



Ottawa, le 2 juillet 2019

Sujet: Gazette du Canada Partie I – Radiobalises de détresse (ELT)

Chef
Affaires réglementaires (AARBH),
Aviation civile, Groupe de la sécurité et sûreté
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Via courriel à carrac@tc.gc.ca

Au nom de la communauté canadienne de l'aviation générale, et à titre de plus importante association de l'industrie aéronautique canadienne, il nous fait plaisir de formuler des commentaires sur la plus récente version de la position du gouvernement relativement à un mandat régissant les systèmes ELT sur 406 MHz à bord des aéronefs canadiens.

Tel que souligné antérieurement, la nouvelle réglementation ainsi projetée constitue le maillon le plus récent d'un ensemble d'avis de proposition de modification (APM) par lequel Transports Canada s'efforce de parvenir à un consensus avec l'industrie. Nous avons constaté que cette récente mouture n'offre rien de vraiment différent par rapport aux propositions antérieures, à l'exception peut-être de la stipulation d'une période de mise en oeuvre d'une durée de cinq ans, alors que le délai proposé serait d'une seule année pour l'aviation commerciale et les exploitants suivant l'Article 604 du Règlement de l'aviation canadien, en plus de la notion "deux poids, deux mesures" exemptant les aéronefs étrangers de l'obligation de posséder l'équipement approprié. Nous tenons également à signaler que les progrès technologiques intervenus depuis le dernier APM n'ont pas été pris en compte et que TC n'a aucunement consulté l'industrie dans la recherche d'une solution fondée sur le rendement plutôt que sur une approche normative, comme nous le recommandions dans nos remarques du 11 septembre 2015.

Au chapitre de l'efficacité et de la fiabilité, le gouvernement n'a fourni aucune autre nouvelle information susceptible d'amener COPA à modifier sa position vis-à-vis ce mandat. Dans ses explications, Transports Canada admet d'entrée de jeu qu'aucune démarche n'a été tentée afin d'examiner, d'améliorer ou de résoudre les nombreuses questions qui compromettent la fiabilité et la capacité de survie des systèmes ELT. Les statistiques éloquentes du Bureau de la sécurité des transports font état d'un taux de défaillance de l'ordre de 40 pour cent pour les ELT, phénomène largement imputable aux faiblesses inhérentes du système, et touchant plus spécifiquement des composantes ne faisant pas partie de l'unité ELT comme telle. Sans produire de données concrètes ni aucune autre preuve, l'affirmation du gouvernement selon laquelle "la conversion vers une autre fréquence rendrait le système ELT substantiellement plus efficace" reste pour l'instant

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

un vœu pieux. Lorsqu'un aéronef s'abîme ou disparaît des écrans radar, les pilotes, les passagers et leurs familles s'attendent à ce qu'il soit retrouvé et ce, le plus rapidement possible. Et, peu importe leur fréquence d'opération, les ELT n'offrent aucunement le degré de certitude requis.

En ce qui concerne l'applicabilité, COPA maintient depuis longtemps que dans le cas des pilotes de loisir, le meilleur investissement qui soit en matière de sécurité est celui qui est fait avant un écrasement plutôt qu'après. C'est d'ailleurs ce qui nous a initialement incité à coopérer avec le régulateur dans le cadre de la Campagne de sécurité de l'aviation générale, afin d'examiner des approches volontairement consenties, plutôt que des règlements imposés pour satisfaire aux impératifs de sécurité, y compris par l'adaptation de procédés de haute technologie. Il est insensé de chercher à résoudre par la voie de la réglementation les nombreuses carences de systèmes vieillissants, alors que les technologies émergentes peuvent si facilement faire mieux pour améliorer la capacité de survie du matériel en cause. De plus, l'approche coercitive entre en contradiction flagrante avec l'esprit de coopération que le régulateur a cherché à instaurer au cours de la campagne de sécurité. Dans un secteur de l'industrie déjà surchargé de règlements redondants qui ne font strictement rien pour améliorer la sécurité, l'ajout de nouvelles dépenses n'aura pour conséquence concrète que d'augmenter les coûts du pilotage, forçant les pilotes à réduire leurs heures de vol pour dépenser ailleurs des sommes qui devraient plutôt leur servir à maintenir ou à améliorer leurs compétences.

COPA reconnaît que les Canadiens profitent de services de recherche et sauvetage particulièrement efficaces, maintenus aux frais des contribuables, et que des efforts devraient être constamment entrepris pour accroître la rapidité des interventions et raccourcir autant que possible le temps nécessaire pour localiser un avion en détresse. Dans sa proposition, le gouvernement souligne que d'autres pays ont étudié la question pour écarter ce type de solution avionique. En fait, Transports Canada propose d'aller encore plus loin en permettant aux pilotes étrangers de s'engager dans l'espace aérien canadien sans être équipés d'une balise de localisation personnelle pouvant opérer sur 406 MHz et ce, sans déclenchement automatique de l'alerte.

Concrètement, la véritable question se résume à ceci:

Pourquoi le gouvernement propose-t-il une solution deux poids, deux mesures, qui obligerait injustement les pilotes canadiens à s'équiper de quelque chose qui risque de ne pas fonctionner quand on en a vraiment besoin, tout en permettant aux aéronefs immatriculés à l'étranger d'effectuer les mêmes vols depuis les mêmes aéroports, en utilisant de l'équipement différent ou même, moins performant?

Plus important encore, il nous faut dire que nous sommes particulièrement déçus de voir le gouvernement écarter ainsi tant de technologies émergentes prometteuses qui pourraient contribuer à améliorer la performance des dispositifs d'alerte de recherche et sauvetage en fonction des besoins réels, plutôt que tributaires d'une contrainte administrative.

Le raisonnement central avancé dans la proposition relative à l'ADS-B est défaillant mais surtout désuet, parce qu'il omet de prendre en compte la constellation de 75 nouveaux satellites (66 actuellement en opération et 9 de rechange) qui n'étaient pas en orbite lorsque la première série d'APM a été promulguée. Oui, l'ADS-B fonctionne par ligne de visée mais depuis des satellites naviguant dans l'espace et non depuis le sol, comme le sous-entend Transports Canada. Mais tout ceci n'est pas différent de ce que le gouvernement propose avec les satellites COSPASS-SARSAT. Comme le gouvernement le sait, l'ADS-B s'est révélé beaucoup plus qu'un simple

système de contrôle du trafic aérien doublé d'une capacité de suivi et de localisation, en ce qu'il offre une vision globale complète et non seulement une couverture du territoire canadien. Le ministre titulaire de Transports Canada et plusieurs hauts fonctionnaires se sont d'ailleurs empressés de souligner la rapidité avec laquelle ils avaient pu prendre des décisions clés, dans le sillage des deux accidents impliquant des Boeing 737 Max, à cause, justement, de la disponibilité immédiate des données de localisation des appareils impliqués.

Les technologies comme l'ADS-B offrent infiniment plus de possibilités dans la détection et la localisation des aéronefs que les vétustes ELT. Même si le système d'alerte automatique reste toujours à venir parmi les diverses fonctionnalités prévues, il ne fait aucun doute que le Canada jouerait un rôle de leadership majeur en endossant une telle initiative, parce que l'industrie réagirait avec célérité et d'une manière compétente, compte tenu de la rapidité avec laquelle les changements technologiques surviennent. Des tiers fournisseurs de service comme Spidertracks offrent déjà la localisation des aéronefs à la minute près, de même que le déclenchement instantané d'une alerte en cas de rupture des communications, non seulement pour le bénéfice des unités de recherche et sauvetage, mais à toute personne responsable ou à quiconque l'utilisateur donnera accès.

COPA estime que la proposition gouvernementale rate totalement sa cible, aux dépens de la sécurité des canadiens. Imposer cette technologie ELT, qui ne fonctionne qu'à 62 pc, constitue un simple cataplasme qui n'améliorera certainement pas les chances de survie de qui que ce soit après un écrasement.

Pour conclure, nous tenons à rappeler que le gouvernement a consenti une exemption globale permettant aux acquéreurs de systèmes ELT 406 MHz (NCR014-2014) en vertu de la norme technique C-126, d'installer certaines unités sans recourir à un organisme de maintenance agréé (OMA). COPA a exprimé sa position sur l'APM initial, pour participer ensuite au groupe de discussion et ultimement donner son aval à cette décision afin d'alléger le fardeau des règles imposées aux opérateurs. Nous apprécions la décision de renouveler cette exemption au-delà de son expiration prévue initialement pour mars 2019 et le fait que le gouvernement s'apprête à rendre cette disposition permanente.

Recommandations

COPA recommande que le Gouvernement du Canada:

1. Améliore la sécurité des aéronefs de l'aviation commerciale et de l'aviation générale par l'installation d'une technologie axée sur la performance et totalement affranchie des procédés mécaniques désuets, de la position de l'appareil en détresse une fois immobilisé, ou de la capacité du système ELT de survivre intégralement à un écrasement;
2. Joue un rôle de chef de file dans le développement de normes d'alerte incluant la diffusion périodique de la position de l'aéronef, de même que la possibilité de détecter un accident, même si l'émetteur d'urgence a été désactivé dans l'écrasement;
3. Exerce un leadership dans le développement des fonctionnalités de localisation et d'alerte automatique par le recours aux méthodes de navigations par satellite et notamment par l'ADS-B;

4. Assemble un forum regroupant des spécialistes de l'industrie, des technologies et des conseils de recherche pour trouver une solution concrète à la question principale soulevée plus haut, et ce, de concert avec Aireon et NAV CANADA;
5. Dans l'intervalle, que Transports Canada exempte tous les aéronefs privés engagés dans des opérations non-commerciales d'aviation de plaisance, de l'installation obligatoire d'ELT de 406 MHz et laissera l'attrition faire son oeuvre pour le remplacement de l'ancienne génération d'ELT opérant sur 121.5 MHz, par des boîtiers 406 MHz, puisqu'on ne les fabrique plus, qu'ils ne sont pas nécessairement réparables ou qu'on ne les écoute plus.

COPA apprécie d'avoir l'occasion d'exprimer les inquiétudes de la communauté de l'aviation générale du Canada sur cette question. Nous sommes plus que disposés à œuvrer de concert pour découvrir les meilleures solutions convenant à nos membres et à la communauté aéronautique *at large*, lorsqu'il s'agit d'assurer la sécurité des vols dans notre espace aérien.

Cordialement,



Bernard Gervais
Président et Chef de la direction

CC:
Rachael Harder, députée de Lethbridge