



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

L'ATAC active sur la Colline parlementaire

L'ATAC a été très présente sur la Colline parlementaire au cours des derniers mois. En plus de sa réception annuelle de réseautage de la Journée de l'aviation sur la Colline à laquelle quelque 40 députés et sénateurs ont assisté, des réunions privées ont eu lieu avec plusieurs membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre et du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

L'objectif était de sensibiliser les élus et sénateurs sur les sujets de première importance pour l'aviation commerciale au Canada, tels le Règlement sur la protection des passagers, le Règlement sur la gestion de la fatigue, le carburant d'aviation durable, la protection requise dans le partage des données de sécurité et l'offre de service de Transports Canada.

Règlement sur la protection des passagers aériens (RPPA)

Des modifications au RPPA sont nécessaires afin de responsabiliser toutes les parties prenantes dans la protection des passagers aériens et non seulement les transporteurs. Les aéroports, l'ACSTA, l'ASFC, la US CBP, NAV CANADA, les fournisseurs de services au sol, en plus des compagnies aériennes, sont tous impliqués dans le continuum de voyage et l'expérience de voyage. C'est pourquoi le concept de responsabilité partagée doit être un élément incontournable de la protection des services aux passagers aériens et que tous devraient être redevables lorsque des passagers sont lésés.

Règlement sur la gestion de la fatigue

Personne ne conteste le fait que la gestion de la fatigue est un élément clé de la responsabilité d'une compagnie aérienne envers son personnel et ses passagers. La réglementation plus stricte qui est entrée en vigueur en décembre dernier pour les petits exploitants aériens a un impact écrasant sur la capacité de tous les segments de l'industrie à desservir les Canadiens, en particulier les collectivités éloignées et nordiques.

Imposer pendant une pénurie de pilotes un nouveau règlement qui exige une augmentation immédiate de 30 % du nombre requis pour offrir le même niveau de service suggère une inconscience ou un mépris pour des services aériens soutenus dans les régions éloignées du Canada. Il ne pourrait y avoir pire moment pour imposer une réglementation qui exacerbe la plus grande menace à laquelle notre industrie a été confrontée en dehors de la pandémie.

Le gouvernement doit reconnaître que l'existence même des transporteurs régionaux est menacée par le défi de conserver leurs pilotes expérimentés, car la demande dépasse de loin l'offre de pilotes qualifiés disponibles.

L'ATAC demande au gouvernement de suspendre immédiatement les récentes modifications apportées au règlement pour une période d'au moins 18 mois. Cela donnerait à l'industrie et au Mi-

nistère le temps nécessaire pour élaborer ensemble un Système fonctionnel de gestion des risques liés à la fatigue tout en augmentant le nombre de pilotes aux niveaux nécessaires pour continuer d'offrir aux Canadiens le service de haute qualité qu'ils sont en droit de recevoir.

Carburant d'aviation durable

Le gouvernement a déterminé que le carburant d'aviation durable (CAD) devrait représenter 10 % de la consommation de carburant d'ici 2030 et 100 % en 2050. L'ATAC a soulevé de sérieuses inquiétudes quant au manque d'engagement du gouvernement concernant l'infrastructure et le soutien financier requis pour un approvisionnement adéquat en SAF au Canada.

De plus, le gouvernement semble peu préoccupé par le fait que l'utilisation du CAD pourrait augmenter de 600 % le coût du carburant pour les transporteurs. Cela ne peut que se répercuter sur le client et augmenter considérablement le coût du transport aérien au Canada. Les politiques environnementales doivent être soutenues financièrement par leurs promoteurs, ce que le gouvernement canadien n'a pas fait depuis des décennies en ce qui concerne l'aviation dans ce pays.

Modification de la Loi sur l'aéronautique

Au cours des vingt dernières années, l'ATAC a plaidé pour les modifications nécessaires et attendues à la Loi sur l'aéronautique afin de protéger les données de sécurité comme le fait la FAA américaine depuis la fin des années 1990. Des modifications assurant des niveaux adéquats de protection des données sont nécessaires pour améliorer la sécurité de l'aviation commerciale grâce à un régime protégé d'analyse et de partage des données. Un amendement à la Loi sur l'aéronautique qui consacrerait la protection des données de sécurité doit absolument être apporté le plus rapidement possible.

L'offre de service de Transports Canada

Le niveau de service de Transports Canada est une autre préoccupation majeure de l'industrie qui a été discutée avec les députés et les sénateurs. Le temps de réponses aux demandes de service est inacceptable et dépasse de loin les normes de service de l'aviation établies par le Ministère lui-même. Le gouvernement doit améliorer son offre de service paralysant en fournissant plus de ressources au secteur, au lieu de réduire constamment le budget de Transports Canada.

Les députés et les sénateurs rencontrés pendant cette campagne de sensibilisation ont fait preuve d'une sincère préoccupation pour les défis de l'industrie canadienne de l'aviation et étaient vivement intéressés à entendre les solutions proposées par l'industrie. Un engagement mutuel continu des exploitants, des législateurs et du gouvernement est un élément clé d'une industrie canadienne du transport aérien sûre, de classe mondiale et durable. →