Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 74, *Loi visant principalement à améliorer l'encadrement relatif aux étudiants étrangers*

Mémoire déposé à la Commission des relations avec les citoyens

De la part de
Suzanne Benoit
Présidente-directrice générale
Association québécoise du transport aérien (AQTA)

Le 6 novembre 2024

TABLE DES MATIÈRES

À propos de l’Association québécoise du transport aérien - AQTA 3

Le transport aérien au Québec 4

Les bénéfices des étudiants étrangers dans le secteur du transport aérien 4

La pénurie de main-d’œuvre dans le secteur du transport aérien 5

Les pilotes : une main-d'œuvre hautement qualifiée et essentielle au transport aérien 6

Les conséquences régionales d’une limitation du nombre des étudiants étrangers au Québec 7

La multiplication des contraintes législatives visant les étudiants étrangers 8

Recommandations 10

À propos de l’Aassociation québécoise du transport aérien

Depuis 1976, l’AQTA est un organisme à but non lucratif dont le mandat est d'offrir des services à ses membres et représenter l'industrie dans le but de soutenir et de promouvoir le transport aérien au Québec.

L'AQTA regroupe les exploitants aériens d’avions et d’hélicoptères, des unités de formation au pilotage, des aéroports, des entreprises de maintenance et certification ainsi que des produits et services liés à l’aviation et des organismes et individus intéressés par cette industrie.

Nos membres sont fiers de contribuer au développement économique du Québec et de permettre au Québec de se positionner comme leader mondial de l’industrie aérospatiale.

L’AQTA porte un intérêt particulier à voir les activités de transport aérien se développer dans un environnement adéquat. Elle soutient que les problématiques qui touchent l’industrie du transport aérien doivent être résolues en obéissant d’abord et avant tout à l’intérêt commun et en tenant compte de la dynamique systémique de l’industrie. C’est dans ce cadre que l’association souhaite que ses recommandations à la Commission des relations avec les citoyens soient étudiées attentivement.

Dans le cadre des Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 74, *Loi visant principalement à améliorer l’encadrement relatif aux étudiants étrangers,* l’Association québécoise du transport aérien soumet le présent mémoire afin d’être entendue sur les enjeux qui touchent directement certains éléments de la loi.

Le transport aérien au Québec

Le transport aérien recouvre différentes activités, au-delà même des vols commerciaux réguliers auxquels le grand public pense de prime abord, notamment les vols nolisés, le travail aérien, le fret, les évacuations aéromédicales les infrastructures aéroportuaires et de services au sol, les centres de formation, les activités d'entretien et de réparation, etc.

Les régions éloignées, non pourvues d'infrastructures routières ou ferroviaires, ont besoin du transport aérien pour assurer les évacuations médicales ainsi que leurs échanges avec les autres régions du Québec, les zones métropolitaines et le reste du monde. La mise en place de ces mesures, combinée à la pénurie criante de pilotes, aura un effet dévastateur sur les services offerts en région (soins médicaux, services juridiques, approvisionnement alimentaire, etc.) et contribuera à la dévitalisation de ces territoires.

Les aéroports et aérodromes du Québec ainsi que les différents opérateurs qui y sont présents sont la pierre angulaire du réseau de transport aérien au Québec. Ils jouent un rôle économique et social fondamental en matière de développement économique, de désenclavement des régions, d'occupation du territoire et de soutien aux communautés autochtones. Le taux de croissance annuel composé de l'emploi dans cette industrie a été de 5,9% de 2010 à 2023. D'ici 2033, nous anticipons que 18 525 nouveaux postes seront créés et 7 387 postes seront à remplacer, pour un total de 25 912 postes à combler.

Cela dit, en ce qui a trait à l'intention du gouvernement du Québec de réduire le nombre d'étudiants étrangers dans la province, il faut savoir que l'ensemble de l'industrie du transport aérien est en pénurie majeure de main-d'œuvre qualifiée, notamment les pilotes et est confronté à une série de défis. Les effets de la pandémie continuent d'affecter les opérations de toutes les compagnies aériennes, particulièrement celles qui œuvrent essentiellement dans les communautés éloignées du Québec. Parmi les principales causes, la pénurie de main-d'œuvre, en particulier sur les marchés régionaux, limite la capacité des compagnies aériennes à offrir le niveau de service à ces communautés. Le projet de loi nº 74 risque d'accentuer la situation déjà périlleuse.

Les bénéfices des étudiants étrangers dans le secteur du transport aérien

Le projet de loi nº 74, tel que présenté, risque de venir amplifier les problèmes auxquels notre industrie fait face à la suite des modifications apportées par le gouvernement au niveau de la langue, ce qui ne tient pas compte de la spécificité de notre secteur. L'ensemble des écoles de pilotage du Québec sont donc extrêmement préoccupées de l'intention du gouvernement du Québec de réduire le nombre d'étudiants étrangers dans la province. Malgré les efforts de développement au Québec et ailleurs au Canada, nos écoles s'alimentent des étudiants étrangers. Certains de ces étudiants viendront combler, une fois les critères d'immigration rencontrés, les besoins des compagnies aériennes

nationales et régionales pour desservir la population québécoise au moment même où il y a un manque d'étudiant québécois pour répondre à la demande.

Plusieurs de ces anciens étudiants étrangers sont aujourd'hui copilotes ou commandants de bord dans des compagnies telles que Porter, Air Transat, Air Canada, Canadian North, Jazz, et bien d'autres. Ensemble, ils font rayonner la qualité de l'enseignement et de l'industrie du pilotage au Québec, ici comme à l'étranger, en tant que fiers ambassadeurs de l'industrie aérospatiale québécoise avec comme pilier notre grappe industrielle et le prestigieux siège social de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Les étudiants étrangers jouent de plus un rôle crucial dans le fonctionnement d'un collège d'aviation, car ils doivent occuper des postes d'instructeurs de vol pour acquérir l'expérience nécessaire en vue de devenir résidents permanents, puis pilotes au sein de compagnies régionales et nationales. Toutefois, les modifications de la Loi 96 et maintenant, le projet de loi nº 74 constituent un obstacle majeur menaçant la survie des centres de formations professionnelles en pilotage au Québec.

La pénurie de main-d'œuvre dans le secteur du transport aérien

Selon un mémo émis par Transports Canada[1] en mars 2024, les étudiants canadiens ne suffiront pas à combler le besoin de pilotes. Il est impératif d'attirer des talents étrangers. La pénurie de pilotes au Canada continue de s'aggraver, avec un besoin de plus de 7 300 pilotes d'ici 2025.[2] Nous pouvons extrapoler de ces données, que le besoin en pilote au Québec s'élève annuellement à environ 1 600 étudiants québécois, canadiens ou étrangers.

Selon les statistiques de Transports Canada[3], les écoles de pilotage au Canada ne forment que 600 pilotes professionnels par année.

Une telle limitation, dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre et d'étudiants au moment même où il faut en former davantage, pourrait même nuire aux régions du Québec. En effet, le gouvernement du Québec poursuit l'objectif de favoriser l'accès aux régions du Québec par l'entremise du transport aérien grâce à des vols abordables et ainsi encourager leur vitalité économique. Le projet de loi risque de nuire à l'atteinte de cet objectif en limitant les étudiants étrangers dans ce programme de formation hautement qualifié.

[1] https://tc.canada.ca/fr/binder/20-penurie-pilotes
[2] https://www.rcinet.ca/fr/2020/01/01/offre-demploi-le-canada-a-besoin-de-7300-nouveaux-pilotes-dici-5-ans/
[3] https://aqta.ca/DATA/CMSDOCUMENT/5003~v~a-l-appui-des-ecoles-de-pilotage-au-canada.pdf

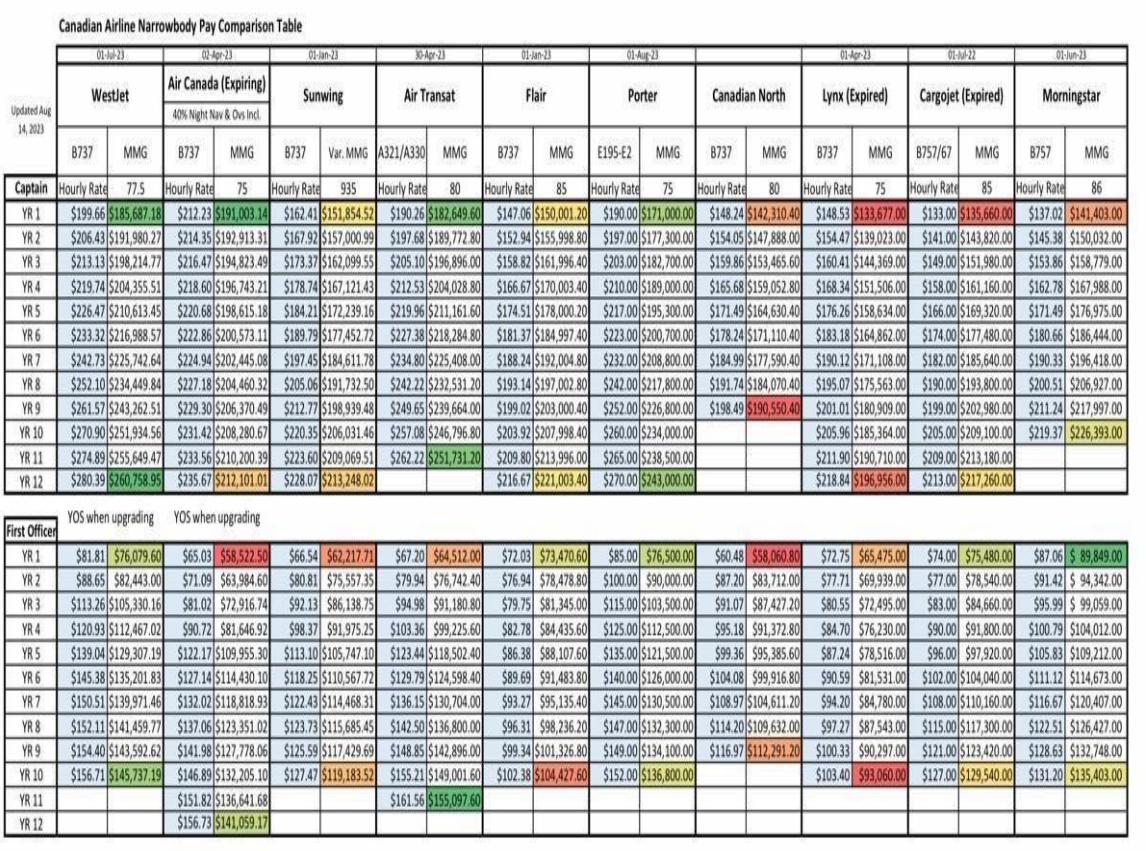
Les pilotes : une main-d'œuvre hautement qualifiée et essentielle au transport aérien

Les pilotes incarnent une main-d'œuvre hautement qualifiée, alliant compétences techniques avancées, capacité de gestion sous pression et formation rigoureuse. Leur rémunération reflète non seulement la rareté de leur expertise, mais aussi la complexité et les responsabilités qui leur incombent au quotidien. Dans un secteur aussi vital que l'aviation, les pilotes restent indispensables au bon fonctionnement et à la sécurité du transport aérien mondial.

Le niveau de responsabilité et d'expertise requis pour ce métier se reflète dans la rémunération des pilotes. Bien que les salaires varient en fonction de l'expérience, du type d'aéronef piloté et de la compagnie aérienne, voici une estimation des salaires moyens pour les pilotes au Canada :

- **Pilotes débutants** (moins de 5 ans d'expérience) : environ **60 000 $ CA à 80 000 $ CA** par an.
- **Pilotes de ligne expérimentés** (5 à 10 ans d'expérience) : entre **100 000 $ CA et 150 000 $ CA** par an.
- **Commandants de bord** : les salaires peuvent atteindre plus de **200 000 $ CA** par an, notamment dans les grandes compagnies aériennes internationales.

Leurs compétences, leur formation et la responsabilité qu'ils assument justifient ces niveaux de rémunération (voir le tableau salaire comparatif pilotes).



Canadian Airline Narrowbody Pay Comparison Table

Updated Aug 14, 2023	01-Jul-23		02-Apr-23		01-Jan-23		30-Apr-23		01-Jan-23		01-Aug-23				01-Apr-23		01-Jul-22		01-Jun-23	
	WestJet		Air Canada (Expiring) 40% Night Nav & Ovs Incl.		Sunwing		Air Transat		Flair		Porter		Canadian North		Lynx (Expired)		Cargojet (Expired)		Morningstar	
	B737	MMG	B737	MMG	B737	Var. MMG	A321/A330	MMG	B737	MMG	E195-E2	MMG	B737	MMG	B737	MMG	B757/67	MMG	B757	MMG
Captain	Hourly Rate	77.5	Hourly Rate	75	Hourly Rate	935	Hourly Rate	80	Hourly Rate	85	Hourly Rate	75	Hourly Rate	80	Hourly Rate	75	Hourly Rate	85	Hourly Rate	86
YR 1	$199.66	$185,687.18	$212.23	$191,003.14	$162.41	$151,854.52	$190.26	$182,649.60	$147.06	$150,001.20	$190.00	$171,000.00	$148.24	$142,310.40	$148.53	$133,677.00	$133.00	$135,660.00	$137.02	$141,403.00
YR 2	$206.43	$191,980.27	$214.35	$192,913.31	$167.92	$157,000.99	$197.68	$189,772.80	$152.94	$155,998.80	$197.00	$177,300.00	$154.05	$147,888.00	$154.47	$139,023.00	$141.00	$143,820.00	$145.38	$150,032.00
YR 3	$213.13	$198,214.77	$216.47	$194,823.49	$173.37	$162,099.55	$205.10	$196,896.00	$158.82	$161,996.40	$203.00	$182,700.00	$159.86	$153,465.60	$160.41	$144,369.00	$149.00	$151,980.00	$153.86	$158,779.00
YR 4	$219.74	$204,355.51	$218.60	$196,743.21	$178.74	$167,121.43	$212.53	$204,028.80	$166.67	$170,003.40	$210.00	$189,000.00	$165.68	$159,052.80	$168.34	$151,506.00	$158.00	$161,160.00	$162.78	$167,988.00
YR 5	$226.47	$210,613.45	$220.68	$198,615.18	$184.21	$172,239.16	$219.96	$211,161.60	$174.51	$178,000.20	$217.00	$195,300.00	$171.49	$164,630.40	$176.26	$158,634.00	$166.00	$169,320.00	$171.49	$176,975.00
YR 6	$233.32	$216,988.57	$222.86	$200,573.11	$189.79	$177,452.72	$227.38	$218,284.80	$181.37	$184,997.40	$223.00	$200,700.00	$178.24	$171,110.40	$183.18	$164,862.00	$174.00	$177,480.00	$180.66	$186,444.00
YR 7	$242.73	$225,742.64	$224.94	$202,445.08	$197.45	$184,611.78	$234.80	$225,408.00	$188.24	$192,004.80	$232.00	$208,800.00	$184.99	$177,590.40	$190.12	$171,108.00	$182.00	$185,640.00	$190.33	$196,418.00
YR 8	$252.10	$234,449.84	$227.18	$204,460.32	$205.06	$191,732.50	$242.22	$232,531.20	$193.14	$197,002.80	$242.00	$217,800.00	$191.74	$184,070.40	$195.07	$175,563.00	$190.00	$193,800.00	$200.51	$206,927.00
YR 9	$261.57	$243,262.51	$229.30	$206,370.49	$212.77	$198,939.48	$249.65	$239,664.00	$199.02	$203,000.40	$252.00	$226,800.00	$198.49	$190,550.40	$201.01	$180,909.00	$199.00	$202,980.00	$211.24	$217,997.00
YR 10	$270.90	$251,934.56	$231.42	$208,280.67	$220.35	$206,031.46	$257.08	$246,796.80	$203.92	$207,998.40	$260.00	$234,000.00			$205.96	$185,364.00	$205.00	$209,100.00	$219.37	$226,393.00
YR 11	$274.89	$255,649.47	$233.56	$210,200.39	$223.60	$209,069.51	$262.22	$251,731.20	$209.80	$213,996.00	$265.00	$238,500.00			$211.90	$190,710.00	$209.00	$213,180.00		
YR 12	$280.39	$260,758.95	$235.67	$212,101.01	$228.07	$213,248.02			$216.67	$221,003.40	$270.00	$243,000.00			$218.84	$196,956.00	$213.00	$217,260.00		

First Officer	YOS when upgrading		YOS when upgrading																	
YR 1	$81.81	$76,079.60	$65.03	$58,522.50	$66.54	$62,217.71	$67.20	$64,512.00	$72.03	$73,470.60	$85.00	$76,500.00	$60.48	$58,060.80	$72.75	$65,475.00	$74.00	$75,480.00	$87.06	$ 89,849.00
YR 2	$88.65	$82,443.00	$71.09	$63,984.60	$80.81	$75,557.35	$79.94	$76,742.40	$76.94	$78,478.80	$100.00	$90,000.00	$87.20	$83,712.00	$77.71	$69,939.00	$77.00	$78,540.00	$91.42	$ 94,342.00
YR 3	$113.26	$105,330.16	$81.02	$72,916.74	$92.13	$86,138.75	$94.98	$91,180.80	$79.75	$81,345.00	$115.00	$103,500.00	$91.07	$87,427.20	$80.55	$72,495.00	$83.00	$84,660.00	$95.99	$ 99,059.00
YR 4	$120.93	$112,467.02	$90.72	$81,646.92	$98.37	$91,975.25	$103.36	$99,225.60	$82.78	$84,435.60	$125.00	$112,500.00	$95.18	$91,372.80	$84.70	$76,230.00	$90.00	$91,800.00	$100.79	$104,012.00
YR 5	$139.04	$129,307.19	$122.17	$109,955.30	$113.10	$105,747.10	$123.44	$118,502.40	$86.38	$88,107.60	$135.00	$121,500.00	$99.36	$95,385.60	$87.24	$78,516.00	$96.00	$97,920.00	$105.83	$109,212.00
YR 6	$145.38	$135,201.83	$127.14	$114,430.10	$118.25	$110,567.72	$129.79	$124,598.40	$89.69	$91,483.80	$140.00	$126,000.00	$104.08	$99,916.80	$90.59	$81,531.00	$102.00	$104,040.00	$111.12	$114,673.00
YR 7	$150.51	$139,971.46	$132.02	$118,818.93	$122.43	$114,468.31	$136.15	$130,704.00	$93.27	$95,135.40	$145.00	$130,500.00	$108.97	$104,611.20	$94.20	$84,780.00	$108.00	$110,160.00	$116.67	$120,407.00
YR 8	$152.11	$141,459.77	$137.06	$123,351.02	$123.73	$115,685.45	$142.50	$136,800.00	$96.31	$98,236.20	$147.00	$132,300.00	$114.20	$109,632.00	$97.27	$87,543.00	$115.00	$117,300.00	$122.51	$126,427.00
YR 9	$154.40	$143,592.62	$141.98	$127,778.06	$125.59	$117,429.69	$148.85	$142,896.00	$99.34	$101,326.80	$149.00	$134,100.00	$116.97	$112,291.20	$100.33	$90,297.00	$121.00	$123,420.00	$128.63	$132,748.00
YR 10	$156.71	$145,737.19	$146.89	$132,205.10	$127.47	$119,183.52	$155.21	$149,001.60	$102.38	$104,427.60	$152.00	$136,800.00			$103.40	$93,060.00	$127.00	$129,540.00	$131.20	$135,403.00
YR 11			$151.82	$136,641.68			$161.56	$155,097.60												
YR 12			$156.73	$141,059.17																

Au moment où le gouvernement du Québec vise à créer des « jobs payantes », il ne faudrait pas que ce projet de loi nuise à l'essor du secteur de l'aviation québécois en imposant des contraintes additionnelles aux écoles de pilotage. Celles-ci peinent déjà à répondre à la demande des compagnies aériennes régionales et nationales et à s'adapter aux nouvelles exigences en matière de langue.

Les conséquences régionales d'une limitation du nombre d'étudiants étrangers au Québec

L'AQTA est extrêmement préoccupée des conséquences de l'adoption du projet de loi nº 74 qui viendrait limiter encore davantage le nombre d'inscriptions d'étudiants étrangers au moment même où l'offre peine déjà à répondre aux besoins de l'industrie et du gouvernement. En effet, sans l'apport des étudiants étrangers, ce sont les services aux citoyens dans les régions éloignées, comme le Nunavik, qui pourraient être affectés faute de pilotes; médecins ou intervenants sociaux ne pouvant s'y rendre rapidement. C'est l'ensemble du service aérien gouvernemental qui pourrait subir les conséquences d'une telle restriction : lutte contre les incendies de forêts, recherche et sauvetage, transport sanitaire et évacuations aéromédicales et nolisement d'aéronefs.

Le transport aérien est à ce point essentiel au Québec pour relier les régions éloignées non desservies par des infrastructures routières et ferroviaires, offrir des services de santé et soutenir les échanges économiques et sociaux des communautés éloignés. La formation d'étudiants étrangers comme pilote est nécessaire pour répondre à cette mission de l'État québécois. Ce projet de loi suscite de vives inquiétudes quant à la capacité de nos écoles de pouvoir continuer à répondre aux besoins des ministères et organismes gouvernementaux sans l'apport d'un nombre suffisant d'étudiants étrangers. Il est donc nécessaire d'offrir une exception aux écoles de pilotage afin de répondre aux besoins de la population sur l'ensemble du territoire québécois.

La multiplication des contraintes législatives visant les étudiants étrangers

L'étude de ce projet de loi ne peut pas se faire sans prendre en considération l'impact de la Loi 96 sur l'attractivité et la rentabilité de nos écoles de pilotage auprès des étudiants étrangers alors qu'elles rivalisent avec des écoles à travers le Canada et le monde. Selon nos études, les retombées économiques pour 400 étudiants étrangers sont de 25 millions $ par année. Or, il est crucial de rappeler que l'anglais est la langue internationale de l'aviation; une norme instaurée pour des raisons de sécurité et d'uniformisation par l'OACI qui est basée à Montréal depuis 1944. Dans ce contexte, un examen de compétence linguistique en anglais uniquement est exigé pour tous les États membres, y compris le Canada, la France, la Belgique, l'Allemagne et l'Espagne, par exemple. Toutefois, étant donné que les deux langues officielles au Canada sont le français et l'anglais, il est permis de démontrer cette compétence dans l'une ou l'autre langue pour les vols locaux. Cependant, pour exercer le métier de pilote de ligne, une maîtrise suffisante de l'anglais est indispensable.

Il va sans dire que nos membres déploient des efforts substantiels en matière d'intégration et de francisation. Cependant, pour les écoles de pilotage, les exigences sont trop élevées pour permettre aux étudiants étrangers d'atteindre le niveau de compréhension écrite et verbale du français tout en suivant une formation très exigeante et à temps plein de pilote de ligne en 24 mois.

Dans ce contexte, l'AQTA réitère sa demande que le test de compétence linguistique de l'OACI soit reconnu comme répondant aux exigences linguistiques en français pour l'obtention de l'attestation d'études collégiales (AEC) des étudiants en pilotage.

Il va sans dire que pour répondre aux besoins du marché et pour des raisons de sécurité, le transport aérien est un secteur particulier qui nécessite des considérations particulières du gouvernement du Québec, tant en matière d'imposition d'un plafond pour les étudiants étrangers que du niveau de connaissance du français.

L’addition des impacts appréhendés du projet de loi nº 74 avec la Loi 96 risque de mettre encore plus en péril nos écoles de pilotage qui sont une partie intégrale et essentielle de l’écosystème aérospatial du Québec. Ces mesures, si elles sont mises en place sans voies de passage pour ce secteur particulier, risquent d’encourager davantage des étudiants étrangers à étudier ailleurs au Canada, ce qui ne permet en rien l’atteinte des objectifs économiques et de main-d’œuvre du gouvernement du Québec.

Ces mesures s’ajoutent et fragilisent l’industrie aérospatiale québécoise reconnue comme un des trois pôles mondiaux dans le domaine. L’aérospatiale et l’aviation sont des secteurs névralgiques et stratégiques pour l’économie du Québec. Nous avons besoin des étudiants étrangers qui contribueront à maintenir et à faire grandir la main-d’œuvre requise pour cette industrie stratégique et en assurer le développement, la fabrication, la certification et l’entrainement des pilotes de demain.

Recommandation I

L'AQTA demande au gouvernement de maintenir les niveaux d'acceptation d'étudiants étrangers pour les formations de pilotage au Québec, afin d'assurer la survie de nos institutions, de maintenir le rayonnement du Québec dans le domaine de la formation aéronautique et surtout de pouvoir contribuer à réduire la pénurie de pilotes au Québec et répondre à la demande régionale et nationale.

Recommandation II

L'AQTA demande au gouvernement d'évaluer l'impact de la limitation des étudiants étrangers sur les centres professionnels de formation en pilotage, dont plusieurs sont situés en région, et sur le transport aérien régional au moment où le gouvernement souhaite contribuer à l'accès aux régions du Québec et à leur vitalité économique.

Recommandation III

L'AQTA demande au gouvernement que le test de compétence linguistique de l'OACI soit reconnu comme répondant aux exigences linguistiques en français pour l'obtention de l'attestation d'études collégiales en pilotage.

Air Transport Association of Canada
Association du transport aérien du Canada

Ottawa, le 6 novembre 2024

Madame Ann-Philippe Cormier
Édifice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires
3e étage
Québec (Québec) G1A 1A3
crc@assnat.qc.ca

Objet : Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 74, *Loi visant principalement à améliorer l'encadrement relatif aux étudiants étrangers*

Madame,

L'Association du transport aérien du Canada (ATAC) est la voix de confiance qui représente l'industrie aéronautique au Canada depuis 1934. En tant qu'organisation à but non lucratif, notre objectif est de favoriser la croissance, de prôner l'excellence et de défendre la sécurité au sein du secteur du transport aérien.

À ce titre, nous souhaitons vous signifier notre appui entier au mémoire déposé par madame Suzanne Benoit, Présidente-directrice générale, de l'Association québécoise du transport aérien (AQTA) dans le cadre des consultations portant sur le projet de loi nº 74. Nous encourageons par le fait même les membres de la commission à appuyer les recommandations de l'AQTA en considérant l'importance des écoles de pilotage professionnel situées au Québec pour répondre aux besoins du marché canadien nécessitant la formation d'étudiants étrangers.

Pour votre information, l'ATAC est l'association commerciale nationale du Canada pour les secteurs de l'aviation commerciale et de la formation au pilotage, ainsi que pour les fournisseurs de produits et de services de l'industrie aéronautique. Nos membres sont composés d'entreprises engagées dans l'aviation commerciale partout au pays, y compris de nombreuses écoles de formation au pilotage qui dispensent ensemble la formation menant à la plupart des licences de pilote professionnel délivrées au Canada.

Nous nous engageons à façonner l'avenir de l'aviation canadienne en soutenant nos membres diversifiés, en favorisant l'innovation, en donnant accès à la formation en pilotage et en garantissant les normes les plus élevées de sécurité et d'excellence opérationnelle.

À l'ATAC, nous jouons un rôle essentiel en reliant les leaders de l'industrie, les organismes gouvernementaux et d'autres parties prenantes pour forger des partenariats et créer des opportunités de croissance. En réunissant les compagnies aériennes, les prestataires de services aéronautiques, les constructeurs, les centres de formation au pilotage et bien plus encore, nous construisons un environnement collaboratif qui favorise le progrès et la compétitivité.

Grâce à nos efforts de plaidoyer, nous défendons les politiques et réglementations qui permettent un transport aérien sûr et efficace, tout en promouvant continuellement le plus haut niveau de professionnalisme et de durabilité environnementale. Nous travaillons sans relâche pour façonner un avenir dynamique pour l'aviation canadienne en favorisant l'innovation, en soutenant l'éducation et la formation et en défendant les besoins de l'industrie.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes meilleurs sentiments.

John McKenna
Président et Chef de la direction
Association du transport aérien du Canada
222, rue Queen, bureau 1110
Ottawa (Ontario) K1P 5V9