



Le 13 octobre 2017

Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne
Transports Canada
via courriel: carrac@tc.gc.ca

Objet: Position de COPA sur l'engagement des intervenants dans le dossier UAS

Mme Marie-Anne Dromaguet
Chef des affaires réglementaires
Transports Canada
330 rue Sparks
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Au nom des 17 000 membres de COPA et de la grande communauté canadienne de l'aviation générale, il nous fait plaisir de commenter le projet de réglementation sur les UAS publié le 15 juillet 2017 dans la partie I de la Gazette du Canada. Après avoir suivi de très près et avec grand intérêt l'évolution des politiques de développement relatives aux UAS, que ce soit au Canada ou à l'étranger, COPA est disposée à contribuer à instaurer un cadre législatif assurant l'utilisation responsable et sécuritaire de l'espace aérien intérieur du pays. D'entrée de jeu, permettez-moi d'exprimer notre satisfaction à l'égard de la majorité des mesures proposées par les responsables de la réglementation et qui aideront les utilisateurs d'UAS à mieux comprendre les caractéristiques de l'espace dans lequel ils évoluent, contribuant ainsi à dissiper l'incertitude chez les équipages de conduite tout en assurant la sécurité du public voyageur. Dans cette perspective, nous souhaitons attirer votre attention sur quelques inquiétudes que nous éprouvons face à certaines des dispositions proposées, tout en réaffirmant notre intention de vous aider à les résoudre.

I. Attribution de permis

Nous sommes fort satisfaits de constater que Transports Canada a suggéré l'établissement d'un régime d'attribution de licences ou de permis aux opérateurs d'UAS. Cette façon de procéder contribuera en effet à faire mieux saisir chez les usagers ce qui est attendu d'eux au chapitre de l'utilisation responsable et sécuritaire de leurs systèmes. À notre avis, une procédure d'autorisation s'apparentant à la Carte de conducteur d'embarcation de plaisance se révélerait une excellente façon de certifier l'usage des UAS dans le domaine public et à des fins de loisir. Qui plus est, cette façon de procéder serait des plus simples à mettre en œuvre, puisque les mécanismes à cette fin sont pour la plupart déjà en place. Nous recommandons fortement que les détenteurs de certificat de compétence soient placés dans l'obligation de présenter celui-ci au point de vente d'UAS,

Faire progresser, promouvoir et préserver la liberté canadienne de voler.

75 rue Albert, bureau 903, Ottawa, ON K1P 5E7 • 613-236-4901

www.copanational.org •  @COPAnational

afin de pouvoir compléter la transaction. Cette façon de procéder permettra de s'assurer qu'au moment de l'acquisition de leur appareil, les usagers auront démontré qu'ils comprennent déjà bien leurs obligations d'opérer leur UAS de manière sécuritaire et légale.

Nous recommandons également qu'aux fins de la formation obligatoire ou de l'attribution de permis, les opérations limitées et les opérations complexes dans les catégories de 1 kg à 25 kg soient considérées comme synonymes. Nous estimons en effet que toute personne engagée dans les opérations limitées risque potentiellement de s'engager dans le mode des opérations complexes. Un peu comme un pilote d'aéronef conventionnel peut se déplacer d'une catégorie d'espace aérien à une autre (e.g. passer de l'espace aérien de classe G à celui de classe E, ou vers une zone où le Mode C est obligatoire). Comme c'est le cas pour la formation des pilotes d'aéronefs conventionnels, toute licence de pilote autorise les opérations VFR dans toutes les catégories d'espace aérien admissibles et il devrait en être de même dans le cas des permis d'opérateur d'UAS. Même si une telle façon de procéder devait provoquer un besoin de ressources additionnelles en amont, nous estimons qu'elle simplifiera ultimement le processus d'autorisation et à plus long terme, réduira les exigences liées à la surveillance tout en améliorant la sécurité.

II. Proximité des aérodromes

Telles que proposés dans la Gazette I, les règlements projetés sont assortis d'une exception voulant que les opérations des très petits UAS (250g- 1kg), ou l'opération limitée d'UAS plus lourds (de 1kg à 25kg), soit possible à des distances aussi rapprochées que 1 mille nautique du centre d'un aérodrome non contrôlé. Selon nous, cette disposition est totalement inadéquate. Qui plus est, elle entre en contradiction flagrante avec les pratiques ou les exigences réglementaires stipulées par Transports Canada dans les directives TP312 et le guide TP1247. Autoriser les opérations dans un rayon de 1 mille nautique d'un aérodrome non contrôlé met sérieusement en péril la sécurité. Plusieurs aérodromes enregistrés ou non seraient gravement touchés par cette réglementation. Dans tous les cas, un UAS opérant dans un rayon de 1 mille nautique de l'aérodrome se trouvera à évoluer en plein dans le circuit, et la séparation verticale entre les avions et les UAS s'en trouvera réduite à des niveaux inacceptables. En d'autres occasions, la disposition contestée permettrait aux UAS d'empiéter sur les trajectoires d'approches IFR. Dans le cas des approches de non-précision par exemple, le règlement proposé aurait pour effet de laisser voler un UAS à l'altitude ou hauteur minimale de descente (MDA/H), à très faible distance du point d'approche interrompue (MAP).

Nous conseillons fortement au régulateur d'amender la réglementation projetée de façon à accroître les distances minimales autorisées pour l'opération d'UAS non-complexes dans le voisinage de tous les aérodromes (y compris les hydro-aérodromes) :

- à au moins 3 milles nautiques du point de référence géographique de l'aérodrome et à une altitude inférieure à 300 pieds, dans le cas d'un aérodrome non contrôlé desservi par une fréquence du Service consultative (ATF);
- à au moins 3 milles nautiques du point de référence, ou à une distance inférieure aux limites publiées en ce qui concerne un aérodrome non contrôlé situé dans une zone d'utilisation de fréquence obligatoire (MF), à moins que ce ne soit en

conformité avec les dispositions 602.97, 602.98 et 602.103 du Règlement de l'aviation canadien (RAC) et à une altitude n'excédant pas 300 pieds;

- dans le cas d'un aérodrome contrôlé, toujours à l'extérieur des limites de la zone de contrôle.

Ceci réduira le risque de collisions tout en assurant le maintien d'une marge de manoeuvre sécuritaire pour les avions évoluant dans le circuit ou en approche IFR.

III. Détection et évitement

La technologie évolue rapidement de nos jours et devient de plus en plus difficile à prédire. Alors que les opérations d'UAS deviennent de plus en plus répandues, nous entrevoyons la nécessité d'obliger un jour l'installation de dispositifs de détection du trafic et d'évitement sur les UAS mêmes. Dans son ensemble, l'industrie aéronautique anticipe d'ailleurs des mandats potentiels d'ADS-B et nous estimons que cette obligation devra également s'appliquer aux UAS quand la technologie le rendra possible.

IV. Conclusion

À titre de représentants de la communauté de l'aviation générale au Canada, nous comprenons que l'apparition des UAS signale le début d'une ère nouvelle en circulation aérienne et au chapitre de la réglementation aéronautique. Nous sommes conscients de l'ampleur des défis que devra relever Transports Canada pour intégrer l'opération sécuritaire et légale des UAS au réseau de transport aérien et à l'économie canadienne. Nous estimons que les inquiétudes que nous avons soulevées dans ce document peuvent être atténuées par la mise en oeuvre de mesures censées et réfléchies. Nous avons hâte de poursuivre notre coopération avec Transports Canada dans la mise en oeuvre des politiques aériennes, dans l'accomplissement de notre mission qui est faire progresser, de promouvoir et de préserver la liberté canadienne de voler.

Avec mes respects et mes salutations,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Bernard Gervais', written over a horizontal line.

Bernard Gervais
Président et Chef de la direction