

Relier les Communautés Éloignées du Canada avec Voyage Aérien Vert

Groupe de défense GREYJAY,
Montreal, Qc.



Qui nous sommes

Un groupe basé à Montréal plaidant pour la promotion de politiques relatives à la Regional Air Mobility (RAM) équitables, éthiques et éco au Canada.

Notre mission est d'encourager les responsables politiques à créer la première flotte aérienne possédée par le Gouvernement (publique) composée d'avions "vert" (électriques ou hydrogènes) d'ici 2030 afin de servir les populations autochtones éloignées et communautés isolées.

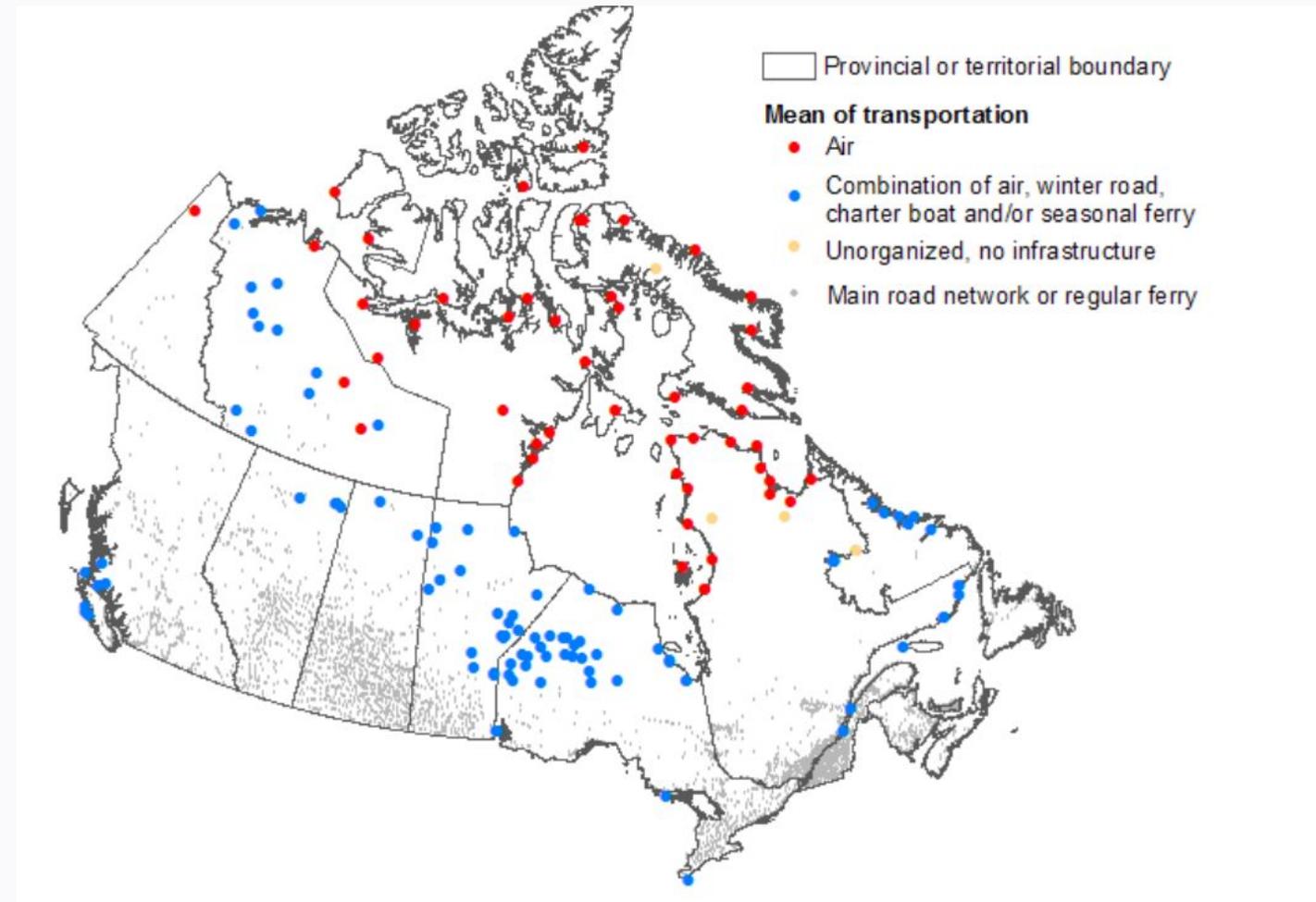


Motivation:

Le transport aérien est le seul moyen viable permettant d'accéder à de nombreuses communautés Canadiennes rurales.

[Des données issues de Statistiques Canada](#) démontrent que le transport aérien est le seul moyen d'accéder à de nombreuses communautés.

Cela implique qu'un accès limité aux transports aériens implique dès lors un accès limité aux services de santé, aux services financiers, aux services légaux et au commerce de détail pour de nombreuses personnes vivant dans des zones rurales au Canada.



Motivation:

Malgré des investissements du Gouvernement, l'utilisation du transport aérien vers les communautés rurales reste pour beaucoup financièrement inaccessible.

Dû à l'immensité du Canada et à ses conditions météorologiques extrêmes, les opérations de transport aérien sont très coûteuses. Pour rendre ces voyages plus abordables, les Gouvernements fédéral et provinciaux subventionnent de 50% à 75% des vols admissibles vers communautés isolés. En 2018, le Gouvernement du Québec a donné 173 millions de dollars pour réduire le coût du transport aérien dont 73 millions en subventions seulement. Ceci n'inclut pas le coût du transport aérien pour d'autres services publics gouvernementaux opérant dans les communautés rurales (tel que le transport de patients ou encore d'agents publics venant accomplir leur shift) ce qui est en général le second secteur de dépense le plus important dans le budget annuel.

Cependant, le coût du transport aérien vers ces communautés éloignées reste très élevé. Un sondage concernant les dépenses des ménages en 2019 montre que les dépenses moyennes d'une famille vivant dans une des villes canadiennes majeures en transport aérien est de \$1,214. En comparaison, les dépenses en transport aérien d'une famille vivant à Iqaluit est de \$4,292.

Qu'est-ce qui peut aider: Regional Air Mobility (RAM):

Regional Air Mobility (RAM) se concentre sur le développement sur des infrastructures d'aéroports déjà existantes pour transporter des personnes et des biens tout en utilisant des avions innovants offrant une nette amélioration en terme d'efficacité, d'abordabilité et d'intégration pour les communautés par rapport aux options de transports régionales déjà existantes.

Cela pourrait faire songer à un épisode des Jetsons, mais ces technologies seront courantes dans un futur proche. En 2022 déjà, plusieurs prototypes sont testés dont quelques-uns au Québec (qui construit des avions électriques de plus petite taille) et plusieurs pays et compagnies aériennes ont commencé à commander des avions. Promettant d'être significativement moins chers et plus écologiques que les avions actuels, ils offrent une chance de révolutionner le système des transports publics pour répondre à l'inéquité concernant l'accès au voyage aérien aussi tôt qu'en 2030.



**Regional
Air Mobility**

» Leveraging Our National Investments to Energize the American Travel Experience

April 2021

<https://sacd.larc.nasa.gov/ram/>

Solution:

GREYJAY- Regional Air Mobility pour les autochtones et les communautés isolées

GREYJAY est une flotte publique composée de petits avions fonctionnant à l'énergie électrique ou hydrogène. Ces avions voleraient entre les réserves autochtones et les communautés éloignées, ils transporteraient les personnes et les cargaisons, pourraient être utilisés dans de nombreux cas tel que pour voyager aux camps de chasse, transporter les patients, répondre à des situations d'urgence et apporter de la nourriture et d'autres éléments nécessaires aux communautés. Ils servent des destinations qui ne sont pas fréquemment desservis par les transporteurs aériens hautement subventionnés. Ils utiliseront des aéroports locaux et auront accès à des installations électriques et du matériel pour se recharger.

Ils sont le remplacement pour des services tel que Greyhound buses dans les prochaines 50 à 100 années.



Heart Aerospace - une start-up d'avions électriques régionales de 19 places

<https://heartaerospace.com/>

Solution:

GREYJAY - Détenu et maintenu par le Gouvernement, exploité par les communautés

Un agence publique sera propriétaire et maintiendra cette flotte. Cette agence peut exploiter ces flottes ou pourra travailler avec des compagnies aériennes régionales qui ont servi les communautés rurales pour cette opération. Cette agence travaillera avec des constructeurs aéronautiques canadiens et internationaux et des entreprises de fabrication pour commander l'avion le plus adapté. Il est attendu que cette agence sera une entité fédérale puisque le transport aérien est une compétence du gouvernement fédéral. La Poste canadienne et Greyhound sont deux organisations avec un service similaire (aussi connu comme Canada-wise, pour être subventionnées et pour servir des zones rurales).

Nous nous attendons à ce qu'environ 20% du coût vienne du fare, et 80% du Gouvernement fédéral.



La mission de ZeroAvia (une société basée au Royaume-Uni) est un groupe motopropulseur électrique à hydrogène et à zéro émission pour des voyages régionaux de 19 places vers des vols longue distance de plus de 100 places <https://www.zeroavia.com/>

Des bénéfices pour beaucoup à travers le Canada

Des bénéfices directs
pour les résidents

Des accès aux services (hôpitaux par exemple) plus rapides et plus propres. Une plus grande variété de produits essentiels pour un prix plus abordable. Supporte la tradition autochtone du camp de chasse.



Des bénéfices indirects
pour d'autres agences
gouvernementales

Réduction du besoin de biens subventionnés. Réduction du coût de transport des patients et d'autres résidences vers les villes majeures pour les agences gouvernementales tel que le ministère de la santé, le ministère de l'éducation, etc...



Des bénéfices indirects
pour les communautés

L'exploitation et la maintenance des avions pourraient être une source de d'emplois bien rémunérés pour les communautés éloignées.



Des bénéfices indirects
pour le Canada

plus d'équité à travers le Canada incluant les communautés rurales. La construction de ces avions au Canada créerait des emplois bien rémunérés. Retirer les camions et les autres avions de ces routes réduirait les émissions. Canada peut exporter son expérience et expertise relative à l'exploitation de cette flotte.



De \$500 millions à \$1.0 milliard: Coûts pour le gouvernement d'acheter la flotte initiale (en 2030)

\$4 million - \$8 million - Cout par avion

C'est une estimation difficile basée sur des informations diverses trouvées sur le web. Les compagnies étant jeunes, il existe peu de documentation précise disponible sur les coûts des avions de Regional Air Mobility.

Cependant, il est attendu que ce coût est une fraction du prix d'un avion traditionnel (Le prix d'un Bombardier Q400 est de 12 millions de dollars).

Le fait que ces compagnies soient jeunes donne au gouvernement du Canada une belle opportunité de commencer à investir dans des options viables construites au Canada. C'est ce que le Gouvernement suédois a fait avec Heart Aerospace. Ceci devrait permettre au Canada d'acheter des avions à un prix raisonnable dans le futur.

130 avions : le taille initiale de la flotte GREYJAY

[D'après Statistique Canada](#), il y a actuellement 1300 avion commerciaux de poids moyen enregistrés au Canada pour le transport de personnes et de cargaison (excluant les jets lourds pour de longs allers).

Pour les besoins de cette étude, nous supposons que la taille initiale de la flotte GREYJAY sera de 10% de tous les avions de taille moyenne disponibles au Canada.

Pour ne pas simplement aider les compagnies aériennes à passer à l'énergie électrique ou hydrogène ?

- Plusieurs compagnies aériennes régionales ont commencé à s'intéresser à d'autres types de moteurs. Harbour Air qui dessert la côte de la Colombie Britannique en est un bon exemple qui a même été présenté sur le rapport de la NASA sur la Regional Air Mobility.
- Cela signifie que l'aviation régionale va devenir de plus en plus écologique et moins coûteuse à mettre en place. Si le modèle économique actuel reste inchangé, une aviation régionale basée sur les énergies électrique et hydrogène signifierait probablement une marge de profits plus haute pour les opérateurs ce qui est excellent pour une industrie exploitant aujourd'hui des marges de profits en pourcentages uniques.
- Cependant, nous avons des raisons de croire que voler vers et de ces communautés éloignées deviendra plus équitable. C'est la raison pour laquelle nous pensons que nous avons besoin d'une flotte publique pour compenser l'écart existant et rendre les vols accessibles à la classe travaillante.



Le prototype de preuve de concept électrique DHC-2 de Harbor Air, surnommé eBeaver.

Quelle est la prochaine?

Faire de Grey Jay une partie de la conversation fédérale

Notre prochaine étape est de demander aux partis fédéraux d'inclure la motion de droite ou des motions semblables à celle-ci dans leur plateforme.



Un appel pour une flotte d'avions électriques ou à hydrogène publique

Attendu que le transport aérien est le seul moyen viable d'accéder à de nombreuses communautés rurales canadiennes ;

Attendu que le transport aérien vers les communautés rurales reste inabordable pour beaucoup - atteignant parfois quatre fois le prix du vol moyen entre les grandes villes canadiennes - malgré les investissements gouvernementaux ;

Attendu que plusieurs prototypes d'avions électriques de petite taille sont à l'essai, et que des pays et des compagnies aériennes ont commencé à commander des flottes, mais qu'il n'existe aucun plan pour rendre le transport aérien écologique plus équitable ;

Il est résolu qu'après une consultation appropriée et respectueuse des communautés touchées, le Parti soutienne le nouveau réseau régional de mobilité aérienne connu sous le nom de GREYJAY qui vise à mettre en place une flotte publique de 130 petits avions électriques ou à hydrogène, qui appartiendraient au gouvernement et seraient exploités par les communautés, notamment les communautés autochtones.

Bibliothèques publiques, système de poste publique, soins de santé publics, transports publics, écoles publiques...

Parfois nous avons besoin d'une agence publique pour un service et nous croyons qu'un système de transport aérien écologique, fiable et abordable aux communautés rurales et autochtones est un de ces services.

Merci!

Nous aimerions entendre votre avis.

Credits :
GREYJAY Advocacy Group
Montreal, Qc.