

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT AUX RECOMMANDATIONS

Recommandation du Comité		Réponse du gouvernement
1	<p>Que le gouvernement du Canada examine tous les coûts imposés aux autorités aéroportuaires et aux compagnies aériennes en tenant compte de leur incidence sur d'autres secteurs économiques comme le tourisme.</p>	<p>Le gouvernement reconnaît la recommandation, et certains éléments sont traités dans le cadre d'initiatives existantes.</p> <p>Le réseau de transport aérien du Canada est fondé sur le principe de l'« utilisateur-payeur », selon lequel les recettes fiscales générales ne sont pas utilisées pour soutenir l'industrie, ce qui donne lieu à de nombreux services de grande qualité qui ne sont pas financés par les contribuables.</p> <p>Les compagnies aériennes canadiennes, les services de navigation aérienne et la plupart des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) sont exploités par des entités privées indépendantes du gouvernement. Elles doivent recouvrer leurs coûts auprès des utilisateurs au moyen de divers frais et surtaxes pour rester viables afin que les voyageurs financent les services qu'ils utilisent.</p> <p>Le coût total des billets dépend de plusieurs facteurs. Tous les billets d'avion comportent plusieurs surcharges, frais et taxes supplémentaires qui s'ajoutent au tarif de base. Les frais imposés par le gouvernement fédéral canadien sont la taxe sur les produits et services et la taxe de vente harmonisée, la taxe d'accise fédérale sur le carburant (vols intérieurs seulement), le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien et le loyer des aéroports. Ensemble, ces coûts représentent une fraction du coût total des billets, selon les variations de l'itinéraire et du tarif de base.</p> <p>Les frais imposés par des entités privées, telles que les autorités aéroportuaires et les compagnies aériennes, ou par d'autres gouvernements (selon le vol) représentent la majorité des taxes, frais et surtaxes supplémentaires sur un billet d'avion. Le gouvernement fédéral n'a surtout aucune autorité sur ces tarifs.</p> <p>Transports Canada (TC) s'est engagé à continuer de travailler avec l'industrie pour assurer un secteur de l'aviation durable et résilient au Canada. Cela comprend l'examen de l'incidence des coûts sur l'industrie et l'économie en général, comme le recommande le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des communautés de la Chambre des communes (le Comité). TC continuera d'examiner les coûts imposés aux autorités aéroportuaires dans le cadre de ses processus d'élaboration de politiques.</p>
2	<p>Que le gouvernement du Canada prévoit réinvestir tous les loyers perçus auprès des aéroports dans des projets d'infrastructure aéroportuaire par l'entremise de</p>	<p>Le gouvernement reconnaît la recommandation, et certains éléments sont traités dans le cadre d'initiatives existantes.</p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît le rôle essentiel que jouent les aéroports et les compagnies aériennes pour soutenir la</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
<p>programmes fédéraux comme le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), le Programme d'infrastructures essentielles aux aéroports (PIEA) et le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC); soutenir les aéroports dans les petites communautés au moyen d'une prolongation de l'Initiative de transport aérien régionale (ITAR); et en aidant les petites compagnies aériennes à absorber les coûts associés aux changements réglementaires.</p>	<p>croissance économique, relier les communautés et d'autres modes de transport. Le secteur du transport aérien est un secteur à forte intensité de capital en raison des coûts élevés de l'infrastructure et de l'équipement nécessaires à des opérations sûres, sécuritaires et efficaces.</p> <p>Le PAIA a été mis en œuvre le 1er avril 1995 dans le but d'aider les propriétaires d'aéroports régionaux et locaux à assumer les coûts de l'infrastructure d'immobilisations liée à la sécurité. Cette aide est nécessaire parce que les petits aéroports, essentiels au tissu économique et social des communautés et des régions qu'ils desservent, ne génèrent pas suffisamment de revenus pour couvrir les investissements en capital nécessaires en matière de sécurité.</p> <p>Pour soutenir le secteur aérien pendant la pandémie de COVID-19, le gouvernement s'est engagé à verser 186 millions de dollars (M\$) supplémentaires pour le PAIA, qui seront répartis également au cours des exercices 2021-2022 et 2022-2023, et pour cette période, augmenter la part fédérale minimale des coûts à 50% et élargir l'admissibilité au programme pour inclure huit petits aéroports du RNA appartenant au gouvernement fédéral (comptant moins d'un million de passagers par an). Le programme aide les petits aéroports et les aéroports régionaux à effectuer des investissements essentiels en matière de santé et sécurité.</p> <p>Au total, 163 nouveaux projets ont été approuvés pour financement à compter de 2021-2022 dans 77 aéroports, pour une valeur totale de 225,3 M\$. En 2022-2023, 45 nouveaux projets ont été approuvés dans 31 aéroports, pour une valeur totale de 57,1 M\$.</p> <p>Pour soutenir les aéroports pendant la pandémie de COVID-19, le gouvernement a également lancé le PIEA en mai 2021, qui a versé plus de 570 M\$ en financement sur cinq ans aux aéroports pour des projets d'infrastructure admissibles liés à la sécurité, à la sûreté, à la connectivité aux systèmes de transport en commun ou aux tests et dépistages liés à la COVID-19 et à ses variantes. Ces fonds ont été alloués à 53 projets d'infrastructure essentielle dans 19 aéroports au Canada.</p> <p>Le FNCC fournit également un financement fédéral, sous forme de contributions, pour des projets et des activités qui renforcent l'efficacité et la résilience des corridors commerciaux nationaux et des chaînes d'approvisionnement, y compris ceux liés à l'infrastructure du Nord. Les aéroports sont des bénéficiaires admissibles dans le cadre du programme (Autorités aéroportuaires du RNA et les aéroports non inclus dans le RNA).</p> <p>Depuis 2017, le FNCC a financé 18 aéroports, ce qui représente</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
		<p>une contribution fédérale de 729 M\$.</p> <p>Le Fonds d'aide pour les aéroports était un programme de financement mis en place pour fournir une aide financière de 64,8 M\$ aux aéroports du Canada, qui devaient faire face aux répercussions financières de la réduction du transport aérien en raison de la pandémie de COVID-19. Le programme visait à fournir une aide financière immédiate aux aéroports admissibles ciblés pour les aider à maintenir les activités et d'atténuer le risque d'insolvabilité aéroportuaire. Outre les mesures déjà mentionnées, les intervenants du secteur aérien ont également bénéficié de mesures non sectorielles telles que la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC).</p>
3	<p>Que le gouvernement du Canada accorde la priorité au soutien des aéroports ruraux en utilisant des loyers aéroportuaires réaffectés pour aider les petits aéroports à absorber les coûts associés aux changements réglementaires.</p>	<p>Le gouvernement reconnaît la recommandation, et certains éléments sont traités dans le cadre d'initiatives existantes.</p> <p>Le gouvernement du Canada comprend le rôle crucial qui jouent les aéroports ruraux pour relier les Canadiens et soutenir la croissance économique dans les communautés rurales et éloignées, tout en reconnaissant que ces aéroports font face à des défis uniques, notamment un nombre de passagers plus faible, des flux de revenus limités et des coûts d'exploitation plus élevés. C'est pourquoi le gouvernement a pris des mesures de soutien pour relever ces défis.</p> <p>Le PAIA aide les petits aéroports et les aéroports régionaux à effectuer des investissements essentiels en matière de santé et de sécurité et à soutenir le secteur du transport aérien. Ce programme a reçu un financement complémentaire ponctuel de 186 M\$ sur deux ans (93 M\$ en 2021-2022 et 93 M\$ en 2022-2023). Ce soutien financier permettra aux petits aéroports du Canada de réaliser immédiatement les améliorations requises en matière de sécurité malgré les pertes de revenus attribuables à la COVID-19.</p> <p>Le PAIA finance divers projets d'immobilisations, notamment la construction, l'agrandissement, la réhabilitation et la modernisation des pistes d'aéroport, des voies de circulation, des aires de trafic, de l'éclairage des aérodromes et des aides à la navigation. Le programme soutient également l'acquisition d'équipement de sécurité et de sûreté et le développement de systèmes de gestion de la sécurité.</p> <p>L'ITAR était un programme de 206 M\$ qui a été créé dans le cadre du plan d'intervention économique pour répondre à la COVID-19 du Canada pour fournir un soutien sur deux ans (de 2021-2022 à 2022-2023) aux entreprises et aux aéroports régionaux admissibles qui contribuent directement au transport aérien régional. Le fonds a été conçu pour aider à assurer le maintien de la connectivité aérienne régionale et des services</p>

Recommandation du Comité		Réponse du gouvernement
		essentiels à la croissance économique pendant la pandémie et à rétablir les liaisons régionales dans l'ensemble du pays. L'ITAR a été mis en œuvre par les agences de développement régional (ADR) du Canada.
4	Que le gouvernement du Canada élabore des politiques visant à encourager un transport aérien abordable et équitable dans les régions rurales où il n'y a pas de concurrence entre les transporteurs.	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît que les aéroports et les transporteurs régionaux fournissent un service essentiel, donnant un accès aérien commercial, soutenant les chaînes d'approvisionnement essentielles et favorisant la croissance économique. Dans de nombreux cas, ces tarifs élevés sont le résultat de marchés restreints et de longues distances, et limitent le nombre de services et la concurrence de façon viable. Ces communautés sont donc moins bien reliées aux centres et aux autres communautés régionales, ce qui compromet l'avenir financier des aéroports.</p> <p>Le gouvernement prend déjà des mesures pour atténuer les effets de ce problème. En 2018, le Canada a assoupli les restrictions à la propriété étrangère pour les compagnies aériennes en faisant passer la limite des actions avec droit de vote de 25 à 49% avec des mises en garde (c.-à-d. tout au plus 25% des actions comportant droit de vote sont détenues directement ou indirectement par un seul non-Canadien, que ce soit individuellement ou en affiliation avec une autre personne). Cette modification a été apportée afin d'encourager une plus grande concurrence dans le secteur de l'aviation au Canada, ce qui aurait pour effet de faire baisser le coût des billets d'avion. En réponse, plusieurs transporteurs à très faible coût (TTFC) se sont établis au Canada et ont élargi leur offre de services, ce qui a permis de maintenir les communautés canadiennes mieux connectées et de renforcer la concurrence.</p> <p>L'ITAR a fourni un soutien sur deux ans (de 2021-2022 à 2022-2023) pour aider à assurer le maintien de la connectivité aérienne régionale et des services essentiels à la croissance économique pendant la pandémie et à rétablir les liaisons régionales dans l'ensemble du pays. L'initiative a permis de verser 206 M\$ aux aéroports régionaux, compagnies aériennes et entreprises pour des projets liés à l'amélioration de la connectivité régionale, à la restauration des routes touchées par la pandémie, aux mesures de modernisation pour améliorer les opérations, entre autres.</p> <p>Le PAIA aide à maintenir la stabilité financière des aéroports régionaux en réduisant les coûts d'exploitation et en protégeant les actifs aéroportuaires, entre autres. Pendant la pandémie de COVID-19, le gouvernement a affecté 186 M\$ de plus à ce</p>

Recommandation du Comité		Réponse du gouvernement
		<p>programme pour atténuer les effets de la pandémie.</p> <p>En août 2020, le gouvernement du Canada a annoncé un financement pouvant atteindre 174 M\$ pour assurer la continuité de l'accès aérien essentiel aux communautés éloignées grâce à l'élaboration d'ententes bilatérales avec les provinces et les territoires dans le cadre du Programme des services aériens en régions éloignées (PSARE), qui vise à compléter le financement que les provinces, les territoires et les gouvernements autochtones ont mis en œuvre pour acheminer des fonds aux transporteurs aériens qui fournissent des services aériens aux communautés éloignées. Ces fonds ont été entièrement souscrits. Le programme a aidé de nombreuses communautés du Nord et de l'Arctique, qui dépendent en grande partie du transport aérien pour les marchandises et services essentiels. Les efforts visant à soutenir les communautés nordiques et autochtones cadrent avec les efforts de réconciliation du gouvernement. Le gouvernement du Canada s'est engagé à travailler avec d'autres ordres de gouvernement et l'industrie pour trouver des solutions dans les régions rurales.</p>
5	<p>Que le gouvernement du Canada encourage les accords intercompagnies entre tous les transporteurs aériens canadiens afin de permettre aux clients régionaux d'accéder à des transporteurs de plus importants et internationaux, et d'assurer l'abordabilité et la fiabilité des aéroports régionaux.</p>	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>L'importance de la connectivité, d'un transport aérien abordable et des aéroports régionaux fiables est au cœur du travail de TC. Le gouvernement étudie des moyens de régler et d'améliorer ces questions pour les Canadiens.</p> <p>Le gouvernement a mis en œuvre plusieurs programmes au cours des dernières années pour régler les problèmes susmentionnés. En ce qui concerne l'amélioration des aéroports régionaux, il a investi plus de 1 milliard de dollars dans l'amélioration des aéroports régionaux depuis 1995 dans le cadre du PAIA. De plus, l'ITAR a également offert un soutien aux entreprises régionales admissibles, y compris les compagnies aériennes, et aux aéroports qui contribuent directement à stimuler le transport aérien régional. Par exemple, les petits transporteurs aériens régionaux ont bénéficié d'un soutien pour améliorer les infrastructures de Technologies Informatiques (TI) afin d'être mieux outillés pour interconnecter avec les grands transporteurs aériens.</p> <p>Enfin, le PSARE a alloué 174 M\$ pour aider à maintenir la connectivité aérienne dans les régions éloignées pendant la pandémie. Ces fonds ont été versés aux gouvernements provinciaux et territoriaux qui ont choisi des transporteurs aériens régionaux qui allaient en bénéficier. Ces fonds ont été fournis pour maintenir un niveau minimum de service aux communautés régionales pendant la pandémie. Les fonds pourraient être utilisés par les compagnies aériennes pour</p>

Recommandation du Comité		Réponse du gouvernement
		<p>subventionner le coût d'exploitation de l'aéronef, du carburant, de la main-d'œuvre, de l'entretien des aéronefs, entre autres. Ce financement a permis aux communautés régionales de rester connectées pendant une période difficile pour le secteur des transports.</p> <p>L'amélioration de la connectivité, des déplacements aériens abordables et de la fiabilité des aéroports régionaux continuera d'être une préoccupation essentielle pour le gouvernement et d'éclairer les travaux futurs liés au secteur de l'aviation.</p>
6	<p>Que le gouvernement du Canada évalue le rendement des aéroports et des compagnies aériennes en ce qui concerne le respect des normes de service prescrites par le gouvernement fédéral, notamment en matière de retards, d'annulations, de contrôles de sécurité, de manutention des bagages, de formalités frontalières et douanières. TC devrait comparer ces données sur les compagnies aériennes canadiennes et leur rendement avec celles d'autres administrations et publier les résultats.</p>	<p>Le gouvernement reconnaît la recommandation, et certains éléments pourraient être abordés dans le cadre des programmes existants.</p> <p>Le gouvernement comprend que le transport aérien est un service important et que les Canadiens s'attendent à un transport aérien sûr, efficace et fiable. Le gouvernement reconnaît que les normes de service prescrites par le gouvernement fédéral se limitent actuellement au filtrage de sécurité et qu'il est possible de travailler avec les intervenants et d'explorer l'établissement de normes de service dans d'autres catégories. Le gouvernement est déterminé à collaborer avec l'industrie pour mettre en œuvre des solutions à court et à long terme afin de réduire les temps d'attente, d'intégrer les normes de service et de soutenir une croissance durable et la résilience aux chocs futurs.</p> <p>Le Groupe d'intervention du premier ministre sur l'amélioration des services aux Canadiens (le Groupe d'Intervention) a demandé que des mesures urgentes soient prises pour décongestionner les aéroports et mieux gérer les plaintes des passagers. Le gouvernement du Canada s'efforce d'améliorer la prestation des services dont les Canadiens dépendent tous les jours. Le Groupe d'intervention continuera de prendre des mesures pour mettre en œuvre des solutions à court et à long terme qui réduiront les temps d'attente, permettront d'éliminer l'arriéré des inventaires et amélioreront la qualité globale du service offert aux Canadiens.</p> <p>TC est en train d'élaborer un outil de production de rapports qui évaluera le rendement des aéroports et des compagnies aériennes, notamment en ce qui concerne les retards, les annulations, le contrôle de sûreté et la manutention des bagages. Le tableau de bord présenterait également le rendement en matière de ponctualité des compagnies aériennes et d'autres fournisseurs de services dans les aéroports, tels que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (l'ACSTA). Cet outil devrait être mis à la disposition du public au cours des prochains mois et permettra aux voyageurs concernés</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>d'évaluer et de comparer le rendement et l'efficacité des transporteurs aériens qui volent dans l'espace aérien canadien.</p> <p>Il est nécessaire d'améliorer la responsabilité et la transparence, et de soutenir la croissance durable et la résilience face aux chocs futurs. Cela a été réaffirmé lors du Sommet sur la reprise du secteur aérien organisé par le ministre de Transports le 24 novembre 2022, où les exploitants, les organisations syndicales et les passagers ont demandé des améliorations urgentes, en mettant l'accent sur les normes de service, la numérisation, la collaboration, l'échange d'information, la facilitation du transport des passagers, la viabilité financière, le réinvestissement des loyers des aéroports. Les fonctionnaires de TC travaillent avec les intervenants pour élaborer ces concepts.</p> <p>En 2019, pour la première fois dans l'histoire du Canada, un régime de droits des passagers aériens, appelé le Règlement sur la protection des passagers aériens (RPPA), a été mis en œuvre afin de clarifier les exigences minimales et l'indemnisation selon qu'un transporteur aérien a ou non le contrôle de la perturbation. Pendant la pandémie, le gouvernement a renforcé ces droits afin d'inclure des remboursements pour les situations indépendantes de la volonté du transporteur aérien, y compris les événements météorologiques majeurs ou une pandémie. Le règlement reflète les commentaires reçus du public, des groupes de défense des droits des consommateurs et de l'industrie du transport aérien.</p> <p>Le 24 avril 2023, le ministre des Transports, a annoncé des modifications proposées à la Loi sur les transports au Canada qui ont été présentées dans le cadre du projet de loi C-47, Loi d'exécution du budget. Ces modifications proposées renforceraient le régime canadien des droits des passagers aériens, simplifieraient les processus d'administration des plaintes relatives au transport aérien devant l'Office des transports du Canada (Office) et augmenteraient la responsabilisation des transporteurs aériens. À la suite de la sanction royale de la Loi d'exécution du budget, l'Office aurait le pouvoir d'amorcer le processus réglementaire de modification du RPPE en consultation avec le ministre des Transports. Le nouveau règlement devrait être en place dès que possible.</p> <p>TC continuera de travailler en étroite collaboration avec les intervenants afin de déterminer la meilleure façon d'évaluer le rendement des aéroports et des compagnies aériennes. Il s'agira notamment de recueillir et d'analyser des données sur les retards, les annulations, le contrôle de sécurité, la manutention des bagages, et d'autres facteurs qui ont des effets sur</p>

Recommandation du Comité		Réponse du gouvernement
		<p>l'expérience des passagers.</p> <p>Le budget de 2023 a prévu 5,2 M\$ sur cinq ans à TC pour recueillir et analyser des données sur le rendement du secteur aérien. Elle pourrait servir de fondement pour assurer le suivi et l'évaluation du rendement du secteur aérien, comme l'a recommandé le comité.</p> <p>Le gouvernement collabore officiellement avec les aéroports, les compagnies aériennes et d'autres intervenants pour veiller à ce que leurs points de vue soient pris en compte dans ce processus. Reconnaissant que l'amélioration de l'expérience des passagers nécessite une collaboration et un partenariat, le gouvernement s'engage à collaborer avec l'industrie pour atteindre cet objectif.</p> <p>Le gouvernement s'engage à faire preuve de transparence et responsabilité dans le secteur du transport aérien. Cela fournira aux Canadiens des renseignements importants sur la qualité des services aériens au Canada et aidera à tenir les aéroports et les compagnies aériennes responsables du respect de leurs obligations.</p>
7	<p>Que le gouvernement du Canada mette immédiatement en œuvre des stratégies visant à réduire les longs délais administratifs dans l'obtention des certificats médicaux, des autorisations de sécurité et d'autres documents requis pour les pilotes, les membres d'équipage et d'autres employés des aéroports, sans compromettre la sécurité.</p>	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>La certification médicale en aviation est essentielle pour garantir la sécurité aérienne et la sécurité du public canadien. Pour jouir de leurs licences d'aviation, tous les pilotes, les contrôleurs de la circulation aérienne et les ingénieurs de bord canadiens doivent satisfaire aux normes médicales de TC et détenir un certificat médical d'aviation valide.</p> <p>TC examine actuellement les demandes admissibles de certificats médicaux d'aviation conformément au délai de la norme de prestation de services de 40 jours ouvrables. En janvier 2023, plus de 90% de tous les certificats médicaux ont été traités conformément à la norme de service pour les dossiers non complexes, avec un délai d'examen moyen de 9 à 14 jours ouvrables selon la région.</p> <p>Le reste n'était que des dossiers médicaux complexes nécessitant un examen supplémentaire pour déterminer si les demandeurs respectent les normes médicales applicables pour assurer la sécurité aérienne et ne sont donc pas soumis à la norme de prestation de services de 40 jours ouvrables. Toutefois, la priorité est accordée aux demandes nécessaires au maintien des services aériens essentiels et à la préservation des moyens de subsistance.</p> <p>TC s'efforce d'améliorer la prestation des services en modernisant le programme de certification médicale de l'aviation. Cela comprend l'embauche de personnel médical</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>supplémentaire, l'amélioration du triage et de l'établissement des priorités des demandes, la numérisation des processus et l'amélioration des options de communication entre TC et les demandeurs. La liaison efficace avec les intervenants de l'industrie canadienne de l'aviation, notamment les associations de l'aviation, les organisations syndicales, les compagnies aériennes et Nav Canada, est maintenue afin de déterminer et d'accélérer le traitement des demandes prioritaires.</p> <p>Le gouvernement du Canada s'est engagé à assurer un réseau de transport sûr et sécuritaire. L'une des mesures de protection contre les menaces à la sécurité et l'ingérence illégale est le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport (PHST) géré par TC.</p> <p>L'examen préalable d'une habilitation de sécurité en matière de transports comprend un processus rigoureux de vérification des antécédents de chaque demandeur auprès du Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), ainsi qu'à Immigration (IRCC) au besoin. L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et du United States Customs and Border Protection sont également consultés au besoin.</p> <p>Le PHST est une condition préalable à l'obtention de la carte d'identité pour les zones réglementées (CIZR), qui est délivrée par les aéroports, et non par TC, pour désigner l'entrée dans les zones réglementées des aéroports.</p> <p>En moyenne, plus de 95% des demandes d'habilitation de sécurité en matière de transports sont traitées par le ministère conformément à la norme de prestation de services de 60 jours ouvrables. TC continue de travailler pour améliorer la prestation de services. En janvier 2023, 76% des demandes du PHST avaient été traitées dans un délai de 20 jours ouvrables. Les demandes du PHST plus complexes ne sont pas soumises à la norme de prestation de services de 60 jours ouvrables.</p> <p>TC continue de travailler avec les intervenants de l'industrie (autorités aéroportuaires à l'échelle nationale) sur l'amélioration du processus de demande du PHST. Cela comprend des expériences plus conviviales pour les demandeurs et les employeurs, des solutions de services numériques et automatisées pour réduire l'intervention humaine et la charge de travail, y compris dans les sites d'inscription, et la sécurité continue des plateformes de traitement.</p> <p>TC collabore avec les intervenants du secteur de l'aviation pour établir l'ordre de priorité des demandes, au besoin, afin de soutenir l'industrie.</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
8	<p>Que le gouvernement du Canada collabore avec les autorités aéroportuaires canadiennes, les organisations syndicales et d'autres intervenants afin d'élaborer des données et des solutions numériques innovantes et d'investir dans la technologie afin d'améliorer le rendement opérationnel et l'expérience aéroportuaire des voyageurs.</p>	<p>Le gouvernement soutient la recommandation et des mesures sont en cours.</p> <p>Pour améliorer l'expérience des passagers, TC travaille actuellement avec les principaux intervenants afin d'explorer la meilleure façon de moderniser le voyage par voie aérienne, de passer d'un processus manuel et papier de vérification de l'identité des passagers et des renseignements sur les voyages à un modèle numérique intégré.</p> <p>À cette fin, des fonds ont été alloués à la mise en œuvre de la solution « Air Right Touch », une initiative qui vise à exploiter les technologies de comparaison faciale pour améliorer l'expérience des passagers et augmenter leur débit à chaque point de contact le long de leur voyage à l'aéroport.</p> <p>Cette initiative réunira des exploitants d'aéroports (tels que les compagnies aériennes, les aéroports, l'ACSTA et l'ASFC, afin d'utiliser des solutions numériques pour échanger des renseignements sur les passagers (tels que l'identité, les documents de voyage, les attributs des passagers et les renseignements relatifs au voyage), de sorte que le passager n'ait pas à présenter plusieurs documents à chaque point de contact d'aéroport. Cela pourrait permettre de vérifier l'identité du passager au début de son voyage à l'aéroport (c.-à-d. à la maison ou à l'enregistrement), plutôt qu'à la fin (c.-à-d. à la porte d'embarquement). Cette initiative permettrait également d'automatiser la vérification des cartes d'identité photographiques en exploitant la technologie de comparaison faciale dans les aéroports. L'initiative sera mise en œuvre par étapes au cours des quatre prochaines années.</p> <p>De plus, IRCC travaille actuellement en étroite collaboration avec les intervenants de l'industrie aérienne afin d'améliorer la façon dont les visiteurs arrivent au Canada, y compris les investissements technologiques dans l'élaboration de visas numériques et de permis d'immigration numérique. Cela permettra de tirer parti de l'expertise de l'industrie dans la conception conjointe des visas numériques pour assurer la réussite de la transition et améliorer l'expérience aéroportuaire globale des visiteurs qui arrivent au Canada.</p> <p>L'ASFC travaille également avec les intervenants pour moderniser l'expérience aux points de passage frontalier dans le cadre de son initiative de modernisation des programmes pour les voyageurs. Le budget de 2021 a prévu 337 M\$ pour que l'ASFC transforme l'expérience de voyage en exploitant davantage les outils numériques. L'Agence a commencé à mettre en œuvre la modernisation des programmes pour les voyageurs en septembre 2021 avec le déploiement de la déclaration de l'ASFC faite à l'avance, qui donne aux voyageurs aériens la possibilité de</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
		<p>faire leur déclaration de douane et d'immigration par voie numérique, sur un téléphone mobile ou sur le Web, jusqu'à 72 heures avant leur arrivée au Canada. La déclaration de l'ASFC faite à l'avance est maintenant offerte dans 10 aéroports internationaux et réduit d'environ 30% le temps qu'un voyageur passe à une borne ou à une porte électronique. Dans le cadre de la modernisation des programmes pour les voyageurs, l'Agence améliorera davantage la déclaration de l'ASFC faite à l'avance et déploiera de nouveaux outils et processus jusqu'en 2030.</p> <p>TC reconnaît que des données rapides et précises sont essentielles pour prendre des décisions éclairées fondées sur des données probantes, et que le manque de données empêche le gouvernement du Canada de réagir de façon appropriée et rapide. Dans le budget de 2023, le gouvernement a proposé d'apporter des modifications à la <i>Loi sur les transports au Canada</i> afin d'exiger l'échange de données entre les exploitants du secteur aérien et la divulgation publique des données sur le rendement. Le 24 avril 2023, les modifications proposées à la <i>Loi sur les transports au Canada</i> ont été présentées dans le cadre du projet de loi C-47, <i>Loi d'exécution du budget</i>. En tirant parti des données, les intervenants peuvent intégrer leurs services de façon transparente et offrir aux passagers une expérience sans tracas tout au long de leur voyage. Il est essentiel de disposer de données suffisantes sur le rendement pour mesurer l'impact des investissements dans le transport aérien, prendre des décisions politiques éclairées, informer les consommateurs et responsabiliser les exploitants.</p>
9	<p>Que le gouvernement du Canada réunisse un groupe d'experts externes pour bien tirer les leçons de la mise en œuvre des restrictions de voyage en cas de pandémie, y compris la façon dont les pénuries de personnel ont exacerbé les problèmes liés aux aéroports, dans le but de documenter les politiques et les procédures qui ont fonctionné ou pas et/ou qui pourraient être améliorées afin que les aéroports et les compagnies aériennes du Canada puissent être mieux préparés à de telles circonstances à l'avenir.</p>	<p>Le gouvernement reconnaît que la recommandation, et certains éléments pourraient être abordés dans le cadre des programmes existants.</p> <p>Le gouvernement du Canada reconnaît les répercussions de la COVID-19 sur le secteur des transports, ses employés et ses utilisateurs. Depuis le début de la pandémie, le gouvernement a collaboré régulièrement avec tous les ordres de gouvernement, les groupes autochtones et les exploitants des secteurs aérien, ferroviaire, maritime et routier afin d'identifier les nouveaux problèmes et d'atténuer les perturbations du réseau de transport, de l'économie canadienne et de nos chaînes d'approvisionnement.</p> <p>Le gouvernement reconnaît l'importance d'améliorer l'exploitation efficace et abordable des aéroports du Canada afin de favoriser la croissance et d'accroître l'accessibilité pour les Canadiens</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement
	<p>En tant qu'autorité réglementaire, TC contribue à protéger l'intégrité et la sécurité du réseau de transport aérien du Canada. Compte tenu de la situation unique présentée par la COVID-19, le ministère a entrepris un examen de la mise en œuvre et de la gestion des mesures temporaires de la COVID-19 dans tous les modes, y compris les possibilités pour le ministère de tirer parti des avantages à long terme, de documenter les bonnes pratiques et les leçons apprises pour soutenir les préparatifs ministériels en vue de gérer les crises futures. En réponse à cet examen et à ses recommandations, les différents modes, y compris le transport aérien, ont entrepris un examen interne des leçons apprises tout au long de la pandémie, dans le but d'identifier les forces, les faiblesses, les domaines qui peuvent être améliorés et les possibilités d'avenir dans le secteur aérien. L'examen portera sur cinq domaines clés, notamment : les règlements ou les mesures et les autorités; la gouvernance; les rôles et les responsabilités; l'engagement et la communication (interne et externe); et les ressources et outils internes de dotation pour répondre aux exigences.</p> <p>Conscient de la façon dont les événements récents et les problèmes persistants ont eu une incidence importante sur le transport aérien canadien, le gouvernement continuera de travailler avec les ministères et les intervenants externes pour aider à examiner et à régler les pénuries de main-d'œuvre, les processus de sécurité et de certification, et d'autres facteurs qui contribuent aux retards dans les aéroports.</p> <p>Reconnaissant l'importance de mener un exercice complet de leçons apprises, et comme nous l'avons déjà mentionné, des travaux sont déjà en cours pour atteindre cet objectif et un groupe d'experts externe chargé de mener cet examen n'est pas nécessaire ou recommandé.</p>