









# Association québécoise du transport aérien Une association pour VOUS qui a besoin de VOUS!







# Mot de notre nouveau directeur hélico à l'AQTA À lire à la page 48

Relance des services aériens régionaux Analyse et recommandations de l'AQTA À lire à la page 48



Par Michel Séguin, directeur hélico, CA de l'AQTA

Je présume que la grande majorité des opérateurs hélicos du Québec me connaissent! Je suis particulièrement fier de joindre le conseil d'administra-

tion (CA) de l'Association québécoise du transport aérien (AQTA). Je remercie mes collègues opérateurs hélicos pour la confiance qu'ils m'ont témoignée dans le cadre d'une rencontre organisée par l'AQTA en mars dernier, visant à discuter de plusieurs dossiers de l'industrie et pour choisir un représentant au sein du conseil d'administration de l'Association.

En dépit de la grandeur de notre belle planète, peu d'endroits possèdent autant de vastes et riches étendues sauvages comme le Québec. Le défi qu'a représenté la conquête héliportée de ce territoire immense et inhospitalier a légué à plusieurs générations de pilotes un héritage d'expérience abondant en connaissances et compétences. Des pilotes d'un peu partout dans le monde choisissent encore aujourd'hui de venir se nourrir de cette expérience québécoise. Nous pouvons être fiers de nos réalisations et du savoir-faire québécois. C'est avec cette idée en tête que je me joins à l'équipe de l'AQTA. J'espère ainsi, comme mes prédécesseurs, contribuer à mettre en valeur ce magnifique héritage et de continuer à l'enrichir.

Au travers des tumultes de la compétition, les transporteurs sont avant tout des confrères. Nous partageons de coeur cette même passion pour le vol vertical, cette même ivresse, en voyant un hélicoptère s'arracher à la gravité. C'est en tirant sur les fibres de la collaboration entre les transporteurs et les intervenants majeurs de notre industrie que je souhaite entretenir et valoriser cet héritage.

Tout en pensant au besoin de main-d'œuvre grandissant et aux circonstances insolites actuelles, le premier défi qui m'anime est d'unifier nos voix pour sensibiliser, éduquer et conseiller les grands intervenants de notre industrie. La participation de l'ensemble de mes confrères sera la clé de notre succès commun. En toute logique, nous voulons travailler vers une amélioration commune; celle-ci passe nécessairement par un milieu sain, en équilibre entre répondre aux besoins de nos clients par un service de qualité irréprochable et se donner les moyens d'offrir ce niveau de qualité attendu. Pour cela, il est crucial de demeurer à l'écoute, mais solidement en contrôle de notre champ de compétences, face à des pressions extérieures grandissantes.

En terminant, j'anticipe avec positivisme les défis qui m'attendent et je compte sur la collaboration et la contribution de l'ensemble des opérateurs hélicos ainsi que sur l'équipe de l'AQTA pour faire avancer les dossiers touchant l'industrie.

Au plaisir de travailler avec vous tous et toutes!

# Relance des services aériens régionaux Analyse et recommandations de l'AQTA

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 étés 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 aé-

riens (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 devrons 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.



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

Jean-Marc Dufour PDG – AQTA

Chronique d'André Allard

# Comment la COVID-19 modifie l'industrie québécoise du transport aérien

Il faut reconnaître que les temps sont durs pour les opérateurs; la COVID-19 a chambardé notre société et notre mode de vie. Les secteurs du tourisme et du transport aérien sont particulièrement affectés et continueront de l'être pour au moins les 12 prochains mois. Il est évident qu'il y aura moins de joueurs à la fin de cette crise. Mais pour les entreprises qui vont survivre, voici les impacts positifs de la COVID19.

#### La pénurie de main-d'œuvre

Pour l'industrie québécoise du transport aérien, la pénurie de main-d'œuvre a été le sujet marquant des deux dernières années. Puis en l'espace de quelques semaines, nous avons assisté à un revirement de situation. Les C.V. se sont mis à entrer dans les boîtes de courriel des directeurs des opérations et des chefs pilotes.

Air Canada prévoit qu'une fois la pandémie sous contrôle, il lui faudra 36 mois pour un retour à la normale. Et encore, rien ne garantit que la compagnie revienne à sa taille d'avant la COVID. Cela implique que les pilotes mis à pied seront disponibles pour encore deux à trois ans. De plus, durant cette période, les nouveaux pilotes continueront d'arriver sur le marché. Le poste d'instructeur de vol va redevenir très populaire durant quelques années encore.

Pour les cinq prochaines années, les opérateurs 703 et les transporteurs régionaux 705 pourront compter sur une maind'œuvre disponible en grand nombre. Il devient alors plus facile d'établir un plan d'expansion à moyen et long terme. C'est également le temps de préparer le plan pour le moment où la pénurie reviendra, car tôt ou tard elle reviendra.

#### L'impact sur les opérations

Le gros avantage pour les entreprises qui reçoivent des C. V. en ce moment, c'est qu'elles ont déjà évalué une bonne partie des individus; à court terme, les opérateurs vont pouvoir éviter les fameux caractériels.

Dans les conclusions de son rapport d'enquête sur la sécurité des activités de taxi aérien au Canada (#A15H0001), le BST

mentionne ce qui suit:

« Beaucoup de nouveaux pilotes arrivent dans ce milieu complexe, diversifié et exigeant en devant s'accommoder d'avions plus âgés; de moins de formation, d'orientation et de mentorat; de politiques moins rigoureuses; de peu ou pas de procédures d'utilisation normalisées; de règlements moins stricts; et possiblement de moins de surveillance –, et ce, dans le plus hasardeux des secteurs de l'aviation commerciale. »

Pour le directeur de la recherche et développement du CQFA, M. Jean LaRoche, il est évident que les pilotes qui ont travaillé dans les grandes organisations aériennes ont acquis une rigueur qu'ils pourront transmettre à leur nouvel employeur. M. Laroche explique que la rigueur se retrouve dans la plupart des grandes entreprises, peu importe le secteur d'activité. Il s'attend donc à ce que la rigueur des SOP très structurés des grands opérateurs vienne bonifier les opérations 703.

Bien entendu, on n'opère pas un taxi aérien comme une ligne aérienne qui compte des centaines d'appareils. Mais en choisissant les bons individus, les opérateurs seront en mesure de tirer parti de cette expérience.

#### Le réveil brutal

Le 30 juin dernier, Air Canada a annoncé qu'elle suspendait 11 routes régionales au Québec. Si plusieurs ont été surpris par cette annonce, à mon avis elle était prévisible. À la fin des années 80, le gouvernement de Brian Mulroney a privatisé Air Canada, son objectif étant de ne plus avoir à la soutenir financièrement. Elle doit maintenant prendre tous les moyens afin d'assurer sa rentabilité et sa survie. Cette privatisation a donc retiré à Air Canada son mandat de transporteur national ainsi que l'obligation de maintenir les routes régionales s'y rattachant. De plus, le gouvernement canadien refuse de mettre en place un programme d'aide spécifique afin de soutenir le transport aérien dans son ensemble. Dans ces circonstances, il devenait évident que les routes régionales déficitaires seraient les premières à être coupées.



La mobilisation de tous les intervenants du transport aérien régional est une excellente chose en soi. Il existe au Québec quelques bons opérateurs qui sont en mesure de prendre le relais efficacement afin d'assurer la pérennité du transport régional. Ils sont en mesure de faire des propositions qui tiennent compte de la réalité québécoise. À mon avis, les opérateurs existants et avec expérience devraient être privi-

légiés. Pour que la solution mise en place connaisse le succès, il n'est pas nécessaire de réinventer la roue. Québec n'a qu'à tenir un processus rigoureux et transparent avec des balises financières clairement établies et qui sont les mêmes pour tous.

# Bienvenue aux deux nouveaux membres du conseil d'administration de l'AQTA depuis mars 2020, M. Michel Séguin en tant que directeur hélico et M. Marc Grenier en tant qu'observateur et conseiller spécial au PDG.

### Un check-list, deux mains sur une manette, un gruyère ou d'où me vient mon amour de la médecine aéronautique et quelques avancées médicales dues à l'aéronautique

Par Marie-Charlotte Koenig, clinique médicale Azimuth

#### LA COLLABORATION, ESSENTIELLE

Mille neuf cent quatre-vingt-treize, époque déjà lointaine où nous étions à définir ce que sont les salles d'urgence actuelles. Je suis médecin d'urgence, une passion, depuis déjà deux ans.

Direction Waskaganish, ma première aventure en tant que médecin dépanneur. Je m'évade quelques jours de la salle d'urgence où je travaille depuis 1991. On a bien essayé de me dissuader... « As-tu vu la grosseur de l'avion? S'il s'écrasait, on ne vous retrouverait pas! », etc. Mais... je suis prête, j'ai quelques vivres (quelques livres de riz...), un couteau de survie, de quoi allumer du feu, de bons bas de rechange pour mes bottes de marche, une boussole, un sac de couchage, un imper et beaucoup d'huile à mouche.

L'avion est tout petit, avec des banquettes rétractables, comme celles des hydravions que j'emprunte fréquemment lors d'expéditions de canot, un Twin Otter sans doute.

Nous sommes trois passagers, dont une amie et consœur, médecin à Val-d'Or, qui déteste voler à bord de petits avions.

Un beau jeune homme s'accroupit devant nous pour nous don-

ner les consignes de départ. « Bla, bla, bla, cellules orageuses, le vol sera peut-être turbulent, ça va bien aller... bla, bla, bla. » Puis il se rassied aux commandes et nous n'existons plus.

Le ping-pong du check-list entre pilote et copilote me captive immédiatement. Pourquoi dans mon milieu qu'est l'urgence, ne fonctionnons-nous pas davantage par check-lists? Voilà qui me confirme sans l'ombre d'un doute de l'importance de cet élément pour prévenir les erreurs et détecter les problèmes précocement; ça peut sauver des vies! J'étais loin d'avoir compris à quel point!

Puis le décollage, souvenir immortel, révélation... le geste machinal des mains du pilote et du copilote superposées sur une seule manette, image de l'essentielle collaboration, celle de mains étrangères mais complices qui joignent leurs efforts, à un moment précis, pour atteindre leur but commun : l'envol.

Pour qui se le demanderait, ces réflexions admiratives furent faites à jeun et avec suffisamment d'oxygène.

Ce fut le second pire vol de ma vie. Pluie de cordes, ratés de moteur, éclairs, les ailes à la verticale, d'un côté, de l'autre...



Ma collègue n'a jamais repris de petits avions. De mon côté, une certaine confiance régnait, de l'ordre de « ça passe ou ça casse ». De toute façon, si « on l'avait échappé », mon riz était bon pour les écureuils.

À leur sortie de l'avion, même les pilotes avaient un sourire un peu crispé.

Depuis ce vol, il y en a eu des centaines d'autres et combien de types d'avions! Uniquement pour me rendre en Medevacs : Twin, King air, Jet Stream, Dash, Challenger, dans le Nord, et avec EVAQ. Des vols, assise sur le plancher d'un Twin, à ventiler un bébé via un tube endotrachéal, ou à espérer qu'un accouchement n'arrive pas dans l'avion, ou à flatter des têtes parce que tous les gestes médicaux possibles sont faits, ou à souhaiter que le verglas ne tombe pas trop vite... Des atterrissages à stresser parce que la tête et la queue du Challenger arrivent en même temps, côte à côte, à l'arrêt sur un tarmac verglacé, ou parce que les roues ne sortent pas, ou à me tenir comme dans la houle, une main au plafond, une main sur la civière, ou coincée entre le mur et un banc quand le travail m'oblige à rester debout...

Lors de mon tout premier vol en hélicoptère, j'étais dépêchée sur les lieux de l'accident d'un autre hélicoptère. On m'avait dit de m'attendre à n'importe quoi, que ça pourrait ne pas être beau. Mais je n'étais pas préparée à atterrir sur l'une des victimes partiellement enfouie et invisible des airs. À mon second vol d'hélico, plusieurs années plus tard, à nouveau en Medevac, nous survolions sans problème les superbes chutes de la rivière Georges...

Il y a eu des vols pour aller faire de la médecine tropicale au Pérou, en Australie à la rencontre des « Flying Doctors », en mission humanitaire au Népal. Quelques vols, heureusement très rares, impossibles à effectuer aussi, ou qui ne sont pas arrivés à temps et qui nous ont laissé, mes patients et moi, sans ressources et sans espoir... Bien peu de ces échecs, grâce au dévouement et à la calme expertise des pilotes et du personnel.

Il y a eu beaucoup d'autres vols, dont je garde de superbes souvenirs; dont un départ de Mansel Island, à l'ouest de PUV, où l'avion pour prendre de la vitesse tournoyait sur lui-même dans la pierraille; aussi un vol si près de l'océan qu'on voyait les bélugas sauter... ou un vol de nuit de Saint-Jean-Baptiste YQB-PUV où l'orangé du soleil couchant ne nous quitte que dans l'orangé du soleil levant, et où laisse à PUV deux pizzas encore chaudes, dont une à l'ananas! Bonne Saint-Jean PUV!

Salut à toi, Saint-Exupéry!

Et à chaque vol, peu importe l'endroit, ce constat admiratif du travail d'étroite collaboration entre les pilotes et les membres du personnel volant.

#### LA CHECK-LIST, UNE IDÉE DE GÉNIE

Des années plus tard, le développement de protocoles allait maintenant bon train dans les urgences du Québec, mais les « check-lists » n'étaient toujours pas à la mode. Et si cette pratique me paraissait toujours extrêmement importante, étrangement, je ne parvenais pas à comprendre pourquoi. C'est sur un vol d'EVAQ qu'un pilote m'a parlé du « modèle du fromage suisse » développé par M. Reason, psychologue, et appliqué couramment en aéronautique. Quelques phrases ont suffi... Le génie des check-lists ne réside pas uniquement dans l'utilisation d'une seule liste, mais de plusieurs séries de multiples check-lists, effectuées par divers intervenants, pilotes, agents de bord, contrôleurs et mécaniciens, à une multitude d'étapes, allant jusqu'à ne pas donner les mêmes repas au pilote et au copilote! Cela permet de diminuer infiniment les risques qu'une série de problèmes s'alignent et permettent à un accident de se produire. Un outil d'une puissance formidable. Laisser le moins possible au hasard, dans toutes les sphères et à tous les niveaux d'interventions humaines possibles. Ce n'est que plus de quinze ans après le premier vol pittoresque décrit plus haut que les check-lists « sériées » apparaissaient dans plusieurs milieux médicaux à haut risque, telles la salle d'opération et la salle d'accouchement, et depuis, continuent d'être développées.

Il m'aurait été plus difficile d'écrire un topo entier sur la générosité, la gentillesse et la disponibilité de nos collègues d'un autre monde (autre que le monde médical), pilotes, contrôleurs et autres membres du personnel de bord et au sol, pendant mes 14 années d'EVAQ et pendant tous ces vols, lors de situations routinières ou inusitées. C'eut été plus difficile parce qu'il y a trop de beaux moments à décrire. Comment nous sommes traités en collègues, nous, médecins, infirmières, dépasse le professionnalisme et rejoint l'humain. Et l'humain et le médecin que je suis ont été profondément inspirés et forgés d'avoir vu et vécu le milieu aéronautique « de l'intérieur ». Merci!

Marie-Charlotte Koenig, MD, CCMF, chargée d'enseignement clinique en médecine familiale et d'urgence, Université Laval, médecin pour l'aviation civile et la marine marchande, occupe maintenant l'ancien bureau du Dr Grenon à l'AQTA.

# Report du 45e congrès de l'AQTA

Après consultation avec nos commanditaires et proches collaborateurs, en considérant la pandémie qui perdure et dans le respect des directives gouvernementales en vigueur, c'est avec regret que nous sommes dans l'obligation de reporter, et ce pour une deuxième fois, la tenue du grand rendez-vous annuel de l'industrie québécoise du transport aérien qui devait avoir lieu en octobre 2020.

L'AQTA vous accueillera donc quelques mois plus tard, soit les 17 et 18 mars 2021, pour ce 45° congrès, sur le même site enchanteur du Château Vaudreuil.

Nous avons très hâte de vous revoir! Évidemment, nous sommes convaincus que vous serez au rendez-vous en mars prochain, puisque ce 45° congrès aura une signification toute

particulière à la suite de la pire crise de l'histoire du transport aérien. Notre préoccupation est d'assurer la santé et la sécurité de chacun et notre plus grand désir est de faire de ce congrès un méga succès.

Veuillez prendre note que le Château Vaudreuil sera en mesure d'accueillir tous les congressistes au même tarif spécial de 139 \$ (plus taxes) par chambre. Plus de détails suivront sous peu...

Un remerciement spécial à nos précieux commanditaires et collaborateurs pour leur compréhension et à vous, chers congressistes, pour votre patience.

Jean-Marc Dufour, PDG - AQTA







Air Canada sera de nouveau au rendez-vous avec une paire de billets n'importe où dans le monde... ou presque!

Vente de billets au profit du Programme de formation en aéronautique (PFA) d'Aviation Connection







# Vous êtes à la recherche d'espaces à bureau à l'aéroport de Québec?



Contactez-nous pour une visite 418 871-4635 / aqta@aqta.ca

## Vous cherchez des solutions pour plus de visibilité?



L'AQTA offre des espaces publicitaires sur ses plateformes à prix abordables.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec nous au 418 871-4635 ou à aqta@aqta.ca.

### Avis de décès



C'est avec une grande tristesse que nous avons appris le décès de M. Brian Jenner. En plus d'avoir été le premier président et chef de la direction de HAC, M. Jenner a aussi été pendant 20 ans au service de notre Association à titre de président du conseil d'administration (1983-2003)

Nos condoléances vont à sa famille et à tous ceux et celles qui l'ont connu au cours de sa longue carrière dans l'aviation civile du Canada.

