



NACC
National Airlines
Council of Canada



CNLA
Conseil national des lignes
aériennes du Canada

Présentation de Mike McNaney

**Président-directeur général, Conseil national et des lignes aériennes du Canada
(CNLA)**

Devant le

[Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités](#)

Le 3 décembre 2020



Bonjour Monsieur le président et membres du comité.

Le Conseil national des lignes aériennes du Canada représente les quatre plus grandes compagnies aériennes du Canada -- Air Canada, Air Transat, Jazz Aviation et WestJet.

En 2019, nos membres ont transporté plus de 80 millions de passagers vers des communautés à travers le pays et le monde. Ils employaient directement plus de 60 000 Canadiens et, au cours de la dernière décennie, ils avaient établi un niveau de connectivité et de service - à l'échelle régionale, nationale et internationale - qui a soutenu plus de 630 000 emplois dans l'ensemble de l'économie du transport, du tourisme et de l'aérospatiale.

Mais comme nous en sommes tous brutalement conscients, aucun de ces chiffres ne reflète la réalité actuelle. Aujourd'hui, des dizaines de milliers d'employés ont perdu leur emploi, des milliards de dollars d'avions sont stationnés, 80 % des capacités sont fermées et le nombre de passagers s'est effondré à 10 % des niveaux habituels, sans que l'on puisse savoir quand les choses commenceront à se rétablir.

Mais la voie à suivre pour stabiliser le secteur de l'aviation est en fait assez claire - elle est claire parce que pratiquement tous les autres pays du monde ont déjà commencé à suivre cette voie, et l'ont fait il y a plusieurs mois.

Le Canada est une exception. Certaines mesures ont été mises en place et d'autres annoncées cette semaine, mais près d'un an après le début de la crise - et mes membres ont commencé à être touchés en janvier - nous parlons toujours d'un "processus" pour établir une aide financière aux compagnies aériennes.

Entre-temps, les pays du monde entier ont déjà fourni 173 milliards de dollars pour soutenir leur secteur de l'aviation, précisément en raison du rôle essentiel que l'aviation doit jouer dans leur reprise économique respective.

Bien que ce soutien ait pris diverses formes, il consiste essentiellement en des mesures financières visant à stabiliser l'industrie, à promouvoir les tests rapides dans l'aviation et les voyages, et à adopter une approche scientifique de la quarantaine en liaison avec les tests. C'est exactement ce que nous promouvons depuis des mois.

Depuis le printemps, nous demandons au gouvernement de fournir des prêts à faible taux d'intérêt et des garanties de prêts. Nous avons également demandé au gouvernement de s'attaquer aux problèmes de liquidités dans le secteur plus large, y compris les aéroports et les fournisseurs de services gouvernementaux tels que

NavCanada. Aussi étonnant que cela puisse paraître, au milieu de cette pandémie et de l'incroyable destruction de la demande, les compagnies aériennes ont été frappées par une augmentation de 29,5 % des taxes en septembre pour les services de navigation aérienne, alors que NavCanada tente de combler son propre déficit financier - le gouvernement refusant de lui apporter son aide.

Bien que nos demandes de soutien de liquidité n'aient pas été traitées, nous ne sommes pas restés inactifs et avons simplement attendu que le gouvernement agisse. Au cours des derniers mois, les aéroports ainsi qu'Air Canada et WestJet ont dirigé l'élaboration et la mise en œuvre de projets de tests à l'aéroport Pearson, à l'aéroport international de Calgary et à l'aéroport international de Vancouver, afin de fournir au gouvernement des données supplémentaires permettant de prendre des décisions fondées sur la science concernant la quarantaine. Comme les membres de la commission l'ont entendu mardi, les ministères fédéraux sont pleinement engagés dans ces projets et nous espérons que l'initiative de Calgary en particulier - étant donné la participation importante du gouvernement albertain - servira de modèle pour la mise en œuvre dans d'autres provinces.

Alors que nous poursuivons nos travaux pour faire avancer les mesures relatives aux essais et à la prise de décision fondée sur des données, et que nous continuons à mettre en œuvre la myriade de mesures requises par Transports Canada pour protéger la santé des passagers et des employés, dont les députés ont également entendu parler mardi, nous apprécions beaucoup les déclarations faites récemment par la Dre Tam selon lesquelles le risque de transmission de COVID-19 à bord des avions est faible.

Mais alors que nous essayons de faire avancer le Canada sur la voie claire présentée par d'autres gouvernements, la situation économique continue de se détériorer. Selon l'IATA, le Canada a maintenant perdu environ 85 % de sa connectivité, avec des vols considérablement réduits ou des services éliminés dans toutes les régions du pays, les transporteurs essayant de préserver les liquidités et un semblant d'activité.

Mes membres ont passé des années et investi des milliards de dollars dans la construction de réseaux régionaux et internationaux pour créer le niveau de connectivité dont notre économie bénéficiera à la fin de 2019, et le niveau de connectivité qui sera nécessaire pour assurer notre reprise économique globale dans toutes les régions du pays.

Mais cet investissement et, surtout, les dizaines de milliers d'emplois directs qu'il implique, sont systématiquement érodés.

En outre, nous commençons à voir des transporteurs étrangers - qui ont reçu un soutien en liquidités de leur gouvernement - prendre des parts de marché internationales aux opérateurs canadiens. Cela constitue une menace directe pour la compétitivité future du secteur et pourrait faire reculer des années d'expansion internationale réussie des compagnies aériennes canadiennes.

En conclusion

Les transporteurs canadiens font tout leur possible pour rester viables alors que nous restons au stade zéro du continuum de rétablissement - toutes les restrictions aux voyages et aux frontières mises en place au Canada au début de la pandémie sont toujours en vigueur.

Au cours des dernières semaines, nous avons assisté à des manifestations sincères de travailleurs de l'aviation qui ont perdu leur emploi, et à des appels des syndicats de l'aviation pour que le gouvernement prenne des mesures. Nous avons également vu la déclaration du gouvernement concernant les remboursements comme condition de l'aide financière, ainsi que les déclarations des ministres qui ont réalisé que l'industrie ne pourra pas aller de l'avant sans l'aide du gouvernement.

L'objectif ici n'est pas seulement de faire en sorte que le secteur "survive", mais d'avoir une industrie compétitive et prospère qui favorise l'emploi, l'investissement et la qualité de vie dans toutes les régions du pays, dans toutes les communautés, grandes et petites.

La voie à suivre est globalement très difficile, mais elle est claire. Le reste du monde est sur la bonne voie. Nous devons les rejoindre.

Merci.