



Présentation
dans le cadre de la consultation
publique de l'aéroport de St-Hubert

PASCAN EN BREF

- ▶ Nous sommes 100% de propriété québécoise, en exploitation depuis plus de 20 ans. Notre mission d'entreprise est de relier les régions entre elles, et avec les centres urbains
- ▶ Nous comptons près de 200 employés répartis partout en régions
- ▶ Nous exploitons 6 BAE Jetstream 3200 (configuration de 19 sièges) et 4 SAAB 340B (configuration de 33 sièges), avec option d'acquérir de 3 à 6 SAAB supplémentaires
- ▶ Nous assurons les liaisons quotidiennes avec des vols cédulés dans 11 régions du Québec, et allons débiter nos opérations à Kingston à l'été 2022
- ▶ Nous sommes établis à YHU depuis près de 20 ans

PASCAN EN BREF (SUITE)

- ▶ Nous avons présentement des ententes d'interligne signées avec Air Canada et Transat pour assurer les connections internationales
- ▶ Nous avons un dossier irréprochable en matière de sécurité auprès de Transports Canada
- ▶ Nous assurons le transport du cargo critique en régions (poste, médical, commercial), ainsi que le transport des patients aux CISSS des Iles-de-la-Madeleine et de Fermont
- ▶ Nous sommes un partenaire incontournable du tourisme régional avec des ententes commerciales avec la plupart des agences de voyages locales, nationales et internationales et accrédités au programme *Explore Québec*

NOTRE DESSERTE AÉRIENNE



CONTEXTE ACTUEL DU TRANSPORT RÉGIONAL

- ▶ On est encore en pandémie ! Il y a encore des zones de turbulences, mais on sent un début de reprise, surtout pour la saison estivale
- ▶ Retour aux volumes pré-pandémie prévu pour 2023-24
- ▶ 35%-40% du volume passagers régional est un volume de connexions
- ▶ Défis à court terme: pénurie de main-d'œuvre et augmentation des coûts d'exploitation
- ▶ Opportunités: optimisation par les transporteurs de leurs opérations; mobilité et réappropriation du territoire par les résidents urbains

LES ENJEUX DU TRANSPORT RÉGIONAL

- ▶ Pour les transporteurs, les priorités sont axées principalement sur les problématiques opérationnelles:
 - ▶ Gestion de la sécurité et Réglementation de Transports Canada: par exemple, le règlement de la gestion de la fatigue instauré en décembre 2020
 - ▶ Pénurie de pilotes: retour au niveau pré-pandémique de rotation de personnel (50%++)
 - ▶ Explosion des coûts d'exploitation: carburant, NAV Canada, pièces, hausse du salaire minimum, IPC à 7%+
 - ▶ Le transporteur absorbe 100% du risque commercial puisque les frais imposés sont indépendants du nombre de passagers dans l'avion

LA SITUATION À L'AÉROPORT DE YHU

- ▶ Notre siège social est YHU. Nous avons réalisé 20,000 mouvements de passagers à YHU durant l'année 2021
- ▶ Il y a eu très peu de développement à YHU dans les 20 dernières années en ce qui concerne le transport aérien régional. L'aéroport de YHU est méconnu du public en général et il y a confusion sur sa mission (écoles de pilotages vs transport régulier vs nolisement)
- ▶ En novembre 2021, DASHL nous a sommairement présenté son plan de développement de \$100M en infrastructures aéroportuaires. À la base, nous sommes en faveur de tout projet structurant qui favoriserait la mise en place d'un *HUB* d'aviation à YHU, parce que ça peut entraîner une hausse de notre volume passagers régional
- ▶ Nous avons été par contre étonnés que cette présentation soit aussi mince et aussi peu étoffée, et que le plan d'affaires ne se résume principalement qu'à attirer des *Low Costs Carriers* pour opérer des vols interprovinciaux et transfrontaliers

LA SITUATION À L'AÉROPORT DE YHU (SUITE)

- ▶ Nous n'avons pas reçu d'informations financières pertinentes supportant ses coûts d'exploitation, avec l'atteinte d'un point mort, par exemple
- ▶ De plus, on ne nous a donné aucune assurance que la clause d'exclusivité d'Aéroport de Montréal (restreignant les vols internationaux à YHU) serait levée, ce qui constitue à notre sens le premier obstacle à régler
- ▶ Comme membre opérateur et payeur de frais, nous sommes surtout préoccupés par les dommages collatéraux qui seraient entraînés si les objectifs de ce plan de développement n'étaient pas pleinement atteints. Qui à la fin de la journée, devra absorber la note de ces \$100M? Est-ce que les frais d'atterrissage vont augmenter de façon significative? Est-ce que des nouveaux frais aéroportuaires vont être imposés aux transporteurs?
- ▶ En conclusion, nous désirons que le développement de l'aéroport de St-Hubert se fasse dans l'harmonie, et surtout en toute transparence, et que les préoccupations des opérateurs en place soient au cœur des discussions

NOTRE SAAB 340B



NOTRE JETSTREAM 3200

