L'AQTA VOUS INVITE À SON CONGRÈS ANNUEL

PROGRAMMATION 2022 détaillée | Ensemble vers la relance !

*Horaire sujet à changements

Le 10 mai - Château		**Endroit / Salle**
18 h - 21 h	Inscriptions	Foyer principal

Le 11 mai - Château		
7 h - 20 h	Inscriptions	Foyer principal
7 h 30 - 8 h 20	Déjeuner	Lobinière-Hardwood
8 h 30 - 10 h	Panel de discussion organisé par **Octant Aviation** - Rareté de la main d'œuvre *Modératrice du panel : Mme Nathalie Tousignant, présidente chez Octant Aviation*	Félix Leclerc

Programmation 2022 (suite)

10 h - 10 h 15	Pause-café	Lobinière-Hardwood
10 h 20 - 10 h 40	Comité sectoriel de main-d'œuvre en aérospatiale (**CAMAQ**) - Mise à jour de dossiers en cours et ceux à venir *Par Mme Andréane Martel, directrice générale*	Félix Leclerc
10 h 50 – 12 h 20	Panel de discussion organisé par le **Réseau québécois des aéroports (RQA):** Réunir pour réussir -Environnement -Les enjeux humains -La contribution des aéroports au territoire *Modérateur du panel : M. Jean-François Ouellette, directeur Aéroport sur le CA de l'AQTA*	Félix Leclerc
12 h 20 – 13 h 10	Diner	Lobinière-Hardwood
13 h 20 - 16 h	Rencontre exclusive - opérateurs hélico qualifiés Hydro-Québec	Pincourt
13 h 20 – 13 h 50	**Association du transport aérien du Canada (ATAC)** - Les défis du transport aérien au Canada en 2022 *Par M. John Mckenna, président et chef de la direction*	Félix Leclerc
14 h – 14 h 45	**Bureau de la sécurité des Transports (BST)** - Liste de surveillance et autres sujets d'intérêt *Par Mme Kathy Fox, présidente, Bureau de la sécurité des transports du Canada*	Félix Leclerc
14 h 45 - 15 h	Pause-café	Lobinière-Hardwood

Programmation 2022 (suite)

15 h - 16 h	Panel de discussion Organisé par **ARF Québec** - *Programme Explore Québec et le développement de l'offre, Informations chiffrées sur la clientèle en lien au développement touristique, Les enjeux du développement touristique en région.*	Félix Leclerc
16 h - 16 h 50	Moment détente avant l'ouverture du salon des exposants et cocktail des présidents au Pavillon du Château	

Pavillon

17 h - 18 h 30	Ouverture du salon des exposants et cocktail des présidents
18 h 30 - 21 h	Souper Gala
21 h - 22 h 30	Soirée des exposants, **vente de billets et tirage - GRAND PRIX DE PRÉSENCE AIR CANADA**
22 h 30 - 1 h	After Hour au bar (Nom de salle à déterminer)

12 mai - Pavillon

7 h - 8 h 30	Déjeuner
8 h 35 - 9 h 55	**Transport Canada** sur les dossiers d'actualité, entre autres : Statut concernant la certification médicale *Par Dr. Tylor Brooks, directeur, Médecine aéronautique civile* Reprise de l'industrie aéronautique - Rétablissement postpandémique *Par M. Patrick Juneau, directeur, Politiques et renseignement de la sécurité – Aviation civile* Triennal de l'Organisation de l'Aviation Civil International *Par M. Patrick Juneau, directeur, Politiques et renseignement de la sécurité – Aviation civile*

Programmation 2022, 12 mai (suite)

	Changements réglementaires et processus de consultation
	Par Mme. Geneviève Frenette, chef intérimaire, Opérations réglementaires, Aviation civile
10 h - 10 h 15	Pause-café
10 h 20 - 11 h 35	Réflexion stratégique – Le plan de vol de votre AQTA pour les prochaines années
11 h 35 - 12 h 35	Diner
12 h 45 - 13 h 15	Autres tirages
13 h 15 - 14 h 45	Assemblée générale extraordinaire et élections

Tirage du grand prix de présence Air Canada - 11 mai

Air Canada sera de nouveau au rendez-vous avec une paire de billets n'importe où dans le monde… ou presque! *

Le tirage aura lieu le 11 mai lors de la soirée Gala, achetez vos billets dès votre arrivée au congrès! Présence obligatoire lors du tirage

***(des conditions s'appliquent)**

Merci à nos commanditaires et collaborateurs !

Annonce concernant le transport aérien régional

Chers collègues,

L'AQTA a été convié à une conférence de presse au cours de laquelle le ministre des Transports, M. François Bonnardel, a procédé au dévoilement du nouveau plan québécois de transport aérien régional.

Cet événement avait lieu à l'Aéroport de Mont-Joli ce matin à 10h30. Nous y étions pour vous représenter.

C'est une annonce de 261M$ sur 5 ans, dont 61 M$ la première année pour le déploiement du plan. Nous nous réjouissons de tout ce qui peut améliorer et faciliter l'accès à nos régions via le transport aérien, car c'est un « service essentiel ». Cette annonce concerne les grands principes du programme de relance, nous avons hâte d'en connaître les détails dans les semaines à venir pour pouvoir commenter.

Voici un petit résumé de l'annonce :

- Le renouvellement des programmes d'aide d'urgence existants (pour un an) pour soutenir les transporteurs aériens régionaux et les administrations aéroportuaires;
- La fréquence des vols vers les régions isolées sera augmentée grâce à un soutien financier gouvernemental;

- Dès cet été le nouveau programme avec des billets d'avions aller-retour plafonnés à 500$ sera en vigueur;

- Le programme de réduction des tarifs aériens (PRTA) actuel sera ajusté et l'aide maximale annuelle par personne sera abolie.

Voici la revue de presse de l'événement :

https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1877249/plan-transport-aerien-region-rabais-bonnardel

https://www.lapresse.ca/actualites/politique/2022-04-19/500-pour-voyager-en-avion-au-quebec.php

Voici l'intégralité du communiqué de presse :

Québec
Gouvernement du Québec
Le ministre des Transports
Le ministre responsable de la région de l'Estrie

Communiqué

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE
CISION – Province et hebdos régionaux

Plan québécois de transport aérien régional

Faciliter l'accès à nos régions grâce à des tarifs plus abordables

Mont-Joli, le 19 avril 2022. – Le gouvernement du Québec est fier de dévoiler son nouveau plan québécois de transport aérien régional qui permettra notamment à la population de se procurer, dès cet été, des billets d'avion à un maximum de 500 $ l'aller-retour à destination de plusieurs régions du Québec. Le ministre des Transports et ministre responsable de la région de l'Estrie, M. François Bonnardel, a confirmé aujourd'hui un investissement de 261 M$ pour les cinq prochaines années.

Pour cette importante annonce, il était accompagné de la ministre du Tourisme et ministre responsable des régions de Lanaudière et du Bas-Saint-Laurent, Mme Caroline Proulx, du maire de Gaspé et président de l'Union des municipalités du Québec, M. Daniel Côté, et du maire de la municipalité de Sainte-Catherine-de-Hatley et président de la Fédération québécoise des municipalités, M. Jacques Demers.

Un plan en deux volets

Le gouvernement du Québec procédera d'abord au renouvellement des programmes d'aide d'urgence existants. En effet, ceux-ci seront prolongés jusqu'au 31 mars 2023 afin de soutenir les transporteurs aériens régionaux et les administrations aéroportuaires.

Pour la deuxième phase, qui vise à offrir à la population de meilleurs tarifs pour des vols à l'intérieur du Québec, le gouvernement versera une compensation financière aux transporteurs admissibles. Ces derniers rendront disponibles des billets à un tarif maximal de 500 $ l'aller-retour. Le programme sera en vigueur dès cet été.

De plus, les résidentes et résidents des régions éloignées et isolées qui sont déjà admissibles à l'actuel Programme de réduction des tarifs aériens (PRTA) bénéficieront d'ajustements. Ainsi, l'aide maximale annuelle par personne sera abolie, ce qui aura pour effet de ne plus limiter leurs déplacements. Finalement, un soutien financier gouvernemental sera proposé afin d'assurer une fréquence minimale des vols vers les régions isolées. Une entente pourra être conclue avec certains transporteurs de manière à offrir une desserte adéquate aux destinations desservies par un seul transporteur ou dont le niveau de service est jugé insuffisant.

Citations

« Notre gouvernement croit que l'accès aux régions du Québec est essentiel pour leur vitalité économique. Le transport aérien en région est un enjeu complexe sur lequel les gouvernements précédents n'ont jamais

voulu se pencher. Pour nous, c'était un incontournable pour qu'enfin, les Québécoises et Québécois aient accès à des vols abordables. Je suis fier de dire que nous y sommes parvenus. Grâce au soutien que nous annonçons aujourd'hui, nous démontrons de nouveau notre engagement pour une industrie aérienne dynamique et des régions fières. »

François Bonnardel, ministre des Transports et ministre responsable de la région de l'Estrie

« Nous avons le privilège de vivre au Québec, une destination touristique incroyable, qui devient d'autant plus attirante avec ce tout nouveau plan québécois de transport aérien régional. Grâce à celui-ci, nous ouvrons encore plus grande la porte à l'ensemble des régions du Québec et à leurs attraits. Comme jamais auparavant, les Québécoises et Québécois ont redécouvert leur Québec, et avec l'offre de billets à 500 $ que nous annonçons aujourd'hui, ils pourront profiter encore plus de l'incroyable diversité et de la richesse des expériences touristiques offertes ici, chez nous. »

Caroline Proulx, ministre du Tourisme et ministre responsable des régions de Lanaudière et du Bas-Saint-Laurent

Faits saillants

- Lors de la première année, une somme de 61 M$ sera consacrée au déploiement complet du plan.
- La population du Nunavik dispose de ses propres mesures visant à rendre plus abordable le transport aérien : le programme Ilaujuq et le Programme de réduction des tarifs aériens de l'Administration régionale Kativik (ARK). Elle pourra également bénéficier des mesures du Plan québécois de transport aérien régional qui concernent la réduction du coût des billets d'avion si elle voyage sur les liaisons visées.

Liens connexes

Plan québécois de transport aérien régional

Programme d'aide au maintien des services aériens régionaux essentiels en période d'urgence sanitaire (COVID-19)

Programme de soutien aux aéroports régionaux

Programme de réduction des tarifs aériens

Suivez-nous sur Twitter, Facebook et Instagram.

− 30 −

Source : Claudia Loupret
Attachée de presse
Cabinet du ministre des Transports
et ministre responsable de la région de l'Estrie
Tél. : 418 670-6413

Pour information : Relations avec les médias
Direction générale des communications
Ministère des Transports
Tél. : Québec : 418 644-4444
Montréal : 514 873-5600
Sans frais : 1 866 341-5724

Demande d'exemption présentée par Flair Airlines

Flair Airlines - Demande d'exemption à la Loi sur les transports au Canada - Consultations d'intérêt public.

Suite à la demande d'un membre, nous désirons partager la position de l'ATAC à ce propos :

ATAC
Air Transport Association of Canada
Association du transport aérien du Canada

Formal Submission by ATAC to Transport Canada National Air Policy on the Request for an Exemption filed by Flair Airlines

Context

On March 3, 2022, the Canadian Transportation Agency (Agency) issued a preliminary determination that Flair Airlines (Flair) may not be controlled-in-fact by Canadians and may, therefore, not be "Canadian", as defined in the Canada Transportation Act, SC 1996, c 10.

Flair holds licenses authorizing domestic, scheduled international, and non-scheduled international air services. Pursuant to the Act, Flair must be Canadian to provide these air services. Three requirements must be met for an air carrier to be considered Canadian: (1) the incorporation or formation requirement, (2) the voting interest requirement, and (3) the control-in-fact requirement.

The Canada Transportation Act (Act) requires air carriers to be majority owned and controlled-in-fact by Canadians to maintain a licence to provide both domestic and international air services. The CTA's concern is focused on the involvement of an American based investor in Flair, namely 777. The increased presence in Flair of that foreign investor with additional injection of funds and reported majority of board seats since the beginning of the pandemic led to the preliminary determination.

The Agency has given Flair 60 days from the date of issuance to respond to their concerns, which relate to corporate governance and corporate finance.

Flair submits that it will require more than 60 days to implement the changes required to address certain of the Agency's concerns. As such, Flair submitted the request, pursuant to sections 6.7(1) and 62(1) of the Act, for an exemption to the Act, to temporarily exempt Flair from the requirement to be Canadian under sections 61(a)(i), 69(1)(a)(i), and 73(1)(a)(i) of the Act.

Flair has indicated that it cannot meet the May 3rd deadline and is requesting an 18-month exemption while the company revises its corporate governance and financing structure to ensure it continues to meet the Canadian ownership and control requirements of its domestic and international licences.

2

As provided in section 6.7 (1), it is the Minister's responsibility to determine whether or not an exemption granted would be in the public interest. ATAC respectfully submits that in this situation, extending the deadline for Flair to comply with the requirements of the Canada Transportation Act is clearly against the public interest for the following reasons:

1- <u>Enforcement vs Policy</u>

A key mandate of the regulator is to ensure that the airline industry in Canada is working on a level playing field and complying with the Canadian ownership regulations. It would be totally reprehensible if a ministerial exemption were to grant any one carrier a competitive advantage, especially a carrier that one would presume has knowingly operated outside of the law.
The Canada Transportation Act is very clear on foreign ownership of air carriers, and all are bound to abide by it. The Government should not grant piece-meal exemptions that compromise the level playing field and give a competitive advantage to those who choose to operate outside the law.

2- <u>Knowingly Non-Compliant</u>

We have no indication that Flair was working towards compliance with the law before the March 3 notification by the CTA of the preliminary determination. It seems unreasonable to think that the company had not known for some time that it did not meet the requirements of the Act for the maintenance of its license.

Flair states that it "*is confident that it will be able to implement steps to resolve the CTA's concern set forth in the Preliminary Determination in a timely manner."* If this is the case, then why would they still need 18 months to work on becoming compliant with the law. There should have been immediate actions taken when 777 increased its investment, putting Flair in breach of the law.

The company claims that a foreign influx of funds was its only option. Flair states:

"*The COVID-19 pandemic had devastating impacts on Flair's operations, as it did for the rest of the airline industry. Throughout the pandemic, 777 continued to provide Flair with support to ensure that Flair's business continued to create extensive and affordable air travel options for all Canadians while employing thousands of Canadians. Due to the lingering nature of the pandemic, 777 was required to provide significantly more financing than was initially contemplated or required. There were no other sources of capital available to Flair to support its operations during this timeframe. Most Canadian airlines have also required financial support over the past two years, but whereas most of Flair's competitors benefited from Federal Government programs, Flair could not. Without 777's support, Flair would not have been able to extend the opportunity of air travel to the vastly underserved populations across Canada, and in particular, communities that other carriers could not, or would not, serve*."

We consider that this claim is wrong and misrepresents reality as the majority of airlines in Canada, including a few emerging low-cost-carriers, also did not meet the threshold for government support.

The rest of the Canadian airline industry opted not to resort to the 3 option of obtaining foreign capital to help overcome the pandemic slowdown as this would have put them in breach of the law.

Flair's claim of its impact on the Canadian market is overstated and misrepresents its importance to the smaller, less serviced, communities. Air service across Canada as a whole was disrupted during the pandemic but the level of service offered by air carriers to smaller communities is once again ramping up as our industry recovers from the ravages of COVID-19.

The wildly exaggerated claim of the importance of a carrier's services to any particular community certainly does not justify knowingly working outside of the law.

3- Appearance of Dumping

The foreign investor providing Flair with otherwise parked US aircraft at below market rates could be construed as dumping and result in flooding the Canadian market with excess aircraft. This would likely be very destructive to the Canadian industry and would have misleading and damaging market impacts leading to unsustainable passenger expectations. This situation is definitely not in the Canadian public interest.

4- Consumer Protection

Flair's argument is to allow them to continue to serve the Canadian traveler while it works "*to address these corporate finance arrangements*". Under no circumstances should an extension be granted as this situation has already endured for some time. Furthermore, measures should be put in place to protect consumers in case the CTA's decision to cancel Flair's licences is rendered before passengers have had a chance to use their tickets.

Conclusion

The Air Transport Association of Canada (ATAC) has carefully read the submission by Flair and, based on the considerations explained above, formally opposes the granting of an exemption beyond the current 60-day deadline set by the CTA to require Flair to comply fully with the Act.

April 14, 2022

Texte intégral de notre source : ATAC

Prochaine infolettre le 3 mai