

Résumé : Séance de consultation concernant le Règlement sur les systèmes d'aéronefs télépilotes (SATP)

Le 23 mai 2018, le Groupe de travail de Transports Canada, Aviation civile (TCAC) sur les systèmes d'aéronefs télépilotes (SATP), anciennement connu sous le nom de Groupe de travail sur les systèmes d'aéronefs sans pilote (UAS), a tenu une séance de consultation avec des intervenants ciblés pour discuter des commentaires reçus à la suite de la publication préalable du Règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* (juillet 2017) et pour partager les changements recommandés par le Ministère concernant la Partie II de la *Gazette du Canada* (GC II).

Environ 55 intervenants représentant des fabricants, des exploitants commerciaux et récréatifs, des associations, des fédérations, des universités, des fournisseurs de formation et d'autres groupes ont assisté à la séance.

Dans son discours d'ouverture, Félix Meunier, directeur du Groupe de travail sur les SATP, a affirmé que ces consultations s'inscrivaient dans le cadre de l'engagement continu de Transports Canada (TC) à maintenir un dialogue ouvert avec l'industrie canadienne des drones. De plus, M. Meunier a indiqué qu'en discutant du projet de règlement dans la GC II, il faut garder à l'esprit que ce dernier est assujéti à un processus d'approbation plus large qui peut mener à des changements. L'engagement du Ministère à publier la réglementation sur les SATP utilisés en visibilité directe en 2018, comme cela avait été indiqué lors de consultations antérieures, a également été souligné.

Rétroaction à la suite de la publication dans la partie I de la *Gazette du Canada*

- Dans l'ensemble, ceux qui ont des intérêts commerciaux ont apprécié la nécessité d'un cadre réglementaire et la prévisibilité. Toutefois, ils craignaient que les modifications proposées dans la GC I soient trop restrictives et compliquées, ce qui pourrait nuire à l'innovation dans une industrie en pleine croissance.
- Les utilisateurs récréatifs considèrent que le coût de la conformité pour la possession et l'exploitation d'un SATP a un effet négatif sur les pilotes actuels et futurs de SATP. Ils estimaient également que la complexité des règles pourrait entraîner une augmentation de la non-conformité.

Les domaines de réglementation suivants ont reçu une rétroaction supplémentaire :

Pilote : Des préoccupations ont été soulevées en matière de protection de la vie privée liées à l'exigence d'inscrire des renseignements personnels sur le SATP lui-même; toutefois, on appuyait l'inscription numérique faite de façon anonyme. Les intervenants étaient également préoccupés par l'exigence relative à l'assurance responsabilité (c.-à-d., le coût, la disponibilité et la justification du risque).

Produit : En ce qui concerne la norme de conception, beaucoup s'inquiétaient de la complexité, du coût et de la capacité de se conformer en l'absence de normes de l'industrie. Les intervenants

étaient également préoccupés par les seuils de poids et le manque de preuves à l'appui de ces derniers.

Procédures : De nombreux intervenants estimaient que les cas d'utilisation réelle remettaient en question les distances de sécurité prescrites, en matière de distances minimales proposées par rapport aux foules, aux bâtiments et aux aérodromes, de restrictions d'altitude, de limites de vitesse, etc. De nombreux intervenants ont également fait part de leurs préoccupations concernant la communication avec le contrôle de la circulation aérienne en ce qui concerne la notification préalable, les autorisations, la réactivité, etc.

Modifications proposées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* (GC II)

Le Groupe de travail sur les SATP a tenu compte des commentaires reçus de la GC I (voir ci-dessus) lors de la préparation du Règlement en vue de sa publication dans la GC II. Voici certaines des modifications proposées :

- Aucune distinction entre les utilisateurs à des fins récréatives et non récréatives.
- Les activités dans les villes canadiennes (et dans l'espace aérien contrôlé) sont permises, pourvu que l'opération soit autorisée par le contrôle de la circulation aérienne (ATC). Il ne sera plus nécessaire d'obtenir une autorisation sept jours à l'avance.
- Deux catégories d'exploitation (en fonction du risque pour les personnes et l'aviation), au lieu de trois : catégorie de base (anciennement catégorie limitée) et catégorie avancée (anciennement catégorie complexe).
 - Catégorie de base : interdit à proximité ou au-dessus de personnes; interdit dans un espace aérien contrôlé.
 - Catégorie avancée : permis près de ou au-dessus des personnes; permis dans un espace aérien contrôlé.

Pilote : Les exigences en matière de connaissances et d'essais pilotes seront maintenues, mais elles seront simplifiées et uniformisées en fonction des conditions des activités de base et avancées. Tous les essais auront lieu en ligne; toutefois, l'examen en vol (requis pour les activités avancées) sera évalué en personne par une tierce partie. Dans la catégorie de base, le pilote devra passer un examen de connaissances de base. Dans la catégorie avancée, les pilotes devront passer un examen détaillé sur les connaissances, puis un examen en vol (« responsable de l'évaluation en vol » en remplacement de « responsable de la certification en vol ») effectué par un examinateur approuvé par Transports Canada afin d'obtenir un certificat de pilote. De plus, un nouveau portail en ligne sera mis en place pour les transactions de services suivantes : immatriculation de SATP, examens de pilote et certificats de pilote.

Produit et immatriculation : Tous les SATP devront être immatriculés par l'intermédiaire du portail en ligne. Le Groupe de travail sur les SATP cherche à mettre en œuvre des objectifs de sécurité que les fabricants pourraient choisir d'atteindre en fonction des opérations de leur choix (c.-à-d., les activités à proximité et au-dessus des personnes et dans l'espace aérien contrôlé). Pour les opérations avancées, les fabricants doivent déclarer eux-mêmes les capacités de leur

système conformément à l'affirmation de sécurité du SATP (SATP SAFE) déterminée par TCAC. Les SATP déjà sur la liste de conformité d'avant la GC I seront protégés pour la vie du drone.

Procédures de sécurité : Le concept de zone bâtie sera supprimé, de même que les limitations de vitesse. De plus, il n'y aura pas de distance d'éloignement précise par rapport au pilote, car le drone devra être en visibilité directe en tout temps.

L'altitude maximale permise pour tous les exploitants sera de 400 pieds (122 mètres) AGL (au-dessus du sol). En matière de distance des personnes, dans le cadre des opérations de base, le drone doit se trouver à au moins 30 m des personnes. Pour les opérations avancées, en fonction de l'assurance de sécurité du SATP, la distance par rapport aux personnes peut varier entre 30 m, 5 m à proximité des personnes ou moins de 5 m au-dessus des personnes.

De plus, une distinction sera établie entre les opérations au-dessus des personnes et les opérations sur les assemblées en plein air. Les assemblées en plein air, dont le terme a été affiné pour signifier des événements annoncés, seront autorisées par un certificat d'opérations aériennes spécialisées (COAS) et il faudra également faire une distinction entre les aérodromes et les aéroports/héliports. Les opérations de base seront permises près d'un aérodrome tant que l'exploitant demeure à l'écart de la circulation établie. Les opérations avancées seront autorisées à proximité des aéroports et des héliports tant que l'exploitant suit une procédure de SATP établie; pour les aéroports et les héliports sans procédure de SATP établie, les opérations de SATP devront rester à une distance de 3 nm et 1 nm, respectivement. Les exploitants de SATP devront obtenir une autorisation de NAV CANADA avant d'entrer dans l'espace aérien contrôlé.

Terminologie : Anciennement connu sous le nom de système d'aéronef sans pilote (UAS), le terme « système d'aéronef télépilote », ou SATP, sera utilisé par la GC II. Ce changement s'explique principalement par le fait que le Groupe de travail sur les SATP s'oriente vers une terminologie non sexiste. De plus, le terme SATP est une description plus précise de la technologie.

Après l'exposé, le débat a été ouvert pour des questions. La majorité des questions portaient sur les domaines suivants :

1. En ce qui concerne les utilisateurs récréatifs utilisant des drones légers, combien de règlements sont nécessaires?
2. Quels sont les critères de l'affirmation de sécurité (SAFE)?
3. Quels sont les détails de la liste de conformité?
4. Y aura-t-il suffisamment d'évaluateurs de vol et cela aura-t-il une incidence sur la conformité?
5. TC réglementera-t-il les écoles de pilotage de SATP?
6. En ce qui concerne le changement de terminologie, accordera-t-on suffisamment de temps aux fournisseurs de services numériques pour mettre à jour leur matériel en ligne?
7. Y aura-t-il un délai avant l'entrée en vigueur du Règlement?

Les représentants du Ministère ont fourni des renseignements supplémentaires en réponse aux questions et ont indiqué qu'ils tiendraient davantage compte des commentaires issus de la consultation lors de la rédaction de la version finale du Règlement.

Conclusions et prochaines étapes

La consultation a été une expérience positive pour les représentants du Ministère et les intervenants. Transports Canada a reçu des questions et des commentaires pertinents, ce qui lui a permis de mieux comprendre les répercussions du projet de règlement. Les représentants de l'industrie canadienne des drones ont commenté la façon dont le Ministère semble tenir compte des points de vue de l'industrie et trouver le juste équilibre entre ses deux principaux objectifs : la sécurité aérienne et l'innovation.

En ce qui concerne les prochaines étapes, Transports Canada tiendra compte de la discussion de consultation au fur et à mesure qu'il se dirige vers la publication du Règlement en 2018.