



John McKenna | Président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada | www.linkedin.com/in/JohnMcKenna-ATAC

L'aviation régionale menacée

Les transporteurs régionaux voient sans cesse se dresser devant eux un barrage d'obstacles qui menacent leur existence même. Aux coûts d'exploitation toujours à la hausse et la rareté critique de la main-d'œuvre s'ajoutent malheureusement l'inefficacité flagrante du gouvernement, les groupes d'intérêt aux œillères étroites, les lois et règlements déconnectés de la réalité du terrain et des passagers de plus en plus intolérants.

Le choc de la pandémie a été énorme. Le nombre total de passagers du transport aérien embarqués et débarqués au Canada est passé de 162 864 077 en 2019 à 46 163 940 en 2021, une baisse de 72 % globalement, mais une baisse de 85 % des passagers transfrontaliers et une baisse de 87 % du nombre de passagers internationaux. Une industrie ayant pu survivre après avoir vu sa clientèle se vaporiser en quelques semaines sans que les gouvernements ne fassent le moindre effort pour assurer la pérennité du service aérien mérite beaucoup de reconnaissance.

Aujourd'hui, l'aviation commerciale, qu'elle soit régionale, nationale ou internationale, fait face à l'inconnu. L'usage des plateformes de conférence en ligne est devenu chose commune et cela aura un impact certes sur la demande de voyages d'affaires qui demeure encore difficile à prévoir. L'augmentation généralisée des coûts du transport aérien aurait-elle aussi un effet marqué sur la demande en transport aérien pour voyage d'agrément?

L'indifférence scandaleuse du gouvernement face à NAV CANADA, pourtant un service essentiel à la sécurité aérienne, a résulté en une importante augmentation des coûts pour les transporteurs. On assiste aussi à une vague d'augmentation des frais aéroportuaires partout au pays, incluant des augmentations quasi généralisées des Frais d'améliorations aéroportuaires pour les passagers. Toutes ces augmentations se traduisent inévitablement par des hausses de prix pour les passagers, ce qui affectera sans doute la demande en transport aérien, réduisant l'offre de service aux Canadiens.

La panoplie d'augmentations de frais pour les transporteurs et pour leurs clients menace aussi la rentabilité de certaines routes. Difficile à prédire l'effet réel, ce qui en soi influence aussi le choix d'aéronefs à commander.

Ajoutons à ce mélange empoisonné un resserrement annoncé purement par opportunisme politique du Règlement sur la protection des passagers aériens et un niveau de service de Transports Canada qui a sombré à des niveaux encore jamais vus.

La pénurie critique de pilotes et de personnel de maintenance pourrait clouer au sol une importante partie de la flotte et réduire l'offre de service en transport aérien, et ce, surtout dans le transport régional, le secteur le plus durement touché par la pénurie. Ceux qui réfutent l'existence d'une pénurie de pilotes devraient s'aventurer sur le terrain s'ils veulent arrêter de se couvrir de ri-

dicule, car il s'agit incontestablement de la plus grande menace actuelle à notre industrie.

Complètement insouciant, ou pire peut-être désinvolte, le gouvernement a refusé de repousser la date limite pour l'entrée en vigueur du nouveau règlement sur la gestion de la fatigue, ce qui a pour effet d'exacerber une situation déjà désastreuse de pénurie de pilotes en exigeant jusqu'à 30 % de plus de pilotes pour maintenir l'offre actuelle de service. Les premiers et plus durement touchés sont les transporteurs régionaux et le taxi aérien. L'entrée en vigueur du règlement en 2020 pour les plus gros transporteurs a fourni toutes les preuves nécessaires pour mesurer l'impact sur la demande de pilotes. LATAC a signé une lettre au ministre plaidant pour une considération spéciale compte tenu que l'industrie est en plein redressement. La réponse, signée par un subalterne, nous encourageait plutôt à miser sur les systèmes de gestion de la fatigue alors que le ministère a déjà admis que cette option n'était pas encore à point. Les gros transporteurs, eux aussi étouffés par cette pénurie, n'hésiteront aucunement à recruter les pilotes des régionaux pour rencontrer leurs besoins de main-d'œuvre, malheureusement au détriment des plus petits exploitants qui peinent à trouver des pilotes qualifiés.

Le contexte périlleux actuel, cependant, n'est pas l'œuvre uniquement d'un gouvernement incompetent. Plusieurs autres joueurs sont aussi en cause. De nombreux aéroports canadiens ne se satisfont plus de limiter les activités des écoles de pilotage, mais cherchent à les éliminer totalement de leur environnement. Ceux-ci ne reconnaîtront cependant aucun blâme dans d'éventuelle baisse d'activité à leur aéroport par manque de pilotes.

D'autres, comme les Îles-de-la-Madeleine, profitent de la reprise pour imposer une taxe d'accueil pour les touristes, se disant qu'une petite cotisation additionnelle passera largement inaperçue. Ces solutions faciles ont un retour immédiat, mais ajouteront à moyen et long terme aux raisons d'éviter cette destination dépendante du tourisme quand beaucoup d'autres options sont possibles, surtout considérant qu'il sera très tentant d'augmenter sans cesse le niveau de cette cotisation. Une région qui dépend autant du transport aérien devrait tout faire pour protéger l'offre de service des transporteurs régionaux plutôt qu'y nuire.

Tous ces éléments, pour ne nommer que ceux-là, menacent la survie même du transport aérien régional au Canada, et surtout au Québec, puisque l'offre de service est déjà fragile. Le gouvernement fédéral ne pourra rejeter sa part du blâme lorsque les Canadiens des régions éloignées et nordiques se retrouveront avec une offre de service sévèrement limitée, réduisant ainsi leur qualité de vie. Il est impératif que tous travaillent ensemble à l'élaboration d'un plan national du transport aérien qui ralliera toutes les parties prenantes de l'aviation au Canada à l'objectif de maintenir un système de transport aérien efficace, viable et sécuritaire. ➔