



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

Le Ministre a du pain sur la planche

Le ministre des Transports, l'honorable Pablo Rodriguez, commence la nouvelle année avec une impressionnante liste de dossiers à régler qui sont essentiels à l'industrie du transport aérien du Canada. Les quelque 18 mois d'ici les prochaines élections ne lui laissent pas beaucoup de temps pour corriger le cap du ministère s'il veut contribuer à résoudre ces problèmes plutôt qu'à les empirer.

Les conclusions du rapport d'audit de l'OACI pourraient constituer un coup dur pour le ministère des Transports du Canada. Non seulement sera révélée la non-conformité du ministère aux normes approuvées de l'OACI sur de nombreux fronts, mais l'accès des transporteurs canadiens à certaines juridictions pourrait également être compromis, ce qui serait inacceptable et particulièrement embarrassant étant donné que le Canada héberge le siège social de l'OACI.

Bien qu'il ne s'agisse pas d'un problème pour le sud du pays, le nouveau règlement proposé sur l'interdiction d'approche présente un défi de taille pour les routes du Nord et les régions éloignées où les services de navigation et de météo ainsi que les aides à l'atterrissage dans les aéroports telles que l'éclairage d'approche sont minimales. La proposition actuelle est problématique et nécessiterait des investissements importants dans les zones touchées pour garantir l'efficacité d'une interdiction d'approche. LATAC recommande que la nouvelle réglementation ne soit mise en œuvre que dans les principaux aéroports et que les infrastructures requises soient d'abord installées dans les autres aéroports, en particulier ceux des régions éloignées et du nord du Canada.

La date butoir du 31 mars 2024, souhaitée par le gouvernement pour autoriser l'utilisation généralisée par les entreprises de télécommunications des signaux radio à fréquence 5G, y compris sur les trajectoires d'approche et à proximité des extrémités des pistes, est totalement irréaliste. L'équipement, sa certification et la construction des installations nécessaires à la transition vers une mise en œuvre sûre des opérations 5G ne pourront absolument pas être réalisés d'ici là. Il faut fixer un délai plus réaliste qui ne mette pas en péril le transport aérien au Canada.

Le carburant d'aviation durable (CAD) est une solution prometteuse pour réduire les émissions de CO2 de l'aviation, un objectif que l'ATAC soutient depuis de nombreuses années. Le défi réside dans l'absence d'infrastructure au Canada pour produire et distribuer des CAD. De plus, le coût très élevé du CAD aura un impact majeur sur le transport aérien au Canada. Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent investir dans la production de CAD et dans l'infrastructure de distri-

bution au Canada, en particulier dans les petits centres urbains et dans les régions nordiques et éloignées afin que les CAD soient disponibles et aient un impact réel sur la réduction des émissions de CO2 partout au Canada.

Le Canada, comme le reste du monde, est confronté à une grave pénurie de pilotes et de techniciens en maintenance d'aéronefs. Le gouvernement doit travailler avec l'industrie pour surmonter cette crise déstabilisante pour notre industrie. Un obstacle majeur au recrutement de talents pour le pilotage est le coût de la formation. LATAC élabore actuellement un programme gouvernemental de garantie de prêt qui contribuera à inciter les personnes ayant un accès limité aux fonds nécessaires à envisager une carrière en aviation.

Un autre obstacle auquel est confrontée l'industrie aéronautique est l'obtention de visas d'étudiant et de permis de travail pour les étrangers souhaitant venir au Canada pour suivre une formation de pilotage et éventuellement trouver un emploi. De plus, la formation des étudiants étrangers est une source importante de revenus pour les unités de formation au pilotage et les a aidées à devenir des leaders mondiaux en termes d'investissements en capital et de meilleures pratiques. Si le gouvernement veut limiter les visas d'étudiants étrangers pour les personnes souhaitant venir suivre une formation au Canada, il doit alors compenser en investissant dans la capacité de l'infrastructure canadienne de formation au pilotage.

Le nouveau Règlement sur la protection des passagers aériens (RPPA) est scandaleux et entraînera une diminution du service et une hausse des coûts du transport aérien au Canada. Le résultat pourrait bien être des gains politiques à court terme, mais il en résultera très certainement en une réduction de service en transport aérien pour la population canadienne. Malheureusement, les communautés nordiques et éloignées seraient encore les premières victimes de cette réduction de service essentiel. La nouvelle réglementation proposée est totalement irréfléchie et doit être retirée immédiatement afin d'éviter des conséquences irréparables.

Enfin, le gouvernement a indiqué que des réductions budgétaires de l'ordre de 8,2 milliards de dollars sur cinq ans devraient débuter en 2024-2025. De combien les transports devraient-ils réduire les dépenses? Quels services doivent être supprimés ou, plus probablement, quels nouveaux frais seront à nouveau imposés à notre industrie?

La charge de travail du Ministre est énorme. Pour l'accomplir, un vrai dialogue opérationnel doit être maintenu avec l'industrie du transport aérien au Canada. ➔