



Recommandation A19-05 du BST

Collecter des données sur les activités particulières au secteur du taxi aérien

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada recommande que le ministère des Transports exige que tous les exploitants commerciaux rassemblent et déclarent les données sur les heures de vol et les mouvements pour leurs aéronefs par sous-partie du *Règlement de l'aviation canadien* et par type d'aéronef, et que le ministère des Transports publie ces données.

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport aérien	A15H0001
Date à laquelle la recommandation a été émise	7 novembre 2019
Date de la dernière réponse	Janvier 2023
Date de la dernière évaluation	Mars 2023
Évaluation de la dernière réponse	Attention en partie satisfaisante
État du dossier	Actif

Résumé de l'événement

En mai 2015, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a lancé une enquête approfondie sur les questions de sécurité portant sur les risques qui persistent dans les activités de taxi aérien partout au Canada. L'enquête a examiné 15 ans de données afin de déterminer les problèmes de sécurité insuffisamment palliés dans les activités de taxi aérien au Canada. Elle s'est penchée sur l'ensemble des activités de taxi aérien et ne s'attardait qu'aux enjeux qui concernent tout le secteur, et non seulement des segments particuliers.

Le Bureau a conclu son enquête et a publié le rapport d'enquête A15H0001 le 7 novembre 2019.

Justification de la recommandation

Le taux d'accidents d'aéronef, soit le nombre d'accidents selon les heures de vol ou selon le nombre de mouvements (décollages ou atterrissages), est l'un des principaux indicateurs de la sécurité aérienne. Une analyse des tendances des taux d'accidents de différents types d'exploitants permettrait de constater les problèmes de sécurité émergents chez certains types

d'exploitants et dans certaines activités spécifiques. En outre, les données sur les taux d'accidents permettent de comparer les risques d'accident entre différents types d'exploitants et entre différents pays ou continents. Par exemple, aux États-Unis, la Federal Aviation Administration (FAA) compile les heures de vols réguliers et non réguliers et les départs effectués en vertu du règlement 14 du *Code of Federal Regulations* (CFR). Les exploitants assujettis à la partie 135 du règlement 14 du CFR comprennent les transporteurs à la demande, qui sont semblables aux exploitants de taxis aériens au Canada. Le National Transportation Safety Board (NTSB) se sert de ces données opérationnelles pour calculer les taux d'accidents et taux d'accidents mortels pour l'ensemble des secteurs d'activité.

Les données sur les activités (p. ex., les heures de vol) ventilées par type d'exploitant¹ sont nécessaires pour calculer les taux d'accidents qui alimentent les analyses de tendances pour divers types d'exploitants ou les comparaisons entre les types d'exploitants ou les régions géographiques.

Jusqu'en 2010, TC fournissait les données d'activités ventilées par type d'exploitant, et le BST s'en servait pour calculer et publier les taux d'accidents des divers types d'exploitants. En 2010 toutefois, TC a informé le BST qu'il ne fournirait plus les données d'activités par heures de vol ventilées par type d'exploitant, car il avait des réserves quant à l'exactitude de ces données. Ces données étaient transmises à TC par les exploitants commerciaux, qui pouvaient déclarer toutes leurs heures en vertu de la plus restrictive des sous-parties du RAC, même s'ils menaient des activités assujetties à plus d'une sous-partie.

Déclarer toutes les heures pour chaque sous-partie en un seul total fusionne et confond les activités aériennes de navette et de transport aérien, de même que celles de nombreux exploitants aériens plus petits qui pourraient mener des opérations assujetties à plus d'une sous-partie du RAC (navette, taxi aérien ou travail aérien) et rapporter leurs activités sous un seul total. De plus, les données actuelles de Statistique Canada sur les mouvements² proviennent d'un sondage qui couvre tous les mouvements d'aéronefs aux aéroports canadiens avec ou sans tour de contrôle de la circulation aérienne ou station d'information de vol de NAV CANADA. Des opérations de taxi aérien se déroulent à ces endroits, mais aussi ailleurs, comme des lacs, des zones d'atterrissage non aménagées ou des régions éloignées, où aucun fournisseur de services de la circulation aérienne ne consigne ces déplacements.

Comme le gouvernement ne classe pas les données qu'il recueille sur les heures de vol et les mouvements par sous-partie du RAC, les données des taux calculés s'appliquent au secteur de l'aviation commerciale dans son ensemble. Aucune distinction n'est faite entre les secteurs

¹ Les types d'exploitants dans le RAC sont les suivants : Exploitation d'une entreprise de transport aérien (sous-partie 705), Exploitation d'un service aérien de navette (sous-partie 704), Exploitation d'un taxi aérien (sous-partie 703), Opérations de travail aérien (sous-partie 702), Opérations aériennes étrangères (sous-partie 701), Exploitants privés (sous-partie 604).

² Statistique Canada, « Statistiques relatives aux mouvements des aéronefs », à l'adresse http://www23.statcan.gc.ca/imdb/p2SV_f.pl?Function=getSurvey&SDDS=2715 (dernière consultation le 7 octobre 2019).

(p. ex., exploitant de taxi aérien et compagnie de transport aérien) ou entre les différents types d'aéronefs (avion, hélicoptère, hydravion). Par conséquent, il est impossible de calculer le taux d'accidents uniquement pour le secteur du taxi aérien.

Sans données sur les heures de vol et les mouvements qui soient classées en fonction des sous-parties du RAC et du type d'aéronef, il sera plus difficile pour les intervenants d'un secteur d'évaluer les risques et de déterminer l'efficacité réelle des stratégies d'atténuation mises en œuvre pour améliorer la sécurité.

Par conséquent, le Bureau a recommandé que

le ministère des Transports exige que tous les exploitants commerciaux rassemblent et déclarent les données sur les heures de vol et les mouvements pour leurs aéronefs par sous-partie du *Règlement de l'aviation canadien* et par type d'aéronef, et que le ministère des Transports publie ces données.

Recommandation A19-05 du BST

Réponses et évaluations antérieures

Janvier 2020 : réponse de Transports Canada

TC est d'accord en principe avec la recommandation.

TC convient que des données d'activité plus précises aideront les intervenants du secteur du taxi aérien à évaluer les risques et dans quelle mesure les stratégies d'atténuation pour améliorer la sécurité fonctionnent réellement.

TC reconnaît également que la collecte de ces données nécessiterait des investissements de la part de l'industrie qui serait tenue de fournir les données et de la part de TC qui serait tenu de les recueillir et de les analyser.

À cette fin, TC consultera l'industrie d'ici la fin de 2020. Des travaux seront également entrepris par TC pour évaluer ce qui a déjà été fait en ce qui concerne la collecte et la communication des données, déterminer les données/informations manquantes et examiner les exigences et les meilleures approches pour obtenir les données d'activité décrites dans la recommandation. Les consultations seraient suivies d'un rapport interne de ce que nous avons entendu des consultations, qui serait probablement partagé au moyen de la page de discussion « Parlons transport » de TC. TC serait mieux placé d'ici l'été ou l'automne 2021 pour déterminer si une proposition réglementaire serait appropriée ou non.

Mars 2020 : évaluation par le BST de la réponse (évaluation impossible)

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) a indiqué qu'il est d'accord avec la recommandation A19-05.

Après qu'il ait consulté l'industrie et évalué ce qui était déjà en place pour recueillir et rapporter les données, TC déterminera la meilleure approche pour obtenir les données requises

par la recommandation A19-05. D'ici l'été ou l'automne 2021, TC s'attend à pouvoir déterminer si une proposition réglementaire est appropriée.

Le Bureau voit positivement le fait que TC a une stratégie pour aller de l'avant en ce qui a trait à la lacune de sécurité indiquée dans la recommandation A19-05. Toutefois, pour l'instant, le Bureau ne peut pas déterminer si ces mesures entraîneront des solutions précises pour régler la lacune de sécurité indiquée dans la recommandation A19-05.

À l'égard de la réponse à la recommandation A19-05, le Bureau estime que son **évaluation est impossible**.

Décembre 2020 : réponse de Transports Canada

TC est d'accord en principe avec la recommandation.

Dans sa réponse initiale datée de janvier 2020 à cette recommandation ([SGDDI 16234372](#)), TC s'est engagé à effectuer une évaluation initiale des politiques pour : examiner ce qui a déjà été fait en ce qui concerne la collecte et la communication de données, déterminer quelles données et quels renseignements manquent et envisager la meilleure démarche pour obtenir ces données. De plus, nous nous sommes engagés à consulter l'industrie d'ici la fin de 2020.

Depuis la réponse initiale de TC, nous avons créé un groupe de travail pour effectuer des examens de documents, rencontrer des experts en la matière internes et explorer les possibilités actuelles en matière de collecte de données. Malheureusement, en raison de la pandémie mondiale, les travaux sur ce dossier en 2020 ont été retardés. Les travaux initiaux sont néanmoins en cours. Une réunion du groupe de travail a eu lieu au début d'octobre 2020 et un document de consultation est en cours d'élaboration. Il permettra de recueillir les commentaires des exploitants commerciaux de l'industrie du taxi aérien à l'hiver 2021.

Ensuite, le groupe de travail déterminera, à la fin de l'automne 2021, les exigences et les meilleures méthodes pour obtenir les données sur les activités décrites dans la recommandation. Une fois l'examen et la consultation terminés, TC sera en mesure, d'ici l'automne 2021, de proposer des recommandations réglementaires et non réglementaires.

Mars 2021 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) a indiqué qu'il est d'accord en principe avec la recommandation A19-05.

TC poursuit son engagement à mener une évaluation initiale des politiques afin d'examiner ce qui a déjà été fait pour recueillir et communiquer des données, déterminer les données manquantes et envisager la meilleure démarche pour obtenir les données requises.

TC a mis sur pied un groupe de travail interne chargé de mener cet examen et d'explorer les possibilités en matière de collecte de données. Les travaux de ce groupe ont subi les répercussions de la pandémie mondiale actuelle; toutefois, des travaux sont en cours

concernant les plans de consultations auprès du secteur du taxi aérien qui auront lieu à l'hiver 2021. TC a indiqué que le groupe de travail déterminera les exigences et les meilleures méthodes pour recueillir les données d'ici la fin de l'automne 2021.

TC a également indiqué qu'il serait en mesure de proposer des approches réglementaires ou non réglementaires d'ici l'automne 2021.

Le Bureau voit d'un bon œil le fait que TC ait maintenant une stratégie plus détaillée pour aborder la question de la collecte de données des activités spécifiques au secteur du taxi aérien. Ces mesures, lorsqu'elles seront entièrement mises en œuvre, pourraient atténuer grandement les risques liés à la lacune de sécurité relevée dans la recommandation A19-05.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A19-05 dénote une **intention satisfaisante**.

Décembre 2021 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord en principe avec la recommandation.

Depuis la publication de la recommandation en décembre 2019, TC a créé un groupe de travail pour effectuer des examens de documents, rencontrer des experts en la matière internes, explorer les possibilités actuelles en matière de collecte de données et établir quelles sont les exigences et les meilleures méthodes pour obtenir les données sur les activités décrites dans la recommandation.

Dans sa dernière mise à jour en décembre 2020, le ministère s'est engagé à mener une évaluation préliminaire de la question et de la consultation (EPQC) et à consulter le secteur afin d'évaluer ce qui a déjà été fait pour recueillir et communiquer des données, de déterminer les données manquantes et d'envisager la meilleure démarche pour obtenir les données requises.

Bien que retardée par la pandémie de la COVID-19, l'évaluation initiale de la politique de TC est en cours et vise à aborder activement la collecte et la publication de données sur les activités propres aux exploitants commerciaux canadiens par type d'aéronef et par sous-partie (702, 703, 704 et 705) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), dans le but d'obtenir les données les plus pertinentes pour le secteur du taxi aérien. À ce jour, TC a examiné les processus existants au moyen du Rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne (RAINA) et du Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité (SWIMN) pour la collecte et la communication des données sur les heures de vol pour tous les exploitants commerciaux.

Voici les prochaines étapes de l'évaluation initiale de la politique de TC :

- poursuivre l'examen des processus existants pour la collecte de données sur les mouvements de tous les exploitants commerciaux classés par sous-partie du RAC et par type d'aéronef, y compris dans les régions éloignées sans fournisseur de services de la circulation aérienne;

- explorer les méthodes d'autres pays en matière de collecte et de publication de données sur les activités et comment elles se comparent aux systèmes en vigueur au Canada;
- commencer à recenser et à valider les options stratégiques (réglementaires et non réglementaires) et les considérations qui guideront les processus décisionnels futurs.

TC a pour objectif d'achever son évaluation initiale de la politique d'ici l'hiver 2021 ou le printemps 2022, ce qui permettra ensuite d'élaborer un plan de consultation des intervenants qui pourrait inclure une EPQC.

TC peut reprendre les réunions et les consultations avec un groupe de travail pour rencontrer les experts en la matière, approfondir les options actuelles de collecte de données et établir quelles sont les meilleures méthodes de collecte et de publication des données après l'achèvement de l'évaluation initiale de la politique.

Mars 2022 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) a indiqué qu'il est d'accord en principe avec la recommandation A19-05.

Le groupe de travail de TC, mis sur pied avant la réponse de TC en décembre 2020, continue de faire l'examen des documents, de rencontrer des experts en la matière internes, d'explorer les possibilités en matière de collecte de données, et d'établir quelles sont les exigences et les meilleures méthodes pour obtenir les données sur les activités.

Dans sa dernière réponse, TC a indiqué qu'il s'était engagé, dans sa réponse de décembre 2020, à mener une évaluation préliminaire de la question et de la consultation (EPQC) en tant que partie de son plan; cependant, il s'agit d'un nouveau renseignement qui n'a pas été inclus dans sa réponse de décembre 2020.

Bien que retardée par la pandémie de la COVID-19 actuelle, l'évaluation initiale de la politique de TC continue de chercher un moyen d'aborder la collecte et la publication de données sur les activités propres aux exploitants qui relèvent de toutes les sous-parties du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), dans le but d'obtenir les données les plus pertinentes pour le secteur du taxi aérien. TC a examiné les processus existants au moyen du Rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne et du Système Web d'information sur le maintien de la navigabilité comme moyen de recueillir et de communiquer les données sur les heures de vol pour tous les exploitants commerciaux.

TC a indiqué que les prochaines étapes de son évaluation initiale de la politique sont :

- de poursuivre l'examen des processus existants pour la collecte de données sur les mouvements;
- d'explorer les méthodes d'autres pays en matière de collecte et de publication de données sur les activités et de comparer ces systèmes;
- de commencer à recenser et à valider les options stratégiques réglementaires et non réglementaires.

TC a l'intention d'achever son évaluation initiale de la politique d'ici l'hiver 2021 ou le printemps 2022, ce qui permettra ensuite d'élaborer un plan de consultation des intervenants. TC a indiqué que le plan de consultation pourrait aussi inclure une EPQC en tant que partie de ses consultations avec le secteur, afin d'établir quelle serait la meilleure méthode pour obtenir les données requises. TC a aussi indiqué qu'il pourrait reprendre les réunions de son groupe de travail et les consultations avec les experts en la matière pour approfondir les options actuelles de collecte de données et l'évaluation après la mise en œuvre de la politique.

Le Bureau voit d'un bon œil que TC ait un plan en cours visant à aborder la collecte et la publication de données sur les activités propres aux exploitants commerciaux canadiens par type d'aéronef et par sous-partie (702, 703, 704 et 705) du RAC. Ces mesures, lorsqu'elles seront entièrement mises en œuvre, pourraient atténuer grandement les risques liés à la lacune de sécurité indiquée dans la recommandation A19-05.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A19-05 dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse et évaluation les plus récentes

Janvier 2023 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord en principe avec la recommandation et a l'intention de continuer à recenser des options (réglementaires et non réglementaires) pour recueillir et publier les données sur les activités aériennes (information sur les heures de vol et sur les mouvements des aéronefs), par sous-partie du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) et par type d'aéronef³.

Lors de sa dernière mise à jour en décembre 2021, le Ministère s'est engagé à :

- commencer à recenser et à valider les options stratégiques (réglementaires et non réglementaires) et les considérations qui guideront les processus décisionnels futurs;
- poursuivre l'examen des processus existants pour la collecte de données sur les mouvements de tous les exploitants commerciaux classés par sous-partie du RAC et par type d'aéronef, y compris dans les régions éloignées sans fournisseur de services de la circulation aérienne;
- explorer les méthodes d'autres pays en matière de collecte et de publication de données sur les activités et comment elles se comparent aux systèmes en vigueur au Canada.

Depuis la dernière mise à jour, TC a effectué une évaluation initiale de la politique qui comprenait un examen interne de la recommandation A19-05 du BST et du cadre réglementaire

³ Les réponses présentées sont celles des intervenants du BST dans le cadre de communications écrites et sont reproduites intégralement. Le BST corrige sans indiquer les erreurs typographiques dans le contenu qu'il reproduit, mais utilise des crochets [] pour indiquer d'autres changements ou montrer qu'une partie de la réponse a été omise parce qu'elle n'était pas pertinente.

actuel de TC régissant la collecte de données sur les activités aériennes par sous-partie du RAC et par type d'aéronef.

En outre, il a examiné les principes directeurs pour éclairer la prise de décisions future et les considérations supplémentaires qui peuvent avoir une incidence sur la viabilité de chaque option stratégique, y compris : l'exactitude des données; les avantages et les limites des données dans l'optique de l'amélioration de la sécurité aérienne; l'ajout éventuel d'un fardeau administratif supplémentaire; l'harmonisation avec les pratiques internationales; et le soutien éventuel à des programmes et à des initiatives de TC et de l'extérieur.

L'évaluation initiale de la politique comprenait également un examen initial des cadres de collecte de données volontaires et obligatoires en vigueur dans d'autres pays, y compris les États-Unis et l'Australie. À l'aide de cet examen, TC a déterminé que, en donnant suite à la recommandation A19-05, il aurait l'occasion de s'harmoniser avec les pratiques internationales en matière d'analyse des données sur les activités aériennes par type d'opération et d'activité, et ce, dans le but de rendre possible une analyse plus ciblée de la sécurité.

En plus de l'examen de la politique, TC a examiné la possibilité que les données existantes soient utilisées afin d'offrir de meilleures estimations des activités, ventilées par sous-partie du RAC. Les catégories visées étaient les suivantes :

- *Taux d'accidents selon les heures de vol* : TC a élaboré et mis à l'essai une méthode d'estimation des taux d'accidents par heures de vol par sous-partie du RAC à l'aide d'ensembles de données existants (c.-à-d. en recoupant les données du Rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne [RAINA] avec les renseignements figurant sur les certificats d'exploitation tirés d'autres ensembles de données). Cette méthode s'est révélée prometteuse en tant que mesure provisoire, et des renseignements supplémentaires sur cette initiative seront communiqués au BST en temps voulu.
- *Taux d'accidents selon les mouvements d'aéronefs* : TC ne dispose pas actuellement d'un moyen précis d'estimer les taux d'accidents selon les mouvements d'aéronefs. Comme cela est décrit ci-dessus, TC étudie des options réglementaires et non réglementaires pour obtenir ces renseignements, à la suite d'autres consultations avec les intervenants de l'industrie.

TC a l'intention d'élaborer un plan de consultation à la suite d'une analyse interne approfondie afin de déterminer des options pour donner suite à la recommandation A19-05.

À l'été 2023, TC a l'intention de poursuivre les discussions avec les experts en la matière internes et avec d'autres ministères afin de déterminer les meilleures méthodes et options stratégiques (réglementaires et non réglementaires) pour recueillir et publier les données sur les activités aériennes par sous-partie du RAC et par type d'aéronef.

Au fur et à mesure que les options seront parachevées, TC a l'intention d'élaborer, à l'automne 2023, un plan de consultation qui pourrait comprendre la publication d'une évaluation préliminaire de la question et de la consultation.

Il convient de noter qu'il a récemment été décidé de suspendre temporairement la collecte des renseignements destinés au RAINA pour l'année civile 2022. Étant donné que ce processus constitue la source des données sur les heures de vol, TC ne pourra pas calculer les taux d'accidents pour 2022 et ne sera pas en mesure de fournir ces données au BST. Une séance d'information est en cours d'élaboration pour communiquer les raisons de cette décision et discuter des prochaines étapes avec le BST. TC espère que le travail lié à cette recommandation et à d'autres initiatives permettra de trouver un moyen robuste et durable de recueillir et d'analyser des données complètes sur les activités.

Mars 2023 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) a indiqué qu'il est d'accord en principe avec la recommandation A19-05.

Dans sa dernière mise à jour, TC a indiqué qu'il avait effectué une évaluation initiale de la politique qui comprenait les éléments suivants :

- un examen interne de la recommandation A19-05 et de son cadre réglementaire actuel régissant la collecte de données sur les activités aériennes;
- un examen des principes directeurs pour éclairer la prise de décisions futures et les considérations supplémentaires qui peuvent avoir une incidence sur la viabilité de chaque option stratégique;
- un examen initial des cadres de collecte de données en vigueur dans d'autres pays.

En outre, TC a examiné la possibilité que les données existantes soient utilisées afin d'offrir de meilleures estimations des activités.

À l'avenir, TC a l'intention de poursuivre les discussions avec les experts en la matière internes et avec d'autres ministères afin de déterminer les meilleures méthodes et options stratégiques. Par la suite, TC a l'intention d'élaborer un plan de consultation à l'automne 2023.

TC a indiqué qu'il avait suspendu temporairement la collecte de renseignements destinés au Rapport annuel d'information sur la navigabilité aérienne (RAINA) pour 2022. Il s'agit d'un fait nouveau qui est très préoccupant pour le Bureau, car le processus du RAINA constitue une source de données essentielle sur les heures de vol pour toutes les sous-parties du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) combinées. Cette suspension constitue un important recul de la mise en œuvre de la recommandation A19-05. Non seulement cela empêche le BST de calculer un taux d'accidents global pour 2022, mais cela s'éloigne également de l'intention de la recommandation, qui est de recueillir et de déclarer les données sur les heures de vol et sur les mouvements par sous-partie du RAC.

Le Bureau est profondément préoccupé par cette situation et craint que la suspension ne persiste pendant une période prolongée. Il est crucial que TC trouve rapidement une solution au problème et reprenne la collecte de données aux fins du RAINA.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A19-05 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

État du dossier

Le BST continuera de surveiller la progression des mesures prises par Transports Canada en vue d'atténuer les risques liés à la lacune de sécurité cernée dans la recommandation A19-05, et réévaluera la lacune annuellement ou au besoin.

Le présent dossier est **actif**.