

## RÉPONSE DU GOUVERNEMENT AUX RECOMMANDATIONS ET MISE À JOUR DE LA SITUATION

Les recommandations formulées par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités dans son rapport intitulé *Sortir de la crise : Une étude de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur le secteur du transport aérien* sont diverses et de grande portée. Les commentaires détaillés du gouvernement du Canada sont présentés ci-dessous et sont organisés autour de thèmes qui rassemblent des recommandations semblables.

### Mesures de relance économique

Le gouvernement du Canada reconnaît les profondes répercussions économiques que la pandémie de COVID-19 a eues dans l'ensemble du pays et pour le secteur canadien du transport aérien en particulier. Plusieurs recommandations portent sur les mesures prises par le gouvernement pour soutenir la reprise économique du secteur aérien. Voici ces mesures :

- **Recommandation 1 (soutien de la concurrence)** : Mettre l'accent sur les mesures visant à encourager la concurrence dans le secteur aérien.
- **Recommandation 6 (mobilisation de l'industrie et protection des emplois)** : Travailler avec l'industrie et les groupes syndicaux à l'élaboration d'un plan de relance pour le secteur de l'aviation qui comprend des mesures visant à protéger les emplois dans l'ensemble du secteur de l'aérospatiale.
- **Recommandation 14 (conditions pour recevoir du soutien financier)** : Prolonger le soutien au secteur aérien le plus tôt possible, mais à la condition que (a) les compagnies aériennes remboursent les clients qui n'ont pas pu voyager en raison de la pandémie; (b) les liaisons régionales soient rétablies pour que les communautés qui ont perdu le service aérien pendant la pandémie puissent être de nouveau desservies; (c) les contrats avec les sociétés aérospatiales canadiennes soient respectés; (d) les agences de voyage indépendantes ne perdent pas leurs commissions lors du remboursement des passagers aériens; (e) aucun soutien financier reçu ne soit consacré à une hausse de la rémunération des dirigeants; au rachat d'actions; ou au versement de dividendes aux actionnaires; (f) l'aide financière est directement liée à la protection des emplois et à la réembauche de travailleurs et (g) l'entretien des aéronefs des compagnies aériennes canadiennes a lieu au Canada.
- **Recommandation 15 (participation en capital dans les compagnies aériennes canadiennes)** : Envisager d'acquérir une participation dans toute compagnie aérienne canadienne qui reçoit des fonds publics afin de mieux mandater des activités dans l'intérêt public.
- **Recommandation 16 (protection des emplois)** : Toute aide financière accordée par le gouvernement du Canada au secteur de l'aviation, dans le cadre de sa stratégie de relance, soit directement liée à la protection des emplois et au réembauchage des travailleurs.
- **Recommandation 17 (participation des syndicats)** : Le ministre des Transports travaille en étroite collaboration avec les représentants syndicaux pour concevoir et négocier un soutien sectoriel à l'industrie de l'aviation.
- **Recommandation 18 (prolongation de la subvention salariale)** : Étendre la subvention salariale au secteur du transport aérien au-delà de juin [2021] afin de tenir compte du fait qu'il faudra un certain temps au secteur pour se rétablir, même après la vaccination de masse.
- **Recommandation 19 (allègement des loyers)** : Que le gouvernement du Canada envisage de prolonger les mesures d'allègement des loyers destinées aux aéroports de grande taille et de taille moyenne au-delà de 2020-21, pour donner à l'industrie aérienne le temps de se remettre des impacts subis durant la pandémie de COVID-19.
- **Recommandation 25 (soutien des liaisons régionales)** : Veiller à ce que les régions éloignées et du Nord aient accès à un service aérien fiable, efficace et abordable, et à ce que le soutien financier et structurel offert aux transporteurs aériens soit équitable et permette aux petits joueurs de concurrencer les grands.
- **Recommandation 26 (répartition équitable du soutien financier)** : Tout allègement financier accordé par le gouvernement du Canada au secteur de l'aviation est proportionnel et équitable entre tous les transporteurs aériens afin d'aider les petits transporteurs et les transporteurs régionaux.

- **Recommandation 27 (soutien aux aéroports de petite taille et aux aéroports régionaux) :** Explorer des moyens de fournir un soutien financier aux petits aéroports et aux aéroports régionaux qui ont vu leurs revenus diminuer en raison de la suspension des vols.
- **Recommandation 29 (financement d'urgence pour Nav Canada) :** Envisager de fournir un financement d'urgence à Nav Canada pour lui permettre de poursuivre ses activités pendant la pandémie jusqu'à ce que les vols reviennent aux niveaux antérieurs.

Le gouvernement du Canada comprend que les répercussions de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien ont été profondes et étendues et que des mesures de soutien ont été nécessaires pour protéger les emplois et les services aux collectivités partout au Canada. Le gouvernement du Canada comprend également qu'il y a de nombreuses considérations importantes concernant la conception et la prestation de mesures de soutien économique, comme en témoignent les recommandations et les mesures de soutien qui ont été établies.

Le gouvernement du Canada convient que le système de transport national du Canada fonctionne à son meilleur lorsqu'il y a une saine concurrence au sein du système. Cela est prévu dans la Déclaration de politique nationale des transports qui se trouve à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada*. Cette déclaration stipule que la concurrence et les forces régulières du marché sont considérées comme les principaux agents de la prestation de services de transport viables et efficaces. Elle décrit le rôle de l'intervention gouvernementale lorsque la concurrence et les forces normales du marché ne permettent pas d'atteindre l'objectif de politique visé.

La pandémie de COVID-19 a perturbé les forces normales du marché, réduisant la concurrence pendant une période prolongée dans certains marchés du secteur aérien canadien. Le gouvernement du Canada a mis en place des mesures de soutien gouvernementales non sectorielles qui ont été offertes au secteur du transport aérien tout en maintenant la concurrence. Il s'agit notamment de la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC), de la Subvention d'urgence du Canada pour le loyer (SUCL), du crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE), du Programme de relance pour le tourisme et l'accueil, du Programme de relance pour les entreprises les plus durement touchées et du Programme d'embauche pour la relance économique du Canada.

Ces mesures économiques générales ont été importantes pour les exploitants du secteur aérien. L'une des plus importantes répercussions a été la SSUC, qui a aidé plus de 5,3 millions de Canadiens à conserver leur emploi depuis son introduction en mars 2020 et qui a fourni des milliards de dollars en soutien à l'économie canadienne, notamment au secteur du transport aérien qui avait reçu environ 3,3 milliards de dollars au 30 janvier 2022. Pour aider les Canadiens à traverser la crise jusqu'à la relance, le budget de 2021 a prolongé la subvention salariale jusqu'au 25 septembre 2021 afin d'assurer l'élimination graduelle et ordonnée du programme à mesure que la vaccination progressait et que l'économie pouvait reprendre. Le 30 juillet 2021, le programme a été prolongé jusqu'au 23 octobre 2021, et le taux de subvention maximal a été augmenté pour la période du 29 août au 25 septembre 2021, en reconnaissance de la reprise inégale et de la nécessité d'un soutien continu dans le contexte d'une quatrième vague.

Le programme de la SSUC a pris fin le 23 octobre 2021 et a été remplacé par trois nouveaux programmes ciblés de subvention salariale et de subvention pour le loyer, soit le Programme de relance pour le tourisme et l'accueil, le Programme de relance pour les entreprises les plus durement touchées et le Programme de soutien en cas de confinement local. Ces programmes, offerts du 23 octobre 2021 au 7 mai 2022, ont continué de protéger les emplois en offrant un soutien ciblé aux salaires et au loyer aux entreprises durement touchées par la pandémie. Les transporteurs aériens sont généralement admissibles au Programme de relance pour les entreprises les plus durement touchées, à condition qu'ils aient connu une baisse de revenus d'au moins 50 pour cent (%) au cours des 12 premiers mois de la pandémie et pour le mois au cours duquel ils présentent leur demande.

De plus, le Programme d'embauche pour la relance économique du Canada a fourni une solution de rechange aux entreprises touchées par la pandémie, ce qui a compensé une partie des coûts supplémentaires que les employeurs ont engagés à la réouverture, soit en augmentant les salaires ou les heures travaillées, soit en embauchant plus de personnel. Ce

programme, initialement présenté dans le budget de 2021, devait être en place du 6 juin au 20 novembre 2021, avec une élimination progressive à compter de la fin d'août 2021. Toutefois, le gouvernement du Canada a prolongé le programme jusqu'au 7 mai 2022 pour les employeurs admissibles dont les pertes de revenus sont supérieures à dix pour cent et a augmenté le taux de subvention à 50 %. Cette prolongation a permis aux entreprises de continuer à réembaucher des travailleurs et à créer les emplois supplémentaires dont le Canada a besoin pour une reprise complète. Certains segments du secteur aérien pourraient utiliser ce programme, à condition qu'il s'agisse de sociétés privées sous contrôle canadien, conformément aux critères d'admissibilité du programme.

Bon nombre des recommandations concernant un soutien plus ciblé se reflètent dans les mesures de soutien qui ont été mises en place pour le secteur aérien. Ces mesures de soutien ont été essentielles pour endiguer d'autres pertes d'emplois dans l'ensemble du secteur aérien. Les investissements dans l'aérospatiale sont traités séparément dans une section dédiée ci-dessous.

En ce qui concerne les aéroports, l'allègement des loyers a été un outil important pour aider les 21 administrations aéroportuaires qui paient un loyer au gouvernement du Canada à réduire les pressions sur les coûts et à préserver leurs liquidités. Comme il a été annoncé dans l'Énoncé économique de l'automne de 2020, et en plus de l'allègement des loyers pour 2020 qui a été mis en œuvre au début de la pandémie, les petites administrations aéroportuaires (moins d'un million de passagers en 2019) ont obtenu une dispense de loyer pour 2021, 2022 et 2023; les administrations aéroportuaires de taille moyenne (accueillant entre un million et dix millions de passagers en 2019) ont bénéficié d'une dispense de loyer pour 2021; et les plus grandes administrations aéroportuaires (accueillant plus de dix millions de passagers en 2019) ont eu un report de loyer de 2021, et le remboursement aura lieu sur dix ans à compter de 2024. Cette approche permet de moduler l'allègement en fonction des capacités et des défis des administrations aéroportuaires de différentes tailles et contribuera à favoriser le rétablissement, de même que les autres mesures de soutien que le gouvernement du Canada a mises en place pour les aéroports. Les exploitants d'aéroports ont également bénéficié du Fonds de soutien aux aéroports, qui a permis de distribuer 65 millions de dollars à des aéroports non membres du Réseau national d'aéroports (RNA) de taille moyenne ciblés et à des administrations aéroportuaires de petite et moyenne taille membres du RNA. De plus, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), qui fournit un financement d'infrastructure essentiel axé sur la sécurité aux petits aéroports et aux aéroports régionaux, a été bonifié par un financement supplémentaire de 186 millions de dollars pour 2021-22 et 2022-23. Le programme a temporairement élargi l'admissibilité pour inclure les petits aéroports du RNA. Un nouveau programme visant à financer les infrastructures essentielles dans les grands aéroports qui ne sont pas admissibles au PAIA, le Programme des infrastructures essentielles des aéroports (PIEA), a été mis sur pied avec près de 500 millions de dollars qui ont été investis à la suite d'une demande et d'une évaluation fondée sur le mérite. Le financement a déjà été distribué en grande partie à des projets importants partout au pays, comme la remise en état des terrains d'aviation et des pistes d'atterrissage, l'achat d'équipement essentiel, l'amélioration de la sécurité et du contrôle de sécurité, et des projets de raccordement au transport en commun.

Le gouvernement du Canada a également reconnu la nécessité d'étendre le soutien financier aux transporteurs aériens du Canada dans le contexte des répercussions sans précédent de la pandémie en cours. Le gouvernement du Canada a mis en place un ensemble de mesures d'aide offertes aux transporteurs aériens canadiens, sous réserve de conditions strictes qui reflètent les recommandations du Comité. Pour avoir accès à cette aide financière, les transporteurs aériens étaient tenus d'émettre des remboursements aux passagers pour les personnes incapables de faire leur voyage pendant la pandémie, de maintenir la main-d'œuvre pour protéger les emplois, de rétablir les itinéraires régionaux dans certains cas, de protéger les commissions des agents de voyage, et de terminer les acquisitions d'aéronefs prévues au profit de l'industrie aérospatiale canadienne. Des ententes structurées semblables ont été conclues avec Air Canada, Transat A.T., Sunwing et Porter Airlines.

En travaillant sur ces ententes, le gouvernement du Canada a reconnu la nécessité d'obtenir des résultats dans l'intérêt public et de veiller à ce que les contribuables soient indemnisés équitablement et adéquatement pour les risques associés à la prolongation du soutien financier. Par exemple, dans le cadre de l'allègement accordé à Air Canada, le gouvernement du

Canada a acquis une participation en capital. De même, dans le cadre des ententes de financement avec Transat A.T., le transporteur a émis des bons de souscription donnant au gouvernement du Canada le droit d'acheter un nombre prédéterminé d'actions sur une période de dix ans à un prix convenu. Cela s'ajoute à d'autres conditions associées au soutien financier, comme celles liées aux engagements en matière d'emploi, au remboursement des passagers et à la rémunération des cadres supérieurs, afin de veiller à ce que l'intérêt public soit pris en compte.

Les mesures de soutien visaient également à améliorer la connectivité régionale et à distance, ce qui démontre que le gouvernement du Canada est déterminé à assurer l'accès à un service aérien fiable, efficace et abordable pour les régions éloignées et nordiques en reconnaissance des impacts importants que COVID-19 a eu pour les liaisons dans les petites collectivités. Les mesures comprennent les suivantes :

- En réponse à la pandémie en avril 2020, le gouvernement du Canada a fourni 17,3 millions de dollars aux compagnies aériennes du Nord dans les territoires pour s'assurer qu'elles puissent continuer à transporter des marchandises et des fournitures essentielles au cours du deuxième trimestre de 2020.
- Dans le cadre du Programme de services aériens en région éloignée, Transports Canada a établi, au moyen d'ententes bilatérales avec les provinces et les territoires, une aide à l'intention des petits transporteurs qui fournissent des services essentiels aux collectivités éloignées. La contribution fédérale est estimée à 174 millions de dollars pour 21 mois (jusqu'en mars 2022).
- Initiative du transport aérien régional : Ce programme de soutien de 206 millions de dollars a été administré par les agences de développement régional (ADR) pour les entreprises et les organisations des écosystèmes de transport régionaux (y compris les transporteurs aériens et les aéroports régionaux) pour aider à rétablir la connectivité et les services régionaux.
- Soutien aux transporteurs aériens desservant les collectivités des Premières Nations : Grâce à une entente entre les gouvernements provincial et fédéral, des investissements de 25 millions de dollars ont permis la continuité du service aérien vers les collectivités éloignées des Premières Nations en Ontario (investissement fédéral de 11 millions de dollars pour 2020 et contributions provinciales de 14 millions de dollars pour 2020-21).

Le gouvernement du Canada continuera de surveiller de près l'efficacité de ces programmes et de collaborer avec les transporteurs aériens, les ADR, les provinces et les territoires et d'autres intervenants afin d'évaluer les besoins au-delà des délais établis pour le soutien.

En ce qui concerne Nav Canada, l'organisation s'est révélée capable de relever la plupart des défis au moyen d'emprunts commerciaux, car elle bénéficie d'un profil de crédit solide et elle avait une certaine capacité à réduire les coûts d'investissement et d'exploitation pour répondre aux répercussions de la COVID-19. De plus, l'organisme a pu bénéficier de la SSUC et elle a déclaré que ce programme lui avait fourni un soutien important. Le gouvernement du Canada a déterminé qu'il n'était pas nécessaire de fournir des subventions directes supplémentaires à l'organisme pendant la pandémie.

Alors que Nav Canada se concentre sur la transformation du système de navigation aérienne afin de se préparer à la croissance future du trafic et d'assurer des services de navigation aérienne plus résilients, l'organisme demeure admissible à présenter une demande de financement fédéral dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC). Il s'agit d'un programme concurrentiel fondé sur le mérite qui vise à appuyer les investissements dans les infrastructures de transport essentielles qui soutiennent l'activité économique au Canada et qui a reçu des fonds supplémentaires dans les budgets de 2021 et de 2022. Nav Canada a présenté une demande au FNCC avant la pandémie qui a été approuvée pour 7,4 millions de dollars en financement fédéral en 2019 relativement à son projet de déploiement des procédures d'aérodrome du Nord afin d'améliorer l'efficacité et la fiabilité des aérodromes dans les territoires.

Le gouvernement du Canada reconnaît que de nombreux employés du secteur aérien ont perdu leur emploi de façon temporaire ou permanente en raison de la pandémie. En plus de la SSUC, les diverses initiatives qui ont fourni un soutien ciblé au secteur de l'aviation ont été

complémentaires pour atténuer les répercussions de la pandémie sur l'industrie, notamment sur l'emploi. Sans l'intervention rapide du gouvernement du Canada, des milliers d'emplois supplémentaires dans le secteur de l'aviation auraient probablement été menacés de mise à pied ou de licenciement.

Comme on l'a vu, le gouvernement du Canada a entrepris une vaste gamme de mesures de soutien pour le secteur aérien qui s'harmonisent avec les recommandations du Comité. Cela s'ajoute au soutien économique général dont l'industrie du transport aérien a également pu bénéficier. Tout au long de la conception et de la mise en œuvre du soutien économique, un large éventail d'intervenants a été mobilisés. De nombreuses considérations ont éclairé l'approche du gouvernement, notamment les points de vue importants des représentants syndicaux. Alors que le gouvernement du Canada continue de surveiller les répercussions et d'évaluer les prochaines étapes, les intervenants, y compris les représentants syndicaux, continueront de participer aux processus.

### Mesures de sécurité

La sécurité demeure la priorité absolue du gouvernement du Canada pour tous les modes de transport, y compris le transport aérien. Le gouvernement du Canada apprécie l'inclusion de recommandations concernant les mesures de sécurité. En particulier, le Comité a recommandé ce qui suit :

- **Recommandation 2 (santé et sécurité des travailleurs)** : Prendre des mesures concrètes pour améliorer la sécurité des milieux de travail des travailleurs des lignes aériennes, notamment en reconnaissant le droit de refuser un travail dangereux.
- **Recommandation 5 (fatigue des contrôleurs aériens)** : Envisager de moderniser les règlements sur la fatigue pour les contrôleurs de vol comme le gouvernement l'a fait récemment pour les pilotes.

Le gouvernement du Canada convient que les travailleurs méritent un milieu de travail sécuritaire, notamment dans le contexte de la COVID-19, et que la fatigue des contrôleurs de vol est un élément important de la sécurité du secteur aérien qui devrait être géré adéquatement.

Type text here

Il est important de noter qu'un cadre de santé et de sécurité au travail (SST) est déjà en place, ce qui comprend le droit de refuser un travail dangereux. La partie II du *Code canadien du travail* (le Code) donne aux parties en milieu de travail – les employés et les employeurs – un rôle important dans la détermination et la résolution des préoccupations en matière de santé et de sécurité. Les dispositions du Code visent à renforcer l'autonomie des employeurs et des employés à l'égard des questions de SST et, par conséquent, à rendre les milieux de travail plus sécuritaires.

La partie II du Code, qui oblige les employeurs à mettre en place des mesures pour protéger la santé et la sécurité des employés relevant de la compétence fédérale, confère à ces employés trois droits fondamentaux :

- Le droit de connaître les dangers connus ou prévisibles en milieu de travail et d'être informé des mesures de prévention;
- Le droit de participer à des activités liées à la santé et à la sécurité dans leur milieu de travail;
- Le droit de refuser un travail dangereux.

Comme l'un des trois droits fondamentaux des employés est inscrit dans le Code, les travailleurs des compagnies aériennes peuvent refuser de travailler s'ils croient que le travail qu'on leur demande de faire présente un danger pour eux-mêmes ou pour les autres. Conformément au Code, un employé peut refuser d'utiliser ou de faire fonctionner une machine ou une chose, de travailler dans un lieu ou d'accomplir une activité s'il a des motifs raisonnables de croire que :

- a) l'utilisation ou le fonctionnement de la machine ou de la chose constitue un danger pour l'employé ou pour un autre employé;
- b) le lieu présente une condition qui constitue un danger pour l'employé;
- c) l'accomplissement de l'activité constitue un danger pour l'employé ou pour un autre employé.

Le Programme du travail d'Emploi et Développement social Canada (EDSC) est responsable de l'administration et de l'application de la partie II du Code et du Règlement sur la SST dans les milieux de travail sous réglementation fédérale, notamment dans le secteur du transport aérien. Pour les employés qui travaillent à bord d'aéronefs, les dispositions du Code et du Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs) sont appliquées par les inspecteurs de la sécurité des cabines de Transports Canada (TC). Ils sont délégués par le chef de la conformité et de l'application de la loi (responsable de la conformité), au nom du ministre du Travail. Ces inspecteurs veillent à ce que les lieux de travail soient conformes au Code et au Règlement afin que l'objectif du Code soit atteint, c'est-à-dire prévenir les accidents, les incidents de harcèlement et de violence et les blessures et maladies physiques ou psychologiques découlant du travail, liés au travail ou survenant au cours du travail auquel s'applique la présente partie. Ce travail se fait en partie par des inspections, des enquêtes sur les refus continus de travailler, les décès, les blessures graves et d'autres types de situations comportant des risques, et en fournissant des renseignements aux employeurs et aux employés sur la prévention des risques.

Lorsque des fonctionnaires délégués rencontrent des parties du milieu de travail, des comités de santé et de sécurité ou des représentants, il est pratique courante de prendre le temps d'examiner ces droits et les processus, conformément à la partie II du Code. Ces renseignements sont également disponibles sur le site Web du gouvernement du Canada et le Code exige que tous les employés et employeurs reçoivent une formation à ce sujet. Le Programme du travail et TC ont également reçu du financement pour appuyer la reprise des activités en matière de SST dans les milieux de travail sous réglementation fédérale, y compris l'aviation. Lancé en 2021, ce travail est en cours, et des ressources opérationnelles supplémentaires ont été embauchées au Programme du travail et à TC. Le Programme du travail a également embauché des spécialistes en hygiène industrielle et en santé mentale pour appuyer l'inspection et les intervenants.

TC fournit au Programme du travail d'EDSC des rapports trimestriels sur les activités de SST pour aider à surveiller le rendement du programme fédéral de SST. En tant que spécialiste de l'aviation, TC appuie le mandat du Programme du travail en partageant ses connaissances sur le fonctionnement des exploitants aériens, le Règlement de l'aviation canadien et les systèmes de gestion de la sécurité. Cela permet d'effectuer des examens appropriés afin de réduire le nombre d'accidents et d'incidents, de cerner les dangers et de produire des rapports proactifs afin d'assurer la santé et la sécurité des travailleurs des lignes aériennes.

Pendant la pandémie, les inspecteurs de la sécurité des cabines, qui sont également des représentants délégués par le chef de la conformité, ont enquêté sur de multiples refus de travail et plaintes d'employés. Ils ont également émis des directives spécifiquement concernant la pandémie (p. ex., validation des exigences relatives à l'équipement de protection individuelle, la formation des employés à bord, distanciation sociale), à l'identification des points de non-conformité et à la prise de mesures d'application de la loi appropriées. TC et le Programme du travail continuent d'évaluer l'évolution de la situation, en étroite collaboration avec l'Agence de la santé publique du Canada (ASPC), y compris toute modification des lignes directrices fondée sur des données scientifiques.

De nombreux employés du secteur du transport aérien ont continué de travailler tout au long de la pandémie, fournissant des services essentiels qui ont permis la poursuite du transport aérien. Étant donné que les services qu'ils fournissent sont souvent donnés en sous-traitance, ces employés sont vulnérables aux répercussions négatives d'un nouvel appel d'offres, y compris la baisse des salaires, le roulement élevé des employés et les risques connexes pour la sécurité.

Afin de mieux protéger ces employés, le gouvernement du Canada a étendu la protection de la rémunération égale par l'entremise du Code à un plus grand nombre d'employés du secteur du transport aérien sous réglementation fédérale qui travaillent dans les aéroports. Ainsi, les employés touchés par un nouvel appel d'offres ne seront pas payés moins que ce qui était prévu dans la convention collective précédente s'ils effectuent le même travail ou un travail essentiellement semblable. Ce faisant, cette protection protège contre les risques pour la sécurité en limitant le taux de roulement élevé des employés qui accompagne souvent la baisse des salaires.

De plus, le ministre du Travail a reçu le mandat d'améliorer les mesures de protection des travailleurs dans le Code en incluant la santé mentale comme élément spécifique de la santé et de la sécurité au travail et en exigeant que les employeurs sous réglementation fédérale prennent des mesures préventives pour lutter contre le stress et les blessures en milieu de travail. À cette fin, le gouvernement du Canada a mené des consultations sur la santé mentale dans les milieux de travail sous réglementation fédérale au cours de l'hiver 2020-21, qui orienteront les futures propositions de politiques visant à s'assurer que les milieux de travail sous réglementation fédérale sont psychologiquement sains et sécuritaires.

Le nouveau Règlement sur la prévention du harcèlement et de la violence dans le lieu de travail est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021. Il exige que toutes les industries et tous les lieux de travail sous réglementation fédérale, notamment le transport aérien, effectuent des évaluations des risques en milieu de travail, élaborent des politiques sur la prévention du harcèlement et de la violence en milieu de travail, fournissent la formation obligatoire sur le harcèlement et la violence, soutiennent les victimes de violence familiale et conjugale et suivent des étapes et des délais précis pour régler les avis de cas de harcèlement et de violence. Le règlement précise les responsabilités des employeurs pour ce qui est de déterminer et d'atténuer les facteurs de risque externes, ce qui comprend les clients et d'autres tiers, comme les entrepreneurs ou les sous-traitants.

De plus, la nouvelle partie IV du Code et le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021. Ensemble, la partie IV du Code et le règlement favorisent la conformité à la partie II (SST) et à la partie III (Normes du travail) du Code et aux règlements connexes. Le régime de sanctions administratives pécuniaires (SAP) permet l'imposition de sanctions administratives pécuniaires et, dans certaines circonstances, la désignation des employeurs sur le site Web du Programme du travail. Le Programme du travail a mis en œuvre des SAP avec une approche progressive selon laquelle, pour la première année, aucune SAP ne devait être imposée pour les infractions administratives (niveau « A »); cette période est maintenant terminée et les SAP pour les infractions administratives peuvent être imposées.

En ce qui concerne la fatigue des contrôleurs de vol, dans une inspection ciblée de 2018 du système de gestion de la fatigue de Nav Canada, les fonctionnaires de l'aviation civile de TC ont déterminé qu'un solide programme de gestion de la fatigue relatif aux opérations des services de navigation aérienne était nécessaire pour réduire les risques que le personnel des services de la circulation aérienne travaille dans un état de fatigue. Nav Canada entreprend d'importants travaux pour apporter des améliorations. La compagnie est en train de mettre en œuvre un système de gestion des ressources liées à la fatigue conformément aux directives de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), aux pratiques exemplaires d'autres fournisseurs de services de navigation aérienne et aux directives réglementaires existantes de TC. Parmi les mesures à long terme prises par Nav Canada, en consultation avec ses syndicats et TC, comprennent :

- Introduction d'un modèle mathématique biologique pour évaluer les horaires de travail par rapport aux principes scientifiques de la fatigue afin de faciliter les décisions fondées sur des données à l'appui des horaires contre la fatigue;
- Éducation sur la fatigue pour l'ensemble de l'effectif opérationnel de Nav Canada, notamment les méthodes d'autoévaluation et l'application d'une culture juste lors de l'autodéclaration des absences liées à la fatigue;
- Mise en œuvre des limites de fatigue pour tenir compte des ratios maximums d'heures de service par rapport aux ratios minimums de temps de repos;
- Analyse des conditions de travail et des installations de repos actuelles et élaboration d'un plan pour les améliorations requises;
- Analyse des écarts entre les heures maximums de service proposées et les périodes minimums de temps de repos par rapport aux pratiques actuelles d'établissement des horaires;
- Mise en place d'un poste de spécialiste de l'information de vol et de spécialiste des opérations de la circulation aérienne, ce qui exige l'ajout de nouveaux employés dans certaines installations et la mise en œuvre de nouvelles technologies et procédures;
- Mise en œuvre de nouveaux horaires pour se conformer aux règles sur la fatigue;
- Mise en place d'un système de signalement des risques de fatigue;

- Mise en œuvre d'un nouveau programme national de gestion de la fatigue des services de la circulation aérienne.

Le gouvernement du Canada a confiance en la capacité de Nav Canada de faire progresser les améliorations et de maintenir la gestion de la fatigue en tant que priorité clé.

### **Stratégie de réouverture et mesures de santé**

Il est important d'aborder le retour au transport aérien d'une manière claire et pragmatique qui continue de gérer le risque de contagion tout en tenant compte de l'évolution des scénarios de pandémie et de l'avancement réussi des programmes de vaccination. Les efforts de relance visent non seulement à reprendre les activités et à atténuer les difficultés financières dans le secteur de l'aviation, mais aussi à rétablir la confiance et à renforcer la résilience. Une série de recommandations ont été formulées pour favoriser une réouverture prudente du secteur aérien. Ces recommandations sont les suivantes :

- **Recommandation 3 (définition de l'équipage) :** Clarifier la définition du terme « équipage » dans la réglementation afin de faciliter les déplacements des pilotes et des travailleurs des compagnies aériennes lorsque des restrictions de voyage s'appliquent.
- **Recommandation 9 (stratégie de relance) :** Travailler avec la santé publique, l'industrie et les groupes de travailleurs pour établir une stratégie de redémarrage de l'aviation, qui doit être en place le plus tôt possible, qui reflète une prise de décision fondée sur la science et les données en ce qui concerne les tests et les mesures de quarantaine, et qui permettra une réouverture progressive du transport aérien international et fournira une voie claire pour la réouverture des voyages intérieurs.
- **Recommandation 10 (durée de la quarantaine) :** En consultation avec les autorités de la santé publique et l'industrie aérienne, examiner la relation entre le dépistage des passagers et la quarantaine imposée afin de déterminer la possibilité de faire passer la durée de la quarantaine à dix ou à sept jours au lieu de 14 jours.
- **Recommandation 11 (tests rapides) :** De concert avec les autorités de la santé publique, les administrations aéroportuaires et les travailleurs du secteur aérien, envisager la possibilité de recourir davantage aux tests de dépistage rapide avant l'embarquement des passagers aux aéroports.
- **Recommandation 12 (renforcement des exigences relatives à la quarantaine) :** Renforcer les normes applicables à la quarantaine passée en hôtel et veiller, à cet égard, au maintien d'exigences strictes pour tous les passagers aériens arrivant de l'étranger.
- **Recommandation 13 (projets pilotes) :** Sous la direction des responsables de la santé publique, appliquer les leçons tirées des projets pilotes de dépistage rapide à tous les aéroports canadiens.

Le gouvernement du Canada convient que la reprise du secteur aérien devrait demeurer une priorité et qu'elle est étroitement liée à l'évolution des mesures de santé et de protection. Les mesures en place ont évolué et cela continuera afin de refléter la dynamique actuelle de la pandémie.

En ce qui concerne la définition des équipages, il existe des définitions dans le *Règlement de l'aviation canadien* qui appuient le mouvement des travailleurs et des pilotes de ligne en tout temps. Les définitions ont été jugées adéquates pour les besoins actuels et sont mentionnées dans plusieurs parties du règlement. Toute modification de ces définitions aurait donc des conséquences dans d'autres secteurs du *Règlement de l'aviation canadien*. Il convient de souligner que la question de la définition des membres d'équipage n'a pas été soulevée lors des « discussions avec TC » qui ont eu lieu au cours des dernières années. En ce qui concerne les avis aux navigants qui ont été utilisés tout au long de la pandémie, ils ne sont pas propres à l'équipage, mais aux types d'opérations aériennes. En ce qui concerne les arrêtés d'urgence et les décrets en conseil faisant référence aux membres d'équipage, des questions et réponses supplémentaires ont été élaborées et distribuées. Des directives supplémentaires ont également été rédigées pour soutenir les travailleurs essentiels. En général, le terme équipage devrait désigner tous les pilotes et agents de bord dans l'exercice de leurs fonctions.

Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance d'une approche claire pour les mesures de santé et le redémarrage du transport aérien. Depuis le début de la pandémie de COVID-19, le gouvernement du Canada appuie l'industrie canadienne de l'aviation et collabore avec elle. Le gouvernement du Canada a notamment travaillé en étroite collaboration avec l'industrie à

l'élaboration du *Plan de vol du Canada pour la navigation dans le contexte de la COVID-19*, publié le 14 août 2020, qui a servi de fondement à l'harmonisation des efforts actuels et futurs du Canada pour gérer les répercussions de la COVID-19 sur la sécurité de l'industrie de l'aviation. Il s'agit d'un plan d'action collaboratif pangouvernemental et industriel qui démontre le système de mesures à plusieurs niveaux qui a été mis en œuvre pour soutenir la santé publique et s'harmoniser sur les normes et les pratiques exemplaires internationales. Dans le cadre de ces efforts, et dans l'intérêt de gérer le risque acceptable associé au transport aérien, le budget de 2021 a fourni 6,7 millions de dollars à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) afin d'acquérir et de faire fonctionner de l'équipement de désinfection. Une autre somme de 82,5 millions de dollars a permis d'appuyer les principaux aéroports du Canada en investissant dans l'infrastructure de dépistage et de test de la COVID-19.

Lorsque les répercussions sur le transport aérien sont devenues évidentes, TC a pris des mesures pour limiter la propagation de la COVID-19 et protéger les voyageurs aériens et les employés du secteur de l'aviation. En date de mars 2022, le ministre des Transports a publié plus de 70 versions de *l'Arrêté d'urgence visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19* afin d'opérationnaliser les exigences changeantes pour les voyageurs aériens et l'industrie, tout en assurant l'adaptabilité à mesure que les conseils de santé publique évoluaient. La complexité et la portée de ces exigences ont augmenté au fil du temps, tout comme les efforts visant à soutenir l'industrie au moyen de l'élaboration continue de plus de dix documents d'orientation distincts, sans compter les appels de mobilisation hebdomadaires avec les intervenants nationaux et internationaux, et l'augmentation des responsabilités en matière de surveillance et d'application de la loi. Plus particulièrement, le Programme de sûreté aérienne de TC a travaillé en étroite collaboration avec l'ASPC, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), l'ACSTA et les intervenants du secteur de l'aviation lorsque les exigences de vaccination obligatoire pour les voyageurs aériens et les employés du secteur de l'aviation ont été mises en place à l'automne 2021. TC a également mené des activités de sensibilisation et de mobilisation auprès des collectivités autochtones pour veiller à ce que les services sociaux et de santé essentiels aux collectivités du Nord ne soient pas impactés, car les exigences en matière de vaccination ont été mises en œuvre progressivement.

Les fonctionnaires fédéraux discutent régulièrement de la relance sécuritaire du secteur aérien avec les intervenants du transport aérien, notamment compris le Conseil des aéroports du Canada, le Conseil national des lignes aériennes du Canada, l'Association du transport aérien du Canada et les principaux transporteurs aériens et aéroports du pays par l'entremise de diverses tribunes et de communications directes. Par exemple, TC a mis sur pied le Groupe de travail sur la reprise des activités liées à la COVID-19 et le Groupe de travail sur la relance du transport aérien, qui sont tous deux composés d'intervenants principaux de l'industrie représentant des compagnies aériennes, des aéroports, des associations de l'industrie aérienne et des organismes représentatifs du gouvernement du Canada. Ces groupes de travail facilitent la coordination entre les principaux intervenants, notamment en ce qui concerne les mesures frontalières existantes. Ils offrent à l'industrie une tribune pour soulever les défis et les occasions liés aux mesures frontalières qui s'appliquent au secteur aérien et pour échanger des idées et des points de vue sur l'avenir du transport aérien. Cela comprend l'occasion pour l'ASPC d'expliquer les données scientifiques qui sous-tendent les mesures frontalières du gouvernement du Canada. La Sûreté aérienne de TC a également mené des appels de mobilisation hebdomadaires avec l'ASPC, l'ASFC, l'ACSTA et les intervenants nationaux et internationaux de l'aviation, notamment les aéroports, les transporteurs aériens et les associations de l'industrie, afin de discuter de l'évolution des mesures et des exigences pour les voyageurs aériens et les intervenants de l'aviation.

Sur la scène mondiale, le gouvernement du Canada continue de participer en tant que membre d'organisations internationales, comme l'OACI, à l'élaboration de pratiques exemplaires pour faciliter la reprise du transport aérien international. En octobre 2021, de nombreux ministères du gouvernement du Canada, notamment l'ASPC, Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC), l'ASFC et TC ont collaboré avec les États membres de l'OACI lors de la conférence de haut niveau sur la COVID-19 pour parvenir à un consensus mutuel d'approche multilatérale vers une reprise sûre et efficace de l'aviation après la crise de la COVID-19.

Santé Canada a également lancé la Table ronde consultative de l'industrie sur les tests et le dépistage de la COVID-19 et sur la gestion des données le 5 octobre 2020 afin que le

gouvernement du Canada puisse entendre directement les dirigeants de tous les secteurs de l'industrie canadienne et collaborer avec eux au sujet des tests et du dépistage et de leur rôle dans la reprise de l'activité économique. La Table ronde a publié trois rapports contenant des recommandations sur les tests et le dépistage en milieu de travail et aux frontières. Les membres continuent de conseiller le gouvernement du Canada sur la façon d'accroître la sensibilisation aux avantages des tests et du dépistage dans l'ensemble des secteurs de l'économie et auprès du grand public pour appuyer la reprise économique.

En ce qui concerne la mise en quarantaine, le gouvernement du Canada continue de surveiller le risque d'incidence de la COVID-19 sur la population et de collaborer avec les provinces et les territoires pour protéger les Canadiens contre la pandémie grâce à l'application continue de mesures de santé publique et à la vaccination. Le Décret sur la quarantaine, l'isolement et les autres obligations pris conformément à la *Loi sur la mise en quarantaine* exige une période de quarantaine de 14 jours qui commence le jour où un voyageur entre au Canada. Avant le retrait de l'exigence de quarantaine pour les voyageurs entièrement vaccinés le 5 juillet 2021, cette mesure s'appliquait à tous les voyageurs à l'arrivée (à quelques exceptions près, comme pour les travailleurs essentiels). Elle offrait une solide protection contre l'importation et la transmission subséquente de la COVID-19 au Canada, y compris les variants préoccupants.

Les mesures frontalières du Canada ont continué d'évoluer pour refléter l'expérience acquise et la compréhension continue de la situation mondiale concernant les variants préoccupants et la vaccination. Les mesures frontalières, notamment la durée de la quarantaine, le cas échéant, continueront d'être ajustées en fonction des plus récentes données scientifiques et de l'évaluation du risque pour la population canadienne.

Le 21 juin 2021, le gouvernement du Canada a annoncé qu'à compter du 5 juillet 2021, les voyageurs entièrement vaccinés, qui sont autrement admissibles au Canada conformément aux décrets pris au titre de la *Loi sur la mise en quarantaine*, seraient exemptés de la période de quarantaine. Le 19 juillet 2021, le gouvernement du Canada a annoncé son intention d'ouvrir les frontières du Canada le 7 septembre 2021 à tous les voyageurs entièrement vaccinés qui ont reçu une série complète d'un vaccin accepté par le gouvernement du Canada au moins 14 jours avant d'entrer au Canada et qui répondent à des exigences d'entrée spécifiques. Comme première étape, le 9 août 2021, le gouvernement du Canada a commencé à autoriser l'entrée au pays des citoyens américains et des résidents permanents qui résident aux États-Unis et qui ont été entièrement vaccinés au moins 14 jours avant d'entrer au Canada pour des voyages non essentiels.

Le gouvernement du Canada est convaincu d'avoir appliqué des normes rigoureuses et fondées sur des données scientifiques pour l'exigence de quarantaine pour les passagers aériens qui arrivent à l'étranger et pour les quarantaines à l'hôtel qui ont été mises en place. De plus, le gouvernement du Canada est d'avis que ses processus de suivi et de surveillance continus ont permis de prendre des mesures correctives appropriées et d'améliorer périodiquement les normes en fonction de l'expérience opérationnelle et des changements liés aux preuves scientifiques.

En ce qui concerne les exigences en matière de quarantaine qui ont été mises en place, l'ASPC a publié une norme qui est communiquée à tous les voyageurs à l'arrivée touchés afin de favoriser la compréhension et la conformité. Les éléments clés de cette norme de quarantaine sont les suivants :

- Limiter les contacts avec les autres en ne quittant pas le lieu de quarantaine (sauf pour obtenir des services médicaux urgents ou si la situation est autorisée, comme pour le programme d'exonération pour raisons humanitaires);
- Éviter la période de quarantaine à la maison s'il n'est pas possible d'être séparé des personnes qui ne sont pas en quarantaine (p. ex., une chambre distincte et une salle de bain privée);
- Autosurveillance des symptômes.

En travaillant ensemble aux points d'entrée, l'ASPC et l'ASFC vérifient que les voyageurs mis en quarantaine ont des plans de quarantaine adéquats. Dans les cas où le plan de quarantaine ne convient pas, les voyageurs peuvent être tenus de terminer leur quarantaine dans une installation de quarantaine désignée fédérale. Le processus de vérification et d'application de la conformité en matière de quarantaine de l'ASPC comprend la déclaration numérique

obligatoire au moyen de l'application ArriveCAN, les appels de vérification en direct et automatisés, les courriels de suivi du gouvernement du Canada, les visites en personne par les agents de contrôle désignés, et – dans les cas de non-conformité à risque élevé, soupçonnée ou confirmée – des renvois à la police compétente. Tout au long de la pandémie, les taux de conformité aux exigences de quarantaine ont dépassé 95 %.

Entre le 21 février 2021 et le 9 août 2021, les voyageurs arrivant par avion devaient obligatoirement séjourner dans un logement autorisé par le gouvernement (LAG) en attendant de recevoir leur résultat négatif au test de dépistage de la COVID-19 effectué à l'arrivée. Pour être admissible à titre de LAG, un hôtel privé devait respecter les normes publiées établies par l'ASPC. Les principales responsabilités d'un LAG étaient les suivantes :

- Transporter les voyageurs de l'aéroport à l'hôtel en toute sécurité;
- Offrir aux voyageurs trois nuits d'hébergement qui répondent aux exigences établies par l'ASPC, y compris un accès libre et sans encombrement aux chambres d'hôtel, une conformité aux principales normes de traitement de l'air, du personnel ayant reçu une formation sur les mesures de prévention personnelle et de santé et sécurité au travail appropriées, l'application de mesures appropriées de nettoyage, de prévention et de contrôle des infections, ainsi que des points d'entrée et de sortie sécurisés, contrôlés et surveillés;
- Fournir aux voyageurs les produits de première nécessité dans un environnement sûr et accessible, notamment un accès téléphonique, du Wi-Fi et des repas qui respectent les exigences en matière de salubrité des aliments (avec livraison de repas sans contact dans les chambres);
- Déclarer les renseignements sur les voyageurs à l'ASPC, notamment l'enregistrement, le départ et les cas de non-respect de la *Loi sur la mise en quarantaine*.

Les voyageurs séjournant dans des LAG ont reçu une trousse d'information pour promouvoir la conformité qui expliquait clairement leurs responsabilités et comprenait des renseignements sur les ressources et les personnes-ressources en cas d'urgence. L'ASPC a surveillé la conformité des hôtels aux exigences de LAG au moyen de visites sur place effectuées au moins deux fois par mois. Toute constatation insatisfaisante a été traitée avec la direction de l'hôtel et, si cela avait été nécessaire, le statut de LAG d'un hôtel pouvait être révoqué.

Le gouvernement du Canada reconnaît également que les tests rapides, comme les tests antigéniques rapides, sont un outil important pour gérer la pandémie. Le gouvernement du Canada a distribué gratuitement des tests antigéniques rapides directement aux grands employeurs du secteur privé par l'entremise du Programme de prestation directe en milieu de travail à l'appui des efforts de réouverture, y compris les organisations qui œuvrent dans l'industrie de l'aviation, par exemple :

- lignes aériennes (Air Canada, WestJet, Jazz Aviation LP);
- les aéroports (l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, les aéroports internationaux de Kelowna);
- autres organisations aéronautiques (« KF Aerospace », « Enterprise Aviation Group »).

À ce jour, des tests de ce programme ont été utilisés pour le dépistage régulier en milieu de travail des employés en contact étroit avec d'autres personnes (c.-à-d. les employés en contact régulier avec d'autres employés ou le public).

Dans l'ensemble, le gouvernement du Canada a adopté une approche de précaution pour la mise en œuvre de mesures de santé publique, notamment des mesures frontalières, afin de protéger le plus efficacement possible la santé et la sécurité des Canadiens. Cette approche, fondée sur la modélisation et la surveillance des données disponibles et des preuves scientifiques, comprend des tests, un dépistage et diverses autres mesures de santé publique (distanciation physique, port du masque, meilleure ventilation, etc.), qui visent à réduire l'importation et la propagation de l'infection. L'accent mis sur les tests a permis aux experts en santé publique de surveiller continuellement les taux de positivité des tests chez les voyageurs internationaux, de repérer les variants potentiellement préoccupants et d'apporter d'autres ajustements aux mesures frontalières, au besoin. Au fur et à mesure que le volume des voyages se rétablit, il a été important de réduire le plus possible le fardeau de la maladie chez les cohortes de voyageurs avant qu'ils n'arrivent à la frontière terrestre ou ne prennent un vol régulier à destination du Canada.

Les données probantes démontrent que la mise en œuvre des tests moléculaires avant le départ a contribué à réduire l'importation de la COVID-19, ce qui a par la suite réduit les infections secondaires dans les collectivités canadiennes et les exigences connexes du système de santé, et a contribué à assurer la sécurité du secteur du transport aérien. Au Canada, les mesures de dépistage de la COVID-19 à la frontière reposent principalement sur des tests moléculaires (p. ex., des tests de réaction en chaîne de la polymérase [PCR]) parce qu'ils demeurent la norme d'excellence pour la détection de l'infection par le SRAS-CoV-2 en raison de la sensibilité de ces tests et de leur fiabilité pour obtenir des résultats cohérents et fiables. De plus, pour les tests à l'arrivée, seuls des tests moléculaires peuvent être utilisés par les laboratoires pour effectuer le séquençage génomique complet, soit le processus d'identification des variants préoccupants. Le 28 février 2022, le gouvernement du Canada a commencé à accepter les résultats de tests antigéniques négatifs avant le départ, à condition qu'il soit administré ou supervisé par des professionnels dans la journée suivant un vol prévu à destination du Canada ou l'arrivée à la frontière terrestre. Le 1<sup>er</sup> avril 2022, l'exigence relative au test de dépistage avant le départ a été supprimée pour les voyageurs entièrement vaccinés qui entrent au Canada.

Le gouvernement du Canada continuera d'examiner les données scientifiques et les recommandations sur l'application de diverses approches de dépistage de la COVID-19, en combinaison avec l'évolution de la situation épidémiologique, afin d'aider à éclairer les futures mesures de santé publique, notamment les mesures frontalières et de voyage. Cela comprend la possibilité d'intégrer davantage les tests rapides pendant le voyage des passagers et d'ajuster les exigences et les recommandations sur les mesures de santé publique, le cas échéant.

Divers projets pilotes de dépistage de la COVID-19 ont été mis en place par le gouvernement du Canada et d'autres organisations pendant la pandémie afin de générer de nouvelles données probantes pour éclairer les mesures de dépistage et de quarantaine du Canada. Cela visait à améliorer l'information publique sur les risques associés au transport aérien tout en protégeant la santé publique. Ces programmes pilotes de dépistage de la COVID-19 se basaient sur des tests PCR, et les résultats ont permis de déterminer que des mesures frontalières améliorées étaient efficaces pour réduire le fardeau de la maladie provenant des voyageurs à la frontière. Plus précisément, certains projets pilotes menés entre l'automne 2020 et le début de 2021 ont démontré que, même si la majorité des cas positifs ont été détectés à l'arrivée et au jour 1 du test, un pourcentage important de cas positifs ont été détectés lors de tests subséquents entre les jours sept et 14 de la période de quarantaine. Cela confirme la justification scientifique d'un calendrier de trois tests pour les voyageurs : un 72 heures avant l'arrivée au Canada, un à l'arrivée (jour 1) et un au jour 10 (révisé par la suite au jour huit).

Pendant la vague d'Omicron pour lequel la transmissibilité était accrue, les tests moléculaires ont été un outil important pour réduire la transmission de la COVID-19 à la suite de voyages internationaux. Le gouvernement du Canada peut maintenant envisager l'utilisation de tests antigéniques rapides (TAR) comme solution de rechange aux tests moléculaires. Bien que les tests antigéniques, notamment les TAR, aient une sensibilité plus faible que les tests moléculaires de détection de la COVID-19 concernant la durée de l'infection, les données probantes indiquent que des tests antigéniques de grande qualité peuvent détecter de nombreux cas de charge virale élevée, qui sont les plus susceptibles d'être infectieux. En plus des taux élevés de vaccination au pays et de l'amélioration de la situation épidémiologique au Canada, le gouvernement du Canada accepte maintenant les tests antigéniques administrés ou supervisés par des professionnels comme tests de dépistage au départ pour les voyageurs non vaccinés ou partiellement vaccinés qui cherchent à entrer au Canada.

Le gouvernement du Canada collabore également avec les peuples autochtones, les provinces et les territoires pour s'assurer que les voyageurs des collectivités éloignées qui ne sont pas entièrement vaccinés sont toujours en mesure de voyager. Les personnes non vaccinées âgées de 12 ans et 4 mois ou plus qui se rendent dans une collectivité éloignée ou qui en reviennent pour prendre un autre vol à un aéroport d'accès reçoivent gratuitement une trousse de test moléculaire de la COVID-19 et des instructions de la part de l'exploitant de la compagnie aérienne. Le gouvernement du Canada continuera d'examiner les conclusions de ce programme afin de permettre un transport aérien sécuritaire à destination et en provenance des collectivités éloignées.

Comme il a été démontré en ce qui concerne les mesures frontalières et sanitaires, le gouvernement du Canada a adopté une approche robuste pour protéger la santé des Canadiens à l'aide de divers outils. La position et les exigences du gouvernement du Canada à l'égard des voyageurs ont évolué avec la situation pandémique.

### **Approche du gouvernement à l'égard de Nav Canada**

Les services de navigation aérienne au Canada sont fournis par Nav Canada, une organisation privée à but non lucratif, sans capital-actions et à gouvernance partagée. L'approche commercialisée à l'égard des services de navigation aérienne a bien servi le Canada et a apporté des résultats élevés en matière de sécurité pour des coûts stables pour les utilisateurs. La COVID-19 a posé certains défis à Nav Canada, comme pour d'autres éléments du secteur aérien. Certaines recommandations ont été formulées au sujet de l'approche de Nav Canada, notamment :

- **Recommandation 4 (manque de personnel à Nav Canada) :** Agir pour remédier au manque chronique de personnel et de stagiaires dans différentes installations de Nav Canada, et ce, en se servant de sa fonction de représentation dans la gouvernance de Nav Canada et du mandat de sécurité conféré au ministre des Transports.
- **Recommandation 7 (examen des niveaux de services) :** Reconnaître les préoccupations en matière de sécurité et d'économie que des témoins ont soulevées à la suite des réductions de services proposées dans les tours de contrôle et les centres de contrôle aériens de Nav Canada et que le gouvernement ne fasse jamais de compromis sur la sécurité dans le secteur aérospatial, y compris en veillant à ce que la sécurité ne soit pas compromise dans le cadre de tout ajustement du niveau de service par Nav Canada.
- **Recommandation 8 (examen des niveaux de services – rôle du ministre des Transports) :** Conférer de nouveaux pouvoirs au ministre des Transports pour lui permettre d'exempter les tours de Nav Canada d'un examen des niveaux de services.
- **Recommandation 30 (autres modes de financement de Nav Canada) :** explorer de nouveaux modes de financement de Nav Canada qui assureraient une plus grande stabilité en cas de déclin du nombre de passagers, le maintien de l'accès aux vols essentiels et une plus grande responsabilisation à l'égard de la prise de décisions, notamment en limitant les circonstances dans lesquelles Nav Canada peut réduire ses effectifs ou la rémunération des employés.

Le gouvernement du Canada comprend que des services de navigation aérienne sûrs et fiables sont essentiels à la vitalité du secteur aérien canadien. La façon dont ces services sont offerts et gérés est une considération importante. L'approche du Canada a réussi à maintenir une sécurité de calibre mondial avec des coûts stables et un haut degré de professionnalisme. Le gouvernement du Canada s'attend à ce que les approches actuelles permettent que cela se poursuive à long terme.

Il est important de reconnaître que Nav Canada est une société indépendante et que sa structure de gouvernance traite des questions de dotation et de gestion liées au niveau de service et à la sécurité dans la prestation des services de navigation aérienne. Le mandat de surveillance de TC fournit le mécanisme nécessaire pour s'assurer que Nav Canada, en tant que fournisseur de services de navigation aérienne réglementé, maintienne des normes strictes et fonctionne à un niveau de sécurité très élevé.

Il incombe à Nav Canada de s'assurer que ses installations disposent du personnel nécessaire pour répondre à la demande actuelle. Les niveaux de dotation varient dans les unités et dans des spécialités particulières à l'échelle du pays. Le processus de planification de l'effectif de Nav Canada garantit que les unités opérationnelles disposent des ressources nécessaires pour gérer la circulation aérienne en toute sécurité. L'entreprise mène actuellement des initiatives de planification de l'effectif et d'embauche pour assurer une dotation appropriée dans les emplacements qui devraient nécessiter des ressources supplémentaires à long terme.

Lorsque l'organisme relève un besoin de dotation, elle utilise différents canaux pour assurer des niveaux de dotation appropriés, notamment le recrutement et la formation, les ajustements à l'horaire du personnel et les affectations temporaires. À l'heure actuelle, 259 personnes participent à des programmes de formation, et 113 d'entre elles devraient terminer la formation cette année. De plus, Nav Canada prévoit que 40 personnes supplémentaires s'inscriront à des programmes de formation d'ici la fin de son exercice financier (se terminant

en août 2022) et 200 autres s'inscriront à des programmes de formation au cours du prochain exercice, ce qui garantira suffisamment de personnel opérationnel pour soutenir la croissance du trafic aérien.

La modernisation des programmes de formation est également considérée comme une priorité stratégique clé pour Nav Canada. L'entreprise cherche à favoriser la mise en commun des programmes de formation en mettant l'accent sur de nouveaux outils technologiques, des programmes axés sur l'apprenant et une approche axée sur les données, ce qui permettra d'augmenter le nombre d'employés occupant des postes opérationnels.

En ce qui concerne les niveaux de service, avant d'entreprendre toute mesure, Nav Canada doit soumettre des études aéronautiques à TC afin de déterminer les risques pour la sécurité aérienne et la façon de les éliminer ou de les réduire. Le rôle du ministre des Transports en ce qui concerne l'examen des services par Nav Canada est axé spécifiquement sur la sécurité et vise à s'assurer que les changements proposés n'augmenteront pas les risques inutiles pour la sécurité aérienne. Il existe des exigences dans le *Règlement de l'aviation canadien* pour s'assurer que tout changement proposé au niveau de service offert à tous les sites de Nav Canada est évalué afin de confirmer que les opérations seront maintenues en toute sécurité. En effectuant les études aéronautiques requises, Nav Canada évalue le niveau de service requis pour maintenir la sécurité, mais il tient également compte de l'accessibilité des aéroports afin que tous les avantages économiques et sociaux associés au service aérien puissent se poursuivre. Tous les facteurs de sécurité sont pris en compte dans le processus d'étude, notamment les niveaux de trafic, la composition et la répartition du trafic tout au long de la journée, les conditions météorologiques, la configuration de l'aéroport et de l'espace aérien, l'activité au sol et les considérations relatives à la capacité.

Les études aéronautiques doivent être approuvées par TC à titre d'organisme de réglementation de la sécurité. De plus, Nav Canada sollicite les commentaires des clients et des intervenants de l'industrie sur les études. Les évaluations de la sécurité et les examens de TC qui sont inhérents au processus d'études aéronautiques sont essentiels à la capacité de Nav Canada de s'assurer que les services appropriés sont en place. Ce processus peut entraîner une augmentation des niveaux de service dans les établissements afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité, ce qui a été le cas. Nav Canada collabore également avec les intervenants de l'industrie pour comprendre leurs préoccupations et, le cas échéant, déterminer les mesures d'atténuation nécessaires. Les décisions prises pendant la pandémie de réduire la portée de nombreuses études sur le niveau de service de Nav Canada, et par la suite de les reporter, reflètent ce processus de mobilisation et le besoin à court terme de se concentrer sur la reprise du secteur.

Cependant, une des principales préoccupations économiques liées au maintien de services supérieurs à ceux requis pour des opérations sûres et efficaces est que les coûts sont transférés aux exploitants qui paient les frais de service de Nav Canada, ce qui peut affecter la compétitivité du secteur aérien. L'introduction de dispositions qui empêcheraient de modifier le niveau de service ou de modifier certains services ne répondrait pas au mieux aux besoins du secteur du transport aérien et nuirait à la modernisation, en plus d'empêcher le secteur de s'adapter à l'évolution des volumes de trafic lorsque c'est justifié. Les changements qui ne soulèvent pas de préoccupations en matière de sécurité relèvent du fournisseur de services de navigation aérienne, qui mène des consultations auprès de ses utilisateurs et d'autres intervenants. Le fait d'ajouter la capacité de bloquer les changements de niveau de service pour des raisons non liées à la sécurité soulève également la possibilité que ces pouvoirs soient appliqués de façon incohérente au fil du temps et, par conséquent, créés de l'incertitude pour l'ensemble du système aérien.

En ce qui concerne le financement, le Canada suit une politique d'utilisateur-payeur en matière de transport aérien, ce qui fait en sorte que ceux qui voyagent paient le coût du service plutôt que le contribuable en général. Nav Canada est une entité privée, comme tous les autres participants du secteur du transport aérien, et elle est également assujettie à la politique de l'utilisateur-payeur. Nav Canada est structuré comme un organisme d'autoréglementation économique doté d'un système d'automatismes régulateurs favorisant des services de navigation aérienne sécuritaires, rentables et efficaces. La forte représentation des utilisateurs de l'industrie au sein du conseil d'administration fournit un programme équilibré pour veiller à ce que Nav Canada exerce un contrôle efficace sur les dépenses de fonctionnement et les

dépenses en immobilisations, tout en ne compromettant pas la sécurité. Le modèle actuel sert encore très bien les Canadiens, en offrant des niveaux de sécurité parmi les plus élevés, des innovations technologiques et une rentabilité parmi les fournisseurs de services de navigation aérienne à l'échelle mondiale.

Au fil du temps, Nav Canada a maintenu un dossier de sécurité de calibre mondial tout en assurant la stabilité des coûts d'utilisation et même en effectuant certaines réductions. En tant qu'entité ayant un objectif très technique et opérationnel et qui joue un rôle crucial en matière de sécurité, Nav Canada n'a pas la même marge de manœuvre pour générer des revenus accessoires ou réduire ses activités que d'autres entités. Elle doit donc demander des fonds supplémentaires, au besoin, à ses utilisateurs, ce qui a créé des difficultés et a entraîné des augmentations de frais pendant la pandémie de COVID-19, dans la mesure où ils sont nécessaires pour respecter les engagements de dette. Nav Canada a offert à ses clients une option de paiement différé pour l'augmentation du taux, compte tenu des difficultés financières qu'ils vivent. L'entité a travaillé activement à réduire au minimum le fardeau imposé à ses clients et à ses parties prenantes et elle a déclaré son intention de veiller à ce que le recouvrement des revenus perdus se fasse graduellement. Nav Canada a continué de respecter ses obligations financières pendant une période de tensions financières sans précédent. L'entité a indiqué être convaincue que les mesures prises pendant la pandémie ainsi que la planification stratégique à long terme ont permis à Nav Canada de traverser toute période de stress financier continue tout en maintenant une cote de crédit favorable. Elle a ainsi pu assurer la viabilité des services de navigation aérienne du Canada et maintenir un dossier de sécurité de calibre mondial.

L'approche actuelle a permis d'innover considérablement et d'effectuer de nouveaux investissements stratégiques pour fournir des systèmes et des services de navigation aérienne de pointe aux utilisateurs en tirant parti des technologies et des procédures de pointe de l'industrie, ainsi que de l'expertise de ses employés et partenaires. Il en résultera une valeur encore plus grande pour les utilisateurs du système de navigation aérienne et une réduction des émissions de gaz à effet de serre, tout en assurant des opérations sécuritaires et rentables qui amélioreront la résilience aux futurs chocs économiques. Cela comprend une priorité énoncée concernant le maintien en poste d'un personnel spécialisé et compétent. Nav Canada s'est engagée à assurer la sécurité d'emploi et à investir dans la formation et le perfectionnement de ses employés afin de répondre aux besoins futurs du système de navigation aérienne du Canada.

Les utilisateurs de Nav Canada jouent un rôle clair et important dans la structure de gouvernance de l'entreprise. Les exploitants d'aéronefs commerciaux et non commerciaux nomment des personnes à titre de membres de Nav Canada, et ces membres peuvent soulever des questions préoccupantes entre eux et avec le conseil d'administration ou la direction de Nav Canada. C'est aux membres de décider s'ils veulent entreprendre de telles démarches. Des dispositions rigoureuses demeurent en place pour veiller à ce que Nav Canada fournisse des services et s'acquitte de ses fonctions en toute sécurité, conformément au *Règlement de l'aviation canadien* et à la *Loi sur l'aéronautique*. Étant donné la nature indépendante de l'organisation, il n'y a pas de justification claire pour que le gouvernement du Canada intervienne dans les décisions de dotation d'une entité privée ni ne s'ingère dans le processus de négociation collective lorsqu'il n'y a pas de préoccupations directes en matière de sécurité. Le gouvernement du Canada demeure confiant dans son approche à l'égard des services de navigation aérienne et continuera de reconnaître l'autonomie et l'indépendance opérationnelle nécessaires de Nav Canada.

### **Protection des passagers aériens**

L'annulation massive de vols en raison de la pandémie de COVID-19 a eu d'importantes répercussions sur les utilisateurs privés du système de transport aérien. Le Comité a recommandé les changements suivants au régime de protection des passagers aériens du Canada :

- **Recommandation 20 (examen du cadre législatif) :** Modifier les lois et les règlements sur la protection des passagers aériens pour rendre explicite le droit préexistant des passagers de se faire rembourser lorsque les compagnies aériennes sont incapables

d'assurer leur transport dans un délai raisonnable, même dans les cas qui échappent à leur volonté (par exemple, une grave urgence de santé publique).

- **Recommandation 21 (empêcher la capture réglementaire)** : L'Office des transports du Canada doit être tenu d'expliquer les mesures qu'il prend pour empêcher la capture réglementaire.
- **Recommandation 22 (reconnaissance du droit au remboursement)** : Reconnaître l'existence d'un droit fondamental des passagers de se faire rembourser le prix des vols annulés outre les protections énoncées dans le *Règlement sur la protection des passagers aériens*.
- **Recommandation 23 (remboursements intégraux)** : Exiger immédiatement que toutes les compagnies aériennes canadiennes remboursent intégralement les passagers qui n'ont pas pu prendre leur avion en raison de la pandémie.
- **Recommandation 24 (projet de loi C-249)** : Recommander à la Chambre des communes d'étudier le plus rapidement possible le projet de loi C-249 [2<sup>e</sup> session, 43<sup>e</sup> législature, *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (remboursement – service aérien annulé)*] afin de procéder à son adoption dans les plus brefs délais pour assurer la protection des droits des passagers à un remboursement.

Le gouvernement du Canada convient que la protection des passagers mérite une attention accrue et que le cadre actuel peut continuer d'être amélioré. Le Règlement sur la protection des passagers aériens a été conçu pour assurer un traitement clair, uniforme et transparent des passagers aériens en établissant les obligations minimales des transporteurs aériens à l'égard des passagers. Cela comprend les obligations envers les passagers en cas d'interruption de vol par l'indemnisation ou l'achèvement du voyage. La pandémie a révélé que ces obligations sont parfois insuffisantes.

En particulier, le gouvernement du Canada reconnaît des lacunes dans le règlement tel qu'il est actuellement en ce qui concerne l'obtention d'un remboursement comme option possible pour les passagers lorsque les compagnies aériennes ne sont pas en mesure de terminer le voyage du client dans un délai raisonnable, dans les cas qui échappent au contrôle des compagnies aériennes. En décembre 2020, le ministre des Transports a demandé à l'Office des transports du Canada (OTC) d'élaborer un nouveau règlement pour combler ces lacunes. Les modifications proposées au *Règlement sur la protection des passagers aériens*, qui fournissent des précisions sur le moment, la couverture des coûts, la méthode et les dates limites associées au droit au remboursement, ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en juillet 2021. Les modifications proposées répondent à des préoccupations que le projet de loi C-249 de la législature précédente (*Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada [remboursement – service aérien annulé]*) cherchait à régler. Selon ce projet de nouveau règlement, lorsque le voyage ne peut pas commencer dans les 48 heures suivant l'heure de départ initiale de l'itinéraire d'un passager pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur, le transporteur devrait offrir au voyageur le choix d'obtenir un remboursement monétaire complet, de réserver un autre vol ou de conserver un billet entièrement remboursable (bon) pour les retards et les annulations. Voici quelques éléments clés :

- Les nouvelles exigences de remboursement s'appliqueraient à toutes les situations indépendantes de la volonté du transporteur, comme la pandémie de COVID-19.
- Le remboursement doit être effectué selon le mode de paiement initial. Le voyageur peut choisir un autre mode de paiement, comme un crédit ou un bon.
- Le remboursement doit être effectué dans les 30 jours.
- Le remboursement ne s'appliquerait qu'aux services inutilisés et les transporteurs auraient l'obligation de retourner le voyageur au point d'origine si l'événement se produit au milieu du voyage.

Toute modification réglementaire au *Règlement sur la protection des passagers aériens* concernant les exigences de remboursement ne s'appliquera pas rétroactivement. Toutefois, comme il a déjà été mentionné, le soutien fédéral aux transporteurs aériens exigeait que des remboursements soient accordés aux passagers pour les billets annulés en raison de la pandémie, et cela comprenait des prêts à faible taux d'intérêt pour réaliser cette condition.

En ce qui concerne OTC, l'organisation applique une approche juste et impartiale à l'élaboration et à l'application de ses règlements et au règlement des différends par les moyens suivants :

- 1) Le respect des codes de conduite;
- 2) Une vaste consultation du public et des intervenants;
- 3) Des processus transparents et accessibles.

Tout le personnel de OTC doit respecter leur Code de valeurs et d'éthique en plus de celui de la fonction publique fédérale. Étant donné le rôle de OTC en tant que tribunal administratif indépendant et organisme de réglementation économique, leur Code souligne l'importance de valeurs comme la transparence, la justice naturelle et le comportement non partisan. Les décideurs de OTC – ses membres – suivent également un Code de déontologie, qui établit des normes pour leurs actions, notamment l'impartialité et la prise de décisions qui respectent la justice naturelle et l'équité procédurale.

La présidente et première dirigeante de OTC rencontre régulièrement des intervenants clés représentant à la fois ceux qui utilisent le système de transport (p. ex., les organisations de consommateurs et d'expéditeurs) et les industries réglementées par l'Office (p. ex., les compagnies aériennes, les chemins de fer). L'objet de ces réunions est de permettre à la présidente et à OTC de se tenir au courant des réalités auxquelles les exploitants et utilisateurs du système de transport sont confrontés. Les cas en cours devant OTC ne font jamais l'objet de discussions, conformément au Code de déontologie des membres. Le Comité consultatif sur l'accessibilité de OTC – qui comprend des organisations de personnes à besoins spéciaux et de personnes âgées, des transporteurs et des exploitants de terminaux, ainsi que des fabricants de matériel de transport – travaille avec l'Office pour éliminer les obstacles abusifs à la mobilité des personnes à besoins spéciaux et informe l'Office des problèmes dans ce domaine. Au cours des cinq dernières années, l'Office a entrepris 15 consultations sur l'élaboration de règlements, notamment le processus de consultation actuel sur les nouvelles exigences de remboursement des transporteurs aériens. L'Office mène de vastes consultations et utilise divers canaux pour encourager la participation. Ils recueillent les commentaires du public, des organisations de consommateurs et d'expéditeurs et des industries réglementées, et tiennent compte de tous les commentaires avant de mettre la dernière main à la réglementation. Les résultats des consultations sur la réglementation sont publiés sur le site Web de l'Office ou dans les Résumés de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) accompagnant le règlement. L'Office effectue également des analyses des coûts et des avantages des règlements proposés pour le public canadien et les entreprises canadiennes, qui sont disponibles sur demande et résumés dans le REIR.

Par souci de transparence et de responsabilisation, l'Office publie sa Politique de surveillance de la conformité et d'application de la loi sur son site Web. Cette politique énonce l'approche et les outils que l'Office utilise pour appuyer la conformité à ses règlements. L'Office veille à ce qu'il y ait un accès équitable à ses services de règlement des différends. Il offre des services de facilitation et de médiation, qui sont des processus simples et informels. Bien que l'arbitrage ressemble davantage à un tribunal, aucune représentation juridique n'est requise pour participer et ses règles sont plus souples pour tenir compte de ce fait. Dans le cadre de l'arbitrage officiel des différends, les membres de l'Office suivent les processus établis dans les Règles de OTC, qui sont conçus pour assurer l'équité. L'Office veille à ce que les fournisseurs de services de transport et les utilisateurs soient au courant de leurs droits et responsabilités, ainsi que des services de règlement des différends de l'Office, en publiant des directives sur son site Web. L'Office a également un registraire, dont la fonction consiste à communiquer directement avec les parties pour les aider à s'y retrouver dans le processus d'arbitrage des différends.

## **Aérospatial**

La COVID-19 a également entraîné des répercussions sur le secteur canadien de l'aérospatiale, qui est l'une des industries les plus novatrices et axées sur l'exportation au Canada. La diminution du transport aérien en raison de la pandémie de COVID-19 a entraîné des répercussions importantes et durables sur l'industrie aérospatiale canadienne. En 2020, l'industrie a contribué à 22,3 milliards de dollars au produit intérieur brut réel et près de 207 000 emplois dans l'économie canadienne, ce qui représente une diminution de 6,2 milliards de dollars et de 27 900 emplois par rapport à 2019. L'industrie canadienne de l'aérospatiale a conservé son premier rang en matière de recherche et de développement parmi toutes les industries manufacturières du Canada, avec des investissements totalisant 934 millions de dollars, ainsi que sa position de chef de file mondial dans la production de simulateurs de vol civils (première au monde), de moteurs civils (3<sup>e</sup> au monde), et d'avions civils

(4<sup>e</sup> au monde). L'industrie canadienne de l'aérospatiale est bien positionnée pour une reprise rapide en raison de sa gamme de produits diversifiée, notamment une forte concentration sur l'aviation régionale et d'affaires. En même temps, l'industrie aérospatiale mondiale subit un changement transformateur avec l'introduction de produits et de processus novateurs, y compris ceux liés à l'aviation durable, au vol autonome et à la fabrication de pointe.

Le Canada a mis sur pied un programme de certification des aéronefs à la fine pointe de la technologie, qui est essentiel pour appuyer le développement, la croissance et la compétitivité de l'industrie aérospatiale canadienne. Plus de 1 500 produits aérospatiaux nouveaux et modifiés sont fabriqués ou utilisés au Canada chaque année. L'engagement ferme du gouvernement du Canada et son soutien à l'innovation continueront d'accroître le nombre de produits annuels.

Le Comité a recommandé ce qui suit au sujet du secteur aérospatial :

- **Recommandation 28 (élaboration d'une stratégie nationale sur l'aérospatiale) :**  
Travailler en partenariat avec l'industrie aérospatiale pour élaborer une stratégie nationale sur l'aérospatiale qui tiendra compte des secteurs civils, de la défense et de l'espace et qui servira notamment à former des travailleurs qualifiés, à maintenir les effectifs et à faciliter la transition vers les nouvelles technologies, notamment les technologies durables à faible émission de carbone.

Le gouvernement du Canada continue de prendre des mesures pour soutenir la reprise économique du Canada, notamment en soutenant des industries stratégiques comme l'aérospatiale dans le cadre du budget de 2021. Ce plan vise à protéger l'avantage concurrentiel du Canada, à stimuler les investissements à l'appui de l'emploi au Canada et à stimuler l'innovation et le développement technologique qui positionnent le Canada comme chef de file mondial dans les technologies numériques émergentes, la fabrication de pointe et l'aviation durable. Le gouvernement du Canada veille également à ce que les petites et moyennes entreprises (PME) et l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement de l'aérospatiale aient le soutien dont elles ont besoin pour croître et se transformer à mesure que l'industrie se redresse, y compris des mesures pour aider à maintenir et à accroître la main-d'œuvre qualifiée du Canada.

Pour atteindre ces objectifs, le budget de 2021 a prévu un soutien direct de 2 milliards de dollars pour l'industrie canadienne de l'aérospatiale, dont 1,75 milliard de dollars en investissements par l'entremise du Fonds stratégique pour l'innovation (FSI) qui contribue à stimuler l'innovation, à renforcer la compétitivité et à accélérer la transformation verte de l'industrie.

Un montant supplémentaire de 250 millions de dollars a été accordé à l'Initiative de relance régionale de l'aérospatiale (IRRA) pour aider le secteur canadien de l'aérospatiale à sortir de la pandémie en ayant la capacité de soutenir la concurrence sur la scène mondiale. Offert par les agences de développement régional, l'IRRA aide à renforcer la productivité et la capacité de commercialisation de la chaîne d'approvisionnement de l'aérospatiale, en plus d'écologiser leurs opérations et leurs produits.

Le plan du gouvernement du Canada offre également un soutien supplémentaire aux PME grâce à l'élargissement du Programme d'aide à la recherche industrielle du Conseil national de recherches du Canada prévu dans le budget de 2021, ce qui permettra à un maximum de 2 500 PME novatrices supplémentaires d'avoir accès à ce programme. De plus, le nouveau Programme canadien d'adoption du numérique aide les PME à acheter et à adopter les nouvelles technologies dont elles ont besoin pour croître, tandis que de nouveaux investissements importants visant à stimuler le perfectionnement des talents et des compétences ont aidé à soutenir le personnel hautement qualifié qui travaille dans cette industrie.

Dans la foulée de ces engagements, le 15 juillet 2021, le premier ministre Trudeau et le premier ministre Legault ont annoncé conjointement une aide pouvant atteindre 685 millions de dollars pour de nouveaux projets d'innovation axés sur l'aviation durable, qui seront dirigés par « Pratt & Whitney Canada, Bell Textron Canada et CAE ». Ce financement comprend jusqu'à 439,8 millions de dollars provenant du FSI et 245,5 millions de dollars du gouvernement du Québec, ce qui représente un investissement total de 2 milliards de dollars au Canada.

Le rythme et la complexité des progrès technologiques dans le domaine de la conception et des systèmes de l'aérospatiaux, conjugués à l'engagement et à l'investissement fermes du gouvernement du Canada pour soutenir la croissance et l'innovation dans l'industrie, continueront d'entraîner une demande accrue pour les activités de certification et de surveillance des aéronefs et des produits aéronautiques. La certification des produits aéronautiques du Canada est reconnue mondialement comme l'une des meilleures au monde. L'industrie mondiale et ses intervenants considèrent régulièrement la certification du Canada comme une norme d'excellence pour les produits aéronautiques. Le succès des initiatives de croissance du gouvernement du Canada qui ont été décrites dans le budget de 2021 dépendra de la certification des produits aéronautiques canadiens avant leur pénétration et leur intégration sur les marchés mondiaux. Le gouvernement du Canada devra évaluer continuellement les besoins en ressources pour la certification des aéronefs afin de maintenir ses normes rigoureuses de certification de la sécurité; de faciliter l'entrée de nouvelles technologies, y compris l'innovation verte dans le secteur canadien de l'aviation; et de veiller à ce que les produits canadiens puissent être utilisés au Canada et exportés avec une solide assurance de sécurité.

Enfin, le gouvernement du Canada continue de promouvoir les approvisionnements actifs et à venir en matière de défense dans le cadre de la politique « *Protection, Sécurité, Engagement* » qui offriront des possibilités et des avantages importants à l'industrie canadienne.

La poursuite de la collaboration avec l'industrie et les principaux intervenants sera essentielle alors que notre économie continue de se redresser. Le gouvernement du Canada se réjouit à l'idée de renforcer la position de l'industrie aérospatiale du Canada dans une économie canadienne durable et verte.

### **Vue vers l'avant**

Le gouvernement du Canada reconnaît qu'il est important, lorsqu'il est question d'événements comme la pandémie de COVID-19, d'entreprendre une réflexion pour déterminer la voie à suivre. Le Comité recommande ce qui suit :

- **Recommandation 31 (leçons retenues)** : Transports Canada devrait produire un rapport sur les « leçons retenues », assorti de recommandations, proposant des interventions à mettre en place en cas d'éventuelles situations d'urgence – telles que la crise de la COVID-19 – qui entraînent l'application sur une longue période de restrictions en matière de voyages.

Le gouvernement du Canada convient que la COVID-19 devrait être considérée comme une occasion d'apprentissage. Le gouvernement du Canada continue de surveiller de près les répercussions de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien au Canada et fournit avec diligence toutes les mesures de soutien annoncées. Les fonctionnaires du gouvernement du Canada examinent attentivement l'expérience canadienne jusqu'à maintenant et continuent d'écouter les intervenants. L'engagement du gouvernement du Canada auprès de divers groupes de travail et forums multilatéraux qui cherchent à comprendre la gestion de la COVID-19 et à planifier l'avenir continuera de veiller à ce que nous contribuions aux normes et aux pratiques exemplaires internationales en aviation et à ce que nous les respections. L'examen et la compréhension des répercussions de la COVID-19 et de l'efficacité des mesures de soutien annoncées pour le secteur aérien seront des éléments clés pour orienter la prise de décisions futures. Toute réflexion pertinente et toute nouvelle orientation qui pourrait être élaborée serait communiquée publiquement en temps opportun.