



**John McKenna** | Président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada | [www.linkedin.com/in/JohnMcKenna-ATAC](https://www.linkedin.com/in/JohnMcKenna-ATAC)

## Les œillères de Transports Canada

**E**n cette période postpandémique, l'industrie aéronautique canadienne est frappée par une autre malédiction qui nuit aux efforts de relance de notre secteur. Il s'agit du refus de Transports Canada de reconnaître l'impact néfaste de certains de ses règlements, du piètre niveau de service du ministère et son refus d'admettre le bien-fondé des demandes de sursis réglementaire en ce temps de grave pénurie de main-d'œuvre.

Certains délais de conformité et le manque de latitude sont inacceptables compte tenu des nombreux défis auxquels l'industrie fait face. Nous demandons au ministre d'enfin imposer une nouvelle culture au ministère, une culture ouverte à la réalité des exploitants, une culture qui cesserait de voir une demande de sursis temporaire de l'entrée en vigueur d'un nouveau règlement comme une obstruction ou comme un refus déguisé de se conformer.

### Temps de vol et de service

L'ATAC a écrit au ministre cet automne pour demander que le délai de mise en œuvre de la conformité au nouveau règlement sur la gestion des risques liés à la fatigue pour les opérateurs 703 et 704 soit repoussé de 18 mois au-delà du 12 décembre 2022, date initialement fixée par le ministère.

La pénurie de main-d'œuvre est un énorme problème qui exige que toutes les parties travaillent ensemble pour trouver une solution viable. Le gouvernement doit reconnaître que l'existence même des plus petits transporteurs régionaux est menacée par le défi de garder à leur service les pilotes expérimentés car la demande dépasse de loin l'offre de pilotes qualifiés disponibles. Il ne pourrait pas y avoir de pire moment pour imposer des règlements qui exacerbent la plus grande menace à laquelle notre industrie a été confrontée en dehors de la pandémie. Imposer une augmentation du jour au lendemain de 30 % des pilotes requis pour offrir le même niveau de services suggère un mépris total pour les services aériens soutenus vers les régions éloignées du Canada.

Nous demandons à Transports Canada de reconnaître la réalité à laquelle notre industrie est confrontée et la menace à la prestation de service. Le ministère blâmera sans aucun doute l'industrie pour toute coupure de services, refusant de reconnaître l'important rôle qu'il joue dans l'établissement de nos conditions de travail.

La réglementation sur la gestion des risques liés à la fatigue doit inclure un niveau minimal de tolérance afin d'être opérationnelle sans menacer la viabilité financière des exploitants. La solution usuelle du ministère, soit de mettre en place un système de gestion des risques liés à la fatigue, a été à maintes reprises exposée comme étant impraticable, sauf peut-être pour le plus grand transporteur du pays.

### La protection des passagers est l'affaire de tous

Le ministre Alghabra a annoncé en février qu'il proposerait des amendements législatifs et réglementaires pour renforcer la protection des passagers du transport aérien. L'industrie est entièrement d'accord que des modifications sont absolument nécessaires pour faciliter l'application de ce règlement.

Ne suffit-il pas que notre industrie soit tenue de respecter des normes qu'aucune autre industrie ou aucun service gouvernemental n'est tenu de respecter? Quelle autre industrie est pénalisée à de tels extrêmes pour des retards ou annulations de services? Le gouvernement impose à l'industrie du transport aérien des normes de services qu'il ne peut rencontrer lui-même.

Des amendements législatifs et réglementaires sont nécessaires pour établir une responsabilité partagée entre toutes les parties offrant des services aux passagers. Le ministère et l'Office des transports du Canada (OTC) ont toujours rejeté cet appel, affirmant qu'il appartient aux transporteurs de réclamer une indemnisation aux aéroports, à NAV CANADA ou aux fournisseurs de services au sol lorsqu'ils sont à l'origine d'un problème entraînant un retard, une annulation ou une perte de bagages. Cette défaite insensée est inacceptable.

De plus, les délais pour répondre à une demande d'indemnisation sont ridiculement courts. Le fait que l'OTC s'accorde 18 mois pour traiter une demande est un exemple flagrant du gouvernement qui établit des normes pour l'industrie qu'il n'ose s'imposer à lui-même.

Les modifications à la protection des passagers aériens ne doivent non seulement faire en sorte que le gouvernement fasse bonne figure dans la lutte des passagers, elles doivent rendre la mise en œuvre de la réglementation pratique à la fois pour les passagers et les fournisseurs de services. Les modifications proposées doivent proposer un modèle de services où tous partagent la responsabilité, y compris le passager, les transporteurs et toutes les autres personnes impliquées dans la gestion et la livraison de services aux passagers.

Il ne faut pas oublier que la préoccupation première des transporteurs aériens est la sécurité des passagers. Considérant que plus de 160 millions de personnes voyagent annuellement par avion au Canada et que dans aucun des cas de services interrompus cités pendant la période des Fêtes de 2022 la sécurité des passagers n'a été menacée. On peut conclure que cette industrie a fait un excellent travail dans des circonstances extrêmement difficiles.

L'ATAC offre toute sa collaboration pour mettre en place avec le ministère des solutions qui soient viables et acceptables pour tous. ➔