



Consultation du gouvernement du Québec

Sommet sur le transport aérien régional au Québec

Mémoire

Pour permettre au transport aérien régional de jouer son rôle de moteur économique, tout en offrant des services sécuritaires, de qualité et accessibles à tous, des solutions peuvent rapidement être mises en œuvre par le gouvernement.

Présenté par
l'Association québécoise du transport aérien (AQTA)
au gouvernement du Québec

9 octobre 2017

Sommaire exécutif

Le gouvernement du Québec tiendra en février 2018 un Sommet sur le transport aérien régional. Il souhaite ainsi identifier les solutions permettant d'améliorer le réseau aéroportuaire et l'accès aux services aériens pour l'ensemble des régions du Québec, au meilleur coût possible (site Internet du gouvernement du Québec sur le Sommet sur le transport aérien régional).

Dans ce contexte, l'AQTA a tenu à mobiliser les membres de l'industrie et à participer à la réflexion. Le présent Mémoire met en lumière les enjeux et les défis auxquels le transport aérien régional fait actuellement face ainsi que les solutions qui permettraient d'améliorer la situation, tant pour les acteurs de l'industrie que pour les clients, le Québec et ses régions.

Le transport aérien constitue un moteur important de notre économie (47 000 emplois, 3,1 G\$ de création de richesse) et la clef du développement de nos régions, notamment du Nord. Pour autant, les travaux menés par l'AQTA montrent que l'industrie a besoin de mesures concrètes :

- **Les acteurs du transport aérien sont dans une situation précaire qui limite leurs opérations et freine leur développement :**
 - Ils font face à une sévère pénurie de main-d'œuvre, alors même que les écoles de pilotage voient une partie de leurs activités contraintes par de nouvelles règles gouvernementales québécoises en matière d'accueil des élèves-pilotes étrangers;
 - Leur flotte est la plus âgée du Canada, ce qui augmente leurs coûts et limite la capacité de l'industrie du transport aérien à participer aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre;
 - Les procédures d'achat de services de transport aérien par le gouvernement ne sont pas appliquées de manière cohérente, ce qui nuit aux petits transporteurs;
 - Les exigences imposées et les ressources nécessaires en termes d'audits par le gouvernement du Québec et ses répercussions sur les transporteurs dans le cadre de l'achat de services de transport aérien sont inadéquates et disproportionnées, ce qui fait peser sur eux de lourdes contraintes.
- **Les infrastructures aéroportuaires doivent être maintenues et modernisées :**
 - Les coûts de maintien et de modernisation des aéroports sont refilés en partie aux transporteurs régionaux qui sont déjà confrontés à des coûts d'exploitation faramineux, cela influençant nécessairement le prix des billets d'avion;
 - Les opérations des transporteurs sont rendues plus complexes et coûteuses et cela limite le développement du transport aérien;
 - L'accès à certains aéroports du Grand Nord est aujourd'hui menacé par leur manque d'équipement (station météo et aides à la navigation modernes). Les impacts sont multiples : services à la population éloignée, opérations aériennes sécuritaires et environnement.

Certains des enjeux soulevés dans ce Mémoire peuvent trouver des réponses rapides et appellent des mesures simples. Il n'est pas nécessaire d'envisager le financement d'un nouveau transporteur pour espérer améliorer le transport aérien régional; le gouvernement du Québec a d'ores et déjà à sa disposition les leviers permettant de faire évoluer favorablement la situation :

- **Adapter les pratiques d'achat de services de transport aérien du gouvernement, afin de favoriser une meilleure utilisation des deniers publics;**
- **Mettre en cohérence les procédures d'audits imposées aux transporteurs, afin d'alléger leur fardeau;**
- **Appuyer le développement de l'offre de formation et promouvoir les carrières en aéronautique, afin de minimiser l'impact de la pénurie de main d'œuvre de l'industrie.**

Par ailleurs, d'autres problématiques appellent une réflexion, à plus long terme, qui devrait associer les différents acteurs concernés. L'AQTA propose en effet de mettre en place un « Groupe permanent d'experts du transport aérien », constitué du gouvernement, de l'industrie du transport aérien, des régions et des utilisateurs. Il aurait pour mandat de :

- **Développer une véritable politique intégrée sur le transport aérien régional;**
- **Constituer une table d'échanges et de négociations entre les différents acteurs du transport aérien régional;**
- **Offrir au gouvernement une expertise pour l'appuyer dans sa prise de décision, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des décisions à être prises à l'issue du Sommet;**
- **Réaliser les études, constituer et tenir à jour les bases de données nécessaires, afin de connaître l'état et les tendances du transport aérien régional au Québec.**

L'AQTA est prête à fournir son expertise interne, ainsi que celle de ses membres, pour préciser les pistes de recommandations esquissées dans ce Mémoire et travailler avec le gouvernement à la définition de la politique et des actions à mener.

Table des matières

1.	L'AQTA, PARTENAIRE DU GOUVERNEMENT POUR AMELIORER LA SITUATION DU TRANSPORT AERIEN REGIONAL	2
2.	NOTRE ANALYSE : LE TRANSPORT AERIEN REGIONAL EST ESSENTIEL, MAIS SON DEVELOPPEMENT EST SEVEREMENT FREINE.....	3
2.1	Le transport aérien : au service du développement de l'économie et des régions.....	3
2.2	Les contraintes qui pèsent sur le transport aérien régional limitent son développement.....	4
2.2.1	En matière de ressources humaines et matérielles.....	4
2.2.2	En matière d'impact des achats du gouvernement sur le marché	7
2.2.3	En matière d'état et de coûts liés aux infrastructures.....	10
3.	LES PROPOSITIONS ET PISTES DE SOLUTION DE L'AQTA	12
4.	REFERENCES.....	14

1. L'AQTA, partenaire du gouvernement pour améliorer la situation du transport aérien régional

L'AQTA, le porte-parole des acteurs du transport aérien au Québec

Fondée en 1976, l'Association québécoise du transport aérien (AQTA) est un organisme à but non lucratif dont le mandat est d'offrir des services à ses membres et de représenter l'industrie dans le but de soutenir et de promouvoir le transport aérien au Québec. Son rôle est de faire les représentations nécessaires et de promouvoir les intérêts de ses membres pour le développement de l'industrie du 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 ainsi que des organismes et individus intéressés par cette industrie.

Depuis 2007, AéroNolisement, sous l'égide de l'AQTA, est mandaté par le gouvernement du Québec pour exécuter la gestion courante des opérations portant sur le recours à l'un ou l'autre des fournisseurs retenus par le Service aérien gouvernemental (SAG), afin de fournir des services de nolisement d'aéronefs commerciaux (avions et hélicoptères).

Notre démarche en vue de la préparation du Sommet

Le Sommet sur le transport aérien régional organisé par le gouvernement du Québec constitue l'occasion unique de dégager un consensus entre les différents acteurs du transport aérien régional et de faire émerger des solutions pertinentes.

L'AQTA s'associe à la démarche du gouvernement du Québec et a souhaité y contribuer en mobilisant ses membres et en synthétisant leurs analyses et points de vue dans le présent Mémoire.

Dans le but de cerner l'ensemble des enjeux reliés au transport aérien régional, l'AQTA a pris l'initiative d'organiser des consultations et de se placer selon le point de vue des différents « utilisateurs – acteurs » : aéroports, utilisateurs corporatifs, utilisateurs individuels et transporteurs.

Notre démarche a ainsi mobilisé des transporteurs sur avions et sur hélicoptères détenant des certificats d'exploitation régis par le *Règlement de l'aviation canadien (RAC)* sections 703, 704 et 705. Nous avons également convié à cette réflexion les grandes entreprises minières représentées par l'Association de l'exploration minière du Québec (AEMQ) et l'Association minière du Québec (AMQ), des représentants de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) et enfin du Conseil des aéroports du Québec (CAQ).

Concrètement, nous avons organisé des rencontres avec les différents acteurs de l'industrie du transport aérien régional ainsi qu'une journée d'échanges dont les résultats ont été présentés au congrès de l'AQTA en mars 2017.

2. Notre analyse : le transport aérien régional est essentiel, mais son développement est sévèrement freiné

2.1 Le transport aérien : au service du développement de l'économie et des régions

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 infrastructures aéroportuaires et de services au sol, les centres de formation, les activités d'entretien et de réparation, etc. Le tableau qui suit n'inclut pas toutes les activités liées à l'aviation ni même tous les transporteurs aériens canadiens ou étrangers qui exploitent des vols à partir du Québec et qui apportent leur lot de retombées économiques.

Certificats en vigueur (Règlement de l'aviation canadien)	Nombre d'exploitants dont le siège social est au Québec
406 (écoles de pilotage avion et hélicoptère)	38
702 (Opérations de travail aérien)	80
703 (taxi aérien, sur aéronefs de 9 sièges et moins)	68
704 (service aérien de navette, sur aéronefs de 10 à 19 sièges)	15
705 (transport aérien, sur aéronefs de 20 sièges et plus)	8
Organismes de maintenance agréés (OMA)	149
Aéronefs enregistrés commerciaux et privés au Québec	+ 5 500

La province dispose également d'un réseau d'un peu plus de 145 aéroports et aérodromes :

Aéroports	Nombre
Aéroports relevant de la politique nationale des aéroports (PNA) du Canada	3
Aéroports régionaux	9
Aéroports locaux	87
Aéroports des communautés cries (dont 3 appartenant à Transports Canada)	4
Aéroports du MTQ (principalement Nunavik et Basse Côte-Nord)	26
Aéroports d'Hydro-Québec	6
Autres aéroports du ministère des Transports du Canada	6
Aéroports industriels / miniers	3

Cette industrie emploie plus de 47 000 personnes (26 900 emplois directs, 12 100 indirects et plus de 8 800 induits) et contribue à plus de 3,1 G\$, soit 1 % du PIB de la province (Forum de concertation sur le transport aérien au Québec, *Profil et Contribution du transport aérien*, AQTA, 2011). En comparaison, notons que ces valeurs correspondent à celles du secteur de l'extraction minière, de pétrole et de gaz. Par ailleurs, le transport aérien a représenté en 2010 plus de 757 M\$ de taxes et d'impôts versés aux gouvernements du Québec et du Canada.

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.

Les 145 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 ont 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.

2.2 Les contraintes qui pèsent sur le transport aérien régional limitent son développement

2.2.1 En matière de ressources humaines et matérielles

Le manque de ressources humaines complique le développement du transport aérien régional

Entre la multiplication des départs à la retraite et l'augmentation de la demande en transport aérien, la pénurie de main-d'œuvre (tant pour les pilotes et les mécaniciens que le personnel administratif) constitue une dure réalité pour le transport aérien. Les besoins se font criants et il est de plus en plus difficile de recruter et de retenir du personnel qualifié. De plus, le recrutement massif des grandes compagnies aériennes auprès des plus petits opérateurs et des écoles de pilotage menace leur pérennité. Cela menace également l'intrant de nouveaux pilotes qui pourrait assurer la relève.

Le manufacturier Boeing estimait que la demande de nouveaux pilotes entre 2016 et 2035 est de 617 000 pilotes, dont 112 000 pour l'Amérique du Nord. Il estime également que la demande mondiale pour des techniciens de maintenance est de 679 000, dont 127 000 pour l'Amérique du Nord. Selon les dernières données publiées par le CAMAQ (Comité sectoriel de main-d'œuvre en aérospatial), ce sont plus de 1000 emplois nouveaux à pourvoir et 960 remplacements à assurer entre 2017 et 2019 (dont notamment 448 liés aux équipages : pilotes, copilotes, etc.).

Par ailleurs, l'enquête réalisée par le CAMAQ identifie 79 entreprises (38 % des répondants) qui anticipent des difficultés de recrutement en 2017 pour un total de 1346 postes. Cela concerne principalement (CAMAQ, *Recensement des emplois*, mai 2017) :

- **Les pilotes d'avion et les instructeurs de vol (avions et hélicoptères);**
- **Copilotes et agents de bord;**
- **Tous les types de techniciens en entretien d'aéronefs;**
- **Les employés de rampe;**

- **Le personnel d'opération, les employés de vente, de marketing et de service à la clientèle.**

On constate déjà une augmentation significative du taux de roulement des employés (le taux moyen des entreprises ayant répondu au questionnaire du CAMAQ serait de 25 %). De fait, plusieurs transporteurs se sont retrouvés récemment dans l'incapacité d'honorer des contrats pour le gouvernement du Québec en raison de cette pénurie.

Au titre des explications avancées à cette pénurie, l'AQTA constate que les métiers de l'aviation attirent de moins en moins les jeunes (AQTA - Mémoire relatif au Projet de règlement modifiant la sélection des ressortissants étrangers, présenté à la ministre de l'Immigration, de la Diversité et de l'Inclusion, Janvier 2015). Le coût élevé de la formation d'un pilote commercial en est une première cause : de 40 000 \$ à 60 000 \$ (ce montant n'étant pas admissible aux prêts et bourses du gouvernement, il doit être entièrement assumé par l'élève-pilote).

De plus, le changement au Règlement de l'aviation canadien quant à la réduction du temps en devoir des équipages, qui devrait entrer en vigueur au courant de 2018, ce qui obligera les transporteurs à augmenter leurs effectifs jusqu'à 30 % de plus. Conjugué à la pénurie, ce nouveau règlement pourrait avoir comme effet que les vols soient pilotés par des équipages moins expérimentés.

Les écoles de pilotage sont en difficulté, ce qui limite la préparation de la relève

Le Québec compte 38 écoles de pilotage. Celles-ci assurent la formation des futurs pilotes du Québec et du Canada, mais également d'autres pays. Ainsi, nos écoles attirent en moyenne 400 élèves étrangers par an (AQTA, *Mémoire relatif au Projet de règlement modifiant la sélection des ressortissants étrangers*, présenté à la ministre de l'Immigration, de la Diversité et de l'Inclusion, Janvier 2015).

Au Québec en effet, toutes les conditions sont réunies pour former des pilotes de pays étrangers, et notamment francophones : la qualité de l'enseignement, la qualité et le nombre des infrastructures, les coûts de formation et de subsistance (moins onéreux qu'en Europe), un espace aérien non congestionné, des conditions de vol s'échelonnant sur quatre saisons faisant ainsi des pilotes plus aguerris et enfin, l'obtention d'une licence canadienne reconnue mondialement.

Or, il apparaît que les flux d'étudiants étrangers, qui constituaient un bassin pour l'industrie canadienne, se réduisent. Pourtant, la formation d'étudiants étrangers représentait, depuis plusieurs années, un créneau d'excellence pour le Québec et une source de revenus pour les écoles. Ces étudiants étrangers, demeurant pour plusieurs au Québec une fois leur formation complétée, constituaient également une réponse à la demande croissante de pilotes.

De récents changements de réglementation ont complexifié l'arrimage entre les règles fédérales et provinciales et ont diminué de façon draconienne, voire presque à néant, la capacité des unités de formation à accueillir des étudiants étrangers et à jouer le rôle qui leur revient. Ainsi, en 2015, Immigration Canada a mis en place de nouvelles règles pour l'obtention de visas étudiants étrangers : tout établissement de formation devant désormais être reconnu et ajouté sur la liste des établissements d'enseignement désignés (EED) par leur province respective. Or, en début d'année 2016, le gouvernement du Québec a décidé de ne pas reconnaître les écoles de pilotage, celles-ci n'étant pas sous juridiction du ministère de l'Éducation. Pour être reconnues par le ministère de l'Éducation, les écoles de pilotage sont dès lors contraintes

d'obtenir une attestation d'études collégiales (AEC) en s'associant à un Cégep ou en établissant un programme d'étude répondant aux normes du collégial. Ce processus est très long et coûteux et est soumis à des audits réguliers qui peuvent aboutir à la suspension de l'attestation. À ce jour, seules 7 écoles sur 37 sont retenues sur la liste des EED, signifiant que 30 écoles se voient privées d'une source de revenus importante (AQTA, *Portrait de la flotte québécoise*, 2016, p. 44 / Liste des EED [site Internet d'Immigration et Citoyenneté Canada]).

La perte de la clientèle étrangère, en menaçant leur compétitivité et la pérennité des écoles de pilotage et par-delà même la capacité de la province à former des pilotes – qu'ils soient québécois ou non – engendrera rapidement une perte d'expertise, difficilement remplaçable pour une filière d'excellence stratégique, pourtant définie comme prioritaire par le gouvernement et les politiques provinciales.

Cette situation est propre au Québec ! Les autres provinces canadiennes n'ont pas hésité en effet à reconnaître comme EED les écoles de pilotage, qui sont par ailleurs réglementées et inspectées par Transports Canada (tout comme celles du Québec).

La flotte est âgée, ce qui augmente les coûts d'opération des transporteurs

Les appareils utilisés par les exploitants québécois ont pour la plupart plus de 30 ans... La récente étude commanditée par l'AQTA visant à faire le portrait de la flotte d'aéronefs au Québec a montré que 77 % des appareils ont plus de 40 ans d'âge, ce qui en fait la flotte la plus âgée au Canada (les provinces suivantes sont la Saskatchewan avec un taux de 75 % et l'Ontario avec 61 %).

Dans le détail, il apparaît que (AQTA-OCTANT, *Portrait de la flotte québécoise*, novembre 2016) :

- **Les écoles de pilotage exploitent très majoritairement (+ de 75 %) des appareils de type Cessna, dont l'âge moyen est de près de 40 ans.**
- **La moitié de la flotte de nolisement (50 %) est composée d'appareils de types Beechcraft King Air, dont les plus vieux datent de 1975 et les plus récents de 1987; le reste de la flotte de nolisement est aussi constituée d'appareils Pilatus, Piper et Jetstream.**
- **Selon les données du sondage, la plus vieille flotte d'appareils en service au Québec, est celle des exploitants de brousse, composée à 65 % d'appareils de type De Havilland, mis en service dans les années 50 et 60.**

Du fait de leur âge, les cellules de ces appareils nécessitent des travaux de modernisation importants et des mises à niveau, notamment en matière de motorisation et d'avionique. Dès lors, si l'âge avancé de la flotte ne représente pas un enjeu en matière de sécurité du transport, il impacte directement sur les coûts d'exploitation (liés à la consommation de carburant) et de maintenance des transporteurs ainsi qu'une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances sonores. Le projet du gouvernement canadien d'imposer d'ici à 2022 une taxe de 50 \$ par tonne de CO₂ émise devrait encore faire augmenter les coûts d'exploitation des opérateurs.

Dans ce contexte, les exploitants doivent déterminer s'il est plus rentable d'apporter des modifications à leurs cellules, qui possèdent encore une vie utile, ou d'entreprendre de remplacer leur flotte par des appareils plus récents. Le programme PETMAF permet de soutenir

les opérateurs dans cette avenue (Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction ou d'évitement des émissions de GES. Ce dispositif, mis en place par le gouvernement du Québec, arrive à échéance en mars 2018). Les conditions d'admissibilité sont cependant très élevées et les montants d'aide faibles. Il est donc impératif que ce programme soit reconduit et adapté pour permettre par exemple :

- **Des garanties de prêts ou incitatifs financiers pour l'acquisition d'appareils plus récents;**
- **Du financement pour des modifications moteurs qui auront un impact positif sur les GES;**
- **Du financement pour la modernisation des systèmes avioniques et des systèmes de navigation, notamment les systèmes GPS et transpondeurs avec capacité ADSB permettant d'augmenter l'efficacité en navigation et ainsi faire des économies de carburant et diminuer les émissions de GES.**

Des opérations nordiques particulières

Le transport aérien joue un rôle social des plus importants pour les communautés nordiques isolées, étant le seul lien avec la partie sud du Québec. Les conditions particulières dans lesquelles opèrent les transporteurs doivent être prises en compte par le gouvernement du Québec lors du Sommet.

Les opérations nordiques impliquent des contraintes particulières : Le Nord du Québec, où les ressources sont particulièrement limitées, exige une organisation à toute épreuve, du point de vue des exploitants aériens et aéroportuaires. Concrètement, les exploitants aériens réguliers du Nord doivent se doter de leurs propres installations, équipements et personnels au sol qu'ils doivent transporter, nourrir et loger. À ces surcoûts opérationnels à absorber viennent s'ajouter la rareté et le prix élevé du carburant transporté une fois par année par bateau. Par ailleurs, le changement climatique détériore les conditions météorologiques, réduisant par surcroît l'accès à des aéroports mal équipés côté aide à la navigation.

2.2.2 En matière d'impact des achats du gouvernement sur le marché

Les pratiques d'achat de services de transport aérien par le gouvernement ne sont pas adaptées aux réalités du transport aérien et ont des effets pervers.

L'État québécois est un acteur majeur en transport aérien. Il est l'exploitant d'une importante flotte d'aéronefs, mais est également un des premiers consommateurs de services de transport aérien. Une multitude de ministères et organismes procèdent régulièrement au nolisement d'aéronefs pour parcourir le territoire. Que ce soit pour de la surveillance, pour le transport de patients, dans le cadre du développement des communautés éloignées ou isolées, pour une intervention policière, le transport d'organes ou autres, les transporteurs du Québec sont souvent appelés à offrir leurs services à l'État (cf. ci-haut).

Dans ce contexte, le gouvernement se doit de garantir la meilleure qualité de service, un niveau de sécurité élevé et un juste coût, tant pour ses propres utilisateurs que pour les transporteurs. Le gouvernement doit donc mettre en place une véritable politique d'achat qui vise, d'une part, à répondre à ses besoins (en termes de qualité de service, de sécurité, de coûts), et d'autre part,

à garantir une saine concurrence sur le marché et des modèles économiques durables pour les opérateurs.

Or, l'AQTA constate que :

- **Le prix est le critère premier d'achat de services aériens par le gouvernement, ce qui tire à la baisse les tarifs proposés et limite la capacité des transporteurs à investir.**

Chaque année, des millions de dollars en contrat pour des vols nolisés sont attribués par le gouvernement en vertu d'une offre permanente de services aériens gérée par le Service aérien gouvernemental (SAG) et administrée par AéroNolisement (sous l'égide de l'AQTA). L'attribution de ces contrats est basée uniquement sur le prix. Une étude comparative des tarifs pour un vol nolisé menée en 2007 par l'AQTA démontrait que les tarifs étaient 35 % moins élevés au Québec qu'ailleurs au Canada (AQTA, *Étude comparative sur le prix de nolisement d'aéronefs au Québec et ailleurs au Canada*, 08/2007). Malheureusement, l'évolution des prix, très limitée au Québec au cours de la dernière décennie, porte à croire que le portrait est encore plus sombre aujourd'hui...

Mais, cette modalité d'achat public visant à préférer le prix le plus bas n'est pas adaptée à la réalité du transport aérien et entraîne d'importants effets pervers :

- **Elle exerce une pression à la baisse sur les tarifs, qui peut s'avérer néfaste pour l'industrie à moyen et long terme;**
- **Elle contribue à diminuer la marge de manœuvre des exploitants, en limitant leur capacité à investir dans la modernisation de leurs activités et de leurs équipements.**

Ainsi, aux prises avec une flotte vieillissante, plusieurs entreprises ont d'importants besoins de réinvestissement. C'est d'ailleurs au Québec rappelons-le que l'on retrouve la plus vieille flotte d'aéronefs en service au Canada (voir ci-haut).

- **Le processus d'achat est non harmonisé, ce qui favorise les grands transporteurs.**

Les différents déplacements du personnel de la fonction publique québécoise représentent une part importante du marché du transport aérien régional au Québec. En matière de demande publique, le constat général et récurrent tient du fait que les différents ministères et organismes publics semblent compartimentés et manquent de cohérence quant aux achats de services de transport aérien. Ceci ne favorise pas une prise de décision optimale au sein de la fonction publique québécoise. Plusieurs organismes ou ministères utilisent de façon importante le transport aérien, mais en ayant des critères et des attentes différentes.

A. En matière de vols nolisés : AéroNolisement, administré par l'AQTA, a été créé afin de mettre en œuvre une offre permanente de services aériens au meilleur prix. Néanmoins, la grande majorité des ministères et organismes publics ne font pas appel aux services d'AéroNolisement pour leurs réservations de vols, tout simplement parce qu'ils ne connaissent pas l'existence de ce service. Cette pratique est par conséquent contreproductive et contraire à l'utilisation optimale des deniers publics.

B. En matière de voyages individuels : Dans le cas d'une réservation pour un billet unique du déplacement d'un employé de la fonction publique, ce dernier réserve directement le vol avec la compagnie de son choix. Cette pratique nous apparaît inefficace, tant pour les deniers publics (elle ne garantit en rien le meilleur rapport qualité-temps-prix) que pour le transport aérien québécois en général (elle favorise les plus gros transporteurs, ce qui mine la concurrence au sein de l'industrie). Il est surprenant qu'une organisation aussi importante que le gouvernement du Québec, tous ministères et organismes confondus, ne se soit pas dotée d'un service de type « agence de voyages » afin de superviser l'achat de billets selon des critères préétablis. D'autres organismes paragouvernementaux se sont munis de tels outils via un appel d'offres, ce qui leur assure un meilleur contrôle des coûts, la capacité à offrir une solution sur mesure à ses utilisateurs et enfin d'importants escomptes de volume avec les compagnies aériennes, mais également l'option de nolisier un appareil via le service d'AéroNolisement.

Les exigences du gouvernement dans le cadre de ses achats de services de transport ne peuvent pas être rencontrées par les exploitants.

L'ensemble des entreprises qui œuvrent en transport aérien est soumis à des normes rigoureuses en matière d'entretien, de gestion de la sécurité et de l'exploitation qui sont toutes dictées par le Règlement de l'aviation canadien (RAC) du gouvernement fédéral. Les obligations liées au maintien d'un certificat d'exploitation, supervisées par Transports Canada, imposent aux transporteurs une rigueur soutenue et une charge de travail toujours plus importante.

Malgré cela, certaines organisations relevant du gouvernement du Québec, telles que le Service aérien gouvernemental (SAG), Hydro-Québec, la Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU) ou la Société de protection des forêts contre les insectes et maladies (SOPFIM) soumettent les entreprises de transport aérien à des exigences et des audits additionnels.

À titre d'exemple, on citera les exigences relatives aux pilotes dans le cadre du nolisement d'appareils par le gouvernement. Les critères étant à ce point élevés (allant jusqu'à 1500 heures de vol pour un pilote, 500 heures pour un copilote) que de nombreux transporteurs ne peuvent y répondre.

Cette multitude d'exigences entraîne en effet de fortes contraintes opérationnelles pour les transporteurs québécois, qui doivent ainsi mobiliser d'importantes ressources humaines et financières pour répondre à l'ensemble de ces contraintes.

Il s'agit ici d'une revendication déjà ancienne de l'ensemble de l'industrie du transport aérien au Québec. Malgré des demandes répétées d'instaurer un tronc commun d'audits pour l'ensemble des organismes publics relevant de l'État, rien n'a jamais été fait. Les transporteurs continuent de voir les inspecteurs (souvent les mêmes pour tous les organismes) venir évaluer leurs opérations, jusqu'à dix fois par année.

2.2.3 En matière d'état et de coûts liés aux infrastructures

Les aéroports sont en mauvais état et leur financement pèse lourd sur les utilisateurs.

Les aéroports du Québec ont des besoins criants en investissement. Des installations adaptées et de qualité sont essentielles à une desserte efficace et sécuritaire. En fait, elles permettent d'attirer des transporteurs pour établir une desserte régulière, abordable, fiable et de qualité.

Il est inutile de rappeler que la grande majorité des aéroports ont été cédés par le gouvernement fédéral aux municipalités dans les années 90... Or, si les investissements nécessaires au maintien des installations sont colossaux, ils sont souvent en concurrence avec d'autres priorités pour les municipalités. De plus, le rôle et l'importance des aéroports comme outil économique restent en général mal compris des citoyens, ce qui complique la prise de décision des élus.

Les gestionnaires d'infrastructures aéroportuaires n'ayant actuellement pas à leur disposition les outils permettant le maintien et le développement des installations sont contraints d'adopter un financement basé sur le principe de « l'utilisateur-payeur ». Face à des frais d'atterrissage et de terminal toujours en hausse, les transporteurs n'ont d'autre choix que d'augmenter le prix du billet, ce qui a pour effet de diminuer l'utilisation qui est faite du service par la population et qui engendre un cycle contreproductif de sous-développement. Au Québec, les données montrent que les frais d'atterrissage pour les vols régionaux sont en moyenne 17 % plus élevés qu'ailleurs au Canada (UMQ-OCTANT, *Analyse du transport aérien régional et du coût du billet*, 2017).

Or, pour un transporteur régional effectuant par exemple une liaison entre Montréal et les Îles-de-la-Madeleine, en passant par Québec, Mont-Joli et Gaspé, il se voit imposer des frais d'atterrissage à quatre reprises avant d'arriver à destination. Dans un tel contexte, on peut comprendre l'importance d'agir, pour absolument en arriver à diminuer ces frais.

Il existe au fédéral le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA). Cependant, les critères d'attribution de financement ne permettent qu'à un nombre infime de projets, souvent essentiels, d'être sélectionnés (moins de 40 M\$ pour tous les aéroports certifiés au Canada...). Du côté du gouvernement du Québec, le programme PATA, aboli en 2016, tentait de répondre à certains besoins des aéroports, mais avec un budget dérisoire, compte tenu de la demande.

Le faible niveau de services complexifie les opérations

Le faible niveau de services de certains aéroports est un autre frein au développement d'un transport aérien régional garantissant un bon rapport qualité-prix. Les lacunes concernent principalement l'information météorologique et les aides à la navigation (souvent de vieille génération).

Le manque de disponibilité de l'information météorologique et d'aide à la navigation, notamment dans les aéroports du Nord, contraint par exemple les opérateurs à embarquer plus de carburant, afin de faire face à un possible déroutement vers un aéroport de dégagement (en cas de conditions météorologiques marginales). Cela diminue la charge utile que les aéronefs

sont en mesure de transporter et augmente la consommation d'essence, sans parler des impacts sur la sécurité aérienne, alors qu'avec une information précise, les équipages seraient davantage en mesure de prendre des décisions éclairées sur les aspects cruciaux de leurs opérations aériennes, par exemple choisir un aéroport de décollage.

Cette situation est d'autant plus problématique que, dans le contexte du réchauffement climatique, les conditions météorologiques sont de plus en plus mauvaises, et surtout imprévisibles.

L'accès libre à l'ensemble des aéroports du Québec est menacé.

Le Québec s'est doté d'un réseau aéroportuaire « public » dans le nord de la province. Hydro-Québec, société d'État, détient ainsi plusieurs installations sur un vaste territoire où les installations aéroportuaires de cette qualité se font rares.

Or depuis plusieurs mois, Hydro-Québec a restreint l'accès à certaines installations aéroportuaires sous sa gestion : les pistes de Nemiscau, LG3, LG4 et Fontanges dans le Nord-du-Québec. Les motifs invoqués par Hydro-Québec relèvent de sa non-expertise en avitaillement, de l'augmentation du risque auquel elle s'expose ainsi que des coûts engendrés par l'utilisation des installations par les entreprises tierces.

Les conséquences financières et environnementales de cette mesure se conjuguent à une augmentation majeure des coûts de transport. Cette décision unilatérale d'Hydro-Québec diminue la rentabilité de l'exploration et de l'exploitation minière, des activités qui bénéficient à l'ensemble de la société et qui font partie des grandes orientations économiques du Plan Nord (AQTA, *Accès aux aéroports nordiques - Un enjeu de développement économique et social*, 2015).

3. Les propositions et pistes de solution de l'AQTA

L'AQTA s'engage aux côtés du gouvernement du Québec dans sa volonté de développer le transport aérien régional et souhaite se positionner comme un partenaire constructif.

Certains des enjeux soulevés dans ce Mémoire peuvent rapidement trouver des réponses : des mesures simples peuvent être prises. Pas nécessaire d'envisager le financement d'un nouveau transporteur pour espérer améliorer le transport aérien régional... Les transporteurs actuels ont la capacité de répondre à la demande. En effet, il faut à tout prix éviter de se retrouver en surcapacité ; le gouvernement du Québec a d'ores et déjà à sa disposition les leviers permettant de faire évoluer favorablement la situation :

- **Adapter les pratiques d'achat de services de transport aérien du gouvernement :**
 - **Promouvoir et rendre obligatoire l'utilisation d'AéroNolisement pour les réservations de vols nolisés pour le transport du personnel de la fonction publique;**
 - **Mettre en place une politique interne d'achat selon de nouveaux critères définis, avec l'appui du Groupe d'experts (gouvernement – industrie);**
 - **Formuler des recommandations quant aux critères de qualité à intégrer aux prochains appels d'offres publics du SAG, de façon à ce que le prix ne soit plus l'unique critère.**
- **Mettre en cohérence les exigences liées aux audits imposées aux transporteurs :**
 - **Définition de critères communs;**
 - **Délégation d'un auditeur unique, qui ne ferait qu'un audit par année; ou**
 - **Coordination des calendriers d'audits.**
- **Appuyer le développement de l'offre de formation et promouvoir les carrières en aéronautique :**
 - **Placer les unités de formation au pilotage, déjà reconnues par Transports Canada, sur la liste des EED du gouvernement du Québec, afin qu'elles puissent continuer de jouer leur rôle de formation de la relève en transport aérien, et qu'elles puissent aussi continuer d'accueillir des étudiants étrangers;**
 - **Appuyer financièrement les actions de promotion des formations et des carrières en aéronautique menées par l'AQTA.**
- **L'élimination de la taxe provinciale sur les billets d'avion.**
- **Réduction des taxes provinciales sur le pétrole au nord du 50^e parallèle.**

Par ailleurs, d'autres problématiques appellent une réflexion à plus long terme qui devrait associer les différents acteurs concernés. L'AQTA propose ainsi de mettre en place un « Groupe permanent d'experts du transport aérien », constitué du gouvernement, de l'industrie du transport aérien, des régions et des utilisateurs. Ces experts auraient pour mandat de :

- **Constituer une table d'échanges et de négociations entre les différents acteurs du transport aérien régional;**
- **Offrir au gouvernement une expertise, afin de l'appuyer dans sa prise de décision, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des décisions à être prises à l'issue du Sommet;**

- **Réaliser les études, constituer et tenir à jour les bases de données nécessaires, pour connaître l'état et les tendances du transport aérien régional au Québec.**

Dans un premier temps, envisager de mettre à l'agenda de ce Groupe d'experts :

- **La définition d'une politique intégrée du transport aérien régional au Québec, afin de soutenir l'industrie, pour mieux desservir l'ensemble des régions;**
- **L'appui aux exploitants dans le renouvellement et la modernisation de la flotte, notamment au travers de la bonification du programme PETMAF, pour le rendre véritablement accessible;**
- **L'accompagnement financier des aéroports du Québec, pour qu'ils aient à leur disposition les ressources nécessaires au maintien et au développement de leurs installations. Pour ce faire, il faut rétablir, voire bonifier, un programme d'investissement analogue au PATA;**
- **La mise en place d'une obligation, pour les entreprises soutenues financièrement par le gouvernement, d'acheter des services de transport aérien aux opérateurs de la province (ici au Québec) en premier lieu, pour le transport de leur personnel et l'approvisionnement de leurs sites de production;**
- **La mise sur pied d'un système permettant aux petits transporteurs régionaux d'accéder aux différents systèmes de réservation GDS (Global distribution services) utilisés par la fonction publique et les agences de voyage.**

Enfin, pour le mieux de l'industrie, l'AQTA est prête à fournir son expertise interne, ainsi que celle de ses membres, pour préciser les pistes de recommandations esquissées dans ce Mémoire et travailler avec le gouvernement à la définition de la politique et des actions à mener.

4. Références

Forum de concertation sur le transport aérien au Québec, Profil et contribution de l'industrie du transport aérien au développement économique et social du Québec et de ses régions, Rapport final, 23 novembre 2011.

Manuel d'information aéronautique (AIM de TC), RAC - Règles de l'Air et services de la circulation aérienne, Transports Canada, avril 2015.

Union des municipalités du Québec, Analyse du transport aérien régional et du coût du billet, mai 2017.

Boeing, Long term Market – Pilot and technician Outlook Boeing- Web Site

Association québécoise du transport aérien :

- Étude comparative des prix de nolisement d'aéronefs au Québec et ailleurs au Canada, août 2007 ;
- Portrait de la flotte québécoise, novembre 2016 ;
- Projet de règlement modifiant la sélection des ressortissants étrangers, Mémoire présenté à la ministre de l'Immigration, de la Diversité et de l'Inclusion, janvier 2015 ;
- Accès aux aéroports nordiques - Un enjeu de développement économique et social, 2015.