



Québec, le 5 août 2020

Destinataires : Ministre des Transports du Québec
Membres du groupe d'intervention pour la relance des services aériens régionaux

Objet : Analyse et recommandations de l'AQTA sur la relance des services aériens régionaux

Monsieur le Ministre des Transports,
Mesdames et Messieurs, membres du groupe d'intervention pour la relance des services aériens régionaux,

L'Association québécoise du transport aérien (AQTA) représente une centaine d'entreprises reliées à l'industrie du transport aérien (transporteurs avion et hélico, écoles de pilotage, maintenance d'aéronefs, aéroports et services connexes) regroupant ainsi la grande majorité des acteurs œuvrant au cœur des opérations de vols commerciaux sur l'ensemble du territoire québécois.

Depuis plus de 40 ans, l'AQTA est un partenaire actif du gouvernement du Québec, tant dans ses réflexions et que dans ses projets touchant le transport aérien régional. Même pendant la crise de la COVID-19, nos membres transporteurs aériens ont maintenu leurs opérations et ont continué à desservir les régions éloignées et isolées du Québec.

Le retrait d'Air Canada de la desserte de nombreuses communautés régionales interpelle celles-ci et pose un défi au gouvernement, pour relancer l'économie post-pandémie. Le fait que cette annonce d'abandon de services d'un seul transporteur aérien provoque une telle réaction, partout sur le territoire québécois, indique un malaise profond et une certaine vulnérabilité des services offerts. Ce retrait vient miner davantage la perception de la population et des autorités régionales envers ce transporteur.

Ces derniers jours, comme en ont fait écho les médias, des projets ont été présentés par différents acteurs, publics ou privés. Des groupes de travail ont également été mis en place, notamment votre groupe d'intervention, au sein duquel nous sommes honorés de contribuer. Ce débordement traduit la volonté des acteurs québécois de reprendre en main leur transport aérien régional et de lui donner une nouvelle dynamique.

Ainsi, le défi n'est pas uniquement la relance des services aériens (la demande demeure encore très faible), mais de redéfinir la structure de l'offre en transport aérien, afin qu'elle réponde aux besoins des régions, de manière fiable, pérenne, à juste prix et avec connexion à un ou l'autre des deux aéroports internationaux (Montréal et Québec).

Dans ce contexte, la question de l'engagement d'Air Canada vis-à-vis des régions doit être clairement établie; il s'agit d'un élément clé pour la réflexion en cours et la direction que nous devons collectivement prendre en matière de transport aérien régional. Il en va de même avec sa volonté de travailler de manière constructive avec nos transporteurs du Québec, et ce, pour éviter des concurrences stériles et coûteuses.

La crise que nous traversons est l'occasion de définir une nouvelle manière d'assurer une desserte efficace et pérenne des régions et leur connexion à l'international. Pour ce faire, un nouveau partenariat doit être mis en place, qui s'appuierait sur la force du réseau de correspondance d'Air Canada et sur l'expertise et les atouts de nos transporteurs régionaux existants. Ceux-ci auront certainement besoin d'un soutien financier pour relever ce nouveau défi et engager les investissements requis, mais leur résilience et leur courage face à la pandémie, puisqu'ils continuent de servir les régions du Québec, démontrent leur force et leur engagement envers le transport aérien régional.

Permettez-nous de vous offrir ces quelques suggestions et recommandations en lien avec les travaux du groupe d'intervention.

Concernant les spécificités du transport aérien au Québec :

- Prendre en compte la réalité particulière des opérations aériennes au Québec (distance, météorologie, caractéristiques des pistes d'atterrissage, etc.);
- Évaluer adéquatement les besoins des communautés à desservir, comme le volume de passagers, la fréquence et les connexions pertinentes et efficaces aux aéroports Montréal-Trudeau et Jean-Lesage;
- Favoriser les transporteurs aériens existants, possédant les certifications, appareils, équipes et ressources nécessaires pour offrir un service de qualité, permanent et adapté aux réalités locales;
- Mettre à la disponibilité de l'AQTA les données statistiques du nombre de passagers des différents aéroports visés pour le réseau de desserte régionale.

Concernant l'évolution de la demande en transport aérien dans un contexte post-pandémie :

- Prendre en compte que les façons de faire et les déplacements des gens d'affaires post-pandémie auront été modifiés durant la crise, favorisant ainsi les rencontres virtuelles;
- Le retour à ce qu'était le marché du transport aérien (avant COVID-19) est incertain; il se fera assurément de façon très progressive et sur plusieurs années.

Concernant les dispositifs de soutien nécessaires à mettre en place par le gouvernement :

- L'aide publique devant être mise en place devra nécessairement être liée à **l'objectif de pérennité** des services aériens régionaux de la démarche gouvernementale actuelle. Cette aide pourrait prendre la forme d'une garantie d'achalandage et d'une marge de profits raisonnables. La pérennité d'un service passe nécessairement par une possibilité de réinvestissement de l'équipement utilisé et de la main d'œuvre spécialisée. Ce type d'aides permettrait un tarif « juste » pour un service fiable. De plus, la réduction des multiples frais accessoires représentant une part importante du prix des billets (ACSTA, frais d'atterrissage, amélioration aéroportuaire, aides à la navigation, surtaxes sur le pétrole, etc.) contribuerait aussi à atteindre le tarif « juste et raisonnable »;
- Le transport aérien étant reconnu comme un outil important pour soutenir le développement économique régional, le principe de coresponsabilité d'aide financière entre les régions et le gouvernement semble une avenue intéressante, considérant que

les régions ont démontré leur ouverture à y consacrer des ressources, afin d'assurer un service à la hauteur des attentes de tous;

- Considérant que le transport maritime de personnes, le transport par autocar inter-régions et que le transport en commun des grands centres sont tous subventionnés, le transport aérien régional, essentiel au développement économique rappelons-le, devrait aussi pouvoir l'être.

Concernant la procédure d'évaluation des projets à être soumis au gouvernement :

- Une méthode transparente et équitable doit être mise en place. Par exemple, si des rencontres ou des présentations par des promoteurs de projets ou des transporteurs aériens devaient faire partie du processus, il serait important d'accorder le même privilège aux autres transporteurs aériens;
- Des critères objectifs doivent être définis, pour s'assurer que les modèles économiques et opérationnels proposés permettent des coûts compétitifs (hormis l'aide publique), une pérennité dans le temps ainsi que la capacité à résister aux évolutions de la concurrence;
- Pour les marchés à très bas volume de passagers et besoins aléatoires, un élargissement des services, présentement offerts par AéroNolisement, pourraient être envisagés pour desservir certaines communautés, en utilisant des appareils adaptés et selon les besoins.

Ce n'est qu'en étroite collaboration avec toutes les parties prenantes que nous serons à même de développer et d'assurer le succès d'une nouvelle offre de transport aérien régional « sur mesure » pour le Québec.

Nous vous rappelons que l'AQTA est toujours à votre disposition pour discuter plus en détail de ce qui précède et elle désire évidemment poursuivre son implication lors des prochaines étapes de la consultation.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.



Jean-Marc Dufour
PDG – AQTA