



AIR CANADA

Communiqués de presse

Air Canada réagit aux développements concernant l'Administration portuaire de Toronto : aucun soutien à l'exploitation d'avions à réaction à l'aéroport Billy Bishop

MONTREAL, le 2 avril 2015 /CNW Telbec/ - Le 31 mars, lors de la consultation publique portant sur le plan directeur établi par l'Administration portuaire de Toronto pour l'aéroport Billy Bishop, on a pu constater ce qui suit :

- L'exercice de planification de l'Administration portuaire de Toronto en cours se limite à une seule option : promouvoir le prolongement de la piste aux deux extrémités et éliminer les restrictions applicables aux avions à réaction en vue d'avantager le plan et les objectifs commerciaux de Porter Airlines, et ce, malgré l'opposition de la collectivité et d'autres transporteurs.
- La possibilité d'optimiser l'exploitation d'appareils à turbopropulseurs à l'aéroport (l'approche privilégiée par Air Canada) n'a nullement été envisagée. Le projet demeure aligné sur les intérêts de Porter Airlines au lieu de reposer sur un examen équilibré d'autres options de croissance.
- L'Administration portuaire de Toronto a fait savoir qu'elle prévoit faire passer le nombre de créneaux quotidiens à l'aéroport de 202 à seulement 242, ce qui se traduirait par une hausse négligeable du nombre de créneaux pour Air Canada et de nouveaux exploitants.
- L'Administration portuaire de Toronto a ajouté que si l'exploitation d'avions à réaction était approuvée, un certain nombre de ces créneaux seraient convoités par des exploitants d'avions à réaction privés, ce qui réduirait davantage le nombre de créneaux accessibles aux transporteurs commerciaux comme Air Canada.

« La position d'Air Canada dans cette affaire est limpide », a déclaré Derek Vanstone, vice-président - Stratégie de l'entreprise, Affaires gouvernementales et de l'industrie d'Air Canada :

Aucun avion à réaction

« Nous n'appuyons pas l'exploitation d'avions à réaction à l'aéroport Billy Bishop. Nous préférons que l'aéroport du centre-ville de Toronto connaisse une croissance axée sur les vols de passagers court-courriers assurés par appareils à turbopropulseurs, qui correspondrait davantage à l'esprit et à l'intention de l'entente tripartite originellement conclue à l'aéroport. Le plan de l'Administration portuaire de Toronto visant l'exploitation d'avions à réaction est indéfendable, puisque l'aéroport Billy Bishop peut assurément prospérer et prendre de l'expansion comme aéroport pour appareils à turbopropulseurs desservant les collectivités à deux heures de distance avec les Q400 de Bombardier assemblés à Toronto. »

Accès aux créneaux

« Nous voulons qu'Air Canada et les autres transporteurs aient un accès équitable et convenable aux créneaux dans l'optique de favoriser une vraie concurrence à l'aéroport Billy Bishop, semblable

à ce que l'on retrouve dans les autres aéroports du pays, où Porter Airlines a la possibilité de lancer des services avec des avions à réaction à tout moment. À l'heure actuelle, Porter Airlines détient plus de 85 % des créneaux, et nous sommes incapables de desservir plus d'un marché (Montréal), malgré la forte demande de nos clients d'Ottawa, de New York/Newark et d'autres marchés desservis par court-courriers. Qui plus est, si l'augmentation du nombre de créneaux à l'aéroport est limitée au nombre avancé, quand bien même Air Canada se verrait accorder tous les créneaux libres, ce serait insuffisant pour lui permettre d'assurer un service, même des plus élémentaires, pour ces nouvelles destinations. En fait, la limite de créneaux annoncée par l'Administration portuaire de Toronto ne peut qu'avantager Porter Airlines et consolider sa position déjà dominante. »

Tarifs et redevances d'aérogare

« Nous souhaitons que les tarifs et redevances d'aérogare à cet aéroport soient considérablement abaissés, de sorte qu'ils correspondent à ceux qui sont perçus aux autres aéroports au Canada et aux États-Unis. Nos préoccupations ont été exacerbées par les dépenses en infrastructure envisagées dans le contexte du plan directeur. Nous étudions actuellement toutes nos options dans cette affaire, comme nous l'avons indiqué précédemment. »

« Le potentiel de croissance à cet aéroport est énorme, mais l'Administration portuaire de Toronto l'ignore complètement, souligne M. Vanstone. L'alignement du plan sur les intérêts d'un seul transporteur est tout simplement irresponsable si l'on considère que cette administration est un organisme du gouvernement fédéral dont le mandat est d'exploiter cette infrastructure publique dans l'intérêt public. »

SOURCE Air Canada - Société - Finance

Pour plus de renseignements: Renseignements : Isabelle Arthur (Montréal) 514 422-5788; Peter Fitzpatrick (Toronto) 416 263-5576; Angela Mah (Vancouver) 604 270-5741; Internet : aircanada.com

<https://aircanada-fr.mediaroom.com/index.php?s=22457&item=137736>

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE



Le seul transporteur exploitant
un réseau international quatre
étoiles en Amérique du Nord