



Modernisation du Règlement de l'aviation canadien  
Mémoire de l'Union canadienne des employés des transports  
à Transports Canada  
le 17 décembre 2018

L'union canadienne des employés des transports (UCET) est animée de la ferme conviction selon laquelle les Canadiens et Canadiennes ont droit à un système de transports à la fois sécuritaire, novateur et efficace. Chaque jour, des membres de l'UCET travaillent aux côtés d'organismes de réglementation, d'exploitants d'aéroports ou encore d'entreprises privées pour s'assurer qu'il en soit ainsi. La sûreté et la sécurité du public qui voyage sont en effet en tête de liste de nos priorités.

Nous sommes tout particulièrement préoccupés par le vocabulaire que Transports Canada emploie dans sa demande de commentaires. La question posée *Quels éléments précis du Règlement de l'aviation canadien vous irritent, et pourquoi ?* sous-entend un préjugé en faveur du retrait des obstacles perçus par les exploitants ou entreprises privées. Ce qui peut paraître comme étant un élément irritant par certains peut en fait s'avérer être une nécessité absolue par d'autres. Il faut donc que Transports Canada reste focalisé sur sa priorité fondamentale en tant qu'organisme de réglementation, soit la sûreté et la sécurité du public qui voyage, de même d'ailleurs que celles de toutes les personnes qui travaillent dans le secteur de l'aviation.

S'il est un fait que dans son préambule à cet examen Transports Canada précise qu'il a pour but de mettre à jour et d'améliorer le RAC pour renforcer la sécurité, dans la phrase qui suit on peut y lire '**qu'il permettra de moderniser le Règlement de l'aviation canadien et répondra aux besoins et aux priorités de l'industrie de l'aviation.**' En outre, dans le cadre de réunions précédentes avec le Ministère qui avaient pour but de préciser les préoccupations des organismes de réglementation, on nous a fait savoir qu'il lui fallait prendre en compte la viabilité financière des aéroports durant l'examen du Règlement. En sa qualité d'organisme de réglementation, Transports Canada se doit de prendre la direction des opérations, lesquelles font partie intégrante de ses responsabilités

réglementaires, pour s'assurer que la sécurité a toujours préséance sur les considérations financières. Ce principe ne devrait pas simplement être pris pour acquis mais aussi être mis en pratique dans le RAC. Transports Canada doit bien s'imprégner de cette responsabilité qui lui revient en tant qu'organisme de réglementation et non pas de promoteur des intérêts de l'industrie.

En réponse à la question qui est posée, l'UCET avance un certain nombre de suggestions portant sur des articles spécifiques du RAC, tout particulièrement ceux qui concernent les services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs.

Ces éléments avaient par ailleurs déjà été discutés en 2015 avec la direction du Ministère. Un des irritants porte sur la réduction de la capacité des services de lutte contre les incendies et de sauvetage dans des conditions spéciales et temporaires, à l'Article 303.07 (4) – Catégorie critique, et à l'Article 303.10 (1) – Exemption temporaire. Le Règlement actuel se lit comme suit :

*(4) L'exploitant d'un aéroport désigné qui prévoit seulement des mouvements d'aéronefs d'une catégorie inférieure à la catégorie critique — SLIA pour cet aéroport, pour une période d'une heure ou plus, peut réduire la catégorie critique — SLIA au niveau correspondant à la catégorie d'aéronefs — SLIA la plus élevée prévue pour cette période si, à la fois :*

- *a) il documente la situation prévue ;*
- *b) il donne un avis de la réduction de la catégorie critique — SLIA à l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou à la station d'information de vol compétentes aux fins de publication dans un NOTAM.*

#### *Exemption temporaire*

- **303.10 (1)** *Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant d'un aéroport désigné ou d'un aéroport ou aérodrome participant n'a pas à satisfaire aux exigences de l'article 303.09 lorsque ces exigences ne peuvent être respectées en raison d'une pénurie de personnel ou d'une panne d'équipement, à l'aéroport ou à l'aérodrome, causée par des circonstances indépendantes de la volonté de l'exploitant de l'aéroport ou de l'aérodrome et lorsqu'un avis de la capacité réduite du service de lutte contre les incendies d'aéronefs à l'aéroport ou à l'aérodrome est donné à l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou à la station d'information de vol compétente aux fins de publication dans un NOTAM.*

Nous craignons que des pénuries de personnel dans les services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs soient permises sous le prétexte du non-remplacement d'employé(e)s en congés annuels ou de maladie. Lors de notre réunion avec l'organisme de réglementation, nous avons été assurés du fait que

les congés annuels étant planifiés ils ne sont pas hors du contrôle de l'exploitant. Toutefois, un certain nombre de situations ont été signalées au cours desquelles l'exploitant n'a pas pris de mesures de conformité. Nous sommes d'avis que le libellé du Règlement doit être renforcé et ce, pour garantir de mettre fin à une telle pratique.

Nous sommes par ailleurs préoccupés par l'inclusion des aéronefs détournés et récupérés dans le calcul de la catégorie critique pour le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs à l'Article 303.07 (1). Nous croyons comprendre de la part de Transports Canada que l'aéroport à le choix de demander au ministre que les mouvements ne soient pas pris en compte dans les examens si les aéronefs détournés ou récupérés relèvent d'une catégorie supérieure à celle normalement prévue. Il nous a été indiqué que cette demande ne doit pas nécessairement être faite par écrit et qu'elle ne devient pas une partie intégrante de l'information publique obligatoire. Il s'agit d'une échappatoire dans le Règlement qui ne donne pas une image statistique précise de ce qu'il se passe à un aéroport. Le libellé du texte du Règlement a donc besoin d'être renforcé pour que tous les aéronefs détournés ou récupérés soient pris en compte dans les examens.

Nous sommes également préoccupés par l'Article 303.13 – Effectif minimal de service, et l'Article 303.17 – Intervention immédiate du personnel. En effet, dans leur mise en application il semble que l'accent soit mis sur la souplesse plutôt que la sécurité lorsqu'il est question d'un nombre minimal de personnel suffisant prêt à réagir pour exploiter les véhicules de lutte contre les incendies d'aéronefs et utiliser les agents extincteurs exigés à l'Article 303.09. La pratique en usage dans de nombreux aéroports canadiens, qui consiste à avoir du personnel polyvalent agissant aussi comme premiers répondants, est mauvaise. Il réside un vrai problème quant à la définition précise de l'expression « *en position d'intervention* », ce qui provoque des possibilités d'abus de la part des exploitants d'aéroports. Selon nous, il s'agit là d'une conséquence directe de la priorité accordée aux considérations financières sur le maintien des niveaux de sécurité.

Il importe donc de bien préciser ou de renforcer la définition d'expressions telles que « en position d'intervention », la durée de la période pendant laquelle les pompiers-pompières doivent garder cette position avant les services aériens réguliers, les normes relatives au temps de réaction, et aussi de garantir les vérifications de la conformité.

Les normes de sécurité détaillées dans le RAC en vigueur offrent moins de protection aux voyageurs que celles décrites par le ministère de la Défense

nationale pour ses installations et son personnel, et aussi que les recommandations de la National Fire Protection Association ou encore de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ce qui n'est pas acceptable. À tout le moins, le RAC doit être conforme aux normes arrêtées par ces organisations.

Après avoir discuté de ces questions avec Transports Canada en 2015, l'UCET avait reçu l'assurance qu'une nouvelle circulaire consultative serait rédigée ou mise à jour afin d'apporter des précisions à toutes les parties prenantes. À ce jour, et à notre connaissance, cela n'a toujours pas eu lieu. Nous espérons toutefois, qu'avec cet examen, Transports Canada respectera son engagement à préciser à l'intention de tous les intervenants, les exigences et attentes minimales dans le RAC concernant la lutte contre les incendies d'aéronefs.

Nous vous remercions de la possibilité qui nous a été donnée d'exprimer nos préoccupations en la matière que suscite la situation présente chez nos membres. Présenté respectueusement,

Dave Clark

Président national, UCET