



© 2023 Acadie Nouvelle. Tous droits réservés. The present document and its usage are protected under international copyright laws and conventions.

**Publi-C** Certificate issued on May 13, 2024 to English Account NG C3 for personal and temporary display.

news:20230819-AN-a0003805990

<b>Source name</b>	Samedi 19 août 2023
Acadie Nouvelle	
<b>Source type</b>	Acadie Nouvelle
Press • Newspapers	• p. 27
<b>Periodicity</b>	• 684 words
Daily	
<b>Geographical coverage</b>	
Provincial	
<b>Origin</b>	
Caraquet, New Brunswick, Canada	



## Retards: Air Canada se classe parmi les pires en Amérique du Nord

La Presse canadienne

Un nouveau rapport indique qu'Air Canada s'est classée au dernier rang des dix plus grands transporteurs aériens d'Amérique du Nord en termes de ponctualité, alors que certains transporteurs au nord de la frontière peinent à trouver leurs marques après la pandémie, malgré des résultats bien meilleurs que les turbulences de 2022.

La plus grande compagnie aérienne du Canada a effectué 51% de ses vols à l'heure le mois dernier, selon les chiffres de la société de données aéronautiques Cirium. WestJet, qui s'est classée septième, a vu 62% de ses vols arriver à la porte d'embarquement à temps, c'est-à-dire dans les 15 minutes suivant l'heure d'arrivée prévue. Ces deux résultats font pâle figure en comparaison des compagnies aériennes les plus performantes, Alaska Airlines et Delta Air Lines, qui ont atteint respectivement des taux de ponctualité de 82% et de 79%. La ponctualité moyenne des compagnies aériennes nordaméricaines s'élève à 66%, ce qui est de loin la pire performance de toutes les régions étudiées dans le rapport, y compris l'Europe, l'Amérique latine, le Moyen-Orient et l'Afrique.

Outre la pénurie de contrôleurs aériens, Air Canada a mis en avant les orages et un réseau fonctionnant à plein régime en raison d'une forte demande, ce qui peut se traduire par des temps de rétablissement plus longs après une perturbation. Quelque 140 000 passagers par jour ont emprunté les 36 000 vols d'Air Canada le mois dernier, a déclaré le porte-parole Peter Fitzpatrick dans un courriel. «Comme tout système, lorsqu'il fonctionne à pleine capacité, il peut ralentir les processus et prendre plus de temps à se rétablir lorsque des problèmes surviennent. Cela dit, la plupart des retards ont été relativement courts», a-t-il assuré. Le mois dernier, l'Association internationale du transport aérien a critiqué les organismes de contrôle du trafic aérien en Amérique du Nord, dont Nav Canada, pour leur manque de personnel qui «continue de provoquer des retards et des perturbations inacceptables».

Nav Canada a reconnu que certains retards survenus dans les plus grands aéroports du pays au cours des deux derniers mois étaient en partie dus à une pénurie de contrôleurs aériens. Lorsque les avions attendent d'atterrir, le temps passé à attendre en plein ciel peut ajouter des heures aux quarts de travail

des équipages chaque semaine, ce qui les rapproche de leur plafond de 28 jours et leur laisse moins de marge de manoeuvre pour combler les lacunes en matière de main-d'oeuvre d'ici la fin du mois. Par ailleurs, les arrivées tardives réduisent la marge de manoeuvre pour effectuer la maintenance préventive entre les vols pendant la nuit, ce qui peut entraîner des problèmes mécaniques et des retards supplémentaires, a expliqué Duncan Dee, l'ancien chef d'exploitation d'Air Canada.

«Si ces problèmes ne sont pas résolus maintenant — ou au cours de la semaine prochaine — vous verrez à la fin du mois de juillet et au début du mois d'août des problèmes identiques à ceux du week-end dernier», avait prédit M. Dee lors d'une entrevue accordée le 4 juillet. Pour la seule journée de mercredi, Air Canada a enregistré 533 retards ou annulations sur environ 1250 vols, selon le service de suivi FlightAware.

Ces chiffres sont publiés au moment où un groupe de défenseurs a soumis des recommandations à l'Office des transports du Canada, dans le cadre des projets de révision de la charte des droits des passagers de l'organisme de réglementation. Le rapport conjoint présenté

cette semaine par Air Passenger Rights, le Centre pour la défense de l'intérêt public et Marina Pavlovic, une professeure associée à la faculté de droit de l'Université d'Ottawa, préconise une version plus claire et plus rationnelle du régime, appelé Règlement sur la protection des passagers aériens.-La Presse Canadienne