

La situation dans le ciel du Canada





La situation dans le ciel du Canada

Chaque année, les transporteurs aériens canadiens engendrent des dizaines de milliards de dollars en retombées et possibilités économiques dans les communautés partout au pays. Les transporteurs aériens canadiens et leurs employés participent à alimenter l'économie nationale et à bâtir des entreprises locales. Les transporteurs aériens offrent des dizaines de milliers d'emplois dans le cadre du transport de passagers vers des destinations vacances ou d'affaires et de produits dans des marchés existants ou émergents.

Assurer le succès d'une industrie qui contribue dans une telle mesure aux conditions de vie des Canadiens doit être une priorité nationale. L'élection du premier ministre Justin Trudeau et la nomination de l'honorable Marc Garneau au poste de ministre des Transports offrent la possibilité au gouvernement canadien d'entreprendre de nouvelles actions, afin de faire évoluer une industrie du transport aérien sécuritaire et concurrentielle au sein de l'économie mondiale et de créer des carrières prometteuses pour les travailleurs canadiens, y compris les pilotes de ligne.

L'engagement de monsieur Garneau, ministre des Transports, à renforcer le système de transport et à

augmenter sa contribution à l'économie canadienne, à favoriser la sûreté dans les transports, à étendre les initiatives relatives aux données ouvertes et à protéger l'environnement représente toutes des priorités de longue date de l'ALPA. Nous sommes enthousiastes de travailler ensemble pour promouvoir le transport aérien canadien sur des bases communes.

D'égale importance, l'administration actuelle a déjà manifesté son appui aux travailleurs canadiens. L'ALPA est motivée par le fait que la future politique fédérale reconnaîtra la valeur que les pilotes canadiens et autres employés des transporteurs aériens apportent à leurs entreprises et au système de transport aérien national.

L'ALPA se réjouit également de l'engagement de la nouvelle administration d'améliorer la collaboration et la transparence et d'être à l'écoute et de travailler avec les intervenants sur la manière que l'investissement du gouvernement dans les transports peut soutenir l'économie tout en travaillant pour atténuer les changements climatiques. Notre syndicat est impatient de renforcer les relations déjà solides avec l'administration canadienne et les agences de réglementation pour atteindre ces objectifs communs.

Par moments, les propres politiques et règlements gouvernementaux canadiens ont grandement défavorisé du point de vue économique les transporteurs aériens et les travailleurs canadiens sur le marché international. Toutefois, l'ALPA est optimiste qu'en travaillant ensemble ces politiques néfastes peuvent être rapidement corrigées pour être en harmonie avec les positions nationales du Canada sur une vision commune d'une industrie du transport aérien sécuritaire, sûre et concurrentielle qui procure de bons emplois aux travailleurs canadiens.

L'ALPA a élaboré ce document d'orientation pour mettre en évidence des situations précises où le gouvernement canadien doit adopter des politiques et des règlements qui font progresser une industrie du transport aérien canadienne économiquement forte, qui encouragent la sécurité et qui favorisent des carrières pour les travailleurs canadiens, aujourd'hui et demain.

En tant que porte-parole des pilotes de ligne au Canada, l'ALPA ne cessera jamais de défendre au nom de notre industrie et de réclamer énergiquement le vrai changement nécessaire pour les transporteurs aériens canadiens et leurs employés afin de maintenir les normes les plus strictes en matière de sécurité et de réussir sur le marché international.



Protection des emplois de l'aviation au Canada et sur le marché international

Au cours des dernières années, le Canada a connu une période relativement stable dans l'industrie du transport aérien national. Les deux transporteurs les plus importants, Air Canada et WestJet, ont tous les deux connu une expansion grâce à la création de leurs propres transporteurs à bas prix. Mais l'industrie du transport aérien au Canada repose sur des marges de profit presque inexistantes et est vulnérable à des perturbations comme l'épidémie du SRAS en 2003, des importantes intempéries à grande échelle et des facteurs économiques comme la volatilité du prix du carburant et la chute du dollar canadien. Récemment, la volatilité du prix du carburant a favorisé l'industrie, car la chute soudaine du prix du pétrole brut a quelque peu diminué le coût du carburant, par conséquent les résultats d'exploitation des principaux transporteurs se sont traduits par des excédents dans le grand livre.

De plus, l'industrie a subi les répercussions de l'ingérence du gouvernement dans les questions liées au travail dans le cadre de la loi sur le retour au travail, à la fois menaçante et imposée. Cette ingérence de l'ancien gouvernement dans le processus des négociations collectives était indésirable et contre-productive, mais les premières indications révèlent que le nouveau gouvernement ne sera pas aussi

obstructionniste dans les questions de relations de travail. Nous avons déjà constaté des avancées prometteuses comme l'introduction d'une loi pour abroger certaines parties erronées de la législation du travail de l'ancien gouvernement.

Le gouvernement doit assumer un rôle constructif dans l'adoption de politiques et de règlements au niveau national et international qui permettent aux transporteurs aériens canadiens d'affronter la concurrence mondiale. Ce rôle, outre la création d'un meilleur contexte commercial, vise à protéger les emplois des transporteurs aériens de l'intrusion étrangère aussi bien au niveau national que sur le marché international.

NIVEAU NATIONAL Restreindre l'entrée des pilotes étrangers au Canada

Certains transporteurs aériens au Canada font appel à des pilotes étrangers pour allonger leurs listes d'employés sur une base saisonnière. Par moments, le nombre de pilotes étrangers est supérieur aux pilotes canadiens, sur une base saisonnière, chez certains transporteurs. Cette situation défavorise sur le plan

concurrentiel les membres d'équipage canadiens dans leur propre marché national.

La question des pilotes étrangers œuvrant au Canada concerne plusieurs ministères du gouvernement. Il s'agit d'une situation complexe qui ne se prête pas à une solution unique. Un changement au niveau des politiques ou des procédures dans un ministère peut encore laisser la profession de pilote de ligne en situation de vulnérabilité au sein des autres ministères du gouvernement. Les transporteurs aériens canadiens ont recours à plusieurs stratégies ou une combinaison de stratégies pour employer ou autrement utiliser des résidents temporaires pour voler leurs avions. Voici les trois principaux programmes :

1. Le Programme des travailleurs étrangers temporaires (PTET) géré par Emploi et Développement social Canada (EDSC);
2. Des ententes de réciprocité gérées par le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration;
3. Locations avec équipage, c'est-à-dire, fournir un avion avec un équipage étranger, en vertu de la politique de Transports Canada gérée par l'Office des transports du Canada (OTC).

Programme des travailleurs étrangers temporaires

Le Programme des travailleurs étrangers temporaires a été mis sur pied pour accueillir des travailleurs étrangers au Canada, sur une base temporaire, pour combler une véritable pénurie de main-d'œuvre. Par exemple, le programme est utilisé pour importer des travailleurs agricoles saisonniers et pour accueillir un grand nombre de travailleurs hautement qualifiés pour pourvoir des postes dans les projets de sable bitumineux.

Les transporteurs aériens à la recherche de pilotes étrangers en vertu du programme ont stipulé antérieurement qu'ils étaient à la recherche de pilotes qualifiés pour la nouvelle génération d'aéronefs de type Boeing 737. Puisque quelques pilotes sans emploi au Canada possédaient cette qualification, les transporteurs aériens ont été en mesure de démontrer qu'il y avait une pénurie de main-d'œuvre, leur permettant d'embaucher des pilotes étrangers dans le cadre de ce programme.

De récentes réformes positives apportées au programme ont éliminé ce problème. De nouvelles lignes directrices ont été annoncées dans le rapport 2014 du gouvernement, « Réforme globale du programme de travailleurs étrangers temporaires : Les Canadiens d'abord. » Le test du marché du travail qui permet aux employeurs d'accueillir des travailleurs étrangers temporaires au Canada a fait la transition d'un avis relatif au marché du travail (AMT) à une étude d'impact sur le marché du travail (EIMT). Dans le cadre d'une étude d'impact sur le marché du travail, les employeurs doivent fournir des renseignements supplémentaires comme le nombre de Canadiens qui ont postulé, le nombre de Canadiens qui ont fait l'objet d'une entrevue et les raisons pour lesquelles les candidats canadiens n'ont pas été retenus.

La question des pilotes étrangers œuvrant au Canada est abordée explicitement. Depuis le 1^{er} juillet 2014, un nombre de changements a été mis en œuvre pour les transporteurs aériens faisant appel à des pilotes étrangers grâce à une étude d'impact sur le marché du travail :

Depuis le 1^{er} juillet 2014, les transporteurs aériens doivent :

- ✈ respecter les exigences minimales en matière d'affichage pour les offres d'emplois liées aux professions à rémunération élevée et utiliser les critères suivants dans leurs offres d'emplois :
 - » le postulant doit posséder une expérience de temps de vol maximale de 4 000 heures pour un premier officier et de 5 000 heures pour un commandant de bord;
 - » le postulant doit détenir une licence de pilote professionnel valide;
 - » le postulant doit maîtriser le français ou l'anglais;
 - » le postulant doit respecter les exigences en matière d'examens médicaux pour les vols commerciaux;
 - » l'employeur doit indiquer le nom officiel et le nom courant de la compagnie aérienne en activité au Canada.

De plus, les transporteurs aériens doivent :

- ✈ ne pas inclure la possession d'une qualification de type comme exigence essentielle;

- ✈ indiquer quand les garanties de formation s'appliqueront;
- ✈ négocier un plan de transition avec Emploi et Développement social Canada pour documenter les futurs efforts que la compagnie aérienne compte déployer pour diminuer le recours aux pilotes étrangers tout en augmentant son effectif de pilotes canadiens;
- ✈ soumettre les demandes d'EIMT au moins trois mois avant le premier jour de travail. »

Dans le cadre du premier essai de ces lignes directrices, EDSC a refusé la demande de pilotes étrangers temporaires à un transporteur arien vers des destinations soleil pour la saison 2015-2016. ESDC a fait référence à une étude d'impact sur le marché du travail qui a déterminé que des possibilités suffisantes de recrutement existaient au Canada pour l'embauche de pilotes canadiens. Par conséquent, le recours au PTET n'était pas nécessaire. Le ministre du Travail a annoncé en mars 2016 que le PTET fera l'objet d'un examen complet au cours de la prochaine année.

Ententes de réciprocité

Ce programme a été conçu pour permettre à un travailleur étranger de travailler au Canada si cette situation crée une occasion réciproque pour un Canadien de travailler à l'étranger. L'ALPA a découvert que les pilotes étrangers travaillant au Canada sont bien plus nombreux que les Canadiens travaillant à l'étranger dans le cadre d'ententes réciproques, aucune réciprocité efficace n'existait.

Les agents d'immigration examinent maintenant minutieusement les ententes aux fins de véritable réciprocité. Toutefois, ils ne font pas respecter la réciprocité sur une base individuelle, mais suivent plutôt les lignes directrices qui permettent un échange dans les rangs de 75 pour cent, c'est-à-dire, pour 100 travailleurs étrangers au Canada, on devrait retrouver 75 occasions d'emplois pour les Canadiens à l'étranger.

Certificats de validation de licence étrangère

Un pilote étranger qui arrive au Canada avec un permis de travail en vigueur doit obtenir une licence canadienne ou un certificat de validation de licence étrangère auprès de Transports Canada pour voler des avions au Canada.

Dans le cadre de la réglementation, la Norme 421.07 énumère un nombre de raisons pour lesquelles un certificat de validation de licence étrangère peut être émis. Cette liste de raisons précises et restreintes vise à limiter les types d'activités pour lesquelles un certificat de validation de licence étrangère peut être émis. Toutefois, aucune des raisons énumérées ne correspond aux activités normales d'un transporteur aérien.

Donc, la seule exception possible est si le ministre des Transports considère que la délivrance d'un certificat de validation de licence étrangère « sert l'intérêt du public et que la sécurité aérienne ne risque pas d'être compromise. » Cette exception doit aussi être jugée de manière restrictive à la lumière du texte qui précède. La version française des normes du RAC est encore plus restrictive, par l'ajout de termes dans le sens de « dans des circonstances exceptionnelles ». Les activités habituelles de tous les jours des transporteurs aériens sont la norme et non l'exception. Bien que le ministre puisse émettre des certificats de validation de licence étrangère dans l'intérêt du public, l'ALPA soutient que la délivrance de certificats de validation de licence étrangère à des membres d'équipages étrangers œuvrant pour des transporteurs aériens au Canada ne sert en rien l'intérêt du public.

Une partie de l'explication de la délivrance de certificats de validation de licence étrangère se résume à la possibilité pour les pilotes canadiens de profiter de privilèges similaires dans le cadre du travail à l'étranger sur une base saisonnière. Récemment, toutefois, la légitimité de cette justification a été remise en question. L'Union européenne semble être en plein processus d'exiger une licence européenne après la délivrance initiale unique d'un certificat de validation de licence étrangère. De plus, nous sommes témoins d'une application incohérente de cette réglementation entre les pays de l'Union européenne.

Aux États-Unis, un programme de licences récemment mis sur pied est en vigueur. Le demandeur d'une licence américaine de pilote de ligne, qui possède actuellement une licence canadienne de pilote de ligne, doit maintenant suivre une formation supplémentaire auprès d'un fournisseur autorisé pour obtenir la licence. Cela illustre qu'il n'y a aucune reconnaissance réciproque des compétences.

Locations avec équipage

Les pilotes étrangers entrent aussi au Canada à titre de membres d'équipage dans le cadre d'une location avec équipage. La réglementation du transport aérien au Canada n'impose aucune restriction au nombre d'avions ou de membres d'équipage qu'un transporteur aérien canadien peut louer, ni sur la durée de la location. Les transporteurs aériens tirent avantage de la possibilité de compléter leurs flottes de façon saisonnière par de nombreux avions et membres d'équipage dans le cadre des locations avec équipage.

En 2013, après consultations auprès des intervenants, Transports Canada a formulé une politique sur la location avec équipage qui restreint le nombre de locations avec équipage contractées par un transporteur aérien à 20 pour cent du nombre d'avions immatriculés au Canada au Certificat d'exploitation aérienne au moment de la demande.

L'Office des transports du Canada (OTC) administre la politique de la location avec équipage et approuve ou refuse les demandes. Il gère maintenant la politique depuis un moment et l'industrie aérienne a subi les conséquences imprévues ou anormales en lien avec l'application de la politique. La politique stipule que pour les locations avec équipages de plus de 30 jours, un nombre d'aéronefs équivalent à 20 pour cent du nombre d'aéronefs immatriculés au Canada au Certificat d'exploitation aérienne du locataire au moment de la demande peut être loué auprès des locataires étrangers.

Toutefois, dans le cadre de la première décision, rendue seulement trois mois après l'annonce de la nouvelle politique, l'Office des transports du Canada s'est écarté de la formulation claire de la politique en fondant le 20 pour cent sur le nombre d'aéronefs proposés aux fins d'utilisation plutôt que le nombre apparaissant au Certificat d'exploitation aérienne au moment de la demande. Cette situation a eu pour effet de gonfler le nombre d'aéronefs avec équipages pouvant être loués. Le ministre des Transports a ensuite émis une directive à l'office lui demandant de se conformer rigoureusement au texte de la politique.

Néanmoins, les dommages découlant de la mauvaise interprétation de la politique, soit le gonflement du nombre d'aéronefs avec équipages loués, continuent de

faire ravage. Le paragraphe 8.2 (2) du Règlement sur les transports aériens (RTA) stipule qu'une demande doit être déposée au moins 45 jours avant le premier vol prévu. Maintenant, les demandeurs déposent leurs demandes longtemps avant ce délai. Par exemple, un transporteur aérien peut déposer une demande en mars, alors qu'il utilise la majorité de ses aéronefs pour les vols dans le sud, en vue d'une location avec équipage pour l'hiver suivant, soit de novembre à avril.

Dans cet exemple, la flotte en mars est considérablement plus nombreuse en raison des aéronefs étrangers en location sans équipage saisonnier dans le registre canadien. Ces aéronefs sont la plupart du temps volés par des pilotes étrangers dans le cadre du Programme des travailleurs étrangers temporaires; cette situation a pour conséquence anormale de gonfler le nombre de pilotes étrangers permis dans le cadre des locations avec équipage en fonction de la réussite à recruter des pilotes étrangers dans le cadre du Programme des travailleurs étrangers temporaires.

Comme indiqué, Transports Canada a formulé la politique sur la location avec équipage après avoir consulté l'industrie du transport aérien au Canada. Toute politique publique solide doit être fondée sur une compréhension approfondie de la question et des raisons qui ont mené à la création de cette politique. Le concept est devenu problématique avec les décisions de l'Office des transports du Canada.

Le document d'information sur la politique de location avec équipage au Canada, publié en août 2013, offre certains des motifs possibles pour les locations avec équipages :

« Les transporteurs aériens ont largement recours à la location avec équipage pour répondre à un manque imprévu d'aéronefs en raison de problèmes techniques ou mécaniques, ou pour gérer des flottes d'aéronefs entre des entreprises affiliées. Il n'est pas rare que la location avec équipage soit utilisée pour obtenir des aéronefs afin d'assurer des services temporaires ou saisonniers. De telles locations avec équipage à long terme peuvent offrir un moyen rentable d'ajouter de la capacité à une flotte d'aéronefs afin de répondre aux fluctuations de la demande. Parallèlement,

l'introduction de cette option saisonnière au Canada au moyen de la location avec équipage a des répercussions sur le marché élargi des services aériens internationaux au Canada. »

Le paragraphe 8.2(3) (j) du RTA stipule que le locataire explique les raisons de la nécessité de la location avec équipage. Toutefois, en lisant attentivement les décisions de l'Office des transports du Canada, on remarque que l'office ne donne aucune raison autre qu'une déclaration unique, soit que le demandeur « satisfait aux exigences du paragraphe 8.2 du RTA. »

Sous sa forme actuelle, il est impossible de vérifier les raisons qui découlent de l'approbation des demandes de locations avec équipages. Du point de vue de la politique, Transports Canada ne peut pas établir une politique rationnelle pour traiter la location avec équipage sans connaître les raisons pour lesquelles les demandes sont allouées. Les raisons pour une location avec équipage peuvent varier de questions techniques ou mécaniques à des services saisonniers, mais l'Office des transports du Canada omet constamment cet aspect essentiel.

Recommandations sur la politique

- ✈ Chacun des programmes mentionnés antérieurement permet à ces pilotes étrangers de voler au Canada. Ces programmes favorisent les transporteurs aériens qui utilisent des pilotes étrangers sur une base saisonnière, procurant à ces transporteurs aériens un avantage concurrentiel inéquitable. Pendant la période 2015-2016, certains membres canadiens de l'ALPA ont été mis à pied. De plus, de nombreux pilotes canadiens expatriés volent à l'étranger, dont plusieurs préféreraient être affectés à une base au Canada s'ils pouvaient trouver un emploi adéquat. Par conséquent, les divers organismes gouvernementaux qui supervisent ces programmes doivent faire en sorte que ces derniers sont bénéfiques pour les Canadiens et que les pilotes canadiens ont premier choix sur les emplois au Canada.
- ✈ Emploi et Développement social Canada doit s'assurer que les nouveaux critères sont véritablement contrôlés puis appliqués. Les plans de transition vers une main-d'œuvre canadienne doivent avoir un échéancier réaliste et non une date toujours reportée.
- ✈ Les ententes de réciprocité doivent être surveillées afin d'assurer une véritable réciprocité. Le programme envisageait un échange d'individus, mais les agents du ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration doivent évaluer la réciprocité sur une base différente en aviation, par exemple, par heures de programme de vols.
- ✈ L'industrie de l'aviation au Canada a une réputation renommée à juste titre. La licence canadienne est très respectée et reconnue partout dans le monde. Le Canada ne doit pas devenir le fournisseur de licences de commodité pour les pilotes étrangers, quelle que soit leur origine.
- ✈ L'ALPA recommande que Transports Canada cesse la délivrance de certificats de validation de licence étrangère aux demandeurs étrangers en vertu des raisons passe-partout décrites dans le RAC 421.07 (2) (j) « ...pour servir l'intérêt public canadien. »
- ✈ Les certificats de validation de licence étrangère doivent uniquement être émis pour les raisons de nature légale et après l'exécution de vérifications adéquates, concernant la bonne foi et l'expérience de tous les demandeurs, par Transports Canada et non les employeurs. De plus, si le pays d'origine du pilote demandeur limite la délivrance unique d'un certificat de validation de licence étrangère ou exige au demandeur d'obtenir sa licence, le Canada doit imposer au même titre des exigences aux demandeurs de ces nations.
- ✈ L'ALPA recommande que le nombre d'aéronefs disponibles dans le cadre de la location avec équipage soit limité à 20 pour cent des aéronefs figurant au Certificat d'exploitation aérienne au moment de la demande, excluant les aéronefs en location pour une période inférieure à un an.
- ✈ Le ministre des Transports doit émettre des directives à l'Office des transports du Canada, l'obligeant à inclure dans ses décisions les raisons fournies par le demandeur dans la demande de location avec équipage.
- ✈ Étant donné les résultats anormaux découlant de l'application de la politique de location avec équipage par l'Office des transports du Canada, l'ALPA recommande que Transports Canada entreprenne un autre examen de la politique à la première occasion.

Publication de l'examen de l'Office des transports du Canada

Le 25 juin 2014, le ministre des Transports a annoncé un examen de la Loi sur les transports au Canada, la législation économique pour tous les modes de transport du réseau national des transports au Canada. Le rapport a été publié en janvier 2016.

Relativement au secteur de l'aviation, le rapport renferme 10 recommandations qui ciblent trois objectifs généraux :

1. L'augmentation de la concurrence et la discipline des forces de marché;
2. Le soutien et l'amélioration de la santé du transport aérien au Canada;
3. Le soutien et le renforcement de la gouvernance dans le domaine.

Recommandation sur la politique

À cette étape, le rapport de l'Office des transports du Canada n'est uniquement qu'une série de recommandations au gouvernement. Le ministre des Transports, M. Garneau, a dit qu'il rencontrerait les intervenants au printemps et à l'été 2016 en préparation à sa réponse au rapport à l'automne. L'ALPA s'assurera que ses préoccupations sont communiquées au ministre dans le cadre du processus de consultation.

INTERNATIONAL Inclure la protection de la main-d'œuvre dans les ententes avec les transporteurs aériens

L'entente en matière de transport aérien entre le Canada et l'Union européenne comprend une disposition qui traite de l'importance de tenir compte des conséquences de l'entente sur la main-d'œuvre, les emplois et les conditions de travail. Les questions de main-d'œuvre peuvent être orientées au comité mixte aux fins de discussions par une des parties.

Le Canada participe activement à des négociations pour d'autres ententes en matière de transport aérien dans le cadre de la politique Ciel bleu, 80 ententes ont fait l'objet d'une signature depuis 2006. Un grand nombre des pays avec lesquels nous avons conclu des ententes n'ont pas en place un code du travail comparable avec celui du Canada.

Recommandation sur la politique

L'équipe de négociation du Canada doit s'assurer que de solides dispositions de protection de la main-d'œuvre sont comprises dans toutes les futures ententes de service aérien. Un observateur en matière de main-d'œuvre doit être nommé dans le cadre de tout cycle de négociations bilatérales sur le transport aérien afin d'aider à atteindre cet objectif.

Normes en matière de licence de pilote – réciprocité des licences

Les pilotes étrangers qui entrent au Canada dans le cadre du Programme des travailleurs étrangers temporaires ou d'ententes de réciprocité doivent posséder une licence de pilote canadienne ou un certificat de validation de licence étrangère pour voler des aéronefs immatriculés au Canada. Les licences des membres d'équipage émises par un État membre contractant de l'OACI sont systématiquement validées aux fins d'utilisation pour des aéronefs immatriculés au Canada; les pilotes canadiens ont obtenu des documents similaires sur une base réciproque pour voler en Europe.

Toutefois, l'Union européenne a proposé de nouveaux règlements qui pourraient signifier que les licences de pilote étrangères ne seront plus systématiquement reconnues. La nouvelle réglementation exigerait des preuves de compétence et de conformité aux règlements de l'Union européenne, même si un délai de grâce de deux ans était mis en place. Un tel changement à la politique obligerait les détenteurs de licences autres qu'européennes de se qualifier en Europe alors que les titres de compétences étrangères des détenteurs de licences européennes des États membres contractants de l'OACI seraient systématiquement acceptés au Canada.

Le Canada et les États-Unis ont conclu un accord de conversion pour reconnaître les licences de chacun. Toutefois, en juillet 2014, la FAA a présenté une nouvelle exigence : les demandeurs d'une licence américaine de pilote de ligne doivent suivre de la formation approfondie et présenter un certificat de réussite émis par un fournisseur de formation autorisé avant d'obtenir la licence.

Recommandation sur la politique

- ✈ Transports Canada doit coordonner avec les autorités de l'Union européenne pour établir une reconnaissance mutuelle des licences de pilote dans les domaines de compétence de chaque partie. En cas de manque de coopération, le Canada doit exiger aux détenteurs de licence de l'Union européenne d'obtenir une licence canadienne avant de pouvoir voler des aéronefs immatriculés au Canada.
- ✈ Le Canada doit aussi poursuivre la réouverture de l'accord de conversion entre le Canada et les États-Unis pour rétablir la réciprocité en matière de reconnaissance de licences.

Dispositions de la propriété et du contrôle étrangers

La Loi sur les Transports au Canada énonce clairement que pour qu'une entité soit considérée comme étant « canadienne », elle doit en fait être gérée par des Canadiens et au moins 75 pour cent de ses actions assorties du droit de vote doivent être détenues et contrôlées par des Canadiens. Toutefois, l'accord de transport aérien entre le Canada et l'Union européenne permet d'allouer graduellement des droits de circulation lorsque la propriété nationale et les conditions de contrôle changent pour permettre aux entités étrangères d'avoir 49 pour cent de ses actions assorties du droit de vote dans ses transporteurs aériens. Le cadre juridique permettant à des étrangers d'être propriétaires et de gérer autant que 49 pour cent des droits de vote dans un transporteur aérien canadien est en place, mais pas encore en vigueur.

Cette question a été abordée devant le comité mixte de l'Accord sur le transport aérien. Les représentants du gouvernement canadien ont énoncé qu'ils ne prévoyaient aucun changement à la réglementation relative à la propriété et à la gestion dans un proche avenir.

Recommandation sur la politique

L'ALPA s'oppose à libéraliser la forme actuelle des dispositions sur la propriété et la gestion étrangères dans la Loi sur les Transports au Canada. Bien qu'un changement, pour allouer 49 pour cent de la gestion d'un transporteur canadien par une entité étrangère, est envisagé en ce qui concerne l'accord Canada et Union européenne, les droits de circulation à

acquérir ne valent pas le changement au niveau des dispositions sur la propriété et la gestion et donc ce changement ne doit pas être apporté.

La limite du pourcentage permis, relativement à la propriété et à la gestion de transporteurs aériens canadiens par des étrangers, ne doit pas être augmentée pour attirer des investisseurs étrangers; l'expérience démontre que les transporteurs aériens n'ont aucune difficulté à obtenir du capital. Air Canada Rouge et Westjet Encore ont connu une récente croissance sans modifier les dispositions sur la propriété et la gestion pour attirer de l'investissement étranger. Certains transporteurs aériens ont structuré des actions avec droit de vote variable qui permettent d'accumuler du capital supplémentaire sans changer l'exigence actuelle, soit que les Canadiens doivent détenir 75 pour cent des actions assorties du droit de vote dans le transporteur aérien. L'ALPA recommande que ce genre d'innovation soit encouragé plutôt que de recourir à un changement des limites actuelles sur la propriété et la gestion des transporteurs aériens canadiens par des étrangers.

Cabotage

Le cabotage est le transport du trafic intérieur entre deux points d'un même pays. Toutefois, le terme désigne habituellement les droits de circulation par une compagnie maritime ou un transporteur aérien étranger. L'accord global de transport aérien entre le Canada et l'Union européenne envisage le cabotage étranger si les deux parties abandonnent toutes les restrictions liées à la propriété et à la gestion de leurs transporteurs aériens par des ressortissants de l'autre partie. Toutefois, les représentants du gouvernement ont affirmé avec cohérence que le gouvernement n'a aucune envie d'éliminer complètement ses restrictions.

Recommandation sur la politique

Les droits de cabotage étranger ne doivent pas être permis dans tout accord de service aérien futur. L'ALPA recommande aussi que les mesures nécessaires pour permettre le cabotage étranger en vertu de l'accord actuel ne soient pas mises en place.



Améliorer le contexte commercial au Canada

Air Canada a jadis été une société d'État, propriété du gouvernement fédéral, mais a été privatisée en 1988. Aujourd'hui, aucun transporteur aérien n'est la propriété du gouvernement canadien ni ne reçoit du financement ou des subventions du gouvernement. Les aéroports et l'infrastructure du transport aérien ne sont désormais plus des entités publiques.

Les transporteurs canadiens sont obligés de concurrencer avec de nombreux transporteurs aériens étrangers appartenant à l'État qui sont souvent subventionnés ou jouissent d'un traitement fiscal préférentiel par leur propre gouvernement. Plusieurs pays appuient l'infrastructure et les services de transport aérien grâce à des recettes générales, et pendant que le Canada offre des programmes comme le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires pour appuyer l'infrastructure, nos programmes sont négligeables comparativement aux autres, créant ainsi un avantage concurrentiel injuste par rapport aux transporteurs aériens canadiens. Le gouvernement canadien doit reconnaître cette inégalité en créant des programmes qui soutiennent l'industrie du transport aérien et en éliminant les politiques qui sont préjudiciables à la croissance de l'industrie.

Favoriser une politique fiscale en matière d'aviation rationnelle et logique qui encourage la viabilité et la croissance de l'industrie du transport aérien.

En dépit de l'absence de soutien gouvernemental, l'industrie du transport aérien au Canada demeure une source de revenus pour le gouvernement fédéral et les diverses entités qui imposent des taxes, sous quelque nom que ce soit, à l'industrie. Le phénomène est tellement ancré que ce problème est devenu l'objet d'audiences devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications en 2010 et 2011. Un an plus tard, le comité a publié ses premières constatations et recommandations dans un rapport intitulé « L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage? » Malheureusement, poste de péage est la description la plus appropriée.

Le Canada a adopté un concept « utilisateur-payeur » pour l'industrie du transport aérien. Tous les droits, frais, taxes ou impôts associés au prix du billet d'avion se retrouvent dans les poches du consommateur. Le contraste est frappant avec les autres moyens de transport comme le transport ferroviaire des passagers, les services de traversier et le système

routier qui bénéficient de subventions directes ou d'impôts indirects. Le concept va également à l'encontre de la façon de traiter l'industrie du transport aérien pour la plupart des autres pays.

Loyers des aéroports

Jusqu'au milieu des années 90, les aéroports au Canada étaient principalement détenus et exploités par le gouvernement fédéral. En 1994, le gouvernement fédéral a adopté la Politique nationale des aéroports pour décentraliser les activités des aéroports en transférant les plus grands aéroports aux autorités locales. Ces sociétés sans capital-actions privées autofinancent tous les coûts d'exploitation et d'infrastructure. Les 26 aéroports les plus achalandés au Canada gèrent 94 pour cent des passagers et du cargo aériens au pays. Les autorités aéroportuaires locales continuent de verser un loyer au gouvernement fédéral. Depuis 2005, les loyers ont été calculés de façon exponentielle en fonction des revenus bruts des autorités aéroportuaires. Le paiement de ces « loyers » demeure une des questions les plus controversées; le coût très élevé de ces loyers a entraîné des frais d'atterrissage les plus dispendieux au monde pour certains aéroports du Canada.

Droits pour la sécurité des passagers du transport aérien

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) a été formée en avril 2002 pour offrir un contrôle de sécurité aux aéroports canadiens.

L'ACSTA est financée par les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien qui sont ajoutés au prix d'achat d'un billet d'avion. Ces droits pour la sécurité se retrouvent parmi les plus élevés au monde. Les droits actuels pour la sécurité pour un vol intérieur sont environ 7,50 \$, 12,70 \$ pour un vol transfrontalier et 25,90 \$ pour les autres vols internationaux.

L'ALPA s'est constamment opposée à l'imposition du Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien à l'industrie du transport aérien. L'infrastructure de l'aviation au Canada est bénéfique à tous les Canadiens et au pays dans son ensemble et donc ne devrait pas faire l'objet de « frais d'utilisateurs » uniques. Le niveau des frais imposés a toujours entraîné des revenus supérieurs aux coûts de l'ACSTA, et cet excès est intégré dans les recettes générales du gouvernement fédéral.

Frais d'améliorations aéroportuaires

Ces frais sont prélevés par chaque autorité aéroportuaire pour défrayer les mises à niveau de l'infrastructure aux aéroports individuels. Les frais varient d'un aéroport à l'autre. Les principaux aéroports tels Toronto, Montréal et Ottawa se situent dans une fourchette de 20 \$ à 25 \$ par personne.

Frais de service NAV CANADA

NAV CANADA est une société sans capital-actions qui possède et exploite le service de navigation aérienne civile du Canada. NAV CANADA recouvre les coûts pour offrir des services de navigation aérienne grâce à un système de frais de service imposés aux exploitants d'aéronefs. Chaque transporteur aérien refile ce coût au consommateur par le biais d'un supplément en fonction de la distance parcourue.

Taxe d'accise sur le carburant

Les taxes de divers montants sont imposées sur les différents types de carburants d'aviation par les gouvernements provinciaux et fédéral. Avant la décentralisation des aéroports et des services de navigation aérienne, il a été convenu par l'industrie que les taxes étaient imposées pour financer les aéroports et l'infrastructure du transport aérien. Aujourd'hui, malgré que les aéroports et les services de navigation aérienne aient été délaissés par le gouvernement fédéral et ont imposé leurs propres suppléments, la taxe d'accise sur le carburant demeure.

Taxe sur les produits et services (taxe de vente harmonisée)

Cette taxe, maintenant de 13 pour cent, s'applique au coût total du billet, qui comprend tous les frais susmentionnés.

La combinaison de ces frais a entraîné une hausse importante des coûts de transporteur aérien pour les consommateurs, tout spécialement lorsque nous les comparons à ceux aux États-Unis, qui se traduisent par 17 taxes individuelles sur l'industrie du transport aérien, ce qui est plus élevé que la sainte taxe sur le tabac et les alcools. Le fardeau fiscal sur l'aviation au Canada a entraîné un débordement transfrontalier des consommateurs qui choisissent de conduire jusqu'aux aéroports américains près de la frontière canadienne-américaine pour profiter de billets d'avion moins dispendieux aux États-Unis. Le rapport du Comité sénatorial reprend les estimations énoncées par le

Conseil des aéroports du Canada qu'autant que 4,8 millions de Canadiens ont opté pour ce choix en 2011, une augmentation de 15 pour cent comparativement à l'année précédente.

Recommandations sur la politique **Loyers des aéroports**

La Politique nationale des aéroports doit faire l'objet d'un examen pour comprendre l'élimination graduelle des loyers des aéroports conjointement avec le transfert des aéroports appartenant à l'État aux autorités locales. Cette entente de transfert de propriété aux autorités locales, provoquant une réduction dans les loyers des aéroports, doit être accompagnée par des réductions proportionnelles des loyers pour les locataires des aéroports et les autres usagers.

Droits pour la sécurité des passagers du transport aérien

La sûreté de l'aviation est d'intérêt national, et non restreinte à l'industrie du transport aérien ou de ses passagers. Les coûts liés à la sûreté de l'aviation, pareillement au maintien de l'ordre ou à la défense nationale, doivent être assumés par tous les Canadiens plutôt que par l'intermédiaire de frais d'usagers.

Autrement, les frais de la sûreté doivent être réduits essentiellement pour financer adéquatement l'ACSTA; toute somme excédante reçue doit être utilisée pour des dépenses d'immobilisation par l'ACSTA plutôt qu'une source supplémentaire de revenus pour le gouvernement.

Frais d'améliorations aéroportuaires

Ces frais payent pour les améliorations apportées à l'infrastructure de l'aéroport approuvées par le conseil de l'autorité aéroportuaire locale. De nombreuses aérogares se sont transformées en élégants centres commerciaux complets avec des expositions d'œuvre d'art, des chutes et autres attractions visuelles. Le représentant d'un transporteur aérien ou de pilotes devrait siéger aux conseils aéroportuaires pour s'assurer que les fonds nécessaires sont alloués au volet aérien des aéroports. Prenons comme exemple l'aéroport international Macdonald-Cartier à Ottawa, dont les aérogares ont été complètement reconstruites au cours des dernières années. La nouvelle aérogare est très fonctionnelle pour les passagers et est agréable à l'œil. Toutefois, l'aéroport n'a pas de piste

de catégorie II qui permettrait des atterrissages dans les situations de plafond nuageux bas et de basse visibilité, ainsi réduisant l'efficacité et limitant la croissance et les revenus.

Taxe d'accise sur le carburant

Puisque l'infrastructure du transport aérien et les services de navigation aérienne ont été délaissés par le gouvernement fédéral pour devenir autosuffisants, il est incongru qu'un gouvernement continue à imposer une taxe pour soutenir l'infrastructure dont ce dernier n'est plus propriétaire. Cette taxe devrait être éliminée immédiatement ou perçue seulement dans la mesure où elle est par la suite consacrée à l'aviation.

Généralité

Le gouvernement canadien, par le biais de Transports Canada (TC) et le ministère des Finances, devrait consulter tous les intervenants de l'industrie de l'aviation pour formuler une stratégie nationale en vue d'éliminer les iniquités qui découlent des pratiques actuelles.

Améliorer l'expérience des passagers de ligne aérienne à l'aéroport

Le gouvernement canadien doit adopter des politiques pour aider les transporteurs aériens canadiens et leurs employés en améliorant l'expérience des passagers de transporteurs aériens à l'aéroport relativement au contrôle de sécurité du gouvernement canadien.

L'ALPA croit que le meilleur aéroport est celui où un voyageur y passe le moins de temps. Les longues files d'attente créent une frustration chez les voyageurs. Lorsque des étapes de courte durée sont la norme, le temps passé dans les aéroports, plutôt que dans l'aéronef, devient un facteur déterminant quant au choix du moyen de transport du voyageur.

La plupart des voyageurs peuvent adopter un point de vue négatif sur certains processus et certaines procédures en lien avec la sécurité. Le contrôle de la sécurité est chronophage et augmente la frustration du voyageur en raison de l'empiètement sur la vie privée lors des fouilles corporelles, de l'exigence de retirer des vêtements et de l'examen des effets personnels.

CONTRÔLE DE SÉCURITÉ

La sûreté aéroportuaire est réalisée en exigeant aux personnes de mettre leurs effets personnels dans des contenants aux fins d'inspection au rayon x et de traverser des détecteurs de métal. Un contrôle physique

supplémentaire est obligatoire si une personne déclenche une alarme pendant le processus de contrôle initial. Pendant tout le processus, ce dernier vise à détecter des articles interdits.

La carte d'identité de zones réglementées valide (CIZR) a été conçue pour donner accès aux membres d'équipage à la zone protégée de l'aéroport sans devoir passer aux points de contrôle des passagers. Les membres d'équipage font l'objet de vérifications des antécédents et d'un contrôle de sécurité avant et après l'embauche. Le fait d'obliger ces employés, qui ont le contrôle de l'aéronef, de subir le même contrôle de sécurité que les passagers est un gaspillage des ressources. L'utilisation de la CIZR augmenterait la cadence des passagers et permettrait aux agents de sûreté de se concentrer sur les individus sur lesquels ils savent très peu de choses. Récemment, Transports Canada a augmenté de façon drastique le pourcentage de membres d'équipage qui sont assujettis au contrôle aléatoire, ce qui annule efficacement les efficacités obtenues par la mise en œuvre de la CIZR.

L'ALPA salue les efforts de Transports Canada, après une réunion en 2015, d'adopter le concept d'un programme tel le programme d'amélioration de la sécurité U.S. Known Crewmember (KCM), comme

une étape vers la bonne direction pour reconnaître que les membres d'équipage sont des partenaires pour la sécurité. La U.S. Transportation Security Administration a manifesté un intérêt pour mettre en œuvre un programme pilote pour inclure les équipages étrangers dans les programmes existants et ils ont l'intention d'intégrer les équipages de Jazz Aviation dans ce test. Un programme semblable doit être développé pour les équipages au Canada.

Voyageurs dignes de confiance Canada/É.-U.

Le programme NEXUS, géré par l'Agence des services frontaliers du Canada et la U.S. Customs and Border Protection Agency, accélère le passage à la frontière des voyageurs préautorisés à faible risque en provenance ou en partance du Canada et des États-Unis. Les voyageurs peuvent ainsi épargner du temps en utilisant les kiosques automatisés et les lignes de passagers désignées aux points de contrôle de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA).

Recommandations sur la politique

Le gouvernement canadien doit modifier le mandat de l'ACSTA pour inclure l'utilisation de méthodologies de filtrage de contrôle de sûreté aérienne solides, axées sur le renseignement, fondées sur les risques. Une confiance et des ressources accrues doivent être consacrées à la découverte de mauvaises intentions, plutôt qu'à la simple interdiction d'objets possiblement dangereux. La philosophie de la sécurité doit être changée en vue de reconnaître deux principes fondamentaux : La grande majorité des passagers représentent une faible menace sinon aucune à la sûreté et la sécurité d'un vol et (2) les meilleurs moyens d'offrir une véritable sûreté est d'identifier positivement les passagers sans risques ou à faible risque connus, de procéder à leur contrôle rapidement et de réserver la technologie de pointe et les ressources limitées en matière de contrôle comportemental sur le faible pourcentage de passagers dont nous ignorons le facteur de risque ou qui nécessite un contrôle supplémentaire.

Le gouvernement canadien doit aussi étendre et améliorer le programme NEXUS en encourageant les voyageurs admissibles à adhérer au programme. Le fait de procéder à un contrôle rapide des voyageurs dignes de confiance dans les zones protégées des

aéroports a l'avantage ajouté de permettre aux ressources de contrôle de se concentrer sur les voyageurs inconnus.

Nouvelle approche pour les voyageurs dignes de confiance : INTERNATIONAL

Un avantage concurrentiel peut être réalisé en offrant aux voyageurs l'accès le plus facile aux installations du transporteur aérien. Au début 2014, le Canada, les États-Unis et le Mexique ont annoncé un engagement commun d'élaborer un programme pour les voyageurs dignes de confiance en Amérique du Nord. Les passagers préenregistrés admissibles seraient en mesure de suivre un processus de passage frontalier accéléré tout en améliorant la sécurité. Initialement, le programme consisterait en une reconnaissance mutuelle des programmes de voyageurs dignes de confiance de chaque pays. (NEXUS, Global Entry, SENTRI et Viajero Confiable).

Recommandation sur la politique

L'ALPA appuie cette initiative, car le fait d'alléger le processus de contrôle des passagers admissibles contribuera à faire du transport aérien l'option la plus invitante pour les voyageurs de tous les pays.

Les initiatives du plan d'action Par-delà la frontière

Au début février 2016, le ministre des Transports, Marc Garneau, a rencontré le secrétaire américain à la Sécurité intérieure, Jeh Johnson, pour discuter de la coopération permanente sur la sécurité dans les transports, la sécurité maritime et les déplacements transfrontaliers.

Ils ont traité du progrès réalisé par plusieurs initiatives du plan d'action Par-delà la frontière, y compris l'Accord relatif au précontrôle dans les domaines du transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien. L'accord relatif au précontrôle permet de procéder à des inspections requises en sol étranger en matière d'immigration, de douanes et d'agriculture pour entrer dans un des pays.

Recommandation sur la politique

Le gouvernement canadien devrait accélérer l'adoption de la loi qui permettra la mise en œuvre de l'accord relatif au précontrôle.



Améliorer les règlements internationaux de la sûreté aérienne grâce à l'OACI

Élever les normes internationales

Le Canada et les États-Unis sont les chefs de file au monde dans l'établissement de normes en matière de sûreté et de sécurité aériennes. Cependant, si les transporteurs aériens des autres pays n'adoptent pas nos normes élevées, les transporteurs aériens nord-américains sont en position de désavantage concurrentiel et la sûreté et la sécurité aériennes internationales dans son ensemble sont compromises.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est un organisme d'établissement de normes internationales approuvé par les Nations Unies. Tandis que l'OACI n'est pas un organisme réglementaire, les États membres (pays) de l'organisation doivent utiliser les normes et les pratiques recommandées par l'OACI comme base pour élaborer leurs propres normes réglementaires et leur matériel consultatif.

L'ALPA est en mesure d'influencer les normes de l'OACI grâce à son adhésion à la International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA) et par sa participation au développement de postes dans le cadre de délégations canadiennes et américaines à l'assemblée de l'OACI.

Le gouvernement canadien doit prendre certaines mesures concrètes pour s'harmoniser avec les normes et les pratiques recommandées par l'OACI et ainsi se conformer aux normes internationales en ce qui a trait à la sûreté et à la sécurité du transport aérien.

Limites de temps de service de vol et périodes de repos minimales

Les limites de temps de service de vol et les périodes de repos minimales pour les membres d'équipage comptent parmi les normes de sûreté aérienne les plus importantes. Malheureusement, elles varient grandement d'un pays à l'autre. Les limites de temps de service de vol et les périodes de repos minimales du Canada sont désuètes. En fait, elles se retrouvent parmi les plus relâchées au monde et sont préjudiciables pour les pilotes de ligne canadiens.

Transports Canada a formé un groupe de travail pour examiner et proposer des changements aux règlements en lien avec la gestion de la fatigue des membres d'équipage. Le groupe de travail s'est réuni régulièrement entre août 2010 et décembre 2011, puis a publié son rapport en septembre 2012. Deux ans plus tard, Transports Canada a publié un avis de proposition de modification (APM) faisant état des conclusions du groupe de travail.

Sous la pression de l'industrie, Transports Canada a établi encore une fois un groupe de discussion en janvier 2015 pour passer en revue les inquiétudes concernant l'avis de proposition de modification. Transports Canada a ensuite synthétisé les recommandations du groupe de discussion sous la forme d'un nouveau cadre réglementaire proposé. L'avis de proposition de modification devait être publié dans la Gazette du Canada I en juin 2015, ce qui aurait été la première étape dans l'évolution de l'avis de proposition de modification vers son adoption.

L'APM, comme rédigé, n'a pas réussi l'examen minutieux du Conseil du trésor, alors il n'a pas été publié dans la Gazette. Ce dernier a été remplacé par un avis d'intention. Un avis d'intention n'est qu'une simple déclaration de Transports Canada qui a paru dans la Gazette concernant les propositions de Transports Canada pour l'avenir.

L'avis énonçait que la modification réglementaire proposée serait introduite en deux étapes. La première étape traiterait uniquement des activités des transporteurs aériens. La deuxième étape, qui sera introduite aussi vite que possible dans le cadre d'une future proposition réglementaire, s'appliquerait aux exploitants de services de taxi aérien et de navette.

Toutefois, l'élection nationale a eu lieu entre-temps. L'avis d'intention a été publié par le ministre des Transports sous le gouvernement conservateur. Il reste à voir si le nouveau ministre des Transports agira sans tarder pour mettre en œuvre le changement à ces règlements.

Recommandation sur la politique

Le plan de l'ancien gouvernement visait à introduire de nouveaux règlements dans une approche en deux étapes; les exploitants de transporteurs aériens en premier lieu, suivi des exploitants de services de taxi aérien et de navette. Une période prolongée de mise en œuvre d'environ trois à cinq ans a été proposée. L'ALPA recommande une mise en œuvre en une seule étape pour tous les transporteurs et une période de mise en œuvre plus courte.

Le gouvernement canadien doit prendre immédiatement toutes les mesures nécessaires pour rendre conformes les règlements canadiens sur le

temps de service de vol aux principes scientifiques et aux normes et pratiques recommandées par l'OACI et pour atteindre une harmonie internationale. Les nouveaux règlements doivent faire participer tous les intervenants de l'industrie et Transports Canada doit s'assurer que la période de mise en œuvre nécessaire est réaliste et moins de un an.

Marchandise dangereuse et batteries au lithium

Plus d'un milliard de batteries au lithium sont fabriquées chaque année. Bien que ces dernières soient habituellement sécuritaires, des batteries défectueuses ou surchauffées peuvent exploser et allumer des incendies dangereux, tout spécialement lorsqu'elles sont emballées bien serrées dans le fret. Dans le cadre de deux écrasements de transporteurs aériens de fret depuis 2010, les batteries au lithium ont contribué à ces accidents. Cinq pilotes ont péri. Dans d'autres cas, des cargaisons de batteries au lithium en vrac se sont enflammées juste avant le chargement dans un transporteur aérien de fret et ont été la cause de nombreux incendies et incidents de fumée. La menace que représentent les batteries au lithium pour les passagers et les transporteurs aériens de fret est grave et doit être traitée.

L'IFALPA insiste pour qu'une interdiction totale soit imposée sur ces cargaisons à bord des aéronefs cargo, ainsi que des aéronefs de passagers, car aucun moyen sécuritaire pour transporter des batteries au lithium métal n'a encore été trouvé. Même la dépressurisation de l'aéronef (afin de priver d'oxygène un feu au lithium) est inefficace. Les inquiétudes entourant les dangers de transporter des batteries au lithium métal ne datent pas d'hier. Les États-Unis et plusieurs transporteurs aériens, y compris Cathay Pacific, interdisent volontairement ces cargaisons de batteries à bord des aéronefs de passagers depuis quelques années. L'OACI a récemment mis en œuvre de nouvelles normes pour interdire les batteries au lithium à titre de fret à bord d'aéronefs de passagers. Les directives techniques révisées de l'OACI interdisent aussi l'expédition de batteries au lithium-ion avec un taux de charge supérieur à 30 pour cent et bannissent les expéditions non réglementées (« section II ») de plus de deux batteries ou de huit cellules emballées ensemble.

Depuis le 1^{er} janvier 2015, Transports Canada interdit le transport de batteries au lithium métal comme fret à bord de transporteurs de passagers afin de se conformer à la nouvelle norme de l'OACI. Bien que cela représente un pas dans la bonne direction, cette norme n'est pas suffisante.

Recommandation sur la politique

À tout le moins, Transports Canada devrait immédiatement s'aligner avec les directives techniques actualisées de l'OACI, qui sont entrées en vigueur le 1^{er} avril 2016 et de plus, Transports Canada devrait, sans attendre, adopter une réglementation pour interdire le transport aérien de batteries au lithium jusqu'à ce que des normes d'emballage adéquates soient élaborées pour atténuer le risque qu'un incendie se propage dans l'aéronef.

Moderniser l'espace aérien canadien et l'infrastructure s'y rattachant

La technologie spatiale pour atteindre une précision sans précédent en navigation a été élaborée partout au monde et continue de progresser. Un des sujets fréquemment discutés au sein de l'OACI est la façon d'assurer que la sûreté des opérations dans l'espace aérien de l'État membre profite autant que possible de ces progrès. Dans les régions plus peuplées du Canada, cela signifie de continuer à élaborer des concepts de navigation spatiale comme la navigation de surface (RNAV) et la qualité de navigation requise (RNP). Cela doit être réalisé en étroite collaboration avec l'initiative américaine NextGen et l'œuvre commune de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et Single European Sky ATM Research (SESAR) aux fins de cohérence, qui à son tour améliore la sûreté.

Un élément clé dans la modernisation au Canada est d'assurer que les terrains d'aviation éloignés du Nord sont compris. Le développement dans le Nord a largement dépassé les améliorations aéroportuaires et l'espace aérien principalement en raison de la plus faible densité de population à cet endroit; cependant, les avantages de la navigation de surface et la qualité de navigation requise offrent sans doute le plus important progrès en matière de sûreté dans ces régions, offrant la capacité de naviguer avec beaucoup plus de précision, de justesse et de sûreté que l'utilisation de méthodes traditionnelles, permettant un accès sécuritaire aux aéroports dans les pires conditions météorologiques, économisant carburant et temps et en réduisant les émissions des aéronefs.

De plus, la présentation de systèmes d'aéronef sans pilote (UAS) dans l'espace aérien civil canadien, qui pourrait permettre d'espérer des avantages pour l'agriculture, la patrouille frontalière, l'inspection des infrastructures et de nombreuses autres applications commerciales, ne doivent pas avoir de conséquences négatives sur la sûreté des transporteurs aériens, les activités commerciales ou les vols d'aviation générale. Un organisme de réglementation est en cours d'élaboration pour les opérations canadiennes et ce processus doit perdurer et être appuyé par la recherche et l'analyse pour assurer que la sécurité soit maintenue.

Recommandations sur la politique

Le Canada doit continuer à appuyer, économiquement et politiquement, l'utilisation accrue de la navigation spatiale, principalement dans le Nord. Transports Canada doit entièrement évaluer tous les aspects de l'intégration des aéronefs sans pilote dans l'espace aérien civil canadien pour assurer que des pratiques d'exploitation sécuritaires sont établies, surveillées et appliquées.



Améliorer l'efficacité et protéger l'environnement

Le 10 mars 2016, le premier ministre Justin Trudeau et le président des États-Unis, Barack Obama, ont signé une Déclaration conjointe sur le climat, l'énergie et le rôle de leadership dans l'Arctique à Washington, D.C. Dans cette déclaration, Trudeau et Obama ont affirmé « Les dirigeants ont exprimé un ferme engagement à travailler ensemble, et au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à réduire les émissions provenant du secteur de l'aviation internationale en favorisant les progrès technologiques et opérationnels, en mettant en œuvre une nouvelle norme sur le carbone pour les avions, et en adoptant, en 2016, une mesure de compensation des émissions de carbone qui permettrait au secteur de l'aviation civile internationale de réaliser une croissance neutre en carbone. Ils invitent les autres dirigeants mondiaux à se joindre à eux pour appuyer l'adoption de la mesure de compensation des émissions de carbone à l'occasion de l'Assemblée de l'OACI, qui aura lieu à l'automne 2016. »

Pendant des décennies, l'industrie du transport aérien nord-américain a honoré son engagement environnemental en misant sur la disponibilité d'aéronefs moins polluants et économes en carburant ainsi qu'en améliorant l'efficacité des opérations aériennes par le biais d'une collaboration entre les

organismes de réglementation, les directions de transporteurs aériens et les pilotes de ligne. Grâce à des activités comme utiliser un seul moteur pour les procédures de roulage départ, éteindre les sources de consommation de courant inutiles durant le roulage à l'arrivée, minimiser l'utilisation des groupes auxiliaires de bord, voler à des altitudes optimales, voler à l'aide de pratiques de navigation de précision et exercer une arrivée en descente continue et des procédures d'approche optimisées, les pilotes de ligne travaillent tous les jours et lors de tous les vols en vue d'améliorer de façon sécuritaire l'efficacité et de réduire la consommation de carburant.

En 2014, les transporteurs aériens canadiens ont amélioré de 3 pour cent le rendement du carburant comparativement à 2013, ce qui représente une amélioration annuelle moyenne de 1,4 pour cent, selon le Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation. L'objectif de l'ALPA est de faire progresser les accomplissements déjà réalisés par le secteur de l'aviation en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer l'efficacité de l'industrie tout en maintenant ou en haussant le niveau de sûreté actuel.

Du point de vue de la politique internationale, l'ALPA croit que l'OACI jouit d'une position privilégiée pour amener les gouvernements et les transporteurs aériens mondiaux à collaborer et à élaborer une norme de certification sur les émissions de dioxyde de carbone qui pourrait être adoptée par les États membres, y compris le Canada.

Les intérêts de l'ALPA sont représentés à l'OACI grâce à son adhésion syndicale à la International Federation of Air Line Pilots' Associations, qui bénéficie du statut d'observateur permanent. ALPA appuie la création d'un plan pour réduire les émissions de gaz à effet de serre qui s'applique aux transporteurs aériens partout dans le monde, plutôt qu'unilatéralement mettre en place des normes en matière d'émissions en Amérique du Nord qui mettraient en péril la capacité des transporteurs aériens de concurrencer au niveau international.

Recommandations sur la politique

L'ALPA suggère fermement de poursuivre la réduction du pourcentage global déjà moindre des gaz à effet de serre de l'aviation, tout en protégeant la viabilité économique de l'industrie du transport aérien. Les transporteurs aériens et les organismes de réglementation du Canada doivent continuer à travailler de concert avec les pilotes de ligne sur les efforts visant à promouvoir des carburants de remplacement et des opérations aériennes plus efficaces. À l'échelle internationale, le gouvernement canadien doit travailler avec l'OACI pour parvenir à une approche globale partout dans le secteur de l'aviation pour protéger l'environnement et favoriser une croissance neutre en carbone tout en s'assurant que les transporteurs aériens canadiens demeurent solides sur le plan économique et concurrentiels et continuent à stimuler l'économie canadienne et offrir des emplois.



Canada

Sommaire/conclusion

Les pilotes canadiens et l'industrie de l'aviation canadienne contribuent à la sûreté et à l'efficacité du transport aérien mondial. La superficie et la diversité géographique du Canada présentent des défis uniques à l'industrie du transport aérien et à la profession de pilote. De nombreuses questions ont une incidence sur la concurrence équitable dans l'industrie du transport aérien mondial, des taxes à l'immigration avec de nombreux facteurs entre les deux. Ces défis complexes ne se prêtent pas à une solution unique; un effort à l'échelle de l'industrie qui regroupe tous les intervenants est essentiel.

De façon similaire, les questions de sûreté, de sécurité et industrielles doivent être traitées si le Canada désire maintenir et accroître les occasions en transport pour le public et favoriser des milieux de travail sécuritaires et gratifiants pour les employés qui transportent des gens et du fret en toute sûreté partout dans le monde.

L'ALPA conseille fortement au gouvernement fédéral, en concertation avec les intervenants de l'industrie et les représentants gouvernementaux, de créer une stratégie nationale complète en matière de transport aérien. Une telle stratégie doit présenter un aperçu à long terme tout en étant suffisamment souple pour réagir rapidement aux dynamiques en constante évolution de l'industrie du transport aérien.

Les nombreux enjeux touchant les pilotes canadiens et l'industrie du transport aérien du Canada seront uniquement traités qu'en présence d'une telle stratégie complète et avant-gardiste afin d'améliorer le transport aérien au Canada pour les passagers et les expéditeurs de fret, aujourd'hui et demain, et établir les règles de jeu pour les transporteurs aériens canadiens et leurs employés sur le marché international.

Crédits photographiques

Page de couverture: ©istockphoto.com/Shane Shaw | Page 1: ©istockphoto.com/Vladone | Page 3: ©istockphoto.com/Bruno Moteny | Page 10: ©istockphoto.com/ powerofforever | Page 13: ©istockphoto.com/Christian Mueller | Page 15: ©istockphoto.com/Abdolhamid Ebrahimi | Page 18: ©istockphoto.com/Ugurhan Betin | Page 20: ©istockphoto.com/tillsonburg



L'Association des pilotes de ligne, Internationale

1625 Massachusetts Ave., NW | Washington, DC 20036 | 703-481-4440
360 Albert Street | Suite 1715 | Ottawa, ON K1R 7X7 | 613-569-5668

Media@alpa.org | www.alpa.org

Mai 2016