



Recommandation A17-02 du BST

Désintégration en vol

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada recommande que le ministère des Transports en collaboration avec l'industrie et les représentants des employés du secteur canadien de l'aviation, élabore et mette en place des exigences relativement à un programme global de lutte contre l'abus de drogues et d'alcool, y compris le dépistage de drogue et d'alcool, pour réduire le risque que des personnes aient les facultés affaiblies en assumant des fonctions critiques pour la sécurité. Ces exigences doivent prendre en compte et concilier la nécessité de respecter les principes des droits de la personne de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* et la responsabilité de protéger la sécurité du public.

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport aérien	A15P0081
Date à laquelle la recommandation a été émise	2 novembre 2017
Date de la dernière réponse	Octobre 2022
Date de la dernière évaluation	Février 2023
Évaluation de la dernière réponse	Attention en partie satisfaisante
État du dossier	Actif

Résumé de l'événement

Le 13 avril 2015, l'aéronef Swearingen SA226-TC Metro II (immatriculé C-GSKC, numéro de série TC-235) effectuait le vol 66 (CA66) de Carson Air Ltd. selon les règles de vol aux instruments (IFR), depuis l'aéroport international de Vancouver (CYVR) (Colombie-Britannique) à destination de Prince George (Colombie-Britannique) avec 2 pilotes à son bord. À 7 h 09, heure avancée du Pacifique (HAP), environ 6 minutes après son départ de Vancouver, l'aéronef est disparu des écrans radars du contrôle de la circulation aérienne alors qu'il franchissait 8700 pieds au-dessus du niveau de la mer, en montée dans des conditions météorologiques de vol aux instruments, à environ 4 milles marins au nord de la zone bâtie de North Vancouver. Des conditions météorologiques qui se détérioraient, des nuages bas et de fortes chutes de neige ont gêné les recherches aériennes; toutefois, des chercheurs au sol ont retrouvé l'épave dans un relief montagneux escarpé et enneigé vers 16 h 45 HAP. L'aéronef avait subi une désintégration catastrophique en vol. Les deux pilotes ont été mortellement blessés, et l'aéronef a été détruit. La radiobalise de repérage d'urgence de 406 mégahertz de l'aéronef s'était déclenchée, mais son antenne avait été endommagée, et le système

international de satellites pour les recherches et le sauvetage Cospas-Sarsat n'a reçu aucun signal. L'accident est survenu durant les heures de clarté.

Bien que l'enquête n'ait pu déterminer la cause de la chute à grande vitesse et de la désintégration en vol de l'aéronef, l'intoxication alcoolique a presque certainement été un facteur dans les événements qui ont mené à l'accident, étant donné le taux d'alcoolémie du commandant de bord.

Le Bureau a conclu son enquête et publié le rapport A15P0081 le 2 novembre 2017.

Justification de la recommandation

Plusieurs pays, dont les États-Unis, l'Australie et le Royaume-Uni, ont cerné les dangers que pose la consommation de drogue et d'alcool pour l'aviation, et ont mis en place des programmes pour faire en sorte qu'aucune personne occupant un poste lié à la sécurité n'effectue ses tâches avec des facultés affaiblies. Aux États-Unis, les tests de dépistage aléatoires des drogues et de l'alcool sont obligatoires pour tous les travailleurs du secteur des transports, ainsi que pour d'autres employés qui occupent des postes liés à la sécurité. En Australie, on administre de façon aléatoire des éthylo-tests dans tous les modes de transport, y compris le transport aérien, ferroviaire, maritime et collectif. Au Royaume-Uni, tous les titulaires d'un permis d'exploitation aérienne et les fournisseurs de services de navigation aérienne doivent ajouter une politique sur la drogue et l'alcool à leur système de gestion de la sécurité.

En plus de l'interdiction prévue au *Code criminel du Canada* concernant l'exploitation d'un aéronef avec les facultés affaiblies, la réglementation de Transports Canada (TC) interdit aux pilotes d'exploiter un aéronef lorsqu'ils sont inaptes au travail. TC a publié un cadre pour des normes médicales à l'intention des pilotes ainsi que des directives pour les médecins légistes de l'aviation civile, les pilotes et autres employés détenteurs d'une licence qui remplissent des fonctions liées à la sécurité. Ce cadre s'appuie énormément sur l'autosurveillance par ces mêmes employés, et en grande partie sur le signalement volontaire d'un problème de santé à leur médecin légiste (y compris tout problème de santé mentale comme la dépendance à l'alcool et aux drogues) et leur retrait du service s'ils sont médicalement inaptes ou si leurs facultés sont affaiblies.

Le BST avait déterminé que la consommation d'alcool et de drogues était un facteur dans des enquêtes antérieures. Également, plusieurs incidents mettant en cause des pilotes qui se sont présentés au travail avec des facultés affaiblies ont fait les manchettes. Dans plusieurs cas, c'est un employé de l'aéroport ou un collègue d'un pilote aux facultés affaiblies qui a servi de dernière ligne de défense pour empêcher le ou les pilotes enivrés d'exploiter un aéronef. Bien qu'elle ait été efficace dans ces cas, cette mesure est insuffisante dans l'ensemble.

Les lois, les règlements, les normes et les directives existants peuvent atténuer efficacement certains des risques associés à la consommation d'alcool et de drogues par les pilotes et des personnes remplissant d'autres fonctions liées à la sécurité. Or, il continue de se produire des

événements où une personne aux facultés affaiblies passe inaperçue ou n'est pas empêchée de piloter un aéronef.

En l'absence d'exigence réglementaire de dépistage de drogues et d'alcool dans le but de réduire le risque que des personnes intoxiquées remplissent des fonctions liées à la sécurité, des employés pourraient assumer ces fonctions avec des facultés affaiblies, ce qui constitue un risque pour la sécurité publique. Bien que les tests de dépistage aléatoires de drogues et d'alcool soient des moyens efficaces pour identifier les personnes qui pourraient accomplir des tâches liées à la sécurité avec des facultés affaiblies, ils ne représentent qu'un élément d'une solution intégrée contre l'abus d'alcool et de drogues dans le secteur de l'aviation. Les programmes de dépistage deviennent des plus utiles lorsqu'ils sont jumelés à d'autres initiatives, notamment l'éducation, les programmes d'aide aux employés, les programmes de réadaptation et de retour au travail, et le soutien des pairs.

Par conséquent, le Bureau a recommandé que

le ministère des Transports, en collaboration avec l'industrie et les représentants des employés du secteur canadien de l'aviation, élabore et mette en place des exigences relativement à un programme global de lutte contre l'abus de drogues et d'alcool, y compris le dépistage de drogue et d'alcool, pour réduire le risque que des personnes aient les facultés affaiblies en assumant des fonctions critiques pour la sécurité. Ces exigences doivent prendre en compte et concilier la nécessité de respecter les principes des droits de la personne de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* et la responsabilité de protéger la sécurité du public.

Recommandation A17-02 du BST

Réponses et évaluations antérieures

Février 2018 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord en principe avec cette recommandation de sécurité aérienne (A17-02).

La sécurité aérienne est d'une importance capitale pour TC. Par conséquent, le ministère est déterminé à continuer d'améliorer la sécurité aérienne en travaillant de concert avec les intervenants du secteur et ses partenaires internationaux pour prévenir l'abus d'alcool et de drogues dans le secteur de l'aviation et y remédier.

TC entend poursuivre son programme établi de lutte contre l'abus d'alcool et de drogues. On étudie actuellement des façons d'améliorer les mesures de détection, de prévention et de traitement des problèmes d'alcool ou de drogues dans le secteur des transports. Outre ce programme, TC examinera de plus près le développement de mécanismes additionnels pour protéger les voyageurs contre les personnes qui rempliraient une fonction liée à la sécurité et dont les facultés sont affaiblies.

Conformément à la *Loi sur l'aéronautique* et au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), des règles, règlements et normes médicales strictes sont en place au Canada pour encadrer la consommation de drogues et d'alcool.

TC abordera cette recommandation par les séries de mesures distinctes suivantes :

1. Protocole contre l'abus de substances du Service de la Médecine aéronautique civile de TC

TC a un protocole médical solide en place pour lutter contre l'abus de drogues et d'alcool. Ce protocole se fonde sur une évaluation médicale stricte et un processus d'attestation rigoureux.

Pour obtenir une licence de pilote, tous les candidats doivent d'abord obtenir un certificat médical émis par le ministre des Transports. Ce processus commence par un examen de la part du médecin examinateur de l'aviation civile (MEAC). Le MEAC fait un examen médical et remplit un rapport d'examen médical, qui comprend une recommandation sur l'aptitude médicale. Ce rapport est remis aux conseillers médicaux du ministre au Service de la Médecine aéronautique civile (MAC) de Transports Canada. Le MAC évalue ensuite tous les rapports médicaux requis qu'il a reçus sur ce candidat. Si le candidat satisfait aux normes médicales de la catégorie de certificat médical demandé, un certificat médical est émis.

Cerner les problèmes de consommation et d'abus de drogues et d'alcool :

La *Loi sur l'aéronautique* exige de tous les médecins qu'ils signalent à TC tout trouble médical qui pourrait représenter un danger pour la sécurité aérienne. Cette divulgation obligatoire à l'organisme de réglementation constitue l'un des systèmes de déclaration médicale les plus rigoureux de tous les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

En vertu de ces exigences de divulgation, tous les professionnels de la santé doivent prévenir le MAC de tout problème et de tout trouble médical cerné. Une fois que le MAC est informé, par un examen du MEAC, par un médecin traitant ou par le candidat, le processus suivant est amorcé :

1. Le candidat est informé, et le MAC demande que l'évaluation médicale détermine si le candidat a un trouble qui peut être diagnostiqué, ou un trouble d'abus de substances, ou si la propension à faire usage de substances est suffisamment grave pour justifier des soins médicaux.
2. Lors d'un diagnostic, ou lorsque le problème est assez important, le MAC exige une thérapie appropriée auprès d'un expert en dépendance ainsi qu'un suivi qui comprend souvent une hospitalisation de 30 jours.
3. Le MAC évalue ensuite l'efficacité de la thérapie auprès de l'expert en dépendance du centre de soins.
4. S'il estime que la thérapie a porté ses fruits, le MAC prévoit un suivi dans la communauté médicale locale qui comprend une évaluation et une supervision médicale continues (mensuelle d'abord) et la participation (quotidienne d'abord, puis hebdomadaire) à un programme semblable à Alcooliques Anonymes (AA).

5. Le candidat pourra demander que son certificat médical soit rétabli s'il a réussi toutes ces étapes, s'il obtient une évaluation favorable de l'équipe de soins médicaux et s'il accepte de continuer la thérapie à long terme et de se soumettre à un plan de supervision.
6. Dès qu'il est satisfait du succès de la thérapie, de la rigueur du programme de surveillance et de la conformité du pilote au programme de surveillance, le MAC peut recommander un certificat médical selon lequel le candidat peut effectuer des vols seulement « avec un pilote accompagnateur ou comme pilote accompagnateur » (c.-à-d. que le pilote en question doit toujours piloter en compagnie d'un autre pilote ayant toutes les qualifications nécessaires sur ce type d'aéronef). Le certificat comprend d'autres conditions comme l'assiduité au programme de traitement, l'adhésion aux AA ou à un programme similaire, la soumission à des tests de dépistage de drogue et d'alcool sans préavis (trimestriellement d'abord) et l'abstinence complète pendant un minimum de deux ans. Si la situation clinique le justifie, les tests de dépistage peuvent demeurer en vigueur plus longtemps.

Les pilotes au service de grandes compagnies aériennes pourraient avoir accès à un programme tripartite. Ce dernier consiste en un comité de gestion de la surveillance composé d'un médecin traitant, d'un représentant syndical et d'un représentant patronal. Ces programmes aident les pilotes ayant des problèmes d'abus de drogues et d'alcool pour réduire les risques qu'ils pilotent un aéronef avec les facultés affaiblies. TC a participé à des programmes tripartites et les appuie depuis 1980; depuis, ce modèle a évolué en un protocole global de gestion de l'abus de drogues et d'alcool qui répond aux besoins et aux préoccupations de toutes les parties concernées.

L'approche tripartite constitue un processus à trois volets pour :

- identifier les personnes ayant un problème d'abus de drogues et d'alcool;
- diriger ces personnes vers des ressources de traitement et de réadaptation par l'intermédiaire d'un programme d'aide aux employés (PAE);
- assurer une supervision et un suivi continus.

Une fois qu'un problème d'abus de drogues et d'alcool est identifié, les exigences indiquées ci-dessus doivent être satisfaites dans le cadre d'un programme tripartite (dans la mesure du possible).

Environ 90 % des pilotes diagnostiqués ont repris leurs fonctions dans le poste de pilotage au terme d'une thérapie et d'une gestion réussies de leur problème. Le protocole global de TC contre l'abus de drogues et d'alcool permet de détecter et de traiter un problème d'abus de drogues et d'alcool et de rétablir dans leurs fonctions des pilotes aux prises avec ce problème de façon efficace.

Le MAC de TC continue de participer aux efforts internationaux de sensibilisation aux risques d'exercer des fonctions de pilotage avec les facultés affaiblies et d'en faire la promotion. Plus précisément, ce travail se fait par l'intermédiaire de l'OACI et d'autres groupes de travail

internationaux, et par le suivi de toute activité reconnue en vue d'harmoniser les normes et les pratiques.

2. Engagement et collaboration continus de TC avec le secteur de l'aviation canadien et les représentants d'employés

Au début de janvier 2017, afin d'assurer que les mesures et normes de sécurité demeurent efficaces, le ministre des Transports a écrit à toutes les compagnies aériennes au Canada, leur demandant de confirmer si leurs protocoles de sécurité étaient à jour, y compris les mesures visant à confirmer l'aptitude au travail de leurs pilotes. Les huit compagnies aériennes canadiennes principales ont confirmé avoir en place des protocoles de sécurité pour traiter les cas d'abus de drogues et d'alcool. Certains des outils et des moyens qu'elles ont adoptés comprennent des politiques internes sur la drogue et l'alcool en milieu de travail, des documents éducatifs et des manuels de vol.

De plus, au début de juillet 2017, dans le cadre de l'approche en cours de TC pour intéresser les intervenants aux enjeux de sécurité, le ministère a animé un atelier intitulé « Apte au vol ». L'événement a réuni plus de 200 intervenants du secteur de l'aviation, y compris les syndicats de pilotes, NAV CANADA, des associations d'aviation, le personnel d'aviation ainsi que d'autres ministères fédéraux et des professionnels de la santé. L'atelier visait à promouvoir une culture de sécurité dans la communauté aéronautique, à sensibiliser ses membres aux problèmes de santé mentale et d'abus de drogues et d'alcool, à fournir de l'information sur les pratiques et les programmes exemplaires, et à partager des méthodes pratiques pour promouvoir la santé du personnel.

Durant l'atelier « Apte au vol », TC a entendu parler des initiatives des intervenants du secteur de l'aviation et des syndicats de pilotes pour régler le problème d'abus de drogues et d'alcool, y compris les programmes d'aide aux employés (PAE) et les programmes de soutien par les pairs au travail. Par exemple, les compagnies aériennes canadiennes plus importantes ont mis en œuvre des PAE pour aider leurs employés à traiter un problème de santé mentale ou d'abus de drogues et d'alcool. Dans le cadre de ces programmes, les personnes sont dirigées vers des professionnels de la santé pour du counseling, des soins et de la réadaptation. De plus, les réseaux de soutien par les pairs (c.-à-d. un groupe d'exploitants plus petits) et les programmes administrés par des associations de l'industrie pourraient permettre aux exploitants aériens plus petits d'aider leurs pilotes et employés à surmonter un problème d'alcool ou de drogues. Les PAE étant des initiatives du secteur, ils ne sont pas obligatoires ni assujettis à des normes réglementaires ou directives gouvernementales.

À l'automne 2018, TC lancera une campagne d'information sur l'abus de drogues et d'alcool dans le secteur de l'aviation. Cette campagne insistera sur la responsabilisation individuelle et collective envers le bien-être. Le rapport du BST indique que des collègues de travail soupçonnaient que le commandant de bord avait un problème d'alcool, mais que personne n'a verbalisé ses doutes. La campagne enseignera aux intervenants dans le milieu de l'aviation à reconnaître les symptômes de l'abus de drogues et d'alcool et fournira des directives pour aborder tout problème potentiel.

3. Pratiques courantes de dépistage dans le secteur de l'aviation

À l'heure actuelle, les exploitants peuvent soumettre les membres d'équipage de conduite à un test de dépistage d'alcool et de drogues lorsqu'ils ont un motif raisonnable de soupçonner que leurs facultés sont affaiblies (dépistage « avec motif à l'appui »), de même qu'après un accident ou un incident.

Pour l'instant, les titulaires de certificat médical canadien (c.-à-d. les pilotes) qui ont un diagnostic connu d'abus de drogues et d'alcool peuvent être assujettis à un test de dépistage sans préavis pour assurer leur conformité aux dispositions d'abstinence dont fait état leur certificat. Toutefois, TC ne dispose d'aucun pouvoir législatif pour imposer des tests de dépistage aléatoires aux équipages de conduite par mesure préventive. Il faudra plus d'études, d'analyses et de justifications afin de rendre obligatoires les tests de dépistage aléatoires des drogues et d'alcool avant de déterminer la méthode la plus utile d'adopter la recommandation. Il faudra en outre tenir compte des droits de la personne et de la protection de la vie privée, ainsi que des lois et principes, notamment la *Loi canadienne sur les droits de la personne* et la *Charte canadienne des droits et libertés*.

4. Analyse approfondie des politiques par TC

Transports Canada reconnaît que l'abus d'alcool et de drogues est un problème qui touche tous les modes de transport. Le ministère participe activement aux travaux d'élaboration de politiques sur les personnes ayant les facultés affaiblies dans tous les modes de transport – aérien, maritime et ferroviaire et automobile. Occasionnée en partie par les projets de loi C-45 et C-46, cette analyse des politiques se penchera sur la prévalence et l'incidence des facultés affaiblies au travail, les approches d'autres pays, les enjeux de protection de la vie privée et des droits de la personne en vertu de la *Charte canadienne des droits de la personne* (et des lois connexes). Elle examinera en outre les normes de santé et sécurité au travail pour employeurs et employés sur les facultés affaiblies (sous la responsabilité d'Emploi et Développement social Canada), et la capacité des intervenants du secteur des transports d'assumer les coûts de nouvelles obligations. Toute nouvelle exigence potentielle concernant un programme global de lutte contre l'abus de drogues et d'alcool serait fondée sur plusieurs facteurs, ainsi que sur la sécurité globale du système de transport canadien, dans l'analyse des politiques.

Pour le secteur de l'aviation en particulier, TC examine à l'heure actuelle des approches en matière de politiques, de réglementation et d'application de la loi pour renforcer les mesures de dissuasion et de prévention visant les membres d'équipage de conduite qui se présentent au travail avec les facultés affaiblies. Les options à l'étude comprennent : l'examen des limites d'alcoolémie, les tests de dépistage d'alcool et de drogues avant l'embauche, les tests de dépistage d'alcool et de drogues aléatoires et obligatoires assortis d'un PAE complet et l'augmentation de la période minimale entre la consommation d'alcool à la prise de service pour les employés qui occupent un poste lié à la sécurité. De plus, comme suite à l'atelier « Apte au vol » et aux travaux initiaux de TC d'élaboration de politiques, le ministère envisage d'élargir le rôle des employeurs dans l'établissement de régimes de dépistage et le développement de PAE pour leurs employés qui occupent des postes liés à la sécurité. TC comprend que ce sont là des

enjeux complexes; le ministère souhaite ainsi travailler de concert avec les intervenants afin de mieux comprendre les défis de sécurité dans le secteur de l'aviation et d'élaborer des programmes efficaces.

TC examine également la réglementation en vigueur pour déterminer si elle est adéquate afin d'éviter que des membres d'équipage de conduite se présentent au travail avec les facultés affaiblies. Par ailleurs, TC s'emploie à renforcer les mesures de dissuasion par les moyens suivants :

- modification du règlement en vigueur pour porter le délai de 8 heures entre la consommation d'alcool et la prise de service à 12 heures. Ainsi, il serait interdit pour les membres d'équipage de conduite de travailler durant cette période prolongée après avoir consommé de l'alcool (cette initiative est en cours dans le cadre des mesures prises pour régler le problème de la fatigue);
- prescription d'un taux d'alcoolémie maximal qui reflète ceux de nos homologues internationaux;
- mise en œuvre d'approches plus strictes aux mesures punitives et d'application de la loi contre les personnes qui tentent délibérément de contourner ces mesures.

Cette analyse approfondie, qui devrait s'achever à l'automne 2018, permettra de guider l'élaboration d'une politique sur les facultés affaiblies afin de réduire les risques que des membres d'équipage de conduite qui occupent des postes liés à la sécurité se présentent au travail avec les facultés affaiblies.

Mars 2018 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

TC a pris les mesures suivantes pour corriger la lacune de sécurité soulignée dans la recommandation A17-02 sur l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme global de lutte contre l'abus de drogues et d'alcool dans le secteur de l'aviation :

- D'ici l'automne 2018, TC compte effectuer une analyse exhaustive des politiques sur les facultés affaiblies dans le secteur de l'aviation pour déterminer la possibilité d'établir un programme global de lutte contre l'abus de drogues et d'alcool qui assurera l'équilibre entre la sécurité et d'autres considérations liées à l'intérêt public. TC compte également mettre en place des mesures réglementaires et d'application de la loi plus strictes pour détecter, prévenir et traiter les problèmes d'abus de drogues et d'alcool dans le secteur de l'aviation, notamment :
 - en interdisant aux pilotes de consommer de l'alcool dans les 12 heures qui précèdent un vol, plutôt que dans les 8 heures actuellement prescrites;
 - en fixant un taux d'alcoolémie maximal correspondant à celui de nos homologues internationaux;
 - en mettant en œuvre des approches plus strictes aux mesures punitives et d'application de la loi contre les personnes qui tentent délibérément de contourner ces mesures.

- À l'automne 2018, TC compte lancer une campagne d'information sur l'abus de drogues et d'alcool dans le secteur de l'aviation. Cette campagne insistera sur la responsabilisation individuelle et collective envers le bien-être.
- TC entend continuer de collaborer avec l'Organisation de l'aviation civile internationale et de participer aux groupes de travail internationaux en vue d'harmoniser ses normes et ses pratiques sur l'abus de drogues et d'alcool dans le secteur de l'aviation, et de faire de la sensibilisation sur les risques associés à l'abus de drogues et d'alcool.

Le BST se réjouit que TC reconnaisse les avantages pour la sécurité d'un programme global de lutte contre l'abus de drogues et d'alcool qui comprend les tests de dépistage de ces substances. Cependant, d'ici à ce que TC formule des conclusions quant à la manière la plus appropriée de pallier le risque qui a donné lieu à cette recommandation et indique au BST le plan d'action découlant de ces conclusions, on ignore quand et comment la lacune de sécurité soulevée par la recommandation A17-02 sera corrigée.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A17-02 dénote une **intention satisfaisante**.

Mars 2019 : réponse de Transports Canada

TC est d'accord en principe avec la recommandation.

Le ministère a examiné les politiques et les règlements traitant des facultés affaiblies et est en train de préparer des options stratégiques et réglementaires pour promouvoir la sécurité dans le secteur de l'aviation. TC mise sur une approche multimode pour trouver des solutions aux problèmes des facultés affaiblies et vise à créer une plateforme commune pour tous les modes de transport.

Cannabis :

En 2018, avant la légalisation du cannabis, TC a consulté un certain nombre d'intervenants du milieu de l'aviation et d'autres ministères fédéraux sur cette question. Le 10 octobre 2018, il a envoyé des lettres à tous les intervenants du milieu de l'aviation et aux syndicats des pilotes pour leur rappeler que le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) interdit la consommation de drogues. Des copies de ces lettres figurent aux annexes 2 et 3.

Afin de continuer à assurer la sécurité du secteur de l'aviation et des passagers, TC ne prévoit pas assouplir les restrictions sur la consommation de cannabis ou d'autres substances qui affaiblissent les facultés. TC demeure résolu à adopter une approche rigoureuse fondée sur les risques et les faits pour empêcher que des titulaires d'un document d'aviation dont les facultés sont affaiblies par des drogues illégales ou légales, y compris le cannabis, participent à des activités aériennes.

Alcool :

En 2017, TC a proposé des modifications à l'alinéa 602.03 (a) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) afin d'interdire aux membres d'équipage de travailler dans les 12 heures qui suivent l'ingestion de boissons alcoolisées (une augmentation par rapport à la limite actuelle de 8 heures). Le règlement est entré en vigueur le 12 décembre 2018 (DORS/2018-269).

Travaux en cours :

En 2018-2019, TC poursuit les travaux d'évaluation des approches stratégiques et réglementaires visant à accroître les pouvoirs réglementaires actuels, notamment pour définir clairement les postes liés à la sécurité et établir une limite du taux d'alcoolémie. TC travaille aussi avec le secteur en vue de recourir davantage aux programmes d'aide aux employés pour traiter les employés aux prises avec des problèmes d'abus d'alcool ou d'autres drogues et de santé mentale.

Mai 2019 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Dans sa réponse, Transport Canada (TC) indique avoir pris les mesures ci-après pour corriger la lacune de sécurité soulevée dans la recommandation A17-02, qui concerne l'élaboration et la mise en place d'exigences relativement à un programme global de lutte contre l'abus de drogues et d'alcool, y compris le dépistage de drogue et d'alcool, pour réduire le risque que des personnes qui ont les facultés affaiblies assument des fonctions critiques pour la sécurité.

- En 2017, le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) a été modifié afin d'interdire aux membres d'équipage de travailler dans les 12 heures qui suivent l'ingestion de boissons alcoolisées (la limite était auparavant de 8 heures). Ce règlement est entré en vigueur le 12 décembre 2018.
- En 2018, il y a eu consultation des intervenants et d'autres ministères fédéraux au sujet de la légalisation du cannabis. TC a rappelé à tous les intervenants du milieu de l'aviation et aux syndicats des pilotes que la consommation de drogues est interdite en vertu du RAC.
- Des travaux sont en cours pour définir les postes liés à la sécurité, pour établir une limite du taux d'alcoolémie et pour encourager le secteur à recourir davantage aux programmes d'aide aux employés pour traiter les employés aux prises avec des problèmes d'abus d'alcool ou d'autres drogues et de santé mentale.

Le Bureau voit d'un bon œil les mesures adoptées à ce jour. Toutefois, dans sa dernière réponse, Transports Canada ne fournit aucune information sur l'élaboration et la mise en œuvre d'exigences liées à un programme complet de lutte contre l'abus d'alcool ou d'autres drogues, y compris des tests de dépistage de drogue et d'alcool. Or, il s'agit là de l'esprit même de la recommandation A17-02. Ainsi, il n'est pas possible de déterminer si la lacune de sécurité soulevée dans la recommandation A17-02 sera pleinement corrigée.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse de Transports Canada à la recommandation A17-02 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Décembre 2019 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord en principe avec la recommandation.

TC a déjà en place un programme global de lutte contre l'abus de drogues et d'alcool comprenant des règlements et des normes médicales, qui régit la consommation de drogues et d'alcool conformément à la *Loi sur l'aéronautique* et au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Ce programme est en cours de développement et de coordination continue avec les intervenants du secteur pour suivre le rythme des modifications apportées à la réglementation.

En plus du changement de politique sur l'abus d'alcool que TC a décrit dans sa réponse précédente, au cours de la dernière année TC a répondu à la légalisation du cannabis en mettant en œuvre une nouvelle politique sur le cannabis¹ pour renforcer son processus d'évaluation et de certification médicale. Cette politique sur le cannabis établit une interdiction de 28 jours visant la consommation de cannabis aux fins de délivrance, de renouvellement et de maintien de la validité des certificats médicaux. Cette politique s'applique aux titulaires de licences d'aviation (c.-à-d. les pilotes, les mécaniciens de bord et les contrôleurs de la circulation aérienne). La politique sur le cannabis est fondée sur des données probantes, appuie l'autodéclaration de la consommation de cannabis, et constitue une base pour éduquer les aviateurs et les contrôleurs afin de permettre une auto-évaluation exacte par rapport aux exigences d'aptitude au travail.

Dans son évaluation des avantages potentiels pour la sécurité du dépistage de drogue et d'alcool, TC a examiné les pratiques de dépistage que permet à l'heure actuelle la *Politique de la Commission canadienne des droits de la personne sur le dépistage d'alcool et de drogues*². L'aviation commerciale au Canada affiche un excellent bilan en matière de sécurité, et rien n'indique qu'il est aux prises avec des cas répandus de facultés affaiblies. L'imposition de tests de dépistage aléatoires à toute organisation au Canada doit être justifiable et démontrer clairement qu'il existe un problème de facultés affaiblies, de sorte qu'un programme de dépistage aléatoire est nécessaire pour maintenir la sécurité aérienne. Sans preuve d'un problème répandu et en l'absence d'un lien évident avec la sécurité aérienne, TC et toute autre organisation auraient de la difficulté à défendre un programme de dépistage contre les contestations judiciaires en vertu des lois sur les droits de la personne.

TC n'exclue pas l'option du dépistage aléatoire, et l'utilisation efficace des pratiques de dépistage permises sera renforcé dans une politique actualisée sur la consommation de drogues et d'alcool aux fins de certification médicale en aviation, qui est en cours d'élaboration. Cette

¹ Transports Canada, Instruction visant le personnel n° 404-002 : *Politique sur le cannabis à des fins médicales à l'Aviation civile*, 2019, à l'adresse https://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/opssvs/servicesdegestion-centredereference-documents-400_series-401-002-13919.html

² Commission canadienne des droits de la personne, *Politique de la Commission canadienne des droits de la personne sur le dépistage d'alcool et de drogues*, 2009, à l'adresse https://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/opssvs/servicesdegestion-centredereference-documents-400_series-401-002-13919.html

politique clarifiera la position de TC quant au dépistage aléatoire. Elle sera en outre communiquée au BST dès qu'elle sera achevée, au début de 2020.

À l'heure actuelle, le dépistage de drogue et d'alcool chez les membres d'équipage de conduite peut avoir lieu dans des circonstances précises : aux fins de la certification médicale en aviation, s'il y a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un membre d'équipage a les facultés affaiblies (dépistage « avec motif »), et après un accident ou un incident. Il se peut que les titulaires d'un certificat médical canadien (c.-à-d. des pilotes, des mécaniciens de bord et des contrôleurs de la circulation aérienne) qui suivent des traitements pour des troubles liés à la consommation de drogues et d'alcool doivent se soumettre à long terme à des dépistages de drogue et d'alcool sans préavis (aléatoires) pour assurer leur respect des conditions d'abstinence de leur certificat.

TC poursuit également ses efforts en matière d'éducation et de sensibilisation dans ce domaine, incluant :

- un second atelier « Apte au travail » au printemps de 2020. Le titre a changé pour englober non seulement les pilotes, mais le secteur de l'aviation au complet. Cet atelier se veut la suite des sujets abordés dans l'atelier « Apte au vol » de 2017 et comprendra plus d'information à propos des drogues (p. ex. le cannabis);
- TC poursuivra sa campagne « Apte au travail » lors d'événements sectoriels; il actualisera sa trousse d'outils et emploiera les médias sociaux pour communiquer avec la communauté aéronautique. Le message insistera sur la responsabilité partagée des employés et des employeurs pour favoriser une culture qui accepte les collègues qui s'entraident dans les moments difficiles, et qui donne confiance pour signaler les incidents qui mettent en cause des facultés affaiblies (« *si on voit quelque chose, on le dit* »).

TC a également présenté un document de travail³ lors de la 40^e assemblée de l'OACI, en septembre 2019, sur la promotion d'une culture saine en aviation par l'éducation et la sensibilisation concernant les troubles causés par la consommation de drogues et d'alcool et les concernant la santé mentale. Ce document avait pour objectif d'attirer plus d'attention sur ces enjeux et de mettre en œuvre une réponse adéquate au défi mondial que posent les troubles de santé mentale et les troubles causés par la consommation de drogues et d'alcool. On veut ainsi favoriser une prévention efficace, la détection rapide et une gestion appropriée de ces problèmes et ainsi réduire au minimum la menace à la sécurité aérienne mondiale. Ce document a reçu un bon appui, et les États membres ont convenu d'insister davantage sur la promotion de l'éducation et de la sensibilisation visant les troubles de santé mentale et ceux causés par la consommation de drogues et d'alcool chez le personnel aéronautique.

³ OACI, « Aptitude au travail » – Promotion d'une culture saine en aviation par la sensibilisation aux questions liées à l'usage problématique de substances et à la santé mentale, 2019, à l'adresse https://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/opssvs/servicesdegestion-centredereference-documents-400_series-401-002-13919.html

Le secteur de l'aviation a des programmes d'éducation et de formation sur les facultés affaiblies et leur répercussion sur la sécurité aérienne à l'intention des employés et des superviseurs; et les grands transporteurs aériens offrent du soutien aux employés aux prises avec des troubles causés par la consommation de drogues et d'alcool, dont des programmes d'aide aux employés, de retour au travail et de soutien par des pairs. Outre les dispositions du RAC relatives à la consommation de drogue et aux facultés affaiblies, il incombe au secteur de l'aviation canadien de développer ses propres politiques et lignes directrices internes. Dans le cadre de ses obligations d'assurer un milieu de travail sûr, le secteur de l'aviation a des politiques sur la consommation de drogues et d'alcool en milieu de travail (non obligatoires en vertu de la réglementation) selon lesquelles les employés doivent être aptes à effectuer des fonctions critiques pour la sécurité.

Février 2020 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) dit avoir pris des mesures supplémentaires pour corriger la lacune de sécurité soulignée dans la recommandation A17-02. Ces mesures comprennent entre autres :

- la mise en place d'une nouvelle politique sur le cannabis conçue pour renforcer le processus de certification et d'évaluation médicale pour les titulaires de licences d'aviation;
- la présentation d'un document de travail sur la promotion d'une culture d'aviation saine lors de la 40^e assemblée de l'OACI, en septembre 2019;
- l'examen des pratiques de dépistage permises à l'heure actuelle, telles qu'elles sont décrites dans la politique de la Commission canadienne des droits de la personne sur le dépistage d'alcool et de drogues.

De plus, TC indique qu'il est en train :

- d'actualiser une politique sur la consommation de drogues et d'alcool pour la certification médicale en aviation, qui devrait être achevée au début de 2020;
- de planifier un atelier « Apte au travail » portant sur tout le secteur de l'aviation, et qui sera présenté au printemps de 2020.

Le Bureau voit d'un bon œil les mesures adoptées à ce jour ainsi que ce qui est prévu en 2020. Le Bureau reconnaît également les défis continus liés à la mise en œuvre du dépistage aléatoire de drogue et d'alcool dans le contexte de la législation canadienne sur les droits de la personne. Toutefois, d'ici à ce que les mesures proposées soient entièrement mises en œuvre, les risques soulevés dans la recommandation A17-02 continueront d'exister.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Décembre 2020 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord en principe avec la recommandation.

Dans sa réponse de décembre 2019, le ministère s'était engagé à :

- publier une politique actualisée sur la consommation de drogues et d'alcool aux fins de certification médicale en aviation au début de 2020;
- planifier un second atelier intitulé « Apte au travail » pour englober le secteur de l'aviation au complet aux fins de présentation au printemps 2020.

Depuis la dernière mise à jour, TC a publié une politique sur la consommation de drogues et d'alcool aux fins de certification médicale en aviation⁴ qui décrit les conditions de surveillance, de test et de maintien. Cette directive s'ajoute au programme global de lutte contre l'abus de drogues et d'alcool existant décrit dans la correspondance antérieure de TC relative à cette recommandation, qui comprend des règles, des règlements et des normes médicales qui régissent la consommation de drogues et d'alcool conformément à la *Loi sur l'aéronautique* et au *Règlement de l'aviation canadien*.

L'atelier « Apte au travail », prévu au printemps 2020, n'a pas eu lieu comme prévu. En raison de la pandémie de la COVID-19, des limites relatives aux rassemblements, des restrictions de voyage, des priorités concurrentes et de la charge de travail accrue tant pour TC que pour le secteur, l'atelier a été annulé.

Lorsque les activités reprendront comme d'habitude, tant pour le gouvernement que pour le secteur, et que les rencontres en personne seront à nouveau permises, TC poursuivra la campagne « Apte au travail » lors des événements du secteur. On envisagera d'autres façons d'offrir cet atelier (par exemple, au cours d'événements virtuels) à ce moment-là.

Mars 2022 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) a indiqué qu'il est d'accord en principe avec la recommandation.

Pour corriger la lacune de sécurité soulignée dans la recommandation A17-02, TC a publié, en mars 2020, une politique actualisée sur la consommation de drogues et d'alcool aux fins de certification médicale en aviation, qui décrit les conditions de surveillance, de test et de maintien. Cette directive s'ajoute aux règles, aux règlements et aux normes médicales qui constituent le programme de lutte contre l'abus de drogues et d'alcool existant de TC.

TC avait prévu de présenter un second atelier intitulé « Apte au travail » destiné à l'ensemble du secteur de l'aviation au printemps 2020; toutefois, l'atelier a été annulé en raison de la pandémie de la COVID-19. Lorsque les activités reprendront, tant pour le gouvernement que pour le secteur, TC poursuivra la campagne « Apte au travail ».

Le Bureau voit d'un bon œil les mesures prises par TC à ce jour et reconnaît les défis engendrés par la pandémie de la COVID-19. Toutefois, jusqu'à ce que les mesures proposées soient

⁴ Transports Canada (2020). Instruction visant le personnel 424-002 – Édition 01. *Civil Aviation Medicine Directive – Substance Use*.

entièrement mises en œuvre, les risques soulevés dans la recommandation A17-02 persisteront.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A17-02 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Réponse et évaluation les plus récentes

Octobre 2022 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord en principe avec la recommandation.

TC a un protocole médical solide en place pour lutter contre l'abus de drogues et d'alcool, protocole qui se fonde sur une évaluation médicale stricte et un processus d'attestation rigoureux. Le programme global de lutte contre l'abus de drogues et d'alcool de TC comprend des règlements et des normes médicales qui régissent la consommation de drogues et d'alcool conformément à la *Loi sur l'aéronautique* et au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Étant donné que ce programme est en cours de développement et de coordination continue avec les intervenants du secteur pour suivre le rythme des modifications apportées à la réglementation, on trouve ci-dessous les améliorations apportées au programme et à d'autres initiatives depuis que la recommandation a été émise en 2017.

- En janvier 2017, TC a communiqué avec toutes les compagnies aériennes au Canada, leur demandant de confirmer si leurs protocoles de sécurité (politiques internes sur la drogue et l'alcool en milieu de travail, documents éducatifs et manuel de vol) étaient à jour, y compris les mesures visant à confirmer l'aptitude au travail de leurs pilotes.
- En juin 2017, TC a animé un atelier intitulé « Apte au vol » qui réunissait plus de 200 intervenants (syndicats de pilotes, NAV CANADA, associations d'aviation, personnel d'aviation, autres ministères fédéraux et professionnels de la santé). Cet atelier visait à promouvoir une culture de sécurité dans la communauté aéronautique, à sensibiliser ses membres aux problèmes de santé mentale et d'abus de drogues et d'alcool, à fournir de l'information sur les pratiques et les programmes exemplaires et à partager des méthodes pratiques pour promouvoir la santé du personnel.
- En décembre 2018, TC a proposé des modifications à l'alinéa 602.03(a) du RAC afin d'interdire aux membres d'équipage de travailler dans les 12 heures qui suivent l'ingestion de boissons alcoolisées (une augmentation par rapport à la limite de 8 heures), et ces modifications sont entrées en vigueur.
- En juin 2019, TC a publié une nouvelle politique sur le cannabis⁵ pour renforcer son processus d'évaluation et de certification médicale pour répondre à la légalisation du cannabis.

⁵ Transports Canada (2019), Instruction visant le personnel n° 404-002 – *Politique sur le cannabis à des fins médicales à l'Aviation civile*, 2019, à l'adresse <https://tc.canada.ca/fr/aviation/centre-referance/documents-systeme-gestion-integree-sgi-aviation-civile>

- En septembre 2019, TC a présenté un document de travail⁶ lors de la 40^e assemblée de l'OACI, sur la promotion d'une culture saine en aviation par l'éducation et la sensibilisation concernant les troubles causés par la consommation de drogues et d'alcool et la santé mentale.
- En 2020, TC a publié une politique sur la consommation de drogues et d'alcool aux fins de certification médicale en aviation⁷ qui décrit les conditions de surveillance, de test et de maintien. Cette directive s'ajoute au programme global de lutte contre l'abus de drogues et d'alcool décrit dans le présent document.

Dans son évaluation des avantages potentiels pour la sécurité du dépistage de drogue et d'alcool, TC a examiné les pratiques de dépistage que permet à l'heure actuelle la *Politique de la Commission canadienne des droits de la personne sur le dépistage d'alcool et de drogues* et a conclu que le Canada doit être justifiable et démontrer clairement qu'il existe un problème de facultés affaiblies, de sorte qu'un programme de dépistage aléatoire est nécessaire pour maintenir la sécurité aérienne. Sans preuve d'un problème répandu et en l'absence d'un lien évident avec la sécurité aérienne, TC et toute autre organisation auraient de la difficulté à défendre un programme de dépistage contre les contestations judiciaires en vertu des lois sur les droits de la personne.

Dans sa mise à jour de décembre 2020, TC s'est engagé à :

- planifier un second atelier intitulé « Apte au travail » portant sur tout le secteur de l'aviation, et qui sera présenté au printemps de 2020.

Comme il n'y a pas eu de possibilité d'organiser d'atelier « Apte au travail » au cours des deux dernières années en raison de la pandémie, l'intention pour la suite des choses est toujours d'intégrer l'atelier « Apte au travail » à la Campagne de sécurité des taxis aériens (recommandation A19-02). Les prochaines étapes consisteront à examiner cette initiative au cours des prochaines années, au fur et à mesure que la campagne se déroulera, afin de mettre à jour les outils et de susciter une nouvelle prise de conscience sur ce sujet important.

Entre-temps, TC reste déterminé à continuer de promouvoir la sensibilisation à la santé mentale et le traitement des troubles liés à la consommation d'alcool et de drogues en collaborant avec les intervenants du secteur ainsi qu'avec ses partenaires internationaux.

⁶ OACI (2019). Assemblée – 40^e session – Note de travail A40-WP/256 – « Aptitude au travail » – Promotion d'une culture saine en aviation par la sensibilisation aux questions liées à l'usage problématique de substances et à la santé mentale, à l'adresse https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/WP/wp_256_fr.pdf

⁷ Transports Canada (2020). Instruction visant le personnel 424-002 – Édition 02. *Civil Aviation Medicine Directive – Substance Use*, à l'adresse RDIMS 15846979

Par exemple, en octobre 2021, TC a présenté un document de travail⁸ lors de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19. Les éléments clés de ce document comprenaient une recommandation à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) :

- [que tous les États élaborent] une feuille de route détaillée pour la compréhension et l'examen des effets potentiels de la pandémie de la COVID-19 sur la santé mentale et le bien-être de l'ensemble du personnel de sécurité de l'aviation;
- d'appuyer la promotion d'une « culture de divulgation ouverte » et de sensibiliser sur les troubles dus à la consommation des substances et sur la santé mentale en mettant en œuvre toutes les méthodes adaptées pour atteindre ces objectifs, notamment la formation, les conseils, le partage d'expériences et les meilleures pratiques;
- d'encourager tous les États à rendre tous les programmes de bien-être, les PAE et les programmes de soutien par les pairs accessibles à toutes les catégories de personnel de l'aviation et aux petits exploitants.

Le document en question a reçu un large appui de la part de l'OACI et de ses États membres; l'OACI a également pris note des travaux en cours au sein des groupes d'experts compétents de l'OACI pour aborder une telle question importante.

TC a également élargi ses ressources et son orientation sur le Web⁹ concernant les questions liées à la santé mentale pour le secteur de l'aviation, en particulier en réponse à la pandémie de la COVID-19, et ce contenu est révisé et mis à jour selon les besoins. De plus, TC soulève régulièrement ce sujet lors des téléconférences hebdomadaires de TC avec l'industrie, qui ont été lancées en réponse à la pandémie de la COVID-19 et continuent de servir d'outil de communication clé avec l'industrie.

TC continue également de participer à des comités internationaux et à des groupes de travail traitant de questions liées à la santé mentale, comme le groupe de médecine aéronautique de l'OACI et l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA). Ces deux groupes se sont réunis deux ou trois fois par mois tout au long de la pandémie de la COVID-19.

- Le groupe de médecine aéronautique est composé de la Section de médecine aéronautique de l'OACI, d'organismes de réglementation de la médecine aéronautique des États membres et de représentants de l'industrie. Les membres se réunissent pour discuter de toutes les questions relatives à la santé et à la sécurité des équipages et des passagers.

⁸ OACI (2021). Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021) – WP/94 – Volet sécurité – Approche canadienne du traitement des troubles dus à la consommation de substances psychoactives, et éducation et sensibilisation permanentes sur la santé mentale, à l'adresse https://www.icao.int/Meetings/HLCC2021/Documents/WP/FR/SAF/wp_094_fr.pdf

⁹ Transports Canada (2021). Guide sur la COVID-19 à l'intention de l'industrie aéronautique du Canada – Santé mentale, à l'adresse <https://tc.canada.ca/fr/initiatives/mesures-mises-jour-lignes-directrices-liees-covid-19-emises-transport-canada/mesures-mises-jour-lignes-directrices-aviation-liees-covid-19-emises-transport-canada#toc5>

- Établi en 2006, le CAPCSA est un programme de collaboration volontaire, intersectoriel et pluriorganisationnel géré par l'OACI avec le soutien de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Il réunit des organisations internationales, régionales, nationales et locales qui unissent leurs efforts pour améliorer la planification de la préparation et de l'intervention en cas d'événements de santé publique qui touchent le secteur de l'aviation.

En fin de compte, TC continue d'encourager les intervenants du secteur de l'aviation à permettre l'autodéclaration, la recommandation, la consultation ou le traitement, au besoin, lorsque des problèmes de santé mentale ou de bien-être sont relevés.

TC recommande vivement à tous les exploitants de continuer à sensibiliser l'ensemble du personnel, et non seulement les membres d'équipage, à la santé mentale, car tous les membres du personnel contribuent et sont essentiels au fonctionnement sécuritaire de l'industrie aéronautique. Il convient de promouvoir un environnement où le bien-être mental est valorisé.

Mises ensemble, ces mesures permettront au Canada de continuer à renforcer la sécurité aérienne au pays et à l'étranger.

Février 2023 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) a indiqué qu'il était d'accord en principe avec la recommandation et a déclaré qu'il avait mis en place un protocole médical solide pour lutter contre l'abus de drogues et d'alcool, protocole qui se fonde sur une évaluation médicale stricte et un processus d'attestation rigoureux. De plus, TC a indiqué dans sa réponse qu'un certain nombre d'améliorations ont été apportées à son programme de lutte contre l'abus d'alcool et de drogues depuis que la recommandation a été émise en 2017. En ce qui concerne l'inclusion de tests de dépistage de drogues et d'alcool dans le but de réduire le risque que des personnes intoxiquées remplissent des fonctions liées à la sécurité, TC a déclaré qu'il aurait de la difficulté à défendre un programme de dépistage contre les contestations judiciaires en vertu des lois sur les droits de la personne. Pour justifier la nécessité de procéder à des tests de dépistage aléatoires de drogues et d'alcool, il faudrait que les preuves du problème des facultés affaiblies soient généralisées et clairement liées à la sécurité aérienne.

Dans sa réponse de décembre 2020, TC s'était engagé à poursuivre la campagne « Apte au travail » au cours des événements de l'industrie lorsque les rencontres en personne seraient à nouveau autorisées. La dernière réponse de TC indique qu'au cours des prochaines années, ce dernier intégrerait l'atelier « Apte au travail » à la Campagne de sécurité des taxis aériens (lancée en réponse à la recommandation A19-02 du BST) et susciterait une nouvelle prise de conscience sur ce sujet important.

En octobre 2021, TC a présenté un document de travail lors de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19, qui a reçu un large soutien de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de ses États membres. Le document contenait ces recommandations :

- examiner les effets potentiels de la pandémie de la COVID-19 sur la santé mentale;

- appuyer la promotion d'une « culture de la divulgation ouverte »;
- faire mieux connaître les troubles attribuables à la consommation d'alcool et de drogues;
- rendre les programmes de bien-être, les programmes d'aide aux employés et les programmes de soutien par les pairs accessibles à toutes les catégories de personnel de l'aviation et aux petits exploitants.

Le Bureau voit d'un bon œil la quantité de travail accompli par TC à ce jour sur une telle question de sécurité et attend avec impatience les résultats des travaux effectués en réponse aux recommandations formulées dans le document de travail présenté à l'OACI. Toutefois, dans les prochaines mises à jour, le Bureau aimerait que TC lui en dise davantage sur les formes de dépistage de drogues et d'alcool, autres que les tests aléatoires, qui pourraient contribuer à réduire le risque que des personnes intoxiquées remplissent des fonctions liées à la sécurité. Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A17-02 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

État du dossier

Le BST continuera de surveiller la progression des mesures prises par Transports Canada en vue d'atténuer les risques liés à la lacune de sécurité cernée dans la recommandation A17-02, et réévaluera la lacune annuellement ou au besoin.

Le présent dossier est **actif**.