



## L'aviation sur la colline

Le 9 mai 2023  
Colline parlementaire  
Ottawa

[www.atac.ca](http://www.atac.ca)

### L'Offre et la qualité du service de Transports Canada

En cette période postpandémique, l'industrie aéronautique canadienne a été frappée par une autre malédiction qui cause de grands ravages dans les efforts de relance du secteur. C'est le refus de Transports Canada de reconnaître l'impact négatif de certains de ses règlements, la mauvaise des services du ministère et son incapacité de reconnaître le bien-fondé des demandes répétées de sursis réglementaire en ces temps de grave pénurie de ressources humaines.

La baisse drastique de l'offre et la qualité du service de Transports Canada entraîne une augmentation considérable des retards de service. Les délais de l'administration des demandes de service, essentielles à nos opérations, ont ralenti à un rythme bien en dessous des normes de service pourtant fixés par le ministère lui-même. Les demandes de CIZR, de certifications de type, d'approbations et renouvellements médicaux, d'exams professionnels, de contrôles de compétences des pilotes, de certifications des aéronefs, etc. sont sujets à des retards jamais vus. Ces retards perturbent le service aérien partout au Canada. Le gouvernement doit assumer cette responsabilité et améliorer ce niveau de service paralysant en fournissant plus de

ressources au secteur, au lieu de constamment réduire les budgets.

### Droits des passagers dans le contexte d'une responsabilité partagée

Les membres de l'ATAC conviennent que les transporteurs aériens ne peuvent être les seuls responsables de la protection des droits des passagers, et des changements au Règlement sur la protection des passagers aériens (RPPA) sont absolument nécessaires afin d'établir une responsabilité partagée de tous les intervenants incluant le passager, les transporteurs aériens et toutes les autres personnes et entités impliquées dans la gestion des services aux passagers du transport aérien au Canada, tels que, mais sans s'y limiter, les aéroports, l'ACSTA, l'ASFC, le US CBP, NAV CANADA et les fournisseurs de services au sol. De plus, les modifications du RPPA devraient rendre leur application simple et pratique tant pour le passager que pour les prestataires de services. Pourtant, de toutes les parties prenantes impliquées dans le continuum du voyage, les compagnies aériennes sont les seules à faire face aux nouveaux frais de traitement des réclamations soumises à l'Office des transports.

Pourquoi l'industrie du transport aérien est-elle tenue de respecter des normes qu'aucune autre industrie ne doit respecter et que le gouvernement ne peut rencontrer lui-même ?

## **Les règlements sur la gestion des risques liés à la fatigue récemment mis en œuvre pour les exploitants 703 et 704 du RAC requièrent de la flexibilité et des exigences SGRF utilisables.**

La date d'entrée en vigueur du 12 décembre 2022 de la nouvelle réglementation pour les opérateurs 703 et 704 du RAC ne pouvait pas tomber à un pire moment et vient exacerber la plus grande menace à laquelle notre industrie a été confrontée en dehors de la pandémie.

La demande de l'ATAC d'un délai de 18 mois compte tenu de la pénurie critique de pilotes a été carrément refusée avec la même attitude trop souvent affichée face aux commentaires de l'industrie.

Imposer un nouveau règlement qui exige une augmentation immédiate de 30 % des pilotes requis pour offrir le même niveau de service suggère un refus de reconnaître la réalité ou un mépris total pour des services aériens en régions éloignées du Canada.

Le gouvernement doit reconnaître que l'existence même des petits transporteurs régionaux est menacée par l'énorme défi de retenir les pilotes expérimentés à leur service car la demande dépasse de loin l'offre de pilotes qualifiés.

De plus, le système de gestion des risques liés à la fatigue constamment suggéré par Transports Canada s'avère peu pratique et impossible à appliquer pour la majorité des transporteurs aériens canadiens.

## **Modifications à la Loi sur l'aéronautique requises de toute urgence pour la protection du partage des données de sécurité**

L'ATAC préconise depuis presque vingt ans des modifications nécessaires et attendues à la Loi sur l'aéronautique afin de rattraper la protection des données de sécurité mise en place par la FAA aux États-Unis à la fin des années 1990. Des modifications assurant des niveaux adéquats de protection des données sont nécessaires pour améliorer la sécurité de l'aviation commerciale grâce à un régime protégé d'analyse et de partage des données.

L'ATAC et ses membres sont des participants actifs au sein du Groupe d'analyse collaborative de l'Aviation civile de TC qui milite pour apporter des améliorations à la sécurité axées sur les données de sécurité. Cependant, pour permettre ce concept reconnu par l'OACI et mondialement, un amendement à la Loi sur l'aéronautique qui consacre la protection des données de sécurité doit absolument être mis en œuvre dans les plus brefs délais.

## **L'objectif d'établir à 10% l'usage des carburants d'aviation durables (CAD) d'ici 2030 et d'atteindre des émissions nettes nulles d'ici 2050 nécessitent un leadership en matière d'infrastructure et un soutien financier du gouvernement.**

Transports Canada et d'autres ministères canadiens ont insister pour adopter un nouveau « Plan d'action de l'aviation du Canada pour le climat » conformément aux priorités actuelles du gouvernement en matière de changement climatique. L'un des principaux objectifs de ce nouveau plan est d'avoir une utilisation de 10 % de CAD au Canada d'ici 2030 et un objectif de zéro net pour l'aviation d'ici 2050. L'ATAC est très préoccupée par le manque d'engagement du gouvernement dans le plan, notamment en ce qui concerne l'infrastructure et le soutien financier requis pour un approvisionnement adéquat en CAD partout au pays. Cette activation CAD nécessite de toute urgence un soutien financier et infrastructurel important de la part du gouvernement du Canada.

John McKenna – *President & CEO*  
(E) [jmckenna@atac.ca](mailto:jmckenna@atac.ca)

Les Aalders - *Executive Vice President*  
(E) [laalders@atac.ca](mailto:laalders@atac.ca)

Wayne Gouveia – *Senior Vice President*  
(E) [wgouveia@atac.ca](mailto:wgouveia@atac.ca)