'ingère constamment dans le processus de contrôle de sûreté préalable à l'embarquement. Par exemple, les bacs qui passent dans la machine à rayons X sont censés être séparés d'une distance de 1 ou 2 pieds. Cependant, le personnel de l'autorité aéroportuaire – cherchant à accélérer la circulation des passagers aux contrôles de sûreté durant les périodes de pointe – réduit la distance séparant chaque bac. Cette initiative a été mise en place d'abord par l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) et par l'Autorité aéroportuaire de Vancouver (VAA) pour réduire les files d'attente aux contrôles de sûreté durant les périodes de pointe. Cette situation nuit au processus d'inspection. De

plus, lorsque les bacs sont placés les uns près des autres, les capteurs de la machine à rayons X rejettent l'espacement insuffisant des bacs en inversant la courroie jusqu'à ce qu'elle détecte un espacement adéquat. Dans cette situation, le service à la clientèle semble avoir préséance sur la sécurité. En Colombie-Britannique, l'ACSTA a informé l'AIM que cette pratique cesserait sous peu, bien qu'elle demeure encore en usage.

Recommandation #5 : L'ACSTA devrait aborder les questions de l'espacement exigé entre les bacs passant dans les machines à rayons X et de l'ingérence constante du personnel des autorités aéroportuaires, de même que sensibiliser ces autorités au fait qu'elles nuisent à la sécurité et aux procédures de l'ACSTA et devraient trouver d'autres solutions en réponse au réel problème des longues files d'attente aux contrôles de sûreté.

La quantité de poussière dans les aires de contrôle de la sûreté et les machines pose également problème. C'est un enjeu en matière de santé et de sécurité pour les agents de contrôle de sûreté préalable à l'embarquement, les membres d'équipage et les passagers qui utilisent le système d'un bout à l'autre du pays. En Colombie-Britannique, une solution partielle a été mise en place pour corriger cette situation. Les services d'une entreprise spécialisée en nettoyage ont été retenus pour nettoyer les aires de contrôle. Cependant, le personnel de cette entreprise n'a pas accès aux machines, car l'accès à l'équipement de sécurité leur est interdit. Le problème a donc été résolu en partie, mais les machines demeurent très poussiéreuses et nombreux passagers s'en plaignent. À Toronto, la GTAA tarde toujours à aborder ces deux problèmes.

Recommandation #6 : L'ACSTA et le prestataire de services devraient travailler ensemble sur une base hebdomadaire pour corriger le problème de la poussière dans les aires de contrôle de la sûreté.

Nos agents de contrôle de sûreté préalable à l'embarquement font face à un nouveau problème à travers le pays, à savoir l'augmentation des abus et de la violence des passagers envers eux pendant leur travail. Ce phénomène a augmenté de façon constante et il semble que les agents de sûreté préalable à l'embarquement endurent de plus en plus ces abus car leurs employeurs, les autorités aéroportuaires locales et l'ACSTA semblent pousser des mesures disciplinaires, même s'ils essaient simplement de faire leur travail correctement face à de longues files d'attente de passagers. Les autorités semblent vouloir prendre le côté des passagers en les laissant passer rapidement jusqu'à leurs vols afin de ne pas recevoir de plaintes écrites. Cela met les agents de contrôle de sécurité dans une position pesante et pourrait conduire à des recherches inappropriées à effectuer en raison de menaces et de conséquences.

Recommandation #7 : utiliser de la signalisation à l'attention du public attestant le fait qu'il est illégal de menacer verbalement ou physiquement les agents de contrôle de sûreté préalable à l'embarquement, comme c'est le cas à l'aéroport de London Heathrow au Royaume-Uni dans la zone de dédouanement. Ceci est très clairement affiché avec des avertissements déclarant que c'est illégal et sujet à des poursuites.

Enfin, nous soulevons une préoccupation similaire, celle de la menace de blessures physiques ou d'agressions verbales envers les agents de contrôle par des employés qui passent le [contrôle des non-passagers \(CNP\)](#). Les employés de l'aéroport qui utilisent un véhicule doivent passer par le contrôle de véhicule des non-passagers (CVNP). Des incidents, lors des contrôles NPSV, ont été signalés à des représentants de l'AIM. Une autre procédure appelée le contrôle de terminal des non-passagers (CTNP) s'applique également aux employés. Les non-passagers doivent passer le CTNP lorsqu'ils entrent dans la zone sécurisée de l'aéroport pour aller sur leur lieu de travail. Il arrive fréquemment que ces derniers deviennent agités lorsque le système les sélectionne automatiquement pour une recherche aléatoire. Les représentants de l'AIM ont été informés de ces incidents et les ont signalés à l'ACSTA. L'ACSTA devrait prendre au sérieux ces incidents signalés et documentés, et résoudre ce problème eu égard aux agents de contrôle de sûreté préalable à l'embarquement. La sécurité aéroportuaire pourrait être compromise autrement.

Recommandation #8 : utiliser de la signalisation à l'attention des non-passagers assujettis au CNP attestant le fait qu'il est illégal de menacer verbalement ou physiquement les agents de contrôle de sûreté préalable à l'embarquement, comme c'est le cas à l'aéroport de London Heathrow au Royaume-Uni dans la zone de dédouanement. Ceci est très clairement affiché avec des avertissements déclarant que c'est illégal et sujet à des poursuites.

Recommandations

AFIN que les SGS soient un système de suivi efficace par TC, l'AIM propose les recommandations suivantes:

- Recommandation #1 : Les inspecteurs de TC devraient mener des inspections de conformité à des intervalles plus réguliers.
- Recommandation #2 : TC devrait édicter des conditions plus propices au signalement de risques pour la sécurité par les travailleurs (première étape du processus de SGS).
- Recommandation #3 : TC devrait mener un sondage confidentiel auprès des travailleurs dans les huit grands aéroports canadiens : l'aéroport international Pearson de Toronto, l'aéroport international de Vancouver, l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, l'aéroport international de Calgary, l'aéroport international d'Edmonton, l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, l'aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg et l'aéroport international Stanfield d'Halifax. Le but d'un tel sondage serait d'établir si les travailleurs ont des préoccupations ou des craintes qui les découragent d'avoir recours au processus de SGS.

Afin que l'ACSTA assure un environnement de travail sécurisé pour agents de contrôle de sûreté préalable à l'embarquement, l'AIM propose les recommandations suivantes:

- Recommandation #4 : L'ACSTA devrait s'attarder aux piètres résultats d'essai, car elle est responsable des appareils. De plus, l'ACSTA devrait en discuter avec les prestataires de services à la recherche de solutions permettant d'améliorer la qualité des appareils et d'assurer le maintien de la sécurité dans les aéroports.
- Recommandation #5 : L'ACSTA devrait aborder les questions de l'espacement exigé entre les bacs passant dans les machines à rayons X et de l'ingérence constante du personnel des autorités aéroportuaires, de même que sensibiliser ces autorités au fait qu'elles nuisent à la sécurité et aux procédures de l'ACSTA et devraient trouver d'autres solutions en réponse au réel problème des longues files d'attente aux contrôles de sûreté.
- Recommandation #6 : L'ACSTA et le prestataire de services devraient travailler ensemble sur une base hebdomadaire pour corriger le problème de la poussière dans les aires de contrôle de la sûreté.
- Recommandation #7 : utiliser de la signalisation à l'attention du public attestant le fait qu'il est illégal de menacer verbalement ou physiquement les agents de contrôle de sûreté préalable à l'embarquement, comme c'est le cas à l'aéroport de London Heathrow au Royaume-Uni dans la zone de dédouanement. Ceci est très clairement affiché avec des avertissements déclarant que c'est illégal et sujet à des poursuites.

- Recommandation #8 : utiliser de la signalisation à l'attention des non-passagers assujettis au CNP attestant le fait qu'il est illégal de menacer verbalement ou physiquement les agents de contrôle de sûreté préalable à l'embarquement, comme c'est le cas à l'aéroport de London Heathrow au Royaume-Uni dans la zone de dédouanement. Ceci est très clairement affiché avec des avertissements déclarant que c'est est illégal et sujet à des poursuites.