



*Livre blanc :*



---

# TRACER UNE TRAJECTOIRE DE VOL POUR L'AVENIR DE L'AVIATION CANADIENNE



**Livre blanc :**  
**Tracer une trajectoire de vol pour l'avenir de l'aviation canadienne**

Avant-propos de Nick von Schoenberg et du commandant Tim Perry

L'année 2024 marque le 40e anniversaire du début de la déréglementation du secteur de l'aviation au Canada. Nous sommes passés d'un système appartenant à l'État, financé par l'État et dirigé par l'État, à un système fondé sur la privatisation, la libéralisation et les forces du marché. Cette évolution a culminé avec la privatisation des actifs appartenant à l'État, ce qui a conduit à la création de NAV Canada et d'Air Canada, tel que nous les connaissons aujourd'hui. NAV Canada, le fournisseur de services de navigation aérienne du Canada, a été le premier de son genre et a été conçu comme une société à but non lucratif, sans capital-actions, qui fonctionnait indépendamment du gouvernement. Ces décisions ont donné le coup d'envoi à la concurrence dans le secteur de l'aviation au Canada, avec de nouveaux entrants sur le marché, de nouvelles opportunités et davantage d'options pour les Canadiens. Cependant, ces nouveaux développements ont créé un système plus instable, qui produit des résultats instables, avec des joueurs qui entrent et sortent régulièrement du marché, créant de l'incertitude pour les communautés qui dépendent d'un service régulier et abordable. Tous ces changements visaient à améliorer le système pour les Canadiens, pour la concurrence et même pour créer de nouvelles opportunités et de nouveaux emplois pour les travailleurs. En plus de ces avancées, des améliorations significatives ont été apportées aux contrôleurs aériens et à de nombreux pilotes et autres travailleurs du secteur aérien au cours des dix dernières années, malgré les chocs importants provoqués par la pandémie de la COVID-19. Ces changements signifient que de nombreux travailleurs sont mieux rémunérés, mais ils créent aussi des gagnants et des perdants, ce qui déstabilise l'industrie, et bien que les nouvelles réglementations fassent progresser la sécurité des travailleurs et des passagers, notre système est loin d'être parfait, et nous avons encore un long chemin à parcourir avant d'avoir le secteur aérien de classe mondiale que les Canadiens méritent.

L'Association des pilotes de ligne (ALPA) et l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien (ACCTA) représentent environ 15 000 pilotes et contrôleurs aériens hautement qualifiés au Canada. Ils travaillent sans relâche, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 365 jours par an, pour assurer la sécurité de notre ciel. Il est évident que nous ne sommes pas seuls, mais nous sommes la première ligne de l'aviation opérationnelle au Canada, et nous pensons qu'il est temps de présenter une vue d'ensemble plutôt que de s'appuyer sur les appels traditionnels de l'industrie aéronautique canadienne à la poursuite de la déréglementation et à la réduction des coûts comme seules solutions à nos problèmes. Il est temps de tirer les leçons de notre passé, de faire le point sur notre situation actuelle et sur les raisons de cette situation, et de regarder l'avenir avec les yeux ouverts.

Les recommandations contenues dans ce livre blanc contribueront à reconstruire notre système et à dépasser l'héritage des 40 dernières années pour construire un secteur du transport aérien moderne et fiable pour les 40 prochaines années. Au cours des dernières décennies, l'accent a été mis sur l'efficacité, la maximisation des profits et la réduction des effectifs autant que possible. Pendant des décennies, l'accent a été mis sur les gains de bilan à court terme, au détriment de toute considération à long terme visant à garantir un système sain et résilient avec suffisamment de personnel et d'expertise pour le faire fonctionner. L'efficacité ne signifie qu'une chose : extraire le maximum de travail pour le minimum d'argent de travailleurs hautement qualifiés et essentiels à la sécurité.

Néanmoins, nous savons qu'il n'existe pas de solutions parfaites pour réparer notre système, mais seulement des compromis. Nous visons l'équilibre.

Quarante ans plus tard, la confiance des Canadiens dans le secteur du transport aérien est ébranlée. Les services sont souvent peu fiables, imprévisibles et coûteux. La pandémie a révélé d'importantes lacunes dans le système et a mis en évidence la fragilité de notre industrie actuelle et des éléments fondamentaux sur lesquels elle repose. Les travailleurs de l'ensemble du secteur ressentent plus que jamais la pression d'être à la hauteur, tandis que les compagnies aériennes et l'industrie demandent à récupérer les protections réglementaires dont bénéficient les travailleurs. Nous ne devons pas permettre au secteur de se cacher derrière l'ombre de la pandémie pour exiger le recul de protections importantes pour les travailleurs et le système. Notre objectif est différent de celui des employeurs du secteur aérien, qui cherchent à réduire les coûts autant que possible. Nous cherchons à créer les conditions pour des carrières à long terme, bien rémunérées et accessibles qui contribuent à des services aériens fiables, résilients et abordables.

L'audit 2023 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est l'une des principales préoccupations que nous soulignons dans ce livre blanc. Cet audit met en évidence l'absence de modernisation de la réglementation et de mise en conformité avec les normes internationales, ce qui a pour effet d'affaiblir la position du Canada parmi ses pairs en matière de sécurité, de sûreté, de structure organisationnelle, de conformité réglementaire et de formation. Le secteur aérien canadien ne répond plus aux normes attendues par les passagers et ses homologues internationaux. Il s'agit là d'une mise en garde très inquiétante de l'état de notre système aérien.

À l'approche de 2025, les travailleurs et les Canadiens se demandent à juste titre si nous sommes sur la bonne voie. Il est temps d'examiner sérieusement notre secteur de l'aviation et de trouver des solutions sensées pour les travailleurs, les voyageurs, le gouvernement et l'industrie. En réunissant toutes les parties, des compagnies aériennes aux aéroports, en passant par les travailleurs, les Canadiens et même les actionnaires, nous développerons une vision cohérente qui profitera à tous, plutôt que de dresser un groupe contre un autre. Ce livre blanc représente les

perspectives novatrices des travailleurs, des défenseurs des consommateurs, des communautés autochtones et des Canadiens, pour un secteur du transport aérien fiable, efficace, résilient, durable et responsable.

Cette vision n'est pas une liste d'achats pour le gouvernement fédéral et va au-delà de la traditionnelle désignation de coupables que l'on voit dans le secteur de l'aviation. Nous mettons l'accent sur les défis en donnant le point de vue des travailleurs de première ligne qui font fonctionner notre système sur la manière de relever globalement les défis auxquels nous sommes confrontés. La pandémie a montré à tous les Canadiens l'importance de l'aviation. Nous demandons à toutes les parties prenantes de notre secteur de regarder au-delà du simple profit, et à l'industrie, aux travailleurs, aux gouvernements et aux communautés de s'unir dans l'intérêt de tous et de définir une vision réaliste et globale.

Nous souhaitons remercier nos amis et collègues d'UNIFOR, du Congrès du travail du Canada, de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne, de l'Association des pilotes fédéraux du Canada, de la Fédération internationale des associations de contrôleurs aériens et de la Fédération internationale des ouvriers du transport pour leur contribution inestimable à ce livre blanc et leur dévouement à la création d'un meilleur système d'aviation pour tous au Canada. Nous remercions également l'Association canadienne des automobilistes pour l'aide précieuse qu'elle nous a apportée en veillant à ce que ce livre blanc reflète également l'importance des passagers et de leur expérience dans la réflexion sur notre secteur de l'aviation.

En toute solidarité,

Nick von Schoenberg et le commandant Tim Perry

### **Résumé exécutif**

Le secteur de l'aviation au Canada, qui comprend les compagnies aériennes, les aéroports, le contrôle du trafic aérien et d'autres entreprises de soutien, emploie directement environ 250 000 personnes et contribue pour plus de 50 milliards de dollars à notre économie. Au total, l'aviation représente environ 3 % de notre produit intérieur brut (PIB). Sur la base des tendances actuelles, l'industrie devrait ajouter 20 milliards de dollars à la croissance du PIB jusqu'au milieu des années 2030. Il va sans dire que les travailleurs sont le cœur de ce moteur économique pour le Canada. Nous avons la chance d'avoir tant de travailleurs extraordinaires et hautement qualifiés qui contribuent à notre économie et qui s'engagent à assurer la sécurité de notre système. Cependant, nous continuons d'ignorer que les mesures de réduction des coûts et la poursuite de la déréglementation compromettent l'intégrité de notre système et nuisent à notre économie. En l'absence de protections solides pour les travailleurs, d'une vision pour l'avenir ou d'une stratégie

cohérente pour résoudre les problèmes contemporains auxquels notre système est confronté, nous mettons en péril la croissance et l'emploi.

Les Canadiens méritent et attendent d'un secteur de l'aviation qu'il repose sur une main-d'œuvre bien pourvue en personnel, bien formée et bien reposée, et qu'il soit guidé par des procédures et des réglementations responsables. L'absence de l'un de ces éléments nuit à la sécurité, à la fiabilité, à la résilience, ainsi qu'à la capacité de croissance et d'adaptation et, en fin de compte, à la rentabilité et à la viabilité à long terme.

En fin de compte, ce livre blanc est notre vision de la manière d'utiliser les ressources limitées dont dispose notre secteur pour aider le plus grand nombre de personnes possible à long terme.

### **Les défis du secteur de l'aviation au Canada**

Nous devons examiner attentivement les tendances actuelles et les problèmes potentiels qui se profilent à l'horizon et qui pourraient compromettre la sécurité de l'emploi des travailleurs du secteur de l'aviation au Canada, ainsi que les services dont dépendent les Canadiens.

La pandémie de la COVID-19 a été l'événement le plus perturbateur de l'histoire de l'aviation, plus encore que les attaques terroristes dévastatrices et odieuses du 11 septembre 2001. Ces événements ont changé à jamais le visage de l'aviation moderne et continuent d'avoir un impact et une influence sur la manière dont le secteur aérien fonctionne encore aujourd'hui. Les entreprises et les gouvernements sont encore largement coincés à essayer de revenir à la façon dont le secteur fonctionnait avant la pandémie. Mais cette approche est tout simplement erronée, et nous avons tort de penser que nous pourrions résister à des chocs similaires à l'avenir, ou qu'un événement perturbateur majeur ne peut pas se reproduire. Si nous n'augmentons pas notre résilience et ne nous assurons pas que nos systèmes ont la capacité de s'adapter, nous resterons vulnérables. Nous devons intégrer les enseignements tirés de l'expérience passée pour protéger les travailleurs, les Canadiens et les communautés des perturbations futures inévitables.

Bien que le système ait montré des signes d'amélioration depuis la pandémie, les Canadiens restent à juste titre sceptiques. En décembre 2023, l'OACI a publié un audit dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité. Le Canada a obtenu un résultat de 65,1 %, et la conformité de nos opérations aériennes a été classée parmi les plus faibles du G7, avec 22,5 %. Le dernier audit, réalisé en 2005, avait placé le Canada dans le top 10 des pays respectant les normes internationales, avec une note de 95 %. Bien que l'OACI ait souligné que le système canadien était sûr, les Canadiens se sont demandé comment nous avons pu perdre autant de terrain en moins de 20 ans. Les résultats de l'audit prouvent que la sonnette d'alarme tirée par les travailleurs est justifiée et que nous devons examiner sérieusement notre système. En tant que travailleurs, nous ne sommes pas alarmistes, nous sommes honnêtes. Nous devons

reconnaître que ces dernières années, selon les mesures de Transports Canada et du Bureau de la sécurité des transports (BST), ont été parmi les plus sûres de notre histoire. C'est une bonne chose et cela reflète le travail sérieux accompli par le gouvernement, les employeurs et les travailleurs au cours des dernières décennies. Malheureusement, un système sûr aujourd'hui ne signifie pas un système sûr pour toujours, et les questions que les syndicats ont mises en évidence tout au long de ce livre blanc soulignent ces risques. L'audit de l'OACI n'est pas la dernière manifestation de cette réalité. En 2026, la Federal Aviation Administration (FAA) procédera à un audit du Canada dans le cadre de son programme d'évaluation de la sécurité de l'aviation internationale (IASA). Si nous ne faisons pas de progrès significatifs pour résoudre les problèmes graves mis en évidence par l'OACI, notre cote de sécurité risque d'être déclassée aux yeux du gouvernement américain. Récemment, le statut du Mexique a été rétrogradé, et la capacité des compagnies aériennes mexicaines à partager des codes avec des compagnies américaines et à étendre leur offre de liaisons aux États-Unis a été stoppée. Compte tenu de l'incertitude qui pèsera sur les relations entre le Canada et les États-Unis au cours des prochains mois, nous ne pouvons pas nous permettre de compromettre davantage le rôle essentiel de l'aviation en tant que moteur économique et créateur d'emplois.

Les Canadiens attendent avant tout du secteur de l'aviation qu'il réponde à leurs besoins en matière de sécurité, de résilience et de fiabilité. Les réalités géographiques et environnementales uniques du Canada font qu'il est difficile d'atteindre tous ces objectifs. Nous avons une faible densité de population, de grandes distances et des conditions météorologiques difficiles et souvent imprévisibles. Si l'on ajoute à ces facteurs l'un des systèmes de transport aérien les plus compétitifs, les mieux financés et les plus développés au sud de notre frontière, nos défis géographiques et environnementaux deviennent encore plus complexes. Notre système a été mis à l'épreuve en 2022 et 2023, lorsque le secteur aérien canadien a dû faire face simultanément à des conditions météorologiques difficiles, à des pénuries de personnel et à une augmentation significative du nombre de passagers après la pandémie. Au cours des 20 dernières années, le marché canadien a connu de multiples fusions et retraits. La concurrence sur le marché canadien a continué à diminuer avec les fusions et la fermeture de certaines compagnies aériennes plus petites et moins chères, ce qui a entraîné une hausse des prix pour les habitants du pays, une érosion de la connectivité et de l'incertitude pour les travailleurs. Il y a eu quelques points positifs pour les voyageurs, notamment l'expansion de la flotte et du réseau de Porter au cours des dernières années.

Il fut un temps où le gouvernement gérait directement la connectivité par l'intermédiaire d'aéroports et de compagnies aériennes appartenant à l'État. Aujourd'hui, l'entreprise privée est responsable de la connectivité dont dépendent des millions de Canadiens et dont dépendent la croissance et le développement futurs.

La sécurité de notre système et les conditions de travail de nos pilotes et autres travailleurs de l'aviation se sont améliorées au cours des dix dernières années, notamment grâce à l'introduction du Règlement sur le temps de vol et de service (FDTR), qui garantit que les pilotes canadiens se reposent suffisamment et sont aptes à voler. Cependant, malgré les progrès accomplis en 2018 avec les FDTR, la mise en œuvre et la surveillance de ces règlements restent un problème, et les contrôleurs aériens ne disposent toujours pas d'un régime de sécurité complet en matière de gestion de la fatigue et de la charge de travail. En fait, le système de surveillance de la sécurité du Canada a évolué vers l'utilisation croissante de systèmes de gestion de la sécurité (SGS), ce qui signifie que les entreprises elles-mêmes sont responsables de la surveillance de la sécurité. Avec un contrôle approprié de la part de l'organisme de réglementation, cette approche peut être efficace et renforcer la sécurité. Sans cela, nous laissons les entreprises, dont l'objectif déclaré est de maximiser les profits et de réduire les coûts, superviser et arbitrer ce qui est sûr et ce qui ne l'est pas. Le BST inclut toujours la fatigue dans sa liste de surveillance<sup>1</sup>, ce qui souligne la précarité de nos progrès. Bien que, dans le cas des pilotes, les règles relatives à la fatigue aient été mises en place, elles restent inégalement appliquées et ne sont pas aussi rigoureusement respectées qu'elles devraient l'être. En d'autres termes, la force des réglementations dépend de leur application. Si l'on ajoute à ces considérations le fait que les pénuries chroniques de personnel persistent, ce qui propage les problèmes de fatigue, il est clair qu'il est urgent d'améliorer la surveillance pour que notre système reste sûr pour les contrôleurs aériens et, en fait, pour tous les travailleurs du secteur de l'aviation.

Veiller à ce que les réglementations qui protègent les pilotes, les contrôleurs aériens et les autres travailleurs continuent de s'améliorer est essentiel pour tous ceux qui dépendent de l'aviation au Canada : ceux qui volent à destination, en provenance et à l'intérieur des plus grandes villes du pays, ou ceux qui se rendent dans des communautés éloignées et régionales à travers le pays. Pourtant, en tant que pilotes et contrôleurs aériens, nous sommes constamment confrontés à la menace d'un recul de ces impératifs de sécurité au nom de la réduction des coûts et de l'augmentation des marges bénéficiaires. Dans le cas des contrôleurs aériens, bien qu'ils aient géré notre système en toute sécurité jusqu'à présent, ils sont continuellement mis à rude épreuve en raison d'un recours excessif aux heures supplémentaires au lieu d'embaucher simplement plus de contrôleurs. Jusqu'à très récemment, le nombre de licences de contrôleurs aériens, et même de pilotes, délivrées chaque année reflétait davantage l'allocation budgétaire que la nécessité ou le désir de répondre à la qualité de service que les Canadiens attendent et méritent. Il s'agit là d'un nouvel exemple de réduction des coûts qui l'emporte sur la santé fondamentale du système. En fin de compte, les travailleurs sont considérés comme un coût, alors que la technologie, l'automatisation et la numérisation sont considérées comme des investissements. Tant que cette perspective ne sera pas changée, les choses ne s'amélioreront pas, et nous croyons fondamentalement que tout effort visant à compromettre la sécurité et les protections des

---

<sup>1</sup> <https://www.tsb.gc.ca/fra/surveillance-watchlist/2022.html>

travailleurs dans l'intérêt des résultats d'une entreprise est en opposition directe avec tout ce que nous tenons pour vrai en tant que Canadiens.

Il est important de souligner que la gestion des 18 millions de kilomètres carrés d'espace aérien du Canada n'a pas seulement un impact sur les Canadiens. Garantir un système de contrôle du trafic aérien sûr et sécurisé est un bien public qui s'étend au-delà de nos frontières et profite au monde entier. Les vols transatlantiques, transpacifiques et polaires traversent le vaste espace aérien du Canada et servent de porte d'entrée sur le monde. Alors que la complexité de l'aviation ne cesse de croître et que le trafic augmente, les contrôleurs aériens ne bénéficient toujours pas d'une formation périodique obligatoire tout au long de leur carrière et sont censés apprendre et s'adapter sur le tas. Bien que nos contrôleurs aériens soient parmi les meilleurs au monde, c'est en dépit et non en raison du soutien qu'ils reçoivent. Nous avons la responsabilité, vis-à-vis de nous-mêmes et de la communauté internationale, de prendre soin de notre espace aérien et de notre secteur aérien, et cela implique de prendre soin des travailleurs qui le servent en veillant à ce qu'ils bénéficient de la meilleure formation et du meilleur soutien tout au long de leur carrière.

Ces défis se posent alors que le monde est confronté à la menace extrême des changements climatiques. Alors que les compagnies aériennes et le secteur de l'aviation dans son ensemble ont promis d'atteindre l'objectif de carboneutralité d'ici à 2050, les émissions de l'aviation et la taille des flottes devraient augmenter au cours des prochaines décennies. Le secteur canadien de l'aviation peut désormais bénéficier de crédits d'impôt pour les initiatives de carburant d'aviation durable (SAF), et nous avons constaté des améliorations massives dans l'efficacité des avions et des moteurs fabriqués au Canada. Nous pouvons être fiers de toutes ces innovations et de tous ces progrès, surtout si l'on considère que les émissions de l'aviation représentent moins de 2 % des émissions nationales. Le Canada est une puissance énergétique et un innovateur de renommée mondiale dans ce secteur. Le SAF est un créneau naturel et stratégique que nous devons explorer et développer. Néanmoins, les investissements et l'innovation au niveau international dépassent déjà ceux du Canada, et les investissements nationaux dans les technologies innovantes ont été déficients par rapport aux États-Unis et à l'Union européenne.

L'avenir de notre système aérien est très incertain, mais voici ce que nous savons : la politique aéronautique du Canada est actuellement dictée par des idéaux datant des années 1970 et 1980.

La déréglementation du secteur à partir de cette époque a conduit à une période où le secteur de l'aviation du Canada est l'un des plus rentables, des plus innovants et des plus avancés au monde. Pourtant, il est clair que de gros problèmes se manifestent. Le Canada a toujours été considéré comme un leader dans le domaine de l'aviation et a contribué à la mise en place du système moderne sur lequel nous comptons aujourd'hui, avec notamment des pilotes de classe mondiale et un fournisseur de services de navigation aérienne doté de certains des meilleurs contrôleurs aériens au monde. Malheureusement, notre système commence à paraître dépassé par rapport au

niveau d'innovation apportée par les concurrents mondiaux, qu'il s'agisse de nouvelles technologies et d'infrastructures modernes à la lutte contre les changements climatiques et à la durabilité sociale et d'entreprise. L'importance que nous accordons à l'efficacité des entreprises et au type d'innovations recherchées a également entraîné un retard en ce qui concerne les facteurs humains dans l'aviation, qui sont d'une importance capitale, à savoir les procédures, la formation et les pratiques de travail qui permettent aux personnes qui sous-tendent l'ensemble du système de s'épanouir. Notre innovation s'est concentrée sur l'efficacité et le profit, pas sur la résilience, et certainement pas sur la durabilité. Nous devons tirer les leçons de cette expérience.

Le système canadien de l'aviation se trouve à un tournant. Nous avons fait des progrès, mais la COVID-19 a mis en évidence des fissures et des lacunes, et a accéléré notre déclin. Nous ne pouvons pas nous permettre de suivre l'approche ou la philosophie qui nous a conduits là où nous sommes. Nous devons moderniser notre pensée, notre approche et notre vision, tout autant que nos équipements. Il est temps de créer et de présenter une nouvelle vision pour notre système d'aviation, qui nous sorte des années 80 et nous projette dans l'avenir.

### **Les Canadiens attendent des services sûrs, résilients, fiables, responsables et abordables**

Un système d'aviation ne peut prospérer que s'il offre un service sûr, résilient, fiable, abordable et responsable. Il doit répondre aux attentes des passagers, qu'il s'agisse de vols arrivant à l'heure grâce à une gestion efficace du trafic aérien ou aux compétences des pilotes canadiens. Si l'un de ces facteurs est mis en péril, que ce soit en raison d'un sous-investissement, d'un manque de vision ou de la primauté du profit sur les personnes, le système devient instable et les gens commencent à perdre confiance. Moins d'un tiers des Canadiens croient que les compagnies aériennes seront en mesure de résoudre un problème à leur satisfaction<sup>2</sup>. Par ailleurs, l'expérience des passagers, la qualité du service, le caractère abordable et la fiabilité figurent parmi les principales préoccupations lors de l'achat de billets auprès d'une compagnie aérienne donnée<sup>3</sup>. Il est clair que les gens ne sont pas convaincus que le système actuel leur apportera ce qu'ils souhaitent. La confiance est une composante indispensable d'un système efficace et durable.

Les compagnies aériennes et d'autres partenaires du secteur aérien plaident souvent pour la suppression des protections qui garantissent les choses qui comptent pour les voyageurs canadiens de tous les jours. Cela vaut en particulier pour les travailleurs. De bonnes conditions de travail, une rémunération équitable et des protections fondamentales sont considérées comme des formalités administratives inutiles et des obstacles à l'efficacité. Mais en réalité, lorsque les travailleurs bénéficient d'un environnement de travail sûr, d'une rémunération équitable et d'une charge de travail raisonnable, la qualité du service augmente. Et les voyageurs veulent un service

<sup>2</sup> [https://epe.bac-lac.gc.ca/100/200/301/pwgsc-tpsgc/por-ef/canadian\\_transportation\\_agency/2024/045-23-e/POR045-23-Report.pdf](https://epe.bac-lac.gc.ca/100/200/301/pwgsc-tpsgc/por-ef/canadian_transportation_agency/2024/045-23-e/POR045-23-Report.pdf), pg 6.

<sup>3</sup> *Ibid*, pg. 11

de qualité. En outre, si le secteur ne peut pas garantir un bon service, peut-il vraiment garantir la sécurité? Pourtant, nous continuons de constater que le secteur s'efforce de gérer les effectifs et d'augmenter la charge de travail d'une manière qui ne reflète pas les réalités opérationnelles sur le terrain. Ils essaient toujours de faire plus avec moins, même s'il est devenu indéniable qu'ils font beaucoup trop peu parce qu'ils n'ont pas assez d'effectifs. Les conditions de travail sont les conditions de voyage des passagers, et il est dans l'intérêt de l'ensemble du système de protéger nos travailleurs et de veiller à ce qu'ils soient en mesure de fournir la sécurité et les services dont le système a besoin et que les Canadiens attendent.

La façon dont le secteur de l'aviation s'est redressé après la pandémie de COVID-19 nous a montré qu'il avait adopté une philosophie axée sur les résultats. Les compagnies aériennes canadiennes renouent avec la rentabilité au fur et à mesure que la reprise se poursuit, les principales compagnies aériennes affichant d'importants bénéfices trimestriels d'une année sur l'autre. Un système rentable est bon pour les travailleurs et pour les Canadiens, mais pas au détriment de la sécurité et du service. Nous constatons que les efforts de relance des compagnies aériennes n'ont pas été entièrement concentrés là où c'est important, c'est-à-dire au Canada. Selon l'Association internationale du transport aérien (IATA), le rétablissement des routes et des fréquences des compagnies aériennes canadiennes n'a pas été axé sur le marché domestique canadien<sup>4</sup>. Au lieu de cela, les compagnies aériennes ont concentré leurs ressources sur les liaisons internationales et transfrontalières. Pour être clair, il n'y a rien de mal à investir dans ces liaisons, et la connectivité internationale et transfrontalière est essentielle pour relier les communautés et faciliter le commerce. Toutefois, si les routes internationales et transfrontalières se sont rétablies plus rapidement que les routes nationales, cela signifie que la connectivité canadienne devrait être la priorité absolue. Nous plaidons en faveur d'un meilleur équilibre et d'une concentration sur les services les plus importants, à savoir les services nationaux. L'un ne doit pas se faire au détriment de l'autre.

Ceci est particulièrement évident pour les Canadiens qui ne vivent pas dans les grandes villes, et où la connectivité intérieure n'a toujours pas retrouvé son niveau d'avant la pandémie. Si le secteur aérien consacrait davantage d'efforts au développement, à la concurrence et à la croissance des services intérieurs, les problèmes de connectivité intérieure s'en trouveraient atténués. Le gouvernement a un rôle important à jouer à cet égard et doit faire davantage pour s'assurer que le secteur aérien fournit des services à tous les Canadiens dans leur pays. Un système aérien performant peut empêcher les Canadiens d'être pénalisés socialement ou économiquement en raison de leur lieu de résidence au Canada et favoriser le développement social et économique.

---

<sup>4</sup> <https://www.iata.org/contentassets/d79bb6f31e1d450bb46fdefe8f01084b/fact-sheet---value-of-air-transport-and-tourism-in-canada---2024.pdf>

Les compagnies aériennes et l'ensemble du secteur aérien font tout ce qu'ils peuvent pour ralentir ou éviter les progrès en matière de fatigue, de gestion de la charge de travail et d'autres initiatives visant à améliorer la sécurité du système dans l'ensemble du pays. Ces efforts ont contribué à l'émergence d'une culture où les principes de sécurité ne sont pas consacrés comme étant préventifs et proactifs de nature, mais plutôt comme des actions réactives après que des incidents se soient produits et que des problèmes soient apparus. Cela ralentit les progrès, rend la vie plus difficile aux travailleurs et réduit la qualité des services offerts aux Canadiens. Dans le même ordre d'idées, le secteur de l'aviation et, dans certains cas, le gouvernement excluent les travailleurs de première ligne d'une participation directe et vitale au processus d'élaboration des nouvelles réglementations et normes. Ne pas tirer pleinement profit de l'expertise et de l'expérience opérationnelles est une grave erreur. Elle conduit à une réduction de la sécurité en raison de politiques non validées et sous-développées qui ne fonctionnent que pour les organisations qui les mettent en œuvre et contribuent à la frustration des travailleurs à l'égard du système dans son ensemble. Nous pouvons faire mieux. Notre approche de la sécurité doit rattraper ce que les experts dans ce domaine savent déjà : ce sont les travailleurs de première ligne qui savent le mieux et qui font la plus grande différence.

Pour parler franchement, il est préoccupant que les contrôleurs aériens et les pilotes du Canada se sentent obligés de rédiger ce livre blanc. En même temps, il devrait être rassurant que nous nous soyons manifestés pour défendre un meilleur système.

Ce sous-investissement chronique et ce manque de soins dans les services domestiques se manifestent également dans la manière dont les pilotes, les contrôleurs aériens et les autres travailleurs du secteur des transports sont formés et rémunérés au cours de leurs premières années, en particulier pour les pilotes. La « pénurie de main-d'œuvre » que les employeurs invoquent pour justifier la situation des effectifs a plus à voir avec les obstacles à l'entrée dans ces excellentes professions et avec les pratiques historiques de recrutement qu'avec une réelle pénurie de main-d'œuvre. Néanmoins, le manque de personnel a un impact réel sur la réduction des services dans les communautés régionales, éloignées et de taille moyenne. Les syndicats et les travailleurs ont toujours plaidé en faveur d'une formation et d'un recrutement qui incitent les nouveaux employés à vivre et à travailler dans leurs communautés respectives, ce qui augmente la probabilité qu'ils restent dans les régions du Canada et accroît l'offre de main-d'œuvre dans ces zones. Cela signifie également une vie plus abordable pour les travailleurs du secteur aérien, car les nouveaux pilotes et les stagiaires en contrôle du trafic aérien ne peuvent pas toujours se permettre de quitter les petites villes pour des villes comme Toronto, Iqaluit, Yellowknife et Montréal. Le coût de la vie augmente partout au Canada, et pas seulement dans les grands centres.

L'élimination des obstacles et la facilitation de l'accès à ces excellentes carrières augmenteront le recrutement et la rétention, et devraient être considérées comme un investissement dans nos

communautés, et non comme un fardeau financier. Les efforts de recrutement locaux doivent également donner la priorité aux groupes sous-représentés dans le secteur aérien, comme les femmes et les travailleurs autochtones et inuits. Ce faisant, nous améliorons la sécurité, le service et la résilience, et nous créons un paysage aérien plus abordable et plus inclusif.

Dans l'ensemble, les défis que nous devons relever pour créer un secteur du transport aérien sûr, fiable, résilient, responsable et abordable au Canada découlent des efforts répétés et constants visant à saper les travailleurs et à faire passer les profits avant les personnes. La prise de décision a été guidée par une réflexion à court terme sur les résultats plutôt que par une vision cohérente à long terme. Nous pensons que le gouvernement doit prendre des mesures audacieuses, en coopération avec les Canadiens, les travailleurs et l'industrie, pour établir une ligne de fond en rassemblant ces groupes et en rétablissant que l'objectif du transport aérien doit être de relier les gens grâce à un système qui fonctionne de manière sûre et fiable pour tous.

### **Corriger les inégalités de service dans l'aviation urbaine et rurale**

Lorsque les Canadiens pensent au secteur aérien, ils se demandent comment se rendre là où ils doivent aller et en revenir aussi facilement et efficacement que possible, en conciliant des priorités concurrentes telles que l'accessibilité financière, la qualité du service, la fréquence et la fiabilité. Le Canada est unique au monde. D'autres juridictions disposent de plans et de visions globales sur la manière de connecter leur pays, et les soutiennent par des investissements stratégiques. Nous ne sommes ni les États-Unis ni l'Union européenne, et nous avons besoin d'une stratégie propre à notre situation et à notre réalité. Si nous ne sommes pas en mesure ou désireux d'investir de manière significative dans la construction d'autoroutes et d'infrastructures de soins de santé dans les communautés éloignées et régionales, nous devons alors mettre l'accent sur un système de transport aérien robuste et fiable. Sinon, il en résultera des inégalités dans l'accès aux soins de santé, à l'éducation, à de bons emplois et à une chance équitable dans la vie. Il ne s'agit pas de questions périphériques insignifiantes. Elles représentent des valeurs fondamentales pour notre pays et méritent d'être prises en considération.

L'un des problèmes les plus urgents auxquels notre système est confronté est que nous restons bloqués dans les années 1970 et 1980 en ce qui concerne nos infrastructures. Il fut un temps où elles comptaient parmi les meilleures au monde, mais elles sont aujourd'hui vieillissantes et ne bénéficient pas du même niveau d'investissement que dans d'autres juridictions. Cela signifie que nos aéroports, nos tours de contrôle et nos centres de contrôle régionaux, nos terminaux, nos pistes, nos systèmes de bagages, notre technologie, nos numériseurs et tant d'autres éléments essentiels de notre système ne sont pas suffisamment financés pour faire face aux réalités actuelles et à venir. C'est doublement vrai pour les aéroports de petite et moyenne taille, et en particulier pour les communautés rurales, régionales et celles qui n'accueillent que des passagers par avion. Le gouvernement a traditionnellement soutenu ces aéroports par le biais du

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA). Ce fonds, doté d'environ 38 millions de dollars par an (avec quelques augmentations temporaires notables pendant la pandémie), est totalement inadapté pour répondre aux besoins de centaines de petits aéroports à travers le pays. Dans le passé, nous pouvions compenser les infrastructures plus anciennes par des pilotes plus expérimentés. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Le bassin de pilotes restreint a accéléré le rythme auquel les pilotes expérimentés quittent les zones rurales et régionales du Canada pour rejoindre les grandes compagnies aériennes dans les grandes villes. Le système d'aviation est une infrastructure essentielle et nous sommes en train de prendre du retard. La « modernisation » du système ne servira à rien si l'infrastructure critique qui en constitue le fondement n'est pas prise en compte.

Alors que les opérateurs protestent publiquement contre les frais élevés et donnent la priorité à l'augmentation constante des bénéfices trimestriels, nous devons nous rappeler que c'est le gouvernement qui a construit cette infrastructure à l'origine et qui continue d'investir dans de grands projets d'aviation pour aider les compagnies aériennes et les partenaires de l'industrie à disposer de l'infrastructure nécessaire pour générer des bénéfices. Nous avons besoin d'investissements massifs de la part des gouvernements et de l'industrie pour préparer notre infrastructure pour les décennies à venir. L'aviation est un système complexe et le développement des infrastructures représente une contrainte majeure pour l'efficacité et la fiabilité, ainsi qu'un obstacle à la croissance future. Aucun développement ou investissement dans d'autres domaines ne pourra y remédier. De nouvelles flottes et de meilleurs outils de navigation ne suffiront pas. Il faut également se préparer aux changements climatiques qui auront un impact sur le secteur de l'aviation. La durabilité et la résilience sont les prochaines étapes critiques de l'évolution de notre industrie et ne peuvent être ignorées.

Dans les communautés rurales et régionales, l'emplacement et le vieillissement des infrastructures aéroportuaires peuvent également poser d'importants problèmes de sécurité. Une surveillance insuffisante dans les régions reculées du pays, combinée à des changements météorologiques intenses et imprévisibles dus aux changements climatiques, accroît encore les risques pour la sécurité. On ne saurait trop insister sur l'importance de services tels qu'un contrôle du trafic aérien efficace, moderne et bien doté en personnel, ainsi que sur la nécessité de poursuivre les investissements pour maintenir les infrastructures actuelles au niveau des normes les plus élevées. Même les pièces d'équipement essentielles, comme les outils de dégivrage des avions, sont souvent en mauvais état ou totalement absents, ce qui entraîne des retards et des annulations importants pour les habitants qui dépendent le plus du transport aérien. Par conséquent, il devient de plus en plus difficile d'attirer des entreprises, de maintenir les coûts à un niveau abordable, de préserver la compétitivité et d'assurer la résilience des services si l'on ne bénéficie pas d'un soutien. Si nous voulons continuer à développer nos régions, nous avons besoin de nouveaux investissements, d'une meilleure surveillance et de meilleurs systèmes de sécurité, ainsi que d'une vision renouvelée pour le Canada rural. Alors que le gouvernement

s'efforce de concilier d'autres priorités, telles que la souveraineté dans l'Arctique, le réapprovisionnement du Nord et la résilience aux changements climatiques dans les communautés rurales et isolées, l'investissement dans l'accès aérien est essentiel. La connectivité est un ingrédient essentiel de l'unité nationale, et un système d'aviation robuste est l'équivalent moderne du chemin de fer transcontinental et de la route transcanadienne qui l'ont suivi.

Ces aéroports nordiques, éloignés et régionaux, sont également essentiels à la réconciliation des peuples autochtones. Tout d'abord, il est essentiel de garantir un accès aérien fiable aux communautés autochtones et au Nord pour assurer le bien-être économique et l'accès aux soins médicaux. Le vieillissement des infrastructures ou la suppression de services essentiels tels que le contrôle du trafic aérien et les stations d'information de vol, le manque de connaissances locales et d'emplois locaux, ainsi que l'absence d'une stratégie à long terme pour l'accès aérien dans ces communautés entravent la réconciliation. Nous ne pouvons espérer surmonter les nombreux défis liés à l'histoire du Canada et à ses relations avec les peuples autochtones si nous ne pouvons même pas donner la priorité à la connexion des communautés. Malheureusement, le besoin de réconciliation découle en partie d'un sous-investissement chronique et souvent intentionnel dans les communautés nordiques, éloignées, autochtones et inuites. Notre appel à une stratégie nationale de l'aviation inclut la nécessité d'une vision pour relever ces défis.

La formation locale et l'exploitation des connaissances locales sont également des éléments importants pour relever ces défis. Le secteur aérien doit mieux embaucher des locaux pour voler et travailler localement. Cela permettra, en partie, de répondre aux préoccupations concernant l'accessibilité financière pour les nouveaux stagiaires qui doivent se rendre dans des villes comme Montréal, Toronto, Vancouver, Yellowknife, Iqaluit et d'autres, pour suivre une formation et commencer leur carrière. Cela garantirait également un flux régulier de travailleurs dans les régions du Canada et contribuerait à atténuer la pénurie chronique de main-d'œuvre à laquelle notre secteur est confronté. La barrière financière à l'entrée pour les pilotes et les contrôleurs aériens est extrêmement élevée, et à moins que les travailleurs ne soient convaincus qu'ils auront un plan de carrière durable et à long terme, ils n'entreront pas dans l'industrie. La vision à long terme du Canada pour l'industrie aéronautique doit tenir compte du fait que notre géographie et démographie évoluent également. Les petites villes s'agrandissent, le trafic augmente et les infrastructures ne suivent pas. Notre pays se remplit lentement et nous devons être prêts pour l'avenir, plutôt que d'y réagir.

Une stratégie nationale doit vraiment être nationale. La grande majorité des Canadiens prennent l'avion à destination, en provenance et à travers nos grands centres urbains et nos plus grands aéroports. Les passagers s'attendent à ce que ce service soit fiable, abordable et résilient. Si nos plaques tournantes deviennent des goulots d'étranglement, c'est tout le système qui s'effondre. Nous en voyons les symptômes lors d'événements météorologiques majeurs ou simplement

lorsque les contraintes du système submergent les aéroports et les compagnies aériennes, où les effets d'entraînement peuvent perturber le transport aérien pendant des jours.

Les gens s'attendent également à ce que les compagnies aériennes et les aéroports soient préparés à faire face à des problèmes mécaniques imprévus ou à des tempêtes qui déstabilisent l'ensemble du système. Le gouvernement a fait des progrès significatifs et importants dans la protection des passagers par le biais du Règlement sur la protection des passagers aériens (RPPA). Les critiques formulées par l'industrie à l'encontre du régime de protection des passagers sont des déviations fallacieuses de l'obligation de rendre des comptes. Bien que des mécanismes tels que les RPPA puissent être imparfaits et inégalement appliqués, ils servent à la responsabilisation. Nous pensons que tout effort visant à accroître la responsabilité et la transparence pour les passagers, que ce soit par le biais de ces réglementations ou de mesures supplémentaires telles que la disponibilité accrue des données, contribue à créer un meilleur système. Les récentes mesures proposées par le gouvernement dans le projet de loi C-52 pour accroître la responsabilité de tous les partenaires du secteur aérien sont un changement bienvenu. La loi C-52 propose un système de mise en œuvre de normes de service dans l'ensemble de l'espace aérien, qui responsabilise tous les acteurs du système et leur donne les moyens de résoudre les problèmes de service. En tant que travailleurs de première ligne du secteur, nous devons souligner à quel point il est essentiel pour les pilotes et les contrôleurs aériens de prendre des décisions en matière de sécurité ou de sûreté susceptibles de retarder ou d'annuler des vols. Une approche équilibrée sera toujours nécessaire pour que les travailleurs puissent faire leur travail et assurer la sécurité des personnes sans craindre d'être blâmés pour les retards de service.

L'obligation de rendre des comptes implique également d'examiner attentivement les services inutiles ou inefficaces et de prendre des mesures pour redistribuer les ressources et réaffecter les priorités, le cas échéant. Les compagnies aériennes et les aéroports devraient également assumer la responsabilité du carburant gaspillé lors de retards excessifs, voire d'annulations de vols, et rechercher des technologies alternatives et vertes pour éviter les émissions inutiles. Il n'est pas logique que les avions fassent la queue en consommant du carburant parce qu'une autre partie du système manque de personnel. Les contrôleurs aériens et le fournisseur de services de navigation aérienne sont à la fine pointe de la mise en œuvre de techniques plus écologiques pour l'atterrissage et le décollage, réduisant les émissions à l'aide de la technologie et des aéronefs existants.

Les émissions polluantes contribuent à la hausse des prix. Bien que nous croyons que le modèle canadien de l'utilisateur-payeur est une politique sensée selon le contexte, les prix ont augmenté de manière significative pour les Canadiens sans qu'il y ait eu d'augmentation proportionnelle du service et de la fiabilité. Les compagnies aériennes et les aéroports n'ont pas non plus investi massivement dans des infrastructures plus modernes et plus efficaces. L'accessibilité financière, sans compromettre la sécurité et le service, doit redevenir une priorité pour l'industrie et le

gouvernement, et tous deux devraient adopter des objectifs ambitieux pour réduire les coûts tout en fournissant un meilleur service et sans compromettre la sécurité ou les protections des travailleurs. L'avenir est proche et toutes les parties doivent s'y préparer, car il ne sera pas bon marché.

Dans l'ensemble, les communautés urbaines et rurales du Canada ont des besoins similaires. Les voyageurs veulent des services de qualité, fiables, sûrs, résilients et abordables qui tiennent compte des réalités locales. Compte tenu de la taille du Canada et de la complexité de notre écosystème aéronautique, cela ne sera possible que si toutes les parties peuvent s'unir pour créer une vision commune de l'avenir, fondée sur les principes de responsabilité partagée, de transparence, de collaboration, de bon service et de conditions de travail équitables.

### **Nos recommandations pour un meilleur système**

Le secteur de l'aviation du Canada est un service essentiel plus grand que la somme de ses parties. Il ne s'agit pas seulement d'un instrument au service d'intérêts commerciaux, et il nécessite un effort collectif et une vision à court et à long terme pour notre secteur, qui donne la priorité au système, à ses travailleurs et à ses voyageurs, plutôt qu'aux résultats financiers.

Pour relever ces défis collectifs, nous recommandons :

#### *Des services résilients, responsables et abordables que les Canadiens attendent*

1. La création d'une stratégie nationale de l'aviation visionnaire, moderne et complète, réunissant les travailleurs, l'industrie, les Canadiens, les peuples autochtones et inuits, et le gouvernement, afin de créer un système d'aviation du 21<sup>e</sup> siècle qui fonctionne pour tous. Nous recommandons au gouvernement d'entamer l'élaboration de cette stratégie en révisant de manière accélérée la *Loi sur les transports au Canada*, avant le prochain calendrier de révision prévu par la loi.
2. Dans l'intervalle, élaborer une stratégie à court terme, sur un calendrier de 18 à 24 mois, avec des gains rapides pour améliorer immédiatement le bien-être et la protection des travailleurs, l'expérience des voyageurs, les services aux communautés et la sécurité de l'ensemble du système de transport aérien.
3. Réaliser une évaluation nationale de la résilience du secteur et de son impact sur l'accessibilité financière, l'efficacité et la qualité du service, y compris la résilience aux changements climatiques, à la modernisation des infrastructures, aux changements technologiques, aux changements réglementaires, aux préférences des passagers, etc.
  - a. Cette évaluation devrait également porter sur les besoins en personnel et l'élasticité du système.

4. Réaliser une évaluation nationale des infrastructures des aéroports, des compagnies aériennes, des systèmes de contrôle du trafic aérien et de leurs chaînes d'approvisionnement respectives, dans une perspective d'avenir, afin de s'assurer que nous ne nous contenterons pas de rattraper le retard pris au cours des 25 prochaines années.
  - a. Cette évaluation des infrastructures doit donner la priorité à l'utilisation de technologies nouvelles et émergentes qui augmentent et contribuent à l'expertise des travailleurs de l'aviation, plutôt que de les remplacer par l'automatisation pour améliorer les résultats des entreprises. L'évaluation doit être pragmatique quant à la manière de résoudre les problèmes actuels, définir où se situent les principales contraintes et ne pas se contenter de soutenir le cycle de réduction du nombre de travailleurs et de maximisations des profits.
5. Réaliser une analyse des ressources gaspillées et utilisées de manière inefficace qui contribuent au défi de la durabilité auquel est confronté le secteur aérien. Par exemple, l'étude devrait examiner la quantité de carburant gaspillée lors de retards, de déroutements et d'annulations inutiles, et mettre l'accent sur la transparence et la responsabilité en incitant à la réduction de ces émissions et de ces coûts.
6. Examiner l'accessibilité financière de l'ensemble du système de transport. Ceux qui prennent l'avion devraient être responsables du financement de la majeure partie du système, mais ne devraient pas être pris en otage financièrement lorsque les prix augmentent de manière significative et que les salaires restent relativement stagnants. L'équité envers les travailleurs et les voyageurs doit être primordiale.
  - a. Cet examen doit s'inspirer des réussites d'autres juridictions, comme les États-Unis et l'Union européenne, qui ont des niveaux de soutien public nettement plus élevés pour les infrastructures et les services aéronautiques essentiels. L'objectif de l'examen devrait être d'identifier une solution de financement équilibrée, répartie entre les utilisateurs, l'industrie et le gouvernement, qui non seulement maintienne, mais améliore l'efficacité, l'accessibilité financière, la résilience et la durabilité du secteur de l'aviation au Canada.
7. Veiller à ce que le caractère abordable du secteur de l'aviation soit synonyme d'abordabilité pour tous. Si les pilotes et les contrôleurs aériens n'ont pas les moyens de vivre dans les villes où ils sont envoyés pour travailler, alors le système aérien n'est pas vraiment abordable et se construit sur le dos des travailleurs. Nous devons également reconnaître les travailleurs les moins bien payés du secteur de l'aviation, qui effectuent souvent des tâches vitales au bon fonctionnement de notre système.
8. Élaborer et mettre en place des mécanismes de transparence et de responsabilité afin que toutes les parties du système aérien soient tenues pour responsables en cas de problème. Cela pourrait inclure des données détaillées sur les effectifs, les retards, les annulations, les refus d'embarquement et les pertes de bagages. Ce travail devrait s'inspirer des propositions du projet de loi C-52.

9. Une évaluation complète des besoins en personnel dans l'ensemble du système aérien afin de garantir que la capacité puisse répondre à la demande. Les Canadiens sont plus nombreux que jamais à voyager, mais il n'y a pas eu d'augmentation proportionnelle du nombre de travailleurs dans notre système, ce qui entraîne des risques importants de retards, d'inefficacité et de mauvaise qualité de service. Nous devons retenir la leçon et comprendre que la réduction des coûts ne peut plus être la priorité absolue.
10. Donner la priorité à un environnement international de collaboration dans le domaine de l'aviation, dans lequel le gouvernement du Canada donne le coup d'envoi aux discussions et à la coopération sur un système de transport aérien résilient, efficace, abordable et durable lors de l'Assemblée générale de l'OACI de 2025 et du Forum international des transports.
11. Préserver le processus de négociation collective afin que les accords soient conclus dans le cadre de négociations avec les travailleurs. L'ingérence du gouvernement dans la négociation collective ne fait que prolonger les conflits et nuit au développement de la culture de collaboration et de coopération qui est indispensable pour garantir un système sûr et efficace. Il s'agit notamment de protéger et d'appliquer le projet de loi C-58 et de veiller à ce que la « négociation en surface » soit empêchée en éloignant de la table de négociation l'intervention du gouvernement et les outils tels que l'arbitrage contraignant. Des perturbations à court terme sont préférables à un désengagement à long terme des travailleurs sur lesquels repose le système.
12. Continuer à consacrer les droits des passagers à un traitement et à une indemnisation équitables, en reconnaissant que les travailleurs ne doivent pas être blâmés par les employeurs pour les retards et les annulations.

#### *Voyager en avion en toute sécurité*

13. Inscrire dans la loi la conviction qu'il est plus rentable de prendre des mesures préventives pour améliorer la sécurité que de réagir après qu'un accident se soit produit.
14. La création d'un forum de collaboration sur la sécurité aérienne qui aille au-delà du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) actuelle et qui inclue les travailleurs du secteur de l'aviation, l'industrie et le gouvernement, afin que toutes les décisions et propositions réglementaires qui ont un impact sur la sécurité ou qui l'améliorent soient prises avec ceux qui doivent mettre en œuvre les nouvelles politiques sur le terrain.
15. Évaluer de manière proactive la sécurité du système aérien avant qu'un accident ne se produise, par l'intermédiaire de Transports Canada ou du Bureau de la sécurité des transports. Ce mécanisme proactif utiliserait les données des compagnies aériennes, des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne pour déterminer si les réglementations sont correctement définies, mises en œuvre et appliquées. Deuxièmement, ils évalueraient si le système réglementaire répond suffisamment aux

réalités modernes de l'aviation. Il s'agirait notamment d'examiner la fatigue, la gestion des flux de travail, les technologies émergentes, la nature indispensable des facteurs humains dans toutes les initiatives de changement, et de procéder à un examen complet du système national de sécurité et de son alignement sur les objectifs de l'entreprise. L'objectif final est une approche stratifiée de la sécurité de l'aviation civile, avec une élaboration, une surveillance et une application efficaces de la réglementation.

16. Le gouvernement et le secteur aérien doivent investir conjointement dans la formation des pilotes et des contrôleurs aériens, afin de garantir un flux constant de travailleurs canadiens hautement qualifiés et de créer des services de meilleure qualité, plus efficaces et plus sûrs pour tous. À l'heure actuelle, le gouvernement fédéral n'exige pas que les contrôleurs aériens reçoivent une formation continue pour maintenir et développer leurs compétences, gérer le changement ou s'assurer qu'ils sont prêts à faire face à des événements imprévus et à des situations d'urgence. Des garanties réglementaires permettraient de s'assurer que les normes minimales de formation périodique sont respectées et que les compétences sont maintenues.
17. Créer des normes pour une formation récurrente et modernisée, au fur et à mesure de l'évolution de la technologie, pour les contrôleurs aériens et les éléments du système de transport, en tirant parti des connaissances des travailleurs pour combler les lacunes, en définissant un processus pour l'introduction de nouvelles technologies et de nouveaux équipements, et en exigeant une contribution opérationnelle et des considérations relatives aux facteurs humains.
18. Mettre en place au sein du gouvernement une équipe dédiée à la réflexion « ciel bleu », en mettant l'accent sur la modernisation de la réglementation des transports. Cette section, en collaboration avec les travailleurs, toutes les parties de l'industrie, les communautés, les experts, les organisations internationales et les autres ministères, identifierait et examinerait les technologies perturbatrices et émergentes dans le secteur du transport aérien. Ce groupe aurait pour mandat d'étudier la mise en œuvre de ces nouvelles technologies dans la mesure où elles profitent aux Canadiens, aux travailleurs et aux entreprises canadiennes.

#### *Transport aérien urbain et régional*

19. Évaluer les besoins des aéroports de taille moyenne, comme ceux de Québec, Kelowna, Halifax, Thunder Bay, Winnipeg et bien d'autres, avant que la croissance de la population ne dépasse la capacité des infrastructures.
20. Examiner si les compagnies aériennes desservent suffisamment et efficacement les communautés régionales, rurales et éloignées du Canada, en mettant particulièrement l'accent sur les communautés accessibles uniquement par avion et les communautés dépourvues d'accès routier. Le gouvernement devrait utiliser tous les outils à sa disposition pour rétablir les services là où ils ont été perdus ou considérablement réduits.
  - a. Il convient d'adopter une approche comparative des services avant et après la pandémie.

21. Les régimes de formation des pilotes et des contrôleurs aériens, ainsi que d'autres travailleurs du système, doivent donner la priorité aux nouvelles cohortes d'étudiants issus des différentes régions du pays, en particulier les autochtones, les femmes et les étudiants ruraux/régionaux.
  - a. Ce régime de formation devrait inciter les étudiants à vivre et à travailler dans leurs propres communautés, créant ainsi une offre régulière de travailleurs qualifiés dans l'ensemble du pays.
  
22. Lancer un examen des ressources gaspillées pour s'assurer que nous maximisons chaque dollar et chaque once de carburant pour relier les communautés régionales du Canada.