

Appel avec Perimeter Aviation

Le 28 janvier 2025, le personnel de l'Office des transports du Canada (OTC) a rencontré des représentants de Perimeter Aviation pour discuter des modifications proposées au Règlement sur la protection des passagers aériens (RPPA) et de leurs effets potentiels sur les opérations de Perimeter Aviation (et des autres transporteurs nordiques en général).

Participants

Perimeter Aviation :

- Joey Petrisor – Président-directeur général
- Brad Byrne – Vice-président, Services commerciaux

OTC :

- Allan Burnside – Directeur principal, Direction de l'analyse et des affaires réglementaires
- Rakesh Manhas – Chef d'équipe et conseiller économique principal
- Mary Johnson – Chef d'équipe et conseillère principale en politiques
- Tim Zarins – Analyste des politiques

Résumé des préoccupations, enjeux et commentaires soulevés par les représentants de Perimeter Aviation lors de l'appel avec l'OTC :

Communautés éloignées et problèmes d'accès :

- Perimeter dessert 22 communautés nordiques avec un accès limité au transport — la plupart sont accessibles uniquement par avion, sans accès routier pendant 10 mois par an.
- Manque d'infrastructures aéroportuaires, y compris des pistes de non-précision et des systèmes de rapport météorologique inadéquats.
- Installations de maintenance et infrastructures de dégivrage insuffisantes dans les aéroports nordiques. Financement limité par l'exploitant pour le type I et absence de type IV.
- Relocalisation des pistes/aéroports et investissements substantiels en infrastructures nécessaires pour améliorer l'accès.

Défis des aéroports du nord :

- La plupart des aéroports du nord sont mal équipés (pistes non instrumentales permettant au mieux une altitude minimale de décision de 500 pieds, problèmes de rapport météorologique et capacité limitée de dégivrage).

- Toute maintenance entraîne un retour en vol, fréquents en raison des infrastructures médiocres et des conditions météorologiques défavorables – sinon, les transporteurs du nord risquent d’avoir des avions et des passagers bloqués pendant des jours/semaines.
- Manque de financement pour les infrastructures aéroportuaires nordiques (p. ex., le programme de financement de Transports Canada pour les aéroports nordiques ne dispose que de 37 M\$ pour tous les aéroports nordiques).
- Le déficit d’infrastructure limite la capacité des compagnies aériennes du nord à fonctionner comme les grands transporteurs du Sud.

Déclin des infrastructures et manque d’investissement :

- L’impact des changements climatiques sur les coûts de maintenance et les normes des pistes est une préoccupation majeure (p. ex., les dommages aux hélices causés par des pistes mal entretenues ont augmenté les coûts de maintenance/réparation de 100 % ces dernières années).
- Les gouvernements n’ont pas financé adéquatement les aéroports du nord, les besoins en infrastructures dépassant largement les fonds disponibles.
- Un investissement proactif et une maintenance des infrastructures sont essentiels pour assurer la durabilité des services aériens nordiques.

Effets réglementaires aggravants sur les opérations de vol et pénurie de personnel :

- L’environnement réglementaire a aggravé la pénurie de pilotes; la modification des règlements sur les heures de service a raccourci la journée de vol et nécessité l’embauche de 20 % de pilotes supplémentaires.
- Les règles sur la fatigue ont réduit de 30 % le nombre de vols/trajets qu’un pilote de Perimeter pouvait effectuer dans une période de service de vol. Les changements récents aux règles sur les heures de service combinés aux modifications proposées au RPPA pourraient exacerber ces problèmes dans le Nord.
- TC travaille également sur de nouveaux règlements qui modifieront les exigences de visibilité pour les atterrissages; cela augmentera le nombre de retards/annulations en raison des conditions météorologiques et des pistes dans les aéroports nordiques.

Pression financière sur les compagnies aériennes nordiques :

- Les passagers et transporteurs nordiques dépendent fortement des aides gouvernementales pour le transport médical (50 % des passagers des vols Perimeter sont liés à des soins médicaux).

- Le rôle du gouvernement dans le financement des vols médicaux est crucial, mais ce modèle est peu compris par le public.
- Les changements proposés entraîneront une hausse des prix des billets et une pression financière accrue sur les transporteurs nordiques, les passagers et le gouvernement.

Modifications proposées au RPPA et leur impact potentiel :

- Les modifications proposées au RPPA concernant l'assistance (p. ex., règle des 72 h) entraîneront des coûts et des défis importants pour les compagnies aériennes nordiques.
- Circonstances exceptionnelles : Les transporteurs aériens du nord font face à des défis particuliers liés aux opérations et infrastructures aéroportuaires hors de leur contrôle. Les exigences réglementaires pourraient pénaliser les compagnies dans des situations indépendantes de leur volonté (p. ex., dommages aux hélices causés par des pistes en gravier; horaires d'exploitation réduits des aéroports; manque de capacités de dégivrage et de maintenance; conditions météorologiques et de visibilité nordiques).

Problèmes de compensation et d'hébergement des passagers :

- Actuellement, les passagers voyageant pour le travail ou des raisons médicales vers ou depuis des communautés éloignées sont pris en charge par leur employeur/gouvernement en cas de retard des services aériens.
- Les hébergements pour les passagers bloqués dans le Nord sont limités et souvent coûteux lorsqu'ils sont disponibles.
- Préoccupations concernant la règle des 72 h d'assistance proposée dans le RPPA – elle aurait un impact financier important par rapport à la situation actuelle où le transporteur n'a aucune obligation d'assistance lorsque les retards sont hors de son contrôle.

Besoin de règlements adaptés aux opérations nordiques :

- Les règlements devraient tenir compte des défis uniques liés à l'exploitation dans le Nord (p. ex., infrastructures limitées, conditions météorologiques sévères, coûts opérationnels élevés).
- Il est nécessaire de prévoir des exemptions ou des ajustements aux changements réglementaires proposés pour mieux refléter la réalité de l'aviation nordique.
- Les règlements devraient reconnaître que les transporteurs du nord, en particulier les plus petits, font face à plus de défis que les grands transporteurs du Sud, ce qui devrait leur accorder une plus grande flexibilité opérationnelle.

- Les règlements pourraient prévoir des exceptions en fonction des infrastructures de l'aéroport (p. ex., type d'approche/piste) ou selon l'existence d'autres modes d'accès à la communauté (p. ex., accès routier toute l'année vs absence d'accès routier).