



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# **ÉTUDE DE LA RÉGLEMENTATION DES VÉHICULES AÉRIENS NON HABITÉS : RAPPORT INTÉRIMAIRE**

**Rapport du Comité permanent  
des transports, de l'infrastructure et des  
collectivités**

**La présidente  
L'hon. Judy A. Sgro**

**FÉVRIER 2017**

**42<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION**

---

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

### **PERMISSION DU PRÉSIDENT**

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada  
à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

**ÉTUDE DE LA RÉGLEMENTATION DES  
VÉHICULES AÉRIENS NON HABITÉS : RAPPORT  
INTÉRIMAIRE**

**Rapport du Comité permanent  
des transports, de l'infrastructure et des  
collectivités**

**La présidente  
L'hon. Judy A. Sgro**

**FÉVRIER 2017  
42<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION**



# **COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS**

## **PRÉSIDENTE**

L'hon. Judy A. Sgro

## **VICE-PRÉSIDENTS**

Luc Berthold

Robert Aubin

## **MEMBRES**

Vance Badawey

Angelo Iacono

Kelly Block

Alain Rayes

Sean Fraser

Gagan Sikand

Ken Hardie

## **AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ**

Alupa A. Clarke

Colin Fraser

Jim Eglinski

Dianne Watts

## **GREFFIERS DU COMITÉ**

Andrew Bartholomew Chaplin

Marie-France Lafleur

## **BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT**

### **Service d'information et de recherche parlementaires**

Alexandre Lavoie, analyste

Allison Padova, analyste

Zackery Shaver, analyste



# **LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS**

a l'honneur de présenter son

## **DIXIÈME RAPPORT**

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié la *réglementation des véhicules aériens sans pilote (UAV)* et a convenu de faire rapport de ce qui suit :





# TABLE DES MATIÈRES

---

ÉTUDE DE LA RÉGLEMENTATION DES VÉHICULES AÉRIENS NON HABITÉS : RAPPORT INTÉRIMAIRE .....	1
INTRODUCTION .....	1
LE CANADA DANS LE CADRE INTERNATIONAL DES POLITIQUES RELATIVES AUX VÉHICULES AÉRIENS NON HABITÉS.....	2
LA RÉGLEMENTATION DES VÉHICULES AÉRIENS NON HABITÉS.....	5
L'ENREGISTREMENT ET LE MARQUAGE DES VÉHICULES AÉRIENS NON HABITÉS.....	6
LES EXIGENCES ET LES RÈGLES D'UTILISATION .....	7
LES NORMES DE CONCEPTION.....	8
LES INFRACTIONS ET LES MESURES D'APPLICATION.....	10
LES ATTEINTES À LA VIE PRIVÉE ET LES ACTES CRIMINELS COMMIS PAR LES UTILISATEURS DE VÉHICULES AÉRIENS NON HABITÉS .....	11
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	13
ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS.....	17
ANNEXE B : LISTE DES MÉMOIRES .....	19
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT .....	21
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE DU CANADA .....	23



# ÉTUDE DE LA RÉGLEMENTATION DES VÉHICULES AÉRIENS NON HABITÉS : RAPPORT INTÉRIMAIRE

---

## INTRODUCTION

À bien des égards, les véhicules aériens non habités (UAV, ou drones) sont utiles à la société<sup>1</sup>. Peu coûteux et faibles émetteurs d'émissions, ils sont une solution de rechange aux aéronefs pilotés dans un éventail de secteurs d'activité, notamment la foresterie, l'extraction minière, la production cinématographique et la recherche scientifique. Les agents chargés de l'application de la loi et les autres premiers intervenants se servent eux aussi des UAV, qui leur offrent des points de vue des lieux d'un accident impossibles à obtenir auparavant tout en les tenant à l'abri du danger en situation d'urgence. L'industrie des UAV connaît une croissance très rapide : les entreprises qui mettent au point, mettent à l'essai et vendent des UAV et leurs composantes génèrent une activité importante dans les économies où elles sont installées.

Le gouvernement fédéral a compétence exclusive sur l'aviation canadienne. Transports Canada, l'organisme de réglementation de l'aviation, a pris des règlements autorisant l'exploitation légitime des UAV par des utilisateurs titulaires d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées (COAS)<sup>2</sup>. En 2014, les utilisateurs d'UAV de plus petite taille ont été soustraits à l'exigence d'obtenir un certificat sous réserve de se conformer aux directives de Transports Canada sur les lieux de pilotage et le pilotage sécuritaire de l'appareil<sup>3</sup>.

Malgré l'établissement de règlements et de directives en matière de sécurité, les UAV peuvent poser de plus en plus de risques pour les aéronefs pilotés ainsi que les personnes et les biens au sol. Sur le plan de la sécurité, les usagers récréatifs – plus nombreux que les exploitants commerciaux – sont ceux qui suscitent le plus d'inquiétudes en raison de leur méconnaissance des risques que posent les UAV et de leur maniement sécuritaire.

---

1 Bien qu'il existe différents termes pour désigner ce qu'on appelle le plus communément un « drone », par exemple « véhicule aérien sans pilote » et « système d'aéronef sans pilote », le présent rapport utilise exclusivement le terme « véhicule aérien non habité » (UAV). Dans le Règlement de l'aviation canadien (DORS/96-433), « véhicule aérien non habité » s'entend d'un aéronef entraîné par moteur, autre qu'un modèle réduit d'aéronef, conçu pour effectuer des vols sans intervention humaine à bord.

2 Transports Canada, « [Révision et traitement d'un Certificat d'opérations aériennes spécialisées pour l'utilisation d'un système de véhicule aérien non habité \(UAV\)](#) », *Instruction visant le personnel (IP) N° 623-001*, 27 novembre 2011, paragraphe 4.3.

3 Transports Canada, Exemption de l'application des articles 602.41 et 603.66 du *Règlement de l'aviation canadien* (de moins de 1 kg), et Transports Canada, [Exemption de l'application des articles 602.41 et 603.66 du Règlement de l'aviation canadien](#) (entre 1 et 25 kg).

Le ministre des Transports a présenté récemment Transports 2030, le plan stratégique du gouvernement du Canada pour l'avenir des transports au pays<sup>4</sup>. L'un des engagements que propose le gouvernement, dans le volet du plan concernant la réduction de la pollution de l'air et l'adoption de nouvelles technologies, consiste à s'assurer que les UAV sont régis par des règlements simples, clairs et exécutoires.

Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (TRAN ou le Comité) a commencé à étudier la réglementation des UAV en novembre 2016. Jusqu'à présent, le Comité a tenu cinq réunions avec témoins à Ottawa; les témoins qu'il a entendus représentaient un éventail de parties prenantes, dont l'industrie de l'aviation conventionnelle (« pilotée »), les fabricants et les utilisateurs d'UAV, Transports Canada et la Gendarmerie royale du Canada (GRC). Toutes ces parties se sont montrées favorables à l'essor de l'exploitation des UAV, et le présent rapport provisoire décrit les principaux points de vue qu'ils ont exprimés au sujet de la concurrence sur le plan des politiques relatives aux UAV à l'échelle mondiale, de la nouvelle réglementation visant les utilisateurs d'UAV au Canada et les outils disponibles pour contrer les atteintes à la vie privée et les activités criminelles commises par les exploitants d'UAV. S'il est possible que le Comité poursuive son étude sur la réglementation des UAV en 2017, il a décidé toutefois de préparer un rapport provisoire dans lequel il adresse des recommandations au gouvernement du Canada en vue d'améliorer la sécurité par rapport aux UAV et de stimuler l'industrie canadienne des UAV.

## **LE CANADA DANS LE CADRE INTERNATIONAL DES POLITIQUES RELATIVES AUX VÉHICULES AÉRIENS NON HABITÉS**

Témoignant devant le Comité, Ian Glenn, d'ING Robotic Aviation inc., et Doug Johnson, de la Consumer Technology Association, ont expliqué qu'on tente actuellement partout dans le monde d'attirer les investissements privés dans l'industrie des UAV. Ce sont les pays dotés des règles les plus souples qui devraient attirer les entreprises d'UAV à valeur élevée qui réaliseront des recherches et des essais<sup>5</sup>. Le Comité a appris de Transports Canada que, jusqu'à ce que les États-Unis adoptent une loi concernant l'utilisation commerciale légitime des UAV à l'été 2016, le Canada était plus avancé que ces derniers en matière de politique sur les UAV. Un représentant de Transports Canada a indiqué au Comité que les États-Unis avaient par ailleurs affecté des ressources spécialement pour les UAV à l'échelon fédéral afin de faire appliquer la réglementation et de favoriser le développement et l'utilisation de la technologie<sup>6</sup>. Certains témoins ont fait

---

4 Gouvernement du Canada, « Le ministre Garneau présente sa stratégie pour l'avenir des transports au Canada : Transports 2030 », Communiqué de presse, 3 novembre 2016.

5 Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (TRAN), Témoignages, 1<sup>re</sup> session, 42<sup>e</sup> législature, 24 novembre 2016, 0850 (Ian Glenn, chef de la direction, ING Robotic Aviation inc.); Témoignages, 29 novembre 2016, 0850 (Doug Johnson, Politique de la technologie, Consumer Technology Association). À moins d'avis contraire, tous les Témoignages cités ci-après proviennent de la 1<sup>re</sup> session, 42<sup>e</sup> législature.

6 Transports Canada, Mémoire, 1<sup>er</sup> décembre 2016, p. 3.

observer que le Canada devra rapidement se mettre au diapason pour assurer sa pertinence et permettre à l'industrie canadienne de l'UAV de s'implanter<sup>7</sup>.

Comme partout ailleurs dans le monde, l'industrie des UAV a rapidement pris de l'essor au Canada. En 2011, Transports Canada a délivré moins de 200 COAS; en 2015, il en a délivré près de 4 000. Certains acteurs de l'industrie ont indiqué au Comité que le processus de délivrance des COAS est trop lent pour répondre aux besoins de certains utilisateurs commerciaux<sup>8</sup>. Selon Anne-Sophie Riopel-Bouvier, vice-présidente de Support aérien EXO Tactik, seuls quelques membres du personnel de Transports Canada sont affectés à la délivrance de permis de pilotage d'UAV et qu'il faut de un à trois mois pour en obtenir un<sup>9</sup>. Certains témoins, comme M. Glenn, ont indiqué avoir perdu beaucoup d'occasions d'affaires parce qu'ils n'étaient pas parvenus à obtenir l'autorisation nécessaire assez rapidement<sup>10</sup>. Marc Moffat, directeur général du Centre d'excellence sur les drones, a souligné au Comité le manque d'uniformité du processus de délivrance des COAS au pays et insisté sur la nécessité de le normaliser<sup>11</sup>. M. Glenn a avancé que Transports Canada devrait consacrer plus de personnel et de ressources pour stimuler cette industrie et la réglementer de façon sécuritaire, étant donné surtout que le nombre d'UAV commence à surpasser celui des avions pilotés<sup>12</sup>.

Un certain nombre de témoins ont indiqué que de nouveaux produits font leur entrée sur le marché des UAV presque continuellement<sup>13</sup>. S'il est difficile de prédire l'avenir de cette technologie, les utilisateurs affirment que les activités se déroulant hors de portée visuelle (BVLOS) sont nécessaires pour en réaliser le plein potentiel, entre autres applications, dans l'industrie minière, forestière et des pipelines<sup>14</sup>. M. Mark Aruja, président du conseil d'administration de Systèmes télécommandés Canada, a dit au Comité qu'à l'étranger, notamment au Royaume-Uni, en France, en Australie et aux États-Unis, on est en train d'adopter des règles en matière de BVLOS<sup>15</sup>. Plusieurs utilisateurs et représentants d'entreprises d'UAV ont donné à entendre au Comité que la réglementation

---

7 TRAN, Témoignages, 22 novembre 2016, 1000 (David Fraser, à titre personnel); Témoignages, 24 novembre 2016, 0850 (Mark Aruja, président du conseil, Systèmes télécommandés Canada), 0850 (Ian Glenn, chef de la direction, ING Robotic Aviation inc.), 0950 (Tony Di Benedetto, directeur général, Drone Delivery Canada), 0955 (Kerry Moher, vice-président, Développement des affaires, Fresh Air Educators).

8 TRAN, Témoignages, 24 novembre 2016, 0910 (Anne-Sophie Riopel-Bouvier, vice-présidente, Opérations, Support aérien EXO Tactik), 0910 (ING Robotic Aviation inc.), 1020 (Centre d'excellence sur les drones).

9 *Ibid.*

10 *Ibid.*, 0910 (EXO Tactik, ING Robotic Aviation inc.).

11 TRAN, Témoignages, 24 novembre 2016, 1000 (Marc Moffat, directeur général, Centre d'excellence sur les drones).

12 TRAN, Témoignages, 24 novembre 2016, 0850 (ING Robotic Aviation inc.).

13 TRAN, Témoignages, 24 novembre 2016, 1025 (Drone Delivery Canada); Témoignages, 29 novembre 2016, 1005 (David Domoney, sergent-chef, Service de la circulation nationale, Gendarmerie royale du Canada).

14 TRAN, Témoignages, 24 novembre 2016, 0845 (Systèmes télécommandés Canada), 1020 (Centre d'excellence sur les drones).

15 TRAN, Témoignages, 24 novembre 2016, 0925 (Systèmes télécommandés Canada).

à ce sujet devrait être une priorité<sup>16</sup>. Les vols de nuit et les vols au-dessus de personnes et de milieux urbains sont d'autres activités qu'il faudra envisager d'encadrer. Les représentants de Transports Canada ont reconnu que le Ministère doit élaborer et mettre en place une réglementation pour les activités BVLOS. Ils ont ajouté que le Ministère veut encourager l'industrie canadienne du drone. Il a d'ailleurs désigné des espaces aériens afin d'aménager des sites d'essai en Alberta et au Québec.

Le Comité est d'avis que les règles visant les UAV devraient être souples afin de favoriser une innovation technologique rapide et une croissance accélérée de l'industrie au Canada. Le Comité recommande :

### **RECOMMANDATION 1**

**Que tout futur cadre de réglementation gouvernementale des véhicules aériens non habités soit suffisamment souple pour pouvoir s'adapter efficacement au rythme d'une industrie qui évolue rapidement et aux divers besoins des Canadiens tout en maintenant un équilibre avec l'intérêt public en matière de sécurité.**

### **RECOMMANDATION 2**

**Que Transports Canada désigne des espaces aériens additionnels à des endroits sécuritaires pour les essais, la formation et l'utilisation récréative des véhicules aériens non habités.**

Des témoins, dont Transports Canada, ont indiqué qu'il est dans l'intérêt du Canada<sup>17</sup> d'harmoniser sa réglementation en matière d'UAV à celle des États-Unis. Par conséquent, le Comité recommande :

### **RECOMMANDATION 3**

**Que tout futur cadre de réglementation gouvernementale des véhicules aériens non habités s'harmonise de la manière appropriée aux structures réglementaires en vigueur aux États-Unis dans un effort d'établir et de maintenir un environnement de réglementation transfrontalier transparent et efficace.**

---

16 TRAN, Témoignages, 24 novembre 2016, 0845 (Systèmes télécommandés Canada), 0850, 1020 (ING Robotic Aviation inc.), 1000 (Centre d'excellence sur les drones).

17 TRAN, Témoignages, 22 novembre 2016, 1000 (Fraser); Témoignages, 24 novembre 2016, 1005 (Fresh Air); Témoignages 29 novembre 2016, 0915 (Consumer Technology Association), 0950 (Aaron McCrorie, directeur général, Aviation civile, ministère des Transports).

À mesure que se généralisent les efforts visant à développer la technologie des UAV, et compte tenu des avancées importantes que pourraient réaliser les amateurs, le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 4**

**Que Transports Canada, les fabricants des véhicules aériens non habités et les exploitants commerciaux travaillent de concert afin d'entretenir un dialogue productif avec les particuliers qui œuvrent dans la modification expérimentale des véhicules aériens non habités. Ce dialogue pourrait prendre la forme d'un programme cofinancé visant à encourager, à reconnaître et à récompenser l'innovation.**

#### **LA RÉGLEMENTATION DES VÉHICULES AÉRIENS NON HABITÉS**

Transports Canada a désigné les UAV comme l'un des principaux risques à la sécurité dans l'aviation canadienne; il a d'ailleurs publié en 2015 un avis de proposition de modification à la réglementation sur les UAV. Selon les représentants du Ministère, la proposition vise à délaissier une réglementation qui fait une distinction entre les utilisateurs récréatifs et commerciaux au profit d'une réglementation fondée sur le risque. Le niveau évalué de risque que représente un UAV dépendrait du danger potentiel pour les aéronefs ainsi que pour les personnes et les biens au sol. Dans le cas des environnements d'utilisation à risque élevé, la réglementation imposerait des exigences plus rigoureuses quant aux connaissances du pilote d'un UAV et à l'enregistrement, à l'identification et aux normes de conception de l'appareil. En outre, les représentants de Transports Canada ont indiqué au Comité que le Ministère entend publier un règlement concernant les UAV de petite taille (à savoir de moins de 25 kilogrammes) utilisés en visibilité directe dans la partie 1 de la *Gazette du Canada* au printemps 2017<sup>18</sup>.

En ce qui concerne l'approche générale de Transports Canada pour la réglementation des UAV, le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 5**

**Que tout futur cadre de réglementation gouvernementale responsabilise adéquatement les fabricants des véhicules aériens non habités, et l'industrie dans son ensemble, pour qu'ils participent au maintien de la sécurité permanente de tous les Canadiens dans un environnement qui inclut l'utilisation responsable des véhicules aériens non habités et des technologies des véhicules aériens non habités.**

---

18 TRAN, Témoignages, 29 novembre 2016, 1020 (Laureen Kinney, sous-ministre adjointe, Sécurité et Sûreté, ministère des Transports).

## **RECOMMANDATION 6**

**Que Transports Canada établisse des catégories de véhicules aériens non habités et que chaque catégorie soit réglementée de façon à tenir compte des éléments communs des véhicules aériens non habités de cette catégorie.**

## **RECOMMANDATION 7**

**Que Transports Canada évalue la pertinence de réglementer dès maintenant l'usage des véhicules aériens non habités robots, qui volent sans aucune intervention humaine.**

## **RECOMMANDATION 8**

**Que le gouvernement fédéral accorde plus de pouvoirs à Transports Canada en matière de réglementation des véhicules aériens non habités à usage récréatif et commercial et qu'il augmente son budget dédié en conséquence.**

## **RECOMMANDATION 9**

**Que le gouvernement fédéral veille à ce que la réglementation de l'usage commercial des véhicules aériens non habités ne soit pas soumise exclusivement à des normes d'autoréglementation.**

## **RECOMMANDATION 10**

**Que le gouvernement fédéral veille à ce que la réglementation des véhicules aériens non habités ne restreigne de manière déraisonnable l'accès à leurs usages récréatifs.**

Les sections qui suivent résument les principaux points qu'ont soulevés les témoins concernant différents aspects de la réglementation attendue.

## **L'ENREGISTREMENT ET LE MARQUAGE DES VÉHICULES AÉRIENS NON HABITÉS**

Plusieurs acteurs de l'industrie qui ont comparu devant le Comité ont recommandé que soit instaurée l'obligation d'enregistrer les UAV<sup>19</sup>. L'enregistrement est perçu comme un élément important parce que, d'une part, il permettrait aux autorités d'identifier le propriétaire d'un UAV en cas de problème et, d'autre part, parce qu'il sensibiliserait les utilisateurs à leurs responsabilités. De plus, le Conseil des aéroports du Canada a fait valoir que le marquage des UAV pourrait être un moyen efficace de lier un appareil à son

---

19 TRAN, Témoignages, 22 novembre 2016, 0945 (capitaine Dan Adamus, président, Conseil Canada, Air Line Pilots Association International (ALPA)), 0955 (Bernard Gervais, président et chef de la direction, Association canadienne des propriétaires et pilotes d'aéronefs (COPA)); Témoignages, 29 novembre 2016, 0850 (Stephen Wilcox, Oshawa Executive Airport, Conseil des aéroports du Canada), 0915 (Doug Johnson, vice-président, Politique de la technologie, Consumer Technology Association); Témoignages, 6 décembre 2016, 1000 (Rudy Kellar, vice-président directeur, Prestations des services, NAV Canada).



propriétaire<sup>20</sup>. La Air Line Pilots Association International (ALPA) a suggéré que l'enregistrement pourrait facilement se faire au point de vente<sup>21</sup>.

Le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 11**

**Que le gouvernement fédéral exige l'inscription permanente (p. ex. de façon électronique ou physique) des véhicules aériens non habités.**

### **LES EXIGENCES ET LES RÈGLES D'UTILISATION**

La plupart des témoins ont souligné l'importance de la formation appropriée des utilisateurs d'UAV afin de promouvoir le maniement sécuritaire de l'appareil. Il a été jugé essentiel que tous les utilisateurs soient bien au fait du contexte d'utilisation des UAV. Un représentant de l'ALPA a recommandé au Comité que les personnes qui manient des drones à des fins commerciales soient titulaires d'un certificat de pilote professionnel<sup>22</sup>. Dans le cas des utilisateurs d'UAV à des fins récréatives, quelques témoins ont suggéré que le modèle de permis d'embarcation de plaisance de Transports Canada, qui prévoit l'enregistrement, la preuve de la connaissance des règles de sécurité et l'obtention d'une assurance, serait plus approprié et permettrait une adoption rapide<sup>23</sup>.

Comme il en a été question précédemment dans le présent rapport, il importe que le Canada adopte un cadre réglementaire des UAV souple afin d'assurer la compétitivité des entreprises canadiennes. Compte tenu du besoin d'équilibrer cet objectif à la nécessité, pour les utilisateurs, d'acquérir les connaissances et la formation appropriées pour manier leurs UAV, le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 12**

**Que Transports Canada accélère le processus de délivrance des licences à des fins commerciales et professionnelles des pilotes de véhicules aériens non habités afin d'assurer l'avantage concurrentiel du Canada dans ce secteur en forte croissance.**

#### **RECOMMANDATION 13**

**Que tout cadre de réglementation gouvernementale inclue un programme d'éducation du public, en collaboration avec les principaux acteurs de l'industrie, afin de former tous les utilisateurs aux règles, aux responsabilités (opérationnelles et éthiques), à la réglementation, aux risques associés aux véhicules aériens non**

---

20 TRAN, Témoignages, 29 novembre 2016, 0950 (M. Stephen Wilcox, gestionnaire d'aéroport, Oshawa Executive Airport, Conseil des aéroports du Canada).

21 TRAN, Témoignages, 22 novembre 2016, 0945 (capitaine Dan Adamus, président, Conseil Canada, Air Line Pilots Association International).

22 TRAN, Témoignages, 22 novembre 2016, 0945 (ALPA).

23 TRAN, Témoignages, 22 novembre 2016, 1005 (Fraser), 1010 (COPA), 1030 (ALPA).

**habités ainsi qu'aux critères établis par règlement qui s'appliquent aux véhicules aériens non habités qu'ils possèdent ou qu'ils gèrent.**

#### **RECOMMANDATION 14**

**Que le Comité recommande à Transports Canada d'obliger la certification de tous les pilotes de véhicules aériens non habités professionnels et commerciaux, et que Transports Canada étudie la possibilité d'exiger la certification des pilotes de véhicules aériens non habités à usage récréatif qui présentent un risque pour la population en fonction de la taille, de la vitesse ou d'autres facteurs.**

En général, les témoins qui ont exprimé leur opinion sur les règles d'utilisation des UAV se sont montrés favorables à la direction dans laquelle Transports Canada s'est déjà engagée dans ses lignes directrices visant les UAV de petite taille utilisés en visibilité directe. Le porte-parole de l'ALPA a recommandé que les utilisateurs récréatifs se conforment à des directives établies pour le vol d'UAV à basse altitude, à la vue et à au moins 9 kilomètres des aérodromes<sup>24</sup>. Il a ajouté que la densité de la composition des UAV constitue également un danger inhérent à ces derniers. Dans son exposé au Comité, NAV Canada s'est également dit favorable à l'établissement de distances minimum des aérodromes<sup>25</sup>.

Étant donné que même les UAV de petite taille peuvent causer des dommages aux aéronefs volant à vitesse élevée<sup>26</sup>, le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 15**

**Que tout futur cadre de réglementation gouvernementale prévoie un règlement portant sur la vitesse et l'altitude des véhicules aériens non habités dans l'espace aérien contrôlé.**

### **LES NORMES DE CONCEPTION**

Principalement, les recommandations des témoins quant aux normes de conception des UAV concernaient les technologies qui préviendraient les collisions entre les UAV et les aéronefs pilotés et qui empêcheraient les UAV d'aller là où ils ne sont pas les bienvenus.

Les témoins issus des secteurs de l'aviation et des UAV ont proposé d'équiper les UAV qui volent dans des espaces aériens contrôlés d'une forme ou une autre de transpondeur afin qu'il soit possible de les voir sur les écrans des tours de contrôle de la circulation aérienne et des postes de pilotage. En raison toutefois des sommes qu'il faudrait investir pour installer des transpondeurs, l'ALPA et Systèmes télécommandés

---

24 TRAN, Témoignages, 22 novembre 2016, 0945 (ALPA).

25 TRAN, Témoignages, 6 décembre 2016, 1000 (M. Rudy Kellar, vice-président directeur, Prestations des services, NAV Canada).

26 TRAN, Témoignages, 22 novembre 2016, 1010 (ALPA).

Canada ont également recommandé que le gouvernement fédéral contribue sous une forme ou une autre à leur installation<sup>27</sup>. Selon Ian Glenn, d'ING Robotic Aviation inc., étant donné que les aéronefs ont tous la responsabilité de partager le ciel de façon sécuritaire, tous les aéronefs pilotés devraient être munis de transpondeurs qui permettraient aux aéronefs habités et non habités de s'éviter<sup>28</sup>. M. Bernard Gervais, président et chef de la direction de l'Association canadienne des propriétaires et pilotes d'aéronefs, qui représente le milieu de l'aviation générale, s'opposait à ce que les propriétaires d'aéronefs privés aient à investir dans du nouvel équipement pour détecter et éviter les drones<sup>29</sup>; on a rapporté toutefois qu'une exigence similaire entrera en vigueur dans la majeure partie des États-Unis en 2020<sup>30</sup>.

Un UAV peut s'aventurer ou être abandonné dans une zone d'accès restreint lorsque l'utilisateur de l'UAV perd le contrôle de son appareil ou que les batteries de l'UAV tombent à plat. Le Comité a appris qu'il est possible de programmer un UAV de façon à en restreindre l'activité en des zones et à des altitudes définies. Certains témoins ont parlé du géoblocage comme d'une technologie éprouvée en usage de nos jours<sup>31</sup>. D'autre part, M. Paul Di Benedetto, dirigeant principal de la Technologie à Drone Delivery Canada, a indiqué au Comité que les fabricants de puces informatiques pourraient installer une fonction empêchant instantanément un UAV de décoller; l'activation de cette même fonction permettrait à un UAV se trouvant dans les airs d'atterrir en toute sécurité<sup>32</sup>.

Le porte-parole de Systèmes télécommandés Canada, qui représente 500 entreprises d'UAV, s'est dit inquiet de l'incidence de toute nouvelle exigence matérielle sur la continuité des activités de ses membres<sup>33</sup>. Ce groupe recommande la protection des acquis des entreprises sur le plan des normes de conception afin de protéger leurs investissements et leurs obligations commerciales.

Les témoins qui représentaient l'industrie des UAV et les aéroports ont recommandé que les normes de conception soient axées sur le rendement<sup>34</sup>. Ils ont insisté pour dire que l'imposition de solutions technologiques spécifiques risquerait de nuire à toute amélioration future.

---

27 TRAN, Témoignages, 24 novembre 2016, 0905 (Systèmes télécommandés Canada).

28 TRAN, Témoignages, 24 novembre 2016, 0940 (ING Robotic Aviation inc.).

29 TRAN, Témoignages, 22 novembre 2016, 0945 (ALPA), 0955 (COPA); Témoignages, 24 novembre 2016, 0850, 0905 (ING Robotic Aviation inc.).

30 Federal Aviation Administration, [Equip ADS-B: ADS-B Airspace](#).

31 TRAN, Témoignages, 24 novembre 2016, 0925 (ING Robotic Aviation inc.), 1040 (Paul Di Benedetto, dirigeant principal de la Technologie, Drone Delivery Canada); Témoignages, 29 novembre 2016, 0930 (Conseil des aéroports du Canada).

32 *Ibid.*, 1035 (Drone Delivery Canada).

33 *Ibid.*, 0845 (Systèmes télécommandés Canada).

34 TRAN, Témoignages, 29 novembre 2016, 0905 (Consumer Technology Association), 0935 (Conseil des aéroports du Canada).

Afin d'assurer la fiabilité et la sécurité des UAV au Canada, le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 16**

**Que tout futur cadre de réglementation gouvernementale exige que les véhicules aériens non habités répondent à des critères d'essai particuliers en fonction du niveau de risque qu'ils présentent.**

#### **RECOMMANDATION 17**

**Que tout futur cadre de réglementation gouvernementale des véhicules aériens non habités tienne compte des systèmes qui les empêchent de voler hors de contrôle.**

#### **RECOMMANDATION 18**

**Que tout futur cadre de réglementation gouvernementale tienne compte des technologies de sécurité novatrices comme, notamment, l'utilisation d'une application de type B4UFly, du géoblocage, de dispositifs de repérage et d'autres technologies de blocage au sol.**

#### **RECOMMANDATION 19**

**Que Transports Canada s'assure que tous les véhicules aériens non habités qui posent un risque pour la population en fonction de la taille, de la vitesse ou d'autres facteurs soient munis d'un transpondeur.**

#### **RECOMMANDATION 20**

**Que le Comité recommande à Transports Canada de prendre en considération les petits aéroports ou aérodromes locaux et régionaux dans l'élaboration de sa réglementation, de même que les avions qui ne sont pas munis des équipements électroniques nécessaires pour détecter la présence de véhicules aériens non habités.**

### **LES INFRACTIONS ET LES MESURES D'APPLICATION**

Les représentants de Transports Canada ont informé le Comité que les responsables de l'application de la loi du Canada ont fait état de cas de comportements dangereux, insoucians et négligents de la part d'utilisateurs d'UAV. Les représentants de la GRC ont confirmé recevoir de plus en plus de plaintes de la population au sujet de ces appareils à mesure que l'industrie prend de l'ampleur.

Les représentants de Transports Canada ont aussi indiqué que le Ministère a sensibilisé la population au maniement sécuritaire et respectueux des UAV en diffusant de l'information en ligne et dans les médias. Selon l'ALPA et le Conseil des aéroports du Canada, toutefois, il conviendrait de déployer plus d'efforts pour sensibiliser la population

aux questions de sécurité, par exemple en exigeant que l'information soit fournie au point de vente<sup>35</sup>.

Il semble que seuls Transports Canada et la GRC soient autorisés à intervenir en cas d'infraction à la *Loi sur l'aéronautique*. Les représentants de Transports Canada ont indiqué au Comité que le Ministère doit travailler avec les autres ordres de gouvernement pour faire appliquer la réglementation fédérale sur les UAV. Les représentants de NAV Canada et de l'ALPA se sont dits favorables à ce que ce pouvoir soit délégué aux services de police provinciaux et municipaux afin qu'ils contribuent à l'application des règles relatives aux UAV. Pour ces raisons, le comité recommande :

### **RECOMMANDATION 21**

**Que Transports Canada engage un dialogue suivi avec les provinces, les territoires et les municipalités portant sur les véhicules aériens non habités afin de cerner et de régler tout conflit entre les règlements des différentes administrations, de rationaliser le processus de réglementation et de discuter de toute future question de sécurité et de réglementation que pourrait soulever l'évolution de l'industrie.**

### **LES ATTEINTES À LA VIE PRIVÉE ET LES ACTES CRIMINELS COMMIS PAR LES UTILISATEURS DE VÉHICULES AÉRIENS NON HABITÉS**

Certains membres du Comité craignent particulièrement que les UAV soient utilisés à des fins criminelles ou qui porteraient atteinte à la vie privée.

Quelques-uns des témoins que le Comité a entendus étaient d'avis que l'incidence des UAV sur la vie privée n'est pas fondée sur la réalité, étant donné la faible résolution des caméras dont sont dotés les UAV récréatifs généralement utilisés<sup>36</sup>. En outre, M. David Fraser, avocat spécialisé dans la protection de la vie privée, a informé le Comité que les lois canadiennes d'application générale relatives à la protection de la vie privée, à l'intrusion et à la nuisance s'appliquent aux utilisateurs d'UAV<sup>37</sup>. M. Kerry Moher, vice-président chez Fresh Air Educators, une entreprise qui offre de la formation en ligne dans le domaine des loisirs de plein air, a laissé entendre que la formation offerte aux utilisateurs d'UAV pourrait aider à remédier aux problèmes possibles liés au respect de la vie privée<sup>38</sup>.

Les témoins qui ont formulé des observations au sujet de contre-mesures susceptibles d'empêcher un incident mettant en cause un UAV et menaçant la sécurité publique ont dit que la technologie progresse rapidement. Par exemple, un représentant de la GRC a indiqué que cette dernière travaille activement avec ses partenaires et

---

35 TRAN, Témoignages, 22 novembre 2016, 0945 (ALPA); Témoignages, 29 novembre 2016, 0920 (Conseil des aéroports du Canada).

36 TRAN, Témoignages, 22 novembre 2016, 1025 (Fraser); Témoignages, 24 novembre 2016, 0930 (Systèmes télécommandés Canada).

37 TRAN, Témoignages, 22 novembre 2016, 1025 (Fraser).

38 TRAN, Témoignages, 24 novembre 2016, 1035 (Fresh Air Educators).

l'industrie pour instaurer des contre-mesures qui protégeront la sécurité publique contre les UAV. On a fait observer toutefois qu'il n'existe pour le moment aucun système de contre-mesures capable à lui seul de détecter et de suivre les UAV et d'atténuer la menace qu'ils peuvent présenter<sup>39</sup>. À ce propos, le représentant d'ING Robotic Aviation inc. a avancé que le milieu de l'application de la loi du Canada devrait appuyer la recherche-développement de contre-mesures<sup>40</sup>.

Lors de leur comparution devant le Comité, les représentants de Transports Canada ont exprimé une intention de travailler avec d'autres ministères et organismes fédéraux en vue d'élaborer une stratégie relativement aux UAV qui tient compte des considérations liées à la vie privée et à la sécurité publique.

Étant donné ces préoccupations, le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 22**

**Que Transports Canada et les organismes de sécurité travaillent en collaboration à la recherche et développement en cours et future sur les systèmes d'interdiction de véhicules aériens non habités.**

#### **RECOMMANDATION 23**

**Que le Comité communique avec le Comité de la sécurité publique et nationale et le Comité de la justice et des droits de la personne afin d'étudier la possibilité de mettre à profit leurs compétences respectives pour examiner toute conséquence qu'une utilisation criminelle des véhicules aériens non habités et des technologies des véhicules aériens non habités pourrait avoir sur la vie privée, la sécurité publique ou la sécurité nationale, compte tenu de la croissance de cette nouvelle industrie.**

#### **RECOMMANDATION 24**

**Que le gouvernement fédéral veille à ce que la législation canadienne sur la protection des renseignements personnels et de protection de la vie privée protège adéquatement les Canadiens de l'utilisation récréative et commerciale des véhicules aériens non habités.**

---

39     TRAN, Témoignages, 29 novembre 2016, 1005 (Dave Domoney, Gendarmerie royale du Canada).

40     TRAN, Témoignages, 24 novembre 2016, 0930 (ING Robotic Aviation inc.).

# LISTE DES RECOMMANDATIONS

---

## RECOMMANDATION 1

Que tout futur cadre de réglementation gouvernementale des véhicules aériens non habités soit suffisamment souple pour pouvoir s'adapter efficacement au rythme d'une industrie qui évolue rapidement et aux divers besoins des Canadiens tout en maintenant un équilibre avec l'intérêt public en matière de sécurité. .... 4

## RECOMMANDATION 2

Que Transports Canada désigne des espaces aériens additionnels à des endroits sécuritaires pour les essais, la formation et l'utilisation récréative des véhicules aériens non habités..... 4

## RECOMMANDATION 3

Que tout futur cadre de réglementation gouvernementale des véhicules aériens non habités s'harmonise de la manière appropriée aux structures réglementaires en vigueur aux États-Unis dans un effort d'établir et de maintenir un environnement de réglementation transfrontalier transparent et efficace. .... 4

## RECOMMANDATION 4

Que Transports Canada, les fabricants des véhicules aériens non habités et les exploitants commerciaux travaillent de concert afin d'entretenir un dialogue productif avec les particuliers qui œuvrent dans la modification expérimentale des véhicules aériens non habités. Ce dialogue pourrait prendre la forme d'un programme cofinancé visant à encourager, à reconnaître et à récompenser l'innovation. .... 5

## RECOMMANDATION 5

Que tout futur cadre de réglementation gouvernementale responsabilise adéquatement les fabricants des véhicules aériens non habités, et l'industrie dans son ensemble, pour qu'ils participent au maintien de la sécurité permanente de tous les Canadiens dans un environnement qui inclut l'utilisation responsable des véhicules aériens non habités et des technologies des véhicules aériens non habités..... 5

**RECOMMANDATION 6**

**Que Transports Canada établisse des catégories de véhicules aériens non habités et que chaque catégorie soit réglementée de façon à tenir compte des éléments communs des véhicules aériens non habités de cette catégorie. .... 6**

**RECOMMANDATION 7**

**Que Transports Canada évalue la pertinence de réglementer dès maintenant l'usage des véhicules aériens non habités robots, qui volent sans aucune intervention humaine. .... 6**

**RECOMMANDATION 8**

**Que le gouvernement fédéral accorde plus de pouvoirs à Transports Canada en matière de réglementation des véhicules aériens non habités à usage récréatif et commercial et qu'il augmente son budget dédié en conséquence. .... 6**

**RECOMMANDATION 9**

**Que le gouvernement fédéral veille à ce que la réglementation de l'usage commercial des véhicules aériens non habités ne soit pas soumise exclusivement à des normes d'autoréglementation. .... 6**

**RECOMMANDATION 10**

**Que le gouvernement fédéral veille à ce que la réglementation des véhicules aériens non habités ne restreigne de manière déraisonnable l'accès à leurs usages récréatifs. .... 6**

**RECOMMANDATION 11**

**Que le gouvernement fédéral exige l'inscription permanente (p. ex. de façon électronique ou physique) des véhicules aériens non habités. .... 7**

**RECOMMANDATION 12**

**Que Transports Canada accélère le processus de délivrance des licences à des fins commerciales et professionnelles des pilotes de véhicules aériens non habités afin d'assurer l'avantage concurrentiel du Canada dans ce secteur en forte croissance. .... 7**



### **RECOMMANDATION 13**

**Que tout cadre de réglementation gouvernementale inclue un programme d'éducation du public, en collaboration avec les principaux acteurs de l'industrie, afin de former tous les utilisateurs aux règles, aux responsabilités (opérationnelles et éthiques), à la réglementation, aux risques associés aux véhicules aériens non habités ainsi qu'aux critères établis par règlement qui s'appliquent aux véhicules aériens non habités qu'ils possèdent ou qu'ils gèrent..... 7**

### **RECOMMANDATION 14**

**Que le Comité recommande à Transports Canada d'obliger la certification de tous les pilotes de véhicules aériens non habités professionnels et commerciaux, et que Transports Canada étudie la possibilité d'exiger la certification des pilotes de véhicules aériens non habités à usage récréatif qui présentent un risque pour la population en fonction de la taille, de la vitesse ou d'autres facteurs. .... 8**

### **RECOMMANDATION 15**

**Que tout futur cadre de réglementation gouvernementale prévoie un règlement portant sur la vitesse et l'altitude des véhicules aériens non habités dans l'espace aérien contrôlé. .... 8**

### **RECOMMANDATION 16**

**Que tout futur cadre de réglementation gouvernementale exige que les véhicules aériens non habités répondent à des critères d'essai particuliers en fonction du niveau de risque qu'ils présentent..... 10**

### **RECOMMANDATION 17**

**Que tout futur cadre de réglementation gouvernementale des véhicules aériens non habités tienne compte des systèmes qui les empêchent de voler hors de contrôle..... 10**

### **RECOMMANDATION 18**

**Que tout futur cadre de réglementation gouvernementale tienne compte des technologies de sécurité novatrices comme, notamment, l'utilisation d'une application de type B4UFly, du géoblocage, de dispositifs de repérage et d'autres technologies de blocage au sol. .... 10**

### **RECOMMANDATION 19**

**Que Transports Canada s'assure que tous les véhicules aériens non habités qui posent un risque pour la population en fonction de la**

taille, de la vitesse ou d'autres facteurs soient munis d'un transpondeur. .... 10

**RECOMMANDATION 20 ..... 10**

Que le Comité recommande à Transports Canada de prendre en considération les petits aéroports ou aérodromes locaux et régionaux dans l'élaboration de sa réglementation, de même que les avions qui ne sont pas munis des équipements électroniques nécessaires pour détecter la présence de véhicules aériens non habités..... 10

**RECOMMANDATION 21**

Que Transports Canada engage un dialogue suivi avec les provinces, les territoires et les municipalités portant sur les véhicules aériens non habités afin de cerner et de régler tout conflit entre les règlements des différentes administrations, de rationaliser le processus de réglementation et de discuter de toute future question de sécurité et de réglementation que pourrait soulever l'évolution de l'industrie. .... 11

**RECOMMANDATION 22**

Que Transports Canada et les organismes de sécurité travaillent en collaboration à la recherche et développement en cours et future sur les systèmes d'interdiction de véhicules aériens non habités..... 12

**RECOMMANDATION 23**

Que le Comité communique avec le Comité de la sécurité publique et nationale et le Comité de la justice et des droits de la personne afin d'étudier la possibilité de mettre à profit leurs compétences respectives pour examiner toute conséquence qu'une utilisation criminelle des véhicules aériens non habités et des technologies des véhicules aériens non habités pourrait avoir sur la vie privée, la sécurité publique ou la sécurité nationale, compte tenu de la croissance de cette nouvelle industrie..... 12

**RECOMMANDATION 24**

Que le gouvernement fédéral veille à ce que la législation canadienne sur la protection des renseignements personnels et de protection de la vie privée protège adéquatement les Canadiens de l'utilisation récréative et commerciale des véhicules aériens non habités..... 12

# ANNEXE A

## LISTE DES TÉMOINS

Organismes et individus	Date	Réunion
<p><b>À titre personnel</b></p> <p>David Fraser, associé, McInnes Cooper</p> <p><b>Air Line Pilots Association International</b></p> <p>Dan Adamus, président, Conseil Canada</p> <p><b>Canadian Owners and Pilots Association</b></p> <p>Bernard Gervais, président et chef de la direction</p>	2016/11/22	34
<p><b>Drone Delivery Canada</b></p> <p>Tony Di Benedetto, directeur général</p> <p>Paul Di Benedetto, dirigeant principal de la technologie</p> <p><b>Support aérien EXO Tactik</b></p> <p>Stéphane Bouvier, président</p> <p>Anne-Sophie Riopel-Bouvier, vice-présidente, Opérations</p> <p><b>Fresh Air Educators</b></p> <p>Kerry Moher, vice-président, Développement des affaires</p> <p><b>ING Robotic Aviation inc.</b></p> <p>Ian Glenn, chef de la direction</p> <p><b>Centre d'excellence sur les drones</b></p> <p>Marc Moffatt, directeur général</p> <p><b>Systèmes télécommandés Canada</b></p> <p>Mark Aruja, président du conseil</p>	2016/11/24	35
<p><b>Conseil des aéroports du Canada</b></p> <p>Stephen Wilcox, gestionnaire d'aéroport, Oshawa Executive Airport</p> <p><b>Consumer Technology Association</b></p> <p>Doug Johnson, vice-président, Politique de la technologie</p> <p><b>Ministère des Transports</b></p> <p>Laureen Kinney, sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté</p> <p>Aaron McCrorie, directeur général, Aviation civile</p> <p>Mark Wuennenberg, inspecteur en application, normes générales de vol</p>	2016/11/29	36

<b>Organismes et individus</b>	<b>Date</b>	<b>Réunion</b>
<b>Gendarmerie royale du Canada</b> Byron Boucher, commissaire adjoint, Services de police contractuels et autochtones David Domoney, sergent-chef, Service de la circulation nationale	2016/11/29	36
<b>À titre personnel</b> Kamran Behdinin, professeur	2016/12/06	38
<b>À titre personnel</b> Hugh Liu, professeur		
<b>NAV Canada</b> Brian Guimond, gestionnaire, Opérations militaires et systèmes d'aéronef sans pilote Rudy Kellar, vice-président directeur, Prestations des services		

# **ANNEXE B LISTE DES MÉMOIRES**

---

## **Organismes et individus**

---

**CUAVA**

**ING Robotic Aviation inc.**

**Ministère des Transports**

**Systemes télécommandés Canada**

**Ville de Vaughan**



# DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux pertinents ([séances nos 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41 et 44](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

La présidente,

L'hon. Judy A. Sgro





## Opinion complémentaire du NPD

Au début de notre étude sur les drones, nous étions encore loin d'imaginer la complexité de l'enjeu que pose l'utilisation récréative et commerciale des drones ainsi que leur réglementation. Bien que nous appuyions plusieurs recommandations du Comité, nous voudrions souligner que certaines d'entre elles soulèvent plus de questions qu'elles n'apportent d'indications claires.

C'est notamment le cas de la recommandation 4, où aucun témoin dans le paragraphe précédant la citation, n'est directement associé à l'idée que les exploitants commerciaux travaillent de concert afin d'entretenir un dialogue productif avec les particuliers qui œuvrent dans la modification expérimentale des véhicules aériens non habités.

À ce moment-ci, le Comité n'a pas été en mesure d'identifier des catégories de drones qui devraient faire l'objet d'une réglementation spécifique.

Ainsi donc, la recommandation 19, par exemple, obligerait tous les types de drones, commerciaux et récréatifs, à être munis d'un transpondeur, ce qui n'a pas forcément été démontré par l'étude.

D'ailleurs, nous proposons notamment au Comité d'inviter les témoins suivants afin que l'on puisse traiter d'autres volets sur la réglementation des drones que le rapport provisoire n'a pas été en mesure de traiter :

- Le ministre des Transports afin qu'il dévoile plus en profondeur sa vision au Comité.
- Le Commissaire à la protection de la vie privée du Canada afin que le Comité se penche sur les possibles impacts de l'utilisation des drones sur la protection de la vie privée et des données personnelles.
- Les organisations syndicales afin que les représentants des travailleurs nous fassent part de leurs préoccupations sur la sécurité de leurs membres œuvrant dans le transport aérien.
- Les représentants des secteurs économiques où les drones joueront un rôle essentiel dans leurs activités.
- Des représentants provinciaux et municipaux afin qu'ils dévoilent au Comité leurs préoccupations en matière de sécurité liées à l'utilisation des drones, notamment autour des aérodromes régionaux.

Dans la mesure où le rapport du Comité indique qu'il s'agit d'un rapport provisoire, nous réservons notre conclusion finale à l'étude sur les drones lorsque le Comité finalisera son étude sur le sujet.

