

RELANCE DE LA DESSERTE AÉRIENNE RÉGIONALE À LA SUITE DE L'URGENCE SANITAIRE LIÉE AU COVID-19

Rapport synthèse présenté au ministère des Transports du Québec

Par Jacques Roy Ph. D.

Professeur titulaire

HEC Montréal

Mars 2021

Table des matières

1. INTRODUCTION	1
1.1 Contexte	1
1.2 Objectifs et méthodologie	2
1.3 Principales étapes	2
2. ÉTAPE 1 : CONSTATS ET ENJEUX TIRÉS DES MÉMOIRES	3
2.1 Analyse de la situation actuelle et des programmes d'aide ailleurs dans le monde	3
2.2 Constats et enjeux tirés des mémoires	6
2.3 Les solutions mises de l'avant dans les mémoires	7
3. ÉTAPE 2 : ANALYSE PRÉLIMINAIRE DES TROIS SCÉNARIOS RETENUS	8
3.1 Retour sur les solutions proposées lors de la réunion du 28 août	8
3.2 Réflexion sur la conception d'un réseau régional consolidé	9
3.3 Réflexions sur la demande et la tarification	10
3.4 Analyse préliminaire des trois scénarios retenus	12
4. ÉTAPE 3 : ANALYSE DES PÔLES AÉRIENS RÉGIONAUX	15
4.1 Consultation sur les critères d'éligibilité pour accéder au réseau régional stratégique	16
4.2 Analyse des pôles aérien régionaux	17
5. PISTES DE SOLUTION PROPOSÉES	21
5.1 Volet 1 : Assurer le maintien du réseau après le PAMSAREPUS	22
5.2 Volet 2 : Permettre des tarifs abordables	24
5.3 Volet 3 : Élaborer une stratégie de marketing	29
6. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	30
Annexe 1 : Tableaux d'analyse des aéroports	32
Annexe 2 : Profil des trois transporteurs membres de l'Alliance	36
Annexe 3 : Carte du réseau proposé par l'alliance	37

1. INTRODUCTION

1.1 Contexte

Le transport aérien joue un rôle prépondérant pour l'ensemble du territoire québécois. Les régions du Québec en dépendent grandement, notamment pour le déplacement des patients nécessitant des soins de santé spécifiques, pour le transport du personnel médical et des travailleurs, pour l'acheminement des marchandises et des denrées ou tout simplement pour diminuer le temps de déplacement.

Or, la crise sanitaire liée au coronavirus a fortement affecté le transport aérien au Québec, entraînant une baisse importante de la demande et forçant les transporteurs à réduire, voire même à cesser, leurs liaisons.

De fait, le 30 juin 2020, Air Canada a annoncé la suspension pour une période indéterminée de plusieurs liaisons régionales au Canada et particulièrement au Québec. Cette décision affecte à court terme les aéroports de Val-d'Or, Gaspé, Baie-Comeau et Mont Joli. Toutefois, Air Canada maintient des services aériens pour les Îles de la Madeleine, Sept-Îles, Saguenay-Bagotville, Rouyn-Noranda, Québec et Montréal.

Considérant l'importance du transport aérien et son apport structurant à la relance économique, le ministère des Transports envisage la mise en place de solutions pour pallier la suspension des liaisons d'Air Canada au Québec et favoriser la relance des services à court et moyen terme. Des solutions à plus long terme se doivent également d'être envisagées.

La démarche retenue par les autorités du ministère des Transports du Québec (MTQ) prévoit l'identification et l'analyse de chacune des pistes de solutions émises par les divers intervenants. Déjà, à l'été 2020, plusieurs idées ont été émises afin de palier le retrait d'Air Canada en région dont :

- Soutenir financièrement les transporteurs aériens existants dans leur développement;
- Favoriser la consolidation des petits transporteurs aériens;
- Créer des régies de transport aérien;
- Soutenir la création d'un nouveau transporteur aérien.

C'est dans ce contexte qu'un Groupe d'intervention sur la relance des services aériens régionaux (ci-après Groupe d'intervention) a été mis en place pour discuter des diverses solutions possibles. Le Groupe d'intervention, présidé par le ministre des Transports, est composé du ministre de l'Économie et de l'Innovation, de députés, d'élus municipaux, de

représentants de plusieurs ministères, de plusieurs associations, de deux aéroports et d'une compagnie privée offrant des services en transport aérien. Pour le gouvernement du Québec, il s'agit là de l'occasion de saisir une opportunité pour solutionner la problématique du transport aérien régional au Québec.

1.2 Objectifs et méthodologie

L'objectif général du mandat qui m'a été confié est d'accompagner le Ministère dans toutes les étapes menant à la relance du transport aérien régional au Québec. Plus spécifiquement, le mandat consistait à analyser les diverses pistes de solutions émises par différents groupes d'intérêt, notamment à la suite d'un appel du Ministère à soumettre des mémoires, et de soutenir le gouvernement dans la mise en place des pistes de solutions retenues.

Ce mandat a été réalisé sur la base des données secondaires et publications disponibles. Plusieurs rencontres et échanges ont également été réalisés avec des intervenants du milieu. Le mandat prévoyait également que j'agisse comme personne-ressource lors des différentes rencontres du Groupe d'intervention sur la relance des services aériens régionaux.

1.3 Principales étapes

Le reste du rapport synthèse est structuré en suivant les principales étapes du mandat. Ainsi la section suivante porte sur les constats et enjeux tirés des mémoires soumis par différents intervenants tels que présentés à la deuxième réunion du Groupe d'intervention tenue virtuellement le 28 août 2020. La troisième section résume les éléments abordés lors de la réunion du 25 septembre, soit une réflexion sur un réseau régional consolidé et une analyse préliminaire des trois scénarios retenus. La quatrième section porte sur les éléments présentés lors de la réunion du 30 octobre, soit les résultats de la consultation sur les critères d'éligibilité pour le réseau et une analyse des pôles aériens régionaux. La cinquième section du rapport fait un rappel de l'état de la situation et propose des pistes de solution s'articulant autour de trois volets. La dernière section présente une conclusion et un plan d'action sommaire.

2. ÉTAPE 1 : CONSTATS ET ENJEUX TIRÉS DES MÉMOIRES

À la suite de l'appel du Ministère, 22 mémoires ont été déposés au début du mois d'août 2020. L'objectif de la réunion du 28 août du Groupe d'intervention était de présenter une synthèse du contenu de ces mémoires. La présentation était structurée de la façon suivante : 1) analyse de la situation actuelle et des programmes d'aide disponibles ailleurs dans le monde, 2) constats et enjeux tirés des mémoires, et 3) les solutions mises de l'avant.

2.1 Analyse de la situation actuelle et des programmes d'aide ailleurs dans le monde

Il est clair que la pandémie de la COVID-19 a eu un impact dévastateur sur la demande pour le transport aérien découlant à la fois des restrictions imposées par les gouvernements à travers le monde et aussi de la crainte des voyageurs de contacter le virus. Cet impact s'est aussi manifesté sur le marché du transport aérien régional, quoique la saison estivale ait connu de bonnes performances dans certaines régions du Québec, notamment en raison du fait que les québécois ne pouvaient pas voyager à l'extérieur du pays. Quant aux perspectives de reprise, elles sont très incertaines et des organismes comme l'IATA ne prévoient pas de retour à la normale avant trois ou cinq ans. L'arrivée plus rapide que prévue de plusieurs vaccins contre la COVID-19 pourrait cependant nous permettre d'espérer un retour plus rapide à une certaine normalité. Néanmoins, la situation économique découlant de la pandémie risque de plomber cette reprise de la demande car on sait que le transport aérien est tributaire de l'activité économique pour les voyages d'affaires et des revenus disponibles chez les voyageurs d'agrément.

Pourquoi le transport aérien régional coût-t-il si cher?

Il importe aussi de rappeler que, même en temps normal, le transport aérien régional demeure un marché difficile avec une demande plutôt faible dont l'évolution varie d'une région à l'autre. C'est ce qui explique en bonne partie que la tarification soit souvent perçue comme trop élevée. En effet, on entend souvent dire qu'il est anormal qu'un billet d'avion entre Montréal et une destination régionale comme Sept-Îles ou Gaspé coûte plus cher qu'un billet entre Montréal et Paris! Or, ceci s'explique très bien en se référant à certains principes de base reliés aux coûts d'exploitation d'un vol commercial. Tout d'abord, le coût par siège diminue avec la taille de l'avion utilisé. Ceci est un facteur technologique qui favorise l'utilisation d'appareils de plus fort gabarit ou, du moins, comportant un maximum de sièges. Ainsi, un jet régional de 100 sièges offre l'avantage d'un coût unitaire inférieur d'environ 15% par rapport à un jet de 50 sièges. L'écart est encore plus grand entre un Dash-8 de 36

sièges et un Beechcraft de 18 sièges. Ce facteur n'avantage pas le transport régional dont la demande ne justifie pas l'utilisation d'avions de forte taille. Deuxièmement, le coût par kilomètre volé diminue avec la distance du vol et ce, à cause des coûts fixes associés à chaque vol et de l'importance des coûts de carburant pour le décollage et l'atterrissage. Ce facteur n'avantage pas non plus le transport régional dont les trajets sont relativement courts par comparaison avec des vols intercontinentaux comme ceux reliant Montréal et Paris, par exemple. Enfin, le coût par passager transporté diminue avec le coefficient de remplissage, ce qui désavantage à nouveau les vols régionaux réguliers dont les coefficients de remplissage sont en moyenne inférieurs à ceux d'autres marchés, notamment les vols nolisés. Enfin, contrairement au transport aérien régional, les vols entre Montréal et Paris ne souffrent pas de la concurrence de l'automobile. Bref, on constate que les coûts d'exploitation des vols régionaux sont relativement élevés et, par conséquent, on doit s'attendre à ce que les tarifs reflètent cette réalité¹.

Le transport aérien régional : des programmes d'aide ici et ailleurs dans le monde

Il n'en demeure pas moins que le transport aérien est un service essentiel pour 1) le Grand Nord et les régions isolées qui ne sont pas desservies par la route et 2) les régions éloignées où la route n'est pas une alternative attrayante. Le gouvernement fédéral intervient dans le premier cas tandis que le gouvernement du Québec est intervenu dans les deux cas. Mais qu'en est-il ailleurs dans le monde?

Il existe plusieurs programmes d'aide aux régions éloignées ailleurs dans le monde². Nous allons en citer trois. Le premier, intitulé « Essential Air Service » ou EAS, est administré par le « Department of Transport » ou DOT américain et vise à assurer aux plus petites communautés un lien minimal avec le réseau de transport aérien national. Dans le cadre de ce programme, on détermine le niveau de service minimal requis pour chaque communauté en spécifiant à quel « hub » (ou plaque tournante régionale) la communauté devrait être reliée ainsi que le nombre de vols et de sièges qui devraient être disponibles. Lorsque nécessaire, le gouvernement subventionne un transporteur pour assurer le niveau de service minimal convenu. Au fil des ans, le budget accordé à ce programme (environ 250 millions US) ainsi que le nombre de communautés impliquées ont diminué progressivement.

¹ Roy, J. « Étude sur le transport aérien intérieur au Québec », Étude réalisée pour le ministère des Transports du Québec, mai 2006.

² Fageda et al., "Air connectivity in remote regions: A comprehensive review of existing transport policies worldwide", *Journal of Air Transport Management*, Vol. 66, 2018, p. 65-75.

Le deuxième programme, intitulé « Remote Air Services Subsidy » ou RASS est administré par le gouvernement australien. Le but de ce programme est d'offrir aux communautés isolées et éloignées, un accès à des services réguliers de transport aérien pour les passagers et les marchandises. Le programme s'appuie sur un budget fixe annuel d'environ 14 millions US. Comme dans le programme américain EAS, les transporteurs participants sont sélectionnés à la suite d'un appel d'offre comportant une liste complète de critères précis. Pour être admissible, une communauté doit satisfaire à l'un des deux critères suivants : 1) elle ne reçoit pas un service hebdomadaire régulier, ou 2) elle est suffisamment éloignée d'une communauté ayant un service aérien régulier sur une base hebdomadaire. Le troisième programme est offert en Europe. Il s'agit du Public Service Obligations (PSO) doté d'un budget équivalent à environ 250 millions de dollars US. Il fonctionne également sur appel d'offres.

Les modalités varient selon les programmes. Ainsi, certains garantissent l'exclusivité au transporteur retenu, d'autres pas. En Europe, on peut procéder à des appels d'offre à deux tours où, par exemple, un transporteur peut se voir accorder l'exclusivité sur une route sans toutefois obtenir de subvention. Il est important de noter que, dans tous les cas, ces programmes sont administrés par le gouvernement fédéral. En Europe, toutefois, il arrive que ce pouvoir soit délégué à une région. Il faut noter que ces programmes sont assez complexes à gérer et comportent plusieurs contraintes et critères d'éligibilité. Parmi les inconvénients et enjeux liés à ces programmes, on peut citer :

- Les faibles coefficients de remplissage observés car on subventionne les vols et non les passagers.
- La subvention par passager varie beaucoup d'une route à l'autre.
- Les critères d'éligibilité sont parfois arbitraires.
- Dans certains cas, les passagers pourraient utiliser des routes alternatives.
- Certaines destinations sont très populaires en haute saison.
- On observe peu ou pas de concurrence.
- Le transporteur subventionné est peu enclin à améliorer sa productivité.

Par ailleurs, en plus des programmes de subvention précités, trois autres formes d'intervention sont utilisées pour faciliter l'accès des régions éloignées au transport aérien. Il s'agit de : 1) programmes visant à accorder des rabais sur les billets d'avion aux résidents des régions éloignées comme le Programme de réduction des tarifs aériens du ministère des

Transports du Québec (PRTA), 2) l'exploitation par l'État d'une compagnie aérienne, ce qui peut s'apparenter aux compagnies aériennes Air Innu et Air Creebec appartenant aux communautés qu'elles desservent, et 3) les programmes d'aide aux aéroports régionaux comme le Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales (PAQIAR) et le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) du gouvernement canadien.

2.2 Constats et enjeux tirés des mémoires

À la lecture des 22 mémoires déposés au MTQ, un certain nombre de constats et d'enjeux font l'objet d'un consensus assez large. Au niveau des constats, voici les principaux éléments observés :

- Il faut assurer un service aérien fiable, régulier et abordable pour maintenir l'accessibilité des régions et favoriser le développement économique et touristique.
- La grande majorité des mémoires estime que la solution passe par les transporteurs aériens existants, incluant Air Canada pour la majorité.
- Plusieurs estiment que c'est une occasion de revoir le modèle actuel.
- Quelle que soit la solution retenue, les communautés et régions doivent être consultées.
- Il faut assurer l'interconnexion avec l'extérieur du Québec, avec Air Canada entre autres.
- Il faut continuer d'aider les aéroports régionaux (PAQIAR et PAIA).

Par ailleurs, les mémoires font état d'un certain nombre d'enjeux qui devraient être considérés par le Groupe d'intervention dans sa recherche d'une solution. Voici ceux qui ont été évoqués le plus souvent :

- Plusieurs mémoires font état de la stratégie commerciale d'Air Canada qui viserait à protéger certains marchés d'une concurrence régionale et à laquelle il faudrait mettre fin.
- On reconnaît que le transport aérien est de compétence fédérale et que, dans certains cas, on devra se concerter avec Ottawa selon les mesures qui pourraient être mises de l'avant.
- Certains aéroports n'ont pas de services de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), ce qui pose un problème pour les connexions à l'aéroport Montréal-Trudeau.

- Les opinions divergent quant à l'avenir du programme PRTA. Devrait-on l'augmenter, le revoir ou le remplacer par un autre type de programme?

2.3 Les solutions mises de l'avant dans les mémoires

À la lecture des mémoires reçus par le MTQ, quatre grandes pistes de solution sont évoquées : 1) maintenir la libre concurrence, 2) réduire les frais aux usagers (taxes, droits, etc.), 3) subventionner certaines routes non rentables, et 4) favoriser le lancement d'un nouveau transporteur ou d'un organisme responsable.

1) Maintenir la libre concurrence

Plusieurs mémoires sont d'avis qu'il ne faut pas détruire l'écosystème actuel en favorisant un seul transporteur. Il faut plutôt favoriser une saine concurrence et éviter la création d'un monopole. On affirme que les transporteurs ne demandent qu'à avoir les coudées franches pour pouvoir travailler dans une optique de rentabilité. Enfin, il faut éviter d'accorder l'exclusivité sur certaines routes.

2) Réduire les frais aux usagers

Plusieurs mémoires et intervenants déplorent l'importance des taxes et droits imposés à la fois aux usagers et aux transporteurs aériens. Du côté des usagers, on cite les taxes de vente (TVQ et TPS), les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien au Canada et les frais d'amélioration aéroportuaires. Du côté des compagnies aériennes, il y a les frais d'atterrissage, les taxes sur le carburant et les frais de service de Nav Canada qui ont augmenté de près de 30 % le 1^{er} septembre 2020. On observe que cette réduction des frais qui est réclamée par plusieurs intervenants pourrait s'appliquer de concert avec d'autres solutions.

3) Subventionner certaines routes non rentables

Il s'agit d'une solution préconisée par plusieurs organismes et mémoires. À moyen et long terme, les subventions proposées pourraient s'apparenter aux programmes déjà existants ailleurs dans le monde comme le EAS aux États-Unis et le PSO en Europe. Cette proposition soulève toutefois de nombreuses questions et enjeux. En voici quelques-uns :

- Quels seraient les critères d'éligibilité à de tels programmes de subvention?
- Est-ce que ces subventions s'appliqueraient aussi aux routes desservies par Air Canada?
- Comment assurer l'interconnexion avec des destinations hors Québec?

- Quel modèle de Gouvernance et administratif devrait-on retenir pour gérer de tels programmes? Le MTQ? Une régie? Une coopérative? Une société d'État?
- Quels mécanismes d'appel d'offres devrait-on adopter? Quels seront les critères de sélection?
- Quelle sera la participation des régions dans de tels programmes?
- Devrait-on accorder l'exclusivité de certaines routes à un seul transporteur? Si oui, doit-on se concerter avec le gouvernement fédéral?

4) Favoriser le lancement d'un nouveau transporteur ou d'un organisme responsable

Même si un mémoire propose le lancement d'un tout nouveau transporteur régional, de nombreux autres mémoires optent plutôt pour la création d'un nouvel organisme qui prendrait en charge l'essentiel des activités commerciales du transport aérien régional incluant la gestion des ventes, de l'horaire et de la tarification ainsi que l'acquisition d'un système de réservation. Ce nouvel organisme pourrait prendre différentes formes selon les modèles proposés : une régie, une coopérative, un partenariat, une autre forme d'organisation à définir. De façon générale, ce nouvel organisme viserait à assurer la promotion des services aériens tout en sous-traitant les vols à des transporteurs existants dans la grande majorité des cas. Les modèles proposés favoriseraient la création d'un réseau intégré avec une variété d'appareils ou encore une flotte homogène. Dans tous les cas, ces propositions requièrent l'aide du gouvernement et certains nécessiteraient des investissements importants, ce qui représenterait un risque élevé dans le contexte actuel. À première vue, ce type de scénarios peut sembler assez complexe à mettre en œuvre et soulève des enjeux de faisabilité à court terme.

3. ÉTAPE 2 : ANALYSE PRÉLIMINAIRE DES TROIS SCÉNARIOS RETENUS

Lors de cette deuxième étape, les travaux ont porté sur plusieurs dimensions. Dans un premier temps, il était approprié de revoir les quatre solutions mises de l'avant lors de la dernière réunion du Groupe d'intervention. Ensuite, nous avons entrepris une réflexion sur la conception d'un réseau régional essentiel et sur la demande pour le transport aérien en région. Par après, nous avons procédé à une analyse préliminaire des trois scénarios retenus.

3.1 Retour sur les solutions proposées lors de la réunion du 28 août

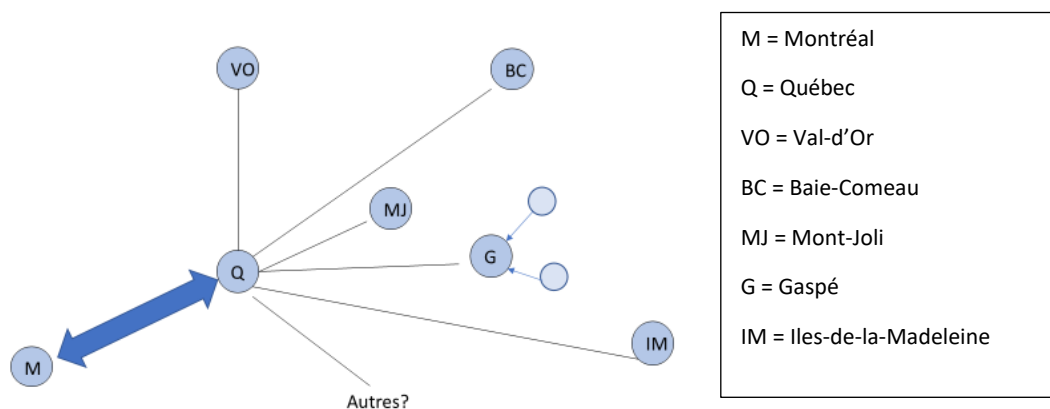
La première solution mise de l'avant lors de la réunion du Groupe d'intervention tenue le 28 août consistait à maintenir la libre concurrence. Toutefois, dans le contexte actuel de la

pandémie, la libre concurrence, en soi, ne règle pas le problème à court terme. On considère cependant que la solution retenue devrait chercher à maintenir un certain niveau de concurrence. La deuxième solution prévoyait la réduction des frais aux usagers. Bien qu'elle soit souhaitable, cette solution ne permet pas d'assurer un niveau de service fiable, régulier et abordable souhaité par l'ensemble des mémoires, mais elle peut y contribuer, quelle que soit la solution finale retenue. Enfin, le lancement d'un nouveau transporteur n'est pas retenu comme scénario d'intervention. Il reste donc les scénarios basés sur des subventions et la création d'un organisme qui seront analysés plus loin dans cette section du rapport.

3.2 Réflexion sur la conception d'un réseau régional consolidé

Compte tenu de la faible demande historique pour le transport aérien régional, un phénomène fortement accentué par la COVID-19, il serait approprié de chercher à concevoir un réseau consolidé afin de concentrer les voyageurs sur les deux principaux aéroports québécois, soit Montréal-Trudeau (YUL) et l'aéroport Jean-Lesage de Québec (YQB). Pour ce faire, il serait souhaitable de consolider le réseau de l'est du Québec sur YQB, notamment à partir des villes qui ne sont pas desservies par Air Canada. La figure 1 illustre un tel réseau.

Figure 1 : Exemple de consolidation à Québec (YQB)



2

Une telle consolidation sur Québec permettrait aux voyageurs de l'est du Québec de rejoindre le réseau d'Air Canada ou de WestJet qui desservent cet aéroport tout en densifiant le trafic entre YQB et YUL. Cette vocation de YQB comme plaque tournante régionale fait d'ailleurs l'objet d'un consensus chez les dirigeants des deux aéroports principaux. En effet,

en temps normal, l'aéroport Montréal-Trudeau ne souhaite pas accueillir de petits appareils en provenance des régions à faible densité, notamment ceux qui n'auraient pas subi les contrôles de l'ACSTA alors que YQB peut traiter ces vols. Notons également qu'en consolidant sur Québec, les voyageurs auront éventuellement accès à des vols vers l'étranger qui étaient offerts par des transporteurs comme Air Transat et Sunwing avant la pandémie. Cette réflexion sur la conception d'un réseau consolidé se poursuivra au cours des prochaines étapes car elle est essentielle, quelle que soit la solution finale qui sera retenue.

3.3 Réflexions sur la demande et la tarification

Au niveau de la demande, on doit distinguer deux marchés distincts : celui des voyageurs d'affaires et celui des voyageurs d'agrément. Traditionnellement, les voyageurs d'affaires veulent un horaire fiable et être capables de faire un trajet aller-retour le même jour quand ils voyagent entre les régions et les grands centres. Ils sont moins sensibles au prix que les voyageurs d'agrément, mais leur employeur l'est. S'ils sont plusieurs à voyager, ils peuvent préférer réserver un vol nolisé plutôt qu'un vol régulier. Enfin, il est difficile de prévoir si la tendance au télétravail et aux réunions virtuelles va se maintenir après la pandémie.

Quant aux voyageurs d'agrément, ils sont très sensibles au prix et ils peuvent souvent planifier leurs déplacements assez longtemps d'avance. Pour eux, l'automobile est un mode de transport très concurrentiel car ils ont tendance à ne pas calculer le coût total d'utilisation de leur automobile mais plutôt de ne tenir compte que du coût de l'essence. Plusieurs d'entre eux n'accordent pas beaucoup de valeur au temps perdu sur la route. Enfin, l'automobile apparaît comme la meilleure option lorsque plusieurs voyageurs peuvent partager la même automobile.

Pour attirer davantage de voyageurs sur les vols régionaux, il faut donc offrir des tarifs abordables, ce qui est un défi de taille quand on sait que le coût de revient de chaque siège d'avion offert sur le marché régional est relativement élevé. En effet, comme on l'a vu dans la section précédente, cela s'explique par la petite taille des avions qui voyagent sur de courtes distances et qu'on a de la difficulté à remplir.

Pour mieux comprendre l'attrait de l'automobile pour le transport régional, on peut se référer à l'exemple décrit dans le tableau 1 qui compare le coût total d'un trajet Montréal – Rouyn-Noranda en automobile et en avion. Pour ce faire, on utilise différentes hypothèses de coûts pour l'utilisation de l'automobile et de l'avion ainsi que pour la valeur du temps des voyageurs. Dans la première partie du tableau, on constate que les voyageurs d'agrément

seront attirés par l'automobile s'ils ne tiennent compte que des dépenses en essence, soit environ 0,10 \$/km. Par contre, ils pourraient choisir l'avion s'ils tiennent compte du coût réel de l'automobile estimé à 0,50 \$/km. Cela dépendra évidemment du tarif du billet d'avion qui est plutôt abordable dans l'exemple du tableau 1. De plus, en choisissant l'avion, le voyageur devra possiblement ajouter les coûts pour le stationnement à l'aéroport et la location d'une automobile à destination.

Tableau 1 : Comparaison de l'avion et de l'automobile entre Montréal et Rouyn-Noranda

VOYAGEURS D'AGRÉMENT
Montréal – Rouyn-Noranda : 632 km et 7 heures de conduite Valeur du temps pour un voyageur d'agrément : 15 \$/heure Coût réel d'utilisation d'une automobile : 0,50 \$/km Coût perçu d'utilisation d'une automobile : 0,10 \$/km (Ne tient compte que de l'essence) Billet d'avion le moins cher : 269 \$ (aller seulement)
Coût (auto réel) : $632 \text{ km} \times 0,50 \text{ \$/km} + 7 \text{ heures} \times 15\\$/\text{heure} = 421 \text{ \$}$ Coût (auto perçu) : $632 \text{ km} \times 0,10 \text{ \$/km} + 7 \text{ heures} \times 15\\$/\text{heure} = 168 \text{ \$}$ Coût (avion) : $269\\$ + 2,5 \text{ heures} \times 15\\$/\text{heure} = 307 \text{ \$} + \text{location d'auto et stationnement}$
VOYAGEURS D'AFFAIRES
Valeur du temps pour un voyageur d'affaires : 40 \$/heure Billet d'avion flexible : 324 \$ (aller seulement) Temps total du trajet en avion : 2,5 heures
Coût (auto) : $632 \text{ km} \times 0,50 \text{ \$/km} + 7 \text{ heures} \times 40\\$/\text{heure} = 596 \text{ \$}$ Coût (avion) : $324\\$ + 2,5 \text{ heures} \times 40 \text{ \$/heure} = 424 \text{ \$} + \text{location d'auto et stationnement}$

En se référant à la deuxième partie du tableau 1, on constate que le voyageur d'affaires choisira l'avion car c'est une option plus économique si on tient compte de la valeur plus élevée de son temps et du coût réel de l'automobile qu'il se serait fait rembourser. Mais il y a une limite à ce que les voyageurs d'affaires seraient disposés à payer si l'on compare l'option de l'automobile.

Ceci nous amène à aborder rapidement la question épineuse de la tarification que plusieurs intervenants et mémoires considèrent trop élevée. Or, ce n'est pas simple du fait de la nature même des coûts et aussi des pratiques tarifaires des transporteurs aériens. Partout dans le monde, les compagnies aériennes utilisent ce qu'on appelle le « yield management » pour

établir leurs tarifs. Il s'agit d'une forme de tarification dynamique qui consiste à adapter les tarifs en fonction du taux de remplissage des avions. Pour un vol donné, si les réservations sont moins fortes que la tendance historique, alors on déclenchera des ventes de sièges pour stimuler la demande, Si au contraire, les ventes sont plus élevées, on aura tendance à éliminer les tarifs réduits et même à hausser les tarifs réguliers, le but étant de maximiser les revenus générés par chaque vol. De façon générale, plus on réserve longtemps d'avance, plus on a de chances d'obtenir un tarif abordable. Cette pratique est également adoptée par les transporteurs à bas prix comme Southwest et Ryanair par exemple.

Cette pratique de tarification est facile à vérifier. Par exemple, si on veut réserver un vol le 5 janvier 2020 entre Montréal et Rouyn-Noranda avec Air Canada, pour un départ le 22 février, le tarif affiché est de 205\$. Le même vol avec un départ le 1^{er} février coûtera 270\$ alors qu'il faudra déboursier 442\$ pour un départ le 18 janvier. Il est facile de conclure qu'un voyageur d'agrément qui recherche un tarif abordable aura intérêt à s'y prendre d'avance pour réserver son vol.

D'où la difficulté d'implanter une politique tarifaire proposée par certains intervenants consistant à imposer un prix minimum (ou plancher) basé sur le coût de revient d'un transporteur pour éviter la concurrence destructrice. En effet, l'établissement d'un coût de revient n'est pas simple car il dépend notamment du type d'appareil utilisé, des conditions d'opération et du coefficient de remplissage. De plus, en vertu du « yield management », un tarif réduit peut être offert pendant une courte période de temps sans qu'on puisse affirmer qu'il s'agisse de pratique tarifaire prédatrice. En fait, imposer un prix plancher pourrait priver les voyageurs de rabais et ce, particulièrement dans une période post pandémie où les transporteurs aériens chercheront à attirer les voyageurs.

3.4 Analyse préliminaire des trois scénarios retenus

Les trois scénarios suivants ont été retenus pour une analyse préliminaire :

- 1) Un programme de **subvention** gouvernemental qui permet d'assurer et de maintenir un réseau régional stratégique en appuyant les transporteurs privés (réguliers ou nolisés) via un mécanisme d'appel d'offres ou de propositions.
- 2) La création et le financement d'un **organisme** qui prendrait en charge l'essentiel des activités commerciales du transport aérien régional incluant la gestion des ventes, de l'horaire et de la tarification ainsi que l'acquisition d'un système de réservation. Il se

chargerait de la promotion des services aériens tout en sous-traitant les vols à des transporteurs existants dans la grande majorité des cas.

- 3) La création et le financement d'un organisme avec **partenariat** s'appuyant sur un regroupement de transporteurs avec le gouvernement, des MRC et autres organismes qui auraient essentiellement les mêmes responsabilités que dans le scénario 2.

Puisque les 3 scénarios peuvent répondre au besoin d'assurer une desserte efficace aux régions éloignées, incluant les interconnexions que l'on peut exiger de la part des transporteurs, les critères suivants sont retenus: 1) La complexité à mettre en place le scénario, 2) Les impacts sur les transporteurs existants, 3) L'implication des régions, et 4) Les ressources financières et autres requises.

La complexité à mettre en place

En analysant le **scénario 1 (Subvention)** par rapport à ce critère de complexité, on réalise qu'il peut être mis en place rapidement en assurant la transition avec le Programme d'aide pour le maintien des services aériens régionaux essentiels en période d'urgence sanitaire (PAMSAREPUS). Pour ce faire, il faudrait tout d'abord établir le réseau régional supérieur ou stratégique en collaboration avec les transporteurs existants afin de bien circonscrire l'offre de service jugée essentielle.

On doit également établir le mécanisme d'appel d'offres (ou de propositions) et le type de subventions qui seront offertes. Il faut aussi définir la composition du comité de sélection (spécialistes de l'industrie, représentants des régions, etc.) et les critères de sélection qualitatifs (sécurité, niveau de service, réputation, santé financière, etc.) qui seront considérés en plus du prix proposé.

On doit aussi définir qui seraient les transporteurs éligibles : Vols nolisés et réguliers? Air Canada? Ce scénario pourrait faire l'objet d'une phase 1 ou d'un projet pilote à court terme.

En ce qui concerne le **scénario 2 (Organisme)**, il serait plus long et complexe à mettre en place. En plus des mêmes enjeux que le scénario 1, il faudrait également mettre sur pied un organisme avec un CA composé d'élus, de représentants de l'industrie, des usagers et d'experts. C'est le gouvernement québécois qui financerait le tout; ferait-il partie du CA? D'autres questions et enjeux doivent être résolus :

- Comment concilier les besoins des régions et l'efficience?
- L'acquisition et la gestion d'un système de réservation

- La supervision des transporteurs agissant comme sous-traitants
- L'organisme accorderait des licences, n'est-ce pas le rôle d'Ottawa?
- Certains proposent d'accorder l'exclusivité des routes à un transporteur. Est-ce possible dans le cadre de la loi sur les Transports du Canada?

Dans le cas du **scénario 3 (Partenariat)**, il serait plutôt long et complexe à mettre en place. Il repose sur un partenariat avec les transporteurs actuels et une mutualisation des investissements et des risques. Il vise la mise sur pied d'un organisme (Partenariat) où les transporteurs sont partie prenante (actionnaires) avec des municipalités et MRC, des représentants du gouvernement et autres investisseurs potentiels. C'est le gouvernement et les municipalités et/ou MRC qui financent le tout.

Ce scénario prévoit également l'acquisition et la gestion d'un système de réservation ainsi que la prise en charge de la promotion et des ventes. C'est l'organisme qui achèterait des sièges aux transporteurs qui opèrent les vols. L'organisme négocierait les connexions avec un ou des transporteurs hors Québec. Avant tout, ce scénario repose sur l'adhésion des transporteurs.

Les impacts sur les transporteurs existants

Le scénario 1 prévoit l'implication des transporteurs dans la définition du réseau (appel de propositions). Les transporteurs conservent leur autonomie de gestion. Le scénario 2 fait appel à un mécanisme d'appel d'offres avec sous-traitance aux transporteurs. C'est l'organisme qui gère les ventes et réservations. Le scénario 3 implique l'adhésion de transporteurs à un organisme de partenariat. C'est l'organisme qui gère les ventes et réservations.

L'implication des régions

Le scénario 1 devrait inclure une consultation auprès des régions pour mieux définir l'offre de services. Les régions peuvent ainsi s'impliquer pour bonifier le réseau. Des représentants des régions pourraient également siéger au comité de sélection des transporteurs. Quant au scénario 2, il prévoit un rôle important des régions (municipalités / MRC) dans leur structure de gouvernance. Dans le scénario 3, les régions font partie du partenariat au même titre que les autres partenaires (transporteurs, gouvernement, etc.).

Les ressources financières et autres requises

Les ressources requises pour les différents scénarios n'ont pas été évaluées précisément. Le scénario 1 requiert l'ajout de quelques ressources humaines dans un organisme public à définir et, possiblement, une assistance financière pour les systèmes des transporteurs. Les scénarios 2 et 3 nécessitent l'embauche d'une équipe de gestion et l'acquisition d'un système de réservation. Davantage de données sont requises pour procéder à une analyse plus détaillée.

Synthèse

Le tableau suivant résume les résultats de l'analyse préliminaire des trois scénarios retenus.

Tableau 2 : Synthèse de l'analyse préliminaire des trois scénarios

CRITÈRE	Scénario 1 (Subvention)	Scénario 2 (Organisme)	Scénario 3 (Partenariat)
Complexité			
Impacts sur les transporteurs			
Implication des régions			
Ressources			

Légende: Vert = meilleur résultat, Jaune = résultat moyen, Orange = résultat inférieur

En conclusion de cette étape, il est convenu de poursuivre le travail sur la définition du réseau régional supérieur. On considère que le scénario 1 pourrait être implanté rapidement (phase 1) pour assurer le maintien du réseau régional supérieur et valider les propositions mises de l'avant par les transporteurs. Quant aux scénarios 2 et 3, il faudrait davantage d'informations concernant leur structure de gouvernance et les ressources requises pour mieux les évaluer. Enfin, l'adhésion des transporteurs au scénario 3 devrait être validée.

4. ÉTAPE 3 : ANALYSE DES PÔLES AÉRIENS RÉGIONAUX

Dans cette étape, nous avons procédé à une consultation auprès des membres du Groupe d'intervention afin de connaître leur opinion sur les critères d'éligibilité pour accéder au réseau régional stratégique. Dans cette section du rapport, nous présentons un sommaire des résultats de cette consultation et procédons ensuite à l'analyse des pôles aérien régionaux dans l'optique de mieux définir le réseau régional stratégique à maintenir et développer.

C'est d'ailleurs ce qui a été présenté lors de la quatrième réunion du Groupe d'intervention le 30 octobre 2020.

4.1 Consultation sur les critères d'éligibilité pour accéder au réseau régional stratégique

L'objectif de cette consultation était d'obtenir l'opinion des membres du Groupe d'intervention sur les critères d'éligibilité qui devraient être retenus pour élaborer le réseau régional stratégique. Huit répondants sur un total de quatorze ont participé à la consultation. La première question cherchait à valider le critère prépondérant pour accorder le statut de « pôle aérien régional » à un aéroport. On suggérait que ce critère devrait être le nombre annuel de passagers réguliers observés avant la pandémie. Sept répondants sur huit étaient d'accord ou plus ou moins d'accord avec cet énoncé. D'autres critères ont été suggérés comme la population, l'emplacement géographique, les déplacements essentiels, les variations saisonnières, etc. La deuxième question voulait savoir si la capacité des infrastructures en place (longueur de pistes, aides à la navigation, état des infrastructures, capacité d'accueil, sûreté - ACSTA) devait également être considérée comme un critère secondaire, toujours dans l'optique d'accorder le statut de « pôle aérien régional » à un aéroport. La très grande majorité des répondants était d'accord avec cet énoncé.

Pour être considéré comme un « pôle aérien régional » dans le réseau stratégique québécois, un aéroport devrait être situé à une distance minimale d'un des deux grands aéroports, soit Montréal-Trudeau (YUL) et Jean-Lesage (YQB). Par exemple, dans le cas d'une ville située à 150 km de YUL ou YQB, les usagers potentiels auraient probablement tendance à utiliser le transport de surface (automobile, autocar) pour se rendre à YUL ou YQB. La troisième question portait donc sur la distance minimale entre un aéroport et YUL ou YQB pour qu'on puisse le considérer comme un pôle aérien régional appartenant au réseau stratégique. La majorité des répondants ont opté pour une distance de 200 à 300 km, un répondant a choisi 400 km et un autre 500 km. Un répondant a suggéré que l'avion ne devrait pas servir pour des déplacements de courtes ou moyennes distances dans un contexte de changements climatiques.

Pour qu'un pôle aérien régional soit efficace, il doit attirer des passagers situés à l'intérieur d'un certain territoire ou zone d'attraction (« catchment area » en anglais). Pour déterminer jusqu'où cette zone peut s'étendre, il faut établir la distance maximale que les voyageurs seraient prêts à parcourir en transport de surface (automobile ou autocar) pour accéder au pôle aérien régional à partir de leur domicile ou d'une ville satellite. Par exemple, si un

voyageur est situé à 50 km d'un aéroport, il devrait accepter de parcourir cette distance en automobile pour aller prendre l'avion, surtout si l'alternative (se rendre à un aéroport principal comme YUL ou YQB) se situe à plus de 500 km. La question 4 demandait aux participants quelle serait cette distance maximale qu'on peut raisonnablement demander à un voyageur de parcourir pour se rendre à un aéroport régional en supposant que l'alternative est située à plus de 500 km? La plupart des réponses se situaient entre 100 et 150 km, un répondant a choisi 300 km et deux autres ne savaient pas.

La cinquième et dernière question demandait aux participants s'il y avait d'autres critères à considérer dans l'établissement d'un réseau régional stratégique. Voici un résumé des réponses obtenues :

- Ne pas se mettre de carcan en ciblant un seul aéroport par région;
- Limiter le temps de transport de surface en sens inverse (« backtracking »);
- Le réseau doit d'abord répondre aux besoins des communautés isolées et des travailleurs essentiels;
- La présence d'une offre de service complémentaire (autocar, train, voiture de location);
- L'établissement d'un itinéraire efficace et la connectivité du réseau;
- La compétition entre les régions pourrait être un frein à l'acceptation;
- La durée totale du trajet peut inciter les gens à prendre leur voiture;
- Niveau d'activité économique (imports-exports) et touristique de la région;
- Disponibilité/présence de transporteurs (services offerts, santé financière, etc.);
- Plusieurs des villages de la Côte-Nord ne sont pas accessibles car ils ne sont pas reliés par la route.

4.2 Analyse des pôles aérien régionaux

Dans cette étape, nous avons procédé à une analyse des principaux aéroports régionaux qui étaient desservis par un service aérien régulier avant la pandémie. Pour chaque région, nous avons relevé l'historique du nombre de passagers réguliers dans ces aéroports, tel que rapporté par Statistique Canada depuis 1982, en accordant évidemment le plus d'importance aux données récentes disponibles. Par exemple, pour la région de la Côte-Nord, ce sont les aéroports de Sept-Îles et de Baie-Comeau qui ont été retenus avec respectivement 134 881 passagers en 2018 et 20 120 passagers en 2017. Dans ce cas, il ne fait pas de doute que l'aéroport de Sept-Îles serait choisi comme pôle aérien régional. Pour chaque aéroport

retenu, nous avons ensuite préparé un tableau qui évalue la qualité des infrastructures et les distances le séparant des principaux aéroports (YUL et YQB), ce qui permet de déterminer leur éligibilité. Le tableau 3 illustre un tel tableau pour l'aéroport de Sept-Îles. Nous avons également évalué l'importance relative du nombre de passagers en correspondance aux aéroports de YUL et YQB à partir de cet aéroport. Le tableau présente également l'offre de service (transporteurs et fréquences) observée en 2019 et à l'automne 2020. La dernière colonne du tableau identifie les villes pouvant faire partie de la zone d'attraction de cet aéroport ainsi que la distance qui les sépare.

Tableau 3 : Analyse de la situation de Sept-Îles

Infra-structures	Distance (km) / Éligibilité / Correspondances		Transporteurs (départs/sem.)	Transporteurs (départs/sem.)	Zone d'attraction (km)
	YUL	YQB	2019	Automne 2020	
Excellent	912	654	<u>De Montréal:</u> Air Canada (14) PAL (12)	<u>De Montréal:</u> Air Canada (5) PAL (9) Air Liaison (5)	<u>Par la route:</u> Baie-Comeau ? (229)
Pistes A	Oui	Oui	<u>De Québec:</u> Air Canada (14) PAL (11)	<u>De Québec:</u> PAL (9)	<u>Par avion:</u> Basse-Côte-Nord
Aérogare A+	- - -	++	Air Liaison (5) Pascan (13)	Air Liaison (13) Pascan (13)	Fermont/Wabush Schefferville
Services A					

On remarque que la ville de Baie-Comeau pourrait faire partie de la zone d'attraction de Sept-Îles, mais elle se situe à 229 km, ce qui est plutôt éloigné compte tenu des critères proposés lors de la consultation. Pire encore, les voyageurs de Baie-Comeau qui iraient prendre l'avion à Sept-Îles devraient conduire vers l'est alors que leur destination est à l'Ouest. Sans se qualifier comme pôle aérien régional, la situation géographique de Baie-Comeau n'est pas propice à un rattachement à Sept-Îles, d'où le point d'interrogation dans la dernière colonne. Nous avons donc procédé à une autre analyse afin de déterminer la meilleure façon de connecter Baie-Comeau à YUL et YQB. C'est ce qui est présenté dans le tableau 4. Le tableau vise à déterminer le coût total d'un déplacement typique entre Baie-Comeau et Montréal ou Québec, en empruntant la route ou l'avion, soit via Sept-Îles ou directement. On a fait l'hypothèse que le coût d'utilisation de l'automobile est de 0,50 \$/km et que la valeur du temps est de 15 \$/heure. On a également établi la durée de chaque itinéraire selon des hypothèses de temps d'attente et de trajet. Pour un déplacement de Baie-Comeau à Montréal, on constate que le trajet direct en avion est le plus avantageux, suivi du

trajet par la route qui serait légèrement moins coûteux que de d’aller prendre l’avion à Sept-Îles. Pour un déplacement vers Québec, le vol direct et la route sont les meilleures options avec un coût sensiblement équivalent alors que le vol indirect via Sept-Îles est l’option la moins intéressante. Il serait donc approprié de desservir Baie-Comeau directement vers Montréal et Québec.

Tableau 4 : Comment connecter Baie-Comeau (YBC) à Québec et Montréal?

À Montréal (YUL)			À Québec (YQB)		
Par la route	Via Sept-Îles	Avion	Par la route	Via Sept-Îles	Avion
8 h00 700 km 1h d’arrêt	3h10 (229 km) de route 1h00 d’attente 2h00 de vol (Sept-Îles-Québec) 1h d’attente à Québec 50 min. de vol (YQB - YUL) 20 min. à YUL 20 min. pour le centre-ville	30 min. (28 km) de route 1h00 à YBC 50 min. de vol (YBC - YQB) 1h d’attente à Québec 50 min. de vol (YQB - YUL) 20 min. à YUL 20 min. pour le centre-ville	5h30 413 km 0h30 d’arrêt	3h10 (229 km) de route 1h00 d’attente 2h00 de vol (Sept-Îles-Québec) 10 min. à YQB 20 min. pour le centre-ville	30 min. (28 km) de route 1h00 à YBC 50 min. de vol (YBC - YQB) 10 min. à YQB 20 min. pour le centre-ville
Total : 9h00			Total: 6h00		
Coût: 485 \$			Coût: 300 \$		
Hypothèse: 0,50 \$/km 15 \$/h.	Total 8h40 Coût: 245 \$ + avion = 500 \$	Total: 4h50 Coût: 82 \$ + avion = 382 \$		Total: 6h40 Coût: 215\$ + avion = 465 \$	Total: 2h50 Coût: 57 \$ + avion = 307 \$

Afin d’alléger la lecture de ce rapport, les tableaux et analyses pour les autres aéroports sont disponibles à l’annexe 1. Le tableau 5 présente un sommaire de l’analyse des pôles aériens. Nous avons choisi de conserver deux pôles aériens pour la région de l’Abitibi-Témiscamingue car il était très difficile de choisir entre Rouyn-Noranda et Val-d’Or, les deux aéroports ayant des caractéristiques assez comparables. Dans un monde idéal, il faudrait miser sur l’un ou l’autre, mais c’est un choix qui devrait être fait par la région. L’aéroport de Mont-Joli est évidemment le pôle aérien régional pour la région du Bas-St-Laurent, mais sa proximité de Québec le rend difficilement éligible pour une liaison aérienne vers YQB puisque l’option d’un trajet par la route est plus avantageuse comme on peut le constater dans l’analyse présentée à l’annexe 1. Il faut cependant considérer que les conditions hivernales peuvent modifier passablement ces données. De plus, Mont-Joli a un pouvoir d’attraction qui peut s’étendre jusqu’à Sainte-Anne-des-Monts, ce qui consolide son rôle de pôle aérien régional.

Sana surprise, Gaspé et Îles-de-la-Madeleine sont deux pôles régionaux appartenant à la même grande région en vertu de l’isolement relatif des Îles-de-la-Madeleine. Le cas de Bonaventure est un peu semblable à celui de Baie-Comeau en ce sens que l’analyse présentée

à l'annexe 1 démontre qu'une liaison aérienne directe vers Québec et Montréal peut être justifiée.

Tableau 5 : Sommaire de l'analyse des pôles aériens

Région	Pôles aériens régionaux (Pôle national)	Autres villes à desservir
Côte-Nord	Sept-Îles (YUL, YQB)	Baie-Comeau (YQB)
Saguenay - Lac-Saint-Jean	Bagotville (YUL)	
Abitibi - Témiscamingue	Rouyn-Noranda (YUL) Val-d'Or (YUL)	
Bas-Saint-Laurent	Mont-Joli (YQB, YUL)	
Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine	Gaspé (YQB) Îles-de-la-Madeleine (YQB, YUL)	Bonaventure (YQB)

Maintenant que nous avons identifié les sept pôles aériens régionaux et les deux autres villes à desservir, il est utile d'examiner l'offre de service aérien sur ces destinations régionales. C'est ce qui est présenté dans le tableau 6.

Tableau 6 : Services assurés vers les pôles aériens régionaux

Pôles aériens et autres villes à desservir	Air Canada	Autres transporteurs	Admissible au PAMSAREPUS
Sept-Îles	OUI		
Bagotville	OUI		
Rouyn-Noranda	OUI		
Val-d'Or		Air Creebec	OUI
Gaspé et Îles-de-la-Madeleine	Été	Pascan	OUI
Mont-Joli		PAL et Pascan	Pascan
Baie-Comeau		Pascan Air Liaison	OUI
Bonaventure		Pascan	OUI

À la lecture du tableau 6, on constate que tous les aéroports sont desservis et ce, malgré la décision d’Air Canada d’abandonner certains aéroports à l’été 2020. La situation demeure toutefois fragile car la desserte de ces aéroports n’est possible que grâce au programme PAMSAREPUS qui a été prolongé jusqu’au 31 mars 2021 et qui doit prendre fin lorsque la crise sanitaire due à la COVID-19 sera terminée.

En concluant la quatrième réunion du Groupe d’intervention du 30 octobre, il a été convenu de travailler avec des transporteurs réguliers québécois pour définir une offre de service visant à consolider le réseau de pôles aériens régionaux. Pour faire suite aux trois scénarios retenus lors de la réunion précédente de septembre, il est jugé approprié d’approfondir le scénario 1, celui qui repose sur des subventions, en s’inspirant des programmes existants afin d’appuyer le réseau régional qui sera proposé. En parallèle, la réflexion se poursuivra sur le bien-fondé des deux autres scénarios. Plus particulièrement, dans le cas du scénario 3, il faudrait valider l’intérêt des trois transporteurs sollicités envers un tel modèle de partenariat. La dernière étape consistera à déposer le rapport final qui inclura un plan d’action structuré afin de s’assurer de maintenir et pérenniser le service aérien régional durant et après la pandémie.

5. PISTES DE SOLUTION PROPOSÉES

Au moment d’écrire ces lignes, la situation du transport aérien régional a évolué, mais il demeure encore beaucoup d’incertitude quant à l’avenir à court et à moyen terme. Tout d’abord, le programme PAMSAREPUS, qui assure les services vers les pôles aériens régionaux, a été officiellement prolongé jusqu’au 31 mars 2021 et il pourrait possiblement l’être au-delà, soit jusqu’à la fin de 2021, car il est difficile de prévoir un retour à une certaine normalité d’ici là. Il demeure encore beaucoup d’incertitude quant aux intentions d’Air Canada et à une aide éventuelle du gouvernement fédéral pour les transporteurs aériens.

Nous avons cependant reçu une nouvelle proposition de trois transporteurs régionaux québécois (Air Creebec, Air Inuit et Pascan Aviation) dans le but de créer une alliance et ce, avec l’appui de la Fédération québécoise des municipalités (FQM). Cette proposition est très intéressante et elle fera l’objet du premier volet du plan d’action proposé.

Afin d’assurer le maintien et le développement d’un réseau régional essentiel consolidé autour des pôles aériens régionaux, il est proposé de mettre en place un plan d’action s’articulant autour des trois volets suivants:

1. Assurer le maintien du réseau après le PAMSAREPUS;
2. Permettre aux gens des régions isolées et éloignées d'accéder à des tarifs abordables;
3. Élaborer une stratégie de marketing pour attirer les gens des grands centres et de l'extérieur vers les régions.

5.1 Volet 1 : Assurer le maintien du réseau après le PAMSAREPUS

Pour assurer le maintien du réseau, il est proposé de faciliter l'émergence de l'alliance des trois transporteurs régionaux. Voici les principales caractéristiques de cette alliance.

Profil des trois transporteurs

Le profil détaillé des trois transporteurs est présenté à l'annexe 2. À la lecture de leur profil, on constate que ce sont des transporteurs établis qui offrent une gamme de services diversifiés qui comprend des vols réguliers, des vols cargo, des vols médicaux, des vols de nature humanitaire et des vols nolisés. Pour répondre à ces besoins, ils possèdent collectivement une flotte diversifiée d'aéronefs qui sont adaptés aux marchés servis. À notre connaissance, ce sont les trois seuls transporteurs aériens régionaux québécois qui détiennent des certificats d'opération 703, 704 et 705 de Transports Canada.

Les trois transporteurs partagent une plateforme de réservation commune. Ils partagent aussi la même philosophie quant à l'importance de la sécurité et de la collaboration avec les communautés qu'ils desservent. Ils offrent des centres d'appels et de service à la clientèle bilingues. Des services bilingues sont également offerts aux aéroports et à bord des avions.

Les avantages du réseau proposé

Les trois transporteurs proposent un réseau régional intégré et interconnecté tel qu'illustré sur la carte disponible à l'annexe 3. Ce réseau prévoit l'utilisation de l'aéroport Jean-Lesage de Québec comme « hub » naturel pour le transport aérien régional. Il prévoit aussi relier toutes les régions vers l'aéroport Montréal-Trudeau pour une connectivité nationale et internationale. Les trois transporteurs prévoient d'ailleurs négocier une alliance avec un (ou plusieurs) transporteur international pour les connectivités nationales et internationales de Québec et Montréal. L'horaire de vols prévu devrait permettre un départ des régions en matinée et un retour vers celles-ci en fin de journée et ce, pour l'entièreté du territoire sud québécois. Cet horaire devrait donc desservir correctement les pôles aériens régionaux déjà identifiés dans la section précédente du rapport ainsi que les autres villes nécessitant une desserte aérienne régulière. On vise ainsi l'optimisation des déplacements des passagers à

travers la province et appuyer le potentiel de développement d'initiatives touristiques comme le programme « Explore », par exemple.

Voici quelques exemples d'itinéraires proposés par les trois transporteurs afin d'illustrer les possibilités de connectivité entre les régions du Québec.

Exemple 1

- Départ des Iles-de-la-Madeleine à 12h15 - Pascan
- Connection à Québec
- Arrivée à Val d'Or à 18h30 - Air Creebec (Propair)

Exemple 2

- Départ de Mont-Joli à 15h00 – Pascan
- Connection à Montréal-YUL
- Arrivée à Rouyn-Noranda à 19h05 – Air Creebec

Exemple 3

- Départ de Bagotville à 16h00 – Air Inuit
- Connection à Montréal-YUL
- Arrivée aux Iles-de-la-Madeleine à 21h45 – Pascan

Exemple 4

- Départ de Blanc-Sablon à 14h45 – Pascan
- Via Sept-Îles
- Arrivée à Québec à 19h15 – Pascan

Les autres caractéristiques de l'alliance

Les trois transporteurs misent beaucoup sur une approche de consultation communautaire dans le but de valider l'offre et la qualité des services offerts, ainsi que de recueillir des suggestions constructives par la mise en place de forums périodiques. Ces forums consultatifs pourraient être organisés en collaboration avec des organismes municipaux (FQM/UMQ).

Les trois transporteurs prévoient adopter une tarification simplifiée et standardisée à trois niveaux, avec des tarifs plus abordables lorsque les billets sont achetés à l'avance. La franchise de bagage sera également standardisée. Les voyageurs pourront se rendre d'une région à une autre en changeant de transporteur, s'il y a lieu, avec un seul et même billet. Les trois transporteurs prévoient aussi de mettre en place un programme commun de fidélisation.

L'implication gouvernementale

Les trois transporteurs participent déjà au PAMSAREPUS. Ils pourraient donc profiter de son prolongement éventuel jusqu'à la fin de 2021, comme les autres transporteurs participants, si tel était le cas. Il est souhaitable que l'alliance prenne racine car elle répond à la plupart des attentes formulées dans les mémoires reçus et par les intervenants consultés. Il est toutefois souhaitable également de maintenir le libre marché en permettant la concurrence des autres transporteurs existants et futurs. Il n'est donc pas question de favoriser la création d'un monopole. On devrait permettre la concurrence.

Cela étant, les trois transporteurs ont accès, au même titre que les autres organismes éligibles, à des programmes existants comme le Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales (PADAR) pour faciliter le démarrage de l'alliance.

Au lendemain de la crise sanitaire, si certaines routes essentielles sont toujours déficitaires, on pourrait alors prolonger à nouveau le PAMSAREPUS dans sa forme actuelle ou dans une version adaptée sur mesure pour maintenir le service sur ces routes déficitaires. On pourrait aussi procéder à un appel d'offres auprès de tous les transporteurs qualifiés pour en assurer le maintien. L'objectif est de s'assurer que le réseau essentiel continue d'être desservi sans interruption de service. Il est trop tôt à ce moment-ci pour planifier les modalités d'un tel programme d'aide gouvernementale (PAMSAREPUS 2.0, appel d'offres ou de propositions), mais il serait sage que les intervenants du MTQ commencent à y réfléchir. Dans la conclusion de ce rapport, il sera d'ailleurs recommandé de mettre sur pied un comité de suivi du transport aérien régional, ce qui permettra au MTQ de suivre l'évolution de la situation (offre de services, tarifs pratiqués) afin d'être prêt à intervenir en cas de besoin.

En terminant cette section sur l'offre de services, il faudrait se pencher plus spécifiquement sur la situation qui prévaut sur la Basse Côte-Nord. C'est une région qui demande une intervention sur mesure en raison de l'isolement des communautés qui en font partie. Il serait utile de coordonner l'action des différents intervenants qui sont impliqués dans l'offre de services essentiels : transport médical, services de courrier et de cargo, services de dessertes maritimes et aériennes. À titre d'exemple, doit-on continuer à accorder un contrat de transport médical à un transporteur et celui de la poste à un autre?

5.2 Volet 2 : Permettre des tarifs abordables

Comme on l'a vu ailleurs dans ce rapport, le transport aérien régional est, par sa nature même, un service coûteux à offrir et les tarifs relativement élevés qu'on observe sont dans

une large mesure le reflet de cette réalité. À partir du moment où l'on considère ce service comme essentiel, il va de soi que le gouvernement intervienne pour le rendre accessible et abordable. L'objectif de ce deuxième volet est de s'attaquer à l'enjeu de la tarification jugée trop élevée en régions isolées et éloignées et d'augmenter la demande pour le transport aérien en région. Ce volet vise essentiellement à améliorer le programme de réduction des tarifs aériens (PRTA). On aurait souhaité également recommander la réduction des frais aéroportuaires mais cette option nous semble difficile à implanter à court terme dans le contexte actuel de la pandémie et de la situation financière des aéroports qui en découle.

Le Programme de réduction des tarifs aériens (PRTA) permet aux gens des régions d'obtenir un remboursement d'une partie du prix du billet d'avion pour un déplacement effectué à l'intérieur du Québec. Le montant remboursé représente un pourcentage du prix du billet pour un vol régulier avec un montant maximum annuel. Le pourcentage admissible varie selon les régions comme suit :

- Basse-Côte-Nord, Île-d'Anticosti, Îles-de-la-Madeleine, Schefferville et Whapmagoostui :
 - 60 %, maximum de 3 000 \$ annuellement
- Eeyou Istchee Baie-James, Fermont et Minganie :
 - 40 %, maximum de 1 500 \$ annuellement
- Abitibi-Témiscamingue, Bas-Saint-Laurent, Côte-Nord [de Tadoussac à Natashquan], Gaspésie, Saguenay–Lac-Saint-Jean :
 - 30 %, maximum de 500 \$ annuellement

En 2019-2020, un montant total de près de 5,9 millions de dollars a été accordé en vertu de ce programme pour un total de 20 579 demandes, soit un remboursement moyen de 286 \$ par réclamation. Le nombre de demandes et les montants accordés varient beaucoup d'une région à l'autre comme en fait foi le tableau 7.

En effet, à la lecture du tableau 7, on constate que les résidents des Îles-de-la-Madeleine reçoivent à eux seuls près de 51 % des montants remboursés. Si on ajoute les résidents de la Basse Côte-Nord, on arrive à près de 74 % du total remboursé. Ceci n'est pas étonnant car ils sont parmi les plus isolés ou éloignés des grands centres. C'est d'ailleurs pourquoi le PRTA leur accorde 60% de réduction sur le prix des billets d'avion.

À partir des données du tableau 7, il est possible de calculer le prix moyen des billets d'avion achetés ainsi que le prix net après réduction. On constate que, dans l'ensemble, le prix des

billets d'avion se situe aux alentours de 500 \$ à l'exception de la Basse Côte-Nord. Dans ce dernier cas, la réduction de 60 % accordée par le PRTA permet cependant aux résidents de payer un prix net équivalent à ce que défraient les voyageurs habitant dans les autres régions du Québec. Cet exercice comporte cependant quelques lacunes car certains billets d'avion ayant fait l'objet d'un remboursement étaient des allers simples ou avaient été achetés à rabais grâce à des programmes comme Aéroplan, par exemple.

Tableau 7 : Montants accordés dans le cadre du PRTA en 2019-2020

Régions	Nombre de demandes	Montants remboursés	Montant moyen (%)	Prix moyen du billet	Prix net moyen du billet
Basse Côte-Nord, Île d'Anticosti etc.	2 877	1 346 298 \$	468 \$ (60%)	780 \$	312 \$
Fermont, Havre St-Pierre, etc.	2 270	509 480 \$	224 \$ (40%)	560 \$	336 \$
Sept-Îles, Baie-Comeau, etc.	2 313	314 116 \$	136 \$ (30%)	453 \$	317 \$
Îles-de-la-Madeleine	9 282	3 001 350 \$	323 \$ (60%)	539 \$	216 \$
Gaspésie	955	148 392 \$	155 \$ (30%)	518 \$	363 \$
Bas-St-Laurent	250	41 809 \$	167 \$ (30%)	557 \$	390 \$
Abitibi-Témiscamingue	1 287	193 692 \$	150 \$ (30%)	502 \$	351 \$
Saguenay-Lac-St-Jean	252	40 500 \$	161 \$ (30%)	536 \$	375 \$
Whapmagoostui (Baie-James)	748	215 566 \$	288 \$ (60%)	480 \$	192 \$
Chibougamau, Matagami, etc.	345	77 984 \$	226 \$ (40%)	565 \$	339 \$
Total	20 579	5 889 187 \$			

Pour obtenir un meilleur estimé des prix des billets d'avion, une autre compilation a été réalisée à partir des données détaillées du programme PRTA. Les résultats sont présentés au tableau 8.

Tableau 8 : Prix des billets d'avion pour des allers-retours effectués en 2019-2020

Origine - Destination	Nombre de billets	Prix moyen	Montant remboursé	Prix moyen net du billet
Bagotville – Montréal	168	507,93 \$	149,04 \$	358,89 \$
Baie-Comeau - YUL	290	489,94 \$	143,70 \$	346,24 \$
Blanc-Sablon - YUL	76	2 062,85 \$	1 226,06 \$	836,79 \$
Blanc-Sablon - Chevery	70	724,67 \$	434,17 \$	290,50 \$
Blanc-Sablon – Sept-Îles	158	1 069,52 \$	637,62 \$	431,90 \$
Chibougamau - YUL	182	619,78 \$	247,74 \$	372,04 \$
Gaspé – Montréal	393	618,87 \$	182,18 \$	436,69 \$
Îles-de-la-Madeleine-YUL	2 818	541,17 \$	324,70 \$	216,47 \$
Îles-de-la-Madeleine-YQB	6 030	535,59 \$	321,12 \$	214,47 \$
Mont-Joli – Montréal	88	551,22 \$	162,74 \$	388,48 \$
Rouyn-Noranda - YUL	718	525,52 \$	158,75 \$	366,77 \$
Schefferville - Québec	94	1 420,94 \$	852,56 \$	568,38 \$
Sept-Îles - Montréal	1 514	498,30 \$	163,46 \$	334,84 \$
Val-d'Or - Montréal	514	535,40 \$	172,07 \$	363,33 \$
Wabush - Montréal	448	792,65 \$	313,92 \$	478,73 \$

On peut affirmer que le programme semble assez efficace en réduisant le coût des déplacements par avion pour les résidents des régions isolées ou éloignées. En fait, selon les résultats d'un sondage³ réalisé au début de 2018 auprès de 1 500 répondants en région, le tarif moyen d'un billet d'avion jugé comme un « juste prix » était de 414 \$. On constate que les prix moyens nets (après réduction) des vols allers-retours pour un échantillon de 15 paires

³ Dostaler et al., « Profil de la demande de transport aérien régional de passagers au Québec », Étude réalisée pour le MTQ, mai 2019.

de villes rapportés dans le tableau 8 sont tous inférieurs à ce montant, à l'exception de Blanc-Sablon et de Schefferville qui sont plus chers et de Wabush et Gaspé qui sont légèrement supérieurs. Il y a certes des paires de villes pour lesquelles les tarifs sont plus élevés, surtout lorsque les réservations sont effectuées à la dernière minute. Mais dans l'ensemble, ces données nous permettent de conclure que la tarification n'est peut-être pas aussi problématique qu'on le pense et ce, en bonne partie grâce au programme PRTA.

Il n'en demeure pas moins que la situation de la Basse-Côte-Nord est problématique et doit faire l'objet d'une étude spécifique afin de mieux organiser l'offre de services, ce qui devrait également améliorer la tarification dans cette région.

En se référant au nombre de demandes de remboursement rapporté au tableau 7, le programme semble toutefois moins populaire dans les régions où le pourcentage de remboursement est moins attrayant. Il est vrai que plus on se rapproche des grands centres (Montréal et Québec), moins nombreux sont les voyageurs d'agrément (admissibles au PRTA) à cause de la concurrence de l'automobile. Il est aussi possible que des voyageurs ne soient tout simplement pas au courant de l'existence du PRTA ou encore qu'ils négligent de déposer une demande de remboursement. Il est donc proposé d'évaluer un nouveau système de réduction des tarifs en appliquant le rabais automatiquement lors de l'achat du billet d'avion. Il reviendrait au transporteur aérien de vérifier l'admissibilité du voyageur (adresse valide en région) et de se faire rembourser mensuellement par le MTQ. Une telle approche aurait le mérite d'être beaucoup plus simple, à la fois pour le voyageur et pour le MTQ, tout en étant plus transparente et attrayante pour les voyageurs. Il serait assez facile d'expérimenter ce nouveau système avec un projet pilote dans une région donnée.

Une alternative consisterait à demander aux voyageurs d'obtenir un code de rabais en complétant un formulaire en ligne. Cette approche permettrait d'imposer des restrictions (montant annuel, nombre de déplacements) si c'est ce qu'on souhaite. Bref, ce sont là des modalités que les experts du MTQ voudront examiner. Il faut se rappeler cependant que l'objectif est de rendre le transport aérien régional accessible et abordable. Pour ce faire, il vaudrait mieux rendre le PRTA le plus simple possible dans son fonctionnement pour les usagers.

L'adoption d'un rabais automatique ne devrait pas entraîner de déboursés additionnels dans les régions où le pourcentage est déjà attrayant, soit 60%. Pour les autres régions, il serait peut-être prudent d'y aller progressivement, par région, afin d'en mesurer l'impact. Encore

une fois, tant mieux si la formule a du succès, c'est le but recherché, mais il faudrait évidemment en mesurer l'impact financier pour le MTQ. Il faut aussi considérer que le succès éventuel de cette nouvelle formule ne peut qu'augmenter les coefficients de remplissage des appareils des transporteurs régionaux, ce qui leur permettra d'atteindre le seuil de rentabilité plus rapidement et évitera au MTQ de prolonger son aide financière.

5.3 Volet 3 : Élaborer une stratégie de marketing

L'objectif de ce volet est de stimuler la demande pour le transport aérien régional à partir des grands centres et de l'extérieur du Québec. Cette démarche devrait se faire en parallèle aux deux premiers volets. Pour attirer les touristes et participants à des événements comme des conférences et congrès, il faudra établir un plan marketing en collaboration avec d'autres ministères concernés comme celui du tourisme du Québec, le développement économique du Canada qui est maintenant responsable du tourisme, les affaires municipales, la Fédération des municipalités du Québec, l'Union des municipalités du Québec, les aéroports et ainsi de suite. Pour ce faire, il faut tout d'abord identifier le meilleur intervenant pour coordonner cette démarche. C'est dans ce volet que les régions peuvent s'impliquer davantage en identifiant les attraits qui les caractérisent et en travaillant avec les autres intervenants pour attirer les visiteurs des grands centres et de l'extérieur du Québec. Cela exige une action concertée à laquelle les trois transporteurs de l'alliance identifiés au volet 1 sont tout à fait disposés de collaborer.

Plusieurs initiatives peuvent être mises de l'avant. On peut notamment relancer des programmes existants comme Explore Québec qui a dû être mis en veilleuse à cause de la pandémie. On peut tenter de profiter de l'engouement nouveau des Québécois pour les régions qui s'est manifesté durant la pandémie en offrant des codes de rabais exclusifs pour le transport aérien dans le cadre de forfaits touristiques. Les transporteurs aériens auraient déjà l'habitude de travailler avec des rabais automatiques, ce que facilite leurs systèmes de réservation.

D'autres pistes méritent d'être explorées. En voici quelques-unes :

- Lancer un site Internet promotionnel où l'on retrouverait l'ensemble de l'offre de service de transport aérien régional au Québec;
- Adopter un programme de fidélisation auquel participeraient les transporteurs aériens régionaux et possiblement d'autres intervenants de l'industrie touristique;

- Faire la promotion du fret aérien en région. Qui sont les acteurs? Quelles sont les infrastructures existantes et à développer comme pôles logistiques?

Dans leurs mémoires, les organismes municipaux ont fait part de leur intérêt pour développer le volet commercial du transport aérien régional. Il serait souhaitable de les impliquer et de les aider financièrement à contribuer à cette démarche.

6. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Ce rapport résume les activités réalisées dans le cadre des travaux du Groupe d'intervention depuis l'été 2020. Il est utile de rappeler que l'analyse des 22 mémoires déposés au début du processus a fait ressortir les principaux constats suivants :

- Il faut assurer un service aérien fiable, régulier et abordable pour maintenir l'accessibilité des régions et favoriser le développement économique et touristique.
- La très grande majorité des mémoires estime que la solution passe par les transporteurs aériens existants.
- Plusieurs jugent que c'est une occasion de revoir le modèle actuel.
- Quelle que soit la solution retenue, les communautés et régions doivent être consultées.
- Il faut assurer l'interconnexion avec l'extérieur du Québec, avec Air Canada entre autres.
- Il faut continuer d'aider les aéroports régionaux (e.g. PAQIAR).

En examinant les solutions proposées dans la section 5 de ce rapport, on constate que les souhaits exprimés dans les mémoires sont en grande partie exaucés. En appuyant l'émergence de l'alliance des trois transporteurs existants (volet 1), on propose un nouveau modèle qui assure le maintien des services aériens régionaux et leur interconnectivité régionale, nationale et internationale. Ces transporteurs ont déjà démontré leur approche collaborative avec les régions et communautés desservies, et ces dernières pourront contribuer au volet 3 de commercialisation. On évite cependant la création d'un monopole en laissant libre cours à la concurrence. Quant à l'offre de tarifs abordables, on a vu que le volet 2 apporte une contribution significative à ce chapitre. En ce qui concerne l'aide aux aéroports, les programmes existants sont maintenus. Enfin, une action spécifique est prévue afin de répondre aux besoins particuliers de la Basse Côte-Nord.

Pour mettre en œuvre les solutions proposées, les recommandations suivantes sont formulées.

Volet 1 : Afin d’assurer le maintien et le développement d’un réseau régional essentiel s’articulant autour des pôles aériens régionaux, il est recommandé de :

- Prolonger le programme PAMSAREPUS au-delà du 31 mars, possiblement jusqu’à la fin de 2021.
- Préparer un plan de contingence pour le financement du réseau régional essentiel post-PAMSAREPUS, notamment pour certaines liaisons qui tarderaient à atteindre la rentabilité.
- Faciliter l’émergence de l’alliance de trois transporteurs régionaux (Air Creebec, Air Inuit et Pascan Aviation) à l’aide des programmes existants (PADAR) tout en maintenant la libre concurrence.

Volet 2 : Afin de permettre aux gens des régions isolées et éloignées d’accéder à des tarifs abordables, il est recommandé de :

- Maintenir et simplifier le programme de réduction des tarifs aériens (PRTA) en permettant aux résidents des régions d’utiliser un code de rabais qui serait appliqué instantanément lors de la réservation. Une telle modification pourrait faire l’objet d’un projet pilote dans une région donnée.
- Analyser la situation particulière de la Basse Côte-Nord afin de mieux coordonner les actions et optimiser les dessertes aériennes et maritimes. Selon les résultats de cette analyse, il y aurait peut-être lieu de majorer le rabais accordé aux résidents de cette région.
- Mettre sur pied un comité de suivi du transport aérien régional qui permettra au MTQ de suivre l’évolution de la situation (offre de services, tarifs pratiqués) afin d’être prêt à intervenir en cas de besoin. Cette recommandation s’applique aussi au volet 1.

Volet 3 : Afin promouvoir le transport aérien régional et d’attirer les gens des grands centres et de l’extérieur vers les régions, il est recommandé de :

- Adopter un budget et élaborer une stratégie marketing avec les intervenants du tourisme, du développement économique et des régions, notamment la FQM et l’UMQ.
- Lancer un site Internet promotionnel où l’on retrouverait l’ensemble de l’offre de service de transport aérien régional au Québec.
- Faire la promotion du fret aérien en région.

Annexe 1 : Tableaux d'analyse des aéroports

Analyse de la situation de Baie-Comeau

Infra-structures	Distance (km) / Éligibilité / Correspondances		Transporteurs (départs/sem.) 2019	Transporteurs (départs/sem.) Automne 2020	Zone d'attraction (km)
	YUL	YQB			
Bon	685	427	De Montréal: Air Canada (14)	De Montréal: Air Liaison (6)	Sept-Îles (229) Trop loin?
Pistes A	Oui	Oui	De Québec:	De Québec: Air Liaison (6)	
Aérogare B	- -	- - -		De Sept-Îles: Air Liaison (6)	
Services B					

Analyse de la situation de Bagotville

Infra-structures	Distance (km) / Éligibilité / Correspondances		Transporteurs (départs/sem.) 2019	Transporteurs (départs/sem.) Automne 2020	Zone d'attraction (km)
	YUL	YQB			
Excellent	475	217	Air Canada (21)	Air Canada (3)	Alma (65) Roberval (110) Dolbeau - Mistassini (146)
Pistes A+	Oui	Non		Pascan (5) PAL (4)	
Aérogare A	+++	- - -			
Services A+					

Analyse de la situation de Rouyn-Noranda

Infra-structures	Distance (km) / Éligibilité / Correspondances		Transporteurs (départs/sem.)	Transporteurs (départs/sem.)	Zone d'attraction (km)
	YUL	YQB	2019	Automne 2020	Pop. = 43 000
Excellent	632	868	<u>De Montréal:</u> Air Canada (21)	<u>De Montréal:</u> Air Canada (3)	Val-d'Or (106) Lasarre (82)
Pistes A	Oui	Oui			
Aérogare A	-	- - -			
Services B	-	- - -			

Analyse de la situation de Val-d'Or

Infra-structures	Distance (km) / Éligibilité / Correspondances		Transporteurs (départs/sem.)	Transporteurs (départs/sem.)	Zone d'attraction (km)
	YUL	YQB	2019	Automne 2020	Pop. = 33 000
Excellent	523	760	<u>De Montréal:</u> Air Canada (21) Air Creebec (7)	<u>De Montréal:</u> Air Creebec (3)	Rouyn-Noranda (106) Amos (68) Malartic (27)
Pistes A+	Oui	Oui			
Aérogare A+	-	- - -			
Services B	-	- - -			

Comment connecter Val-d'Or?

À Montréal (YUL)		
Par la route	Via Rouyn-Noranda	Avion
5h30 520 km 1h d'arrêt	1h05 (91 km) de route pour se rendre à Rouyn-Noranda 1h00 d'attente à l'aéroport 1h10 de vol 20 minutes à YUL 20 minutes pour le centre-ville	1h00 à YVO 1h10 de vol (YVO - YUL) 20 min. à YUL 20 min. pour le centre-ville
Total : 6h30	Total : 4h00	Total: 2h50
Coût: 358 \$	Coût: 105 \$ + avion = 410 \$	Coût: 42 \$ + avion = 342 \$
Hypothèse: 0,50 \$/km 15 \$/h.		

Analyse de la situation de Mont-Joli

Infra-structures	Distance (km) / Éligibilité / Correspondances		Transporteurs (départs/sem.)	Transporteurs (départs/sem.)	Zone d'attraction (km)
	YUL	YQB	2019	Automne 2020	
Bon	571	343	<u>De Montréal:</u> Air Canada (14)	<u>De Montréal:</u> PAL (3)	Rimouski (36) Matane (46)
Pistes A	Oui	Non	<u>De St-Hubert:</u> Pascan (7)	<u>De St-Hubert:</u> Pascan (5)	Rivière-du-Loup (140) ? Trop loin?
Aérogare B	+	- - -	<u>De Québec:</u> Pascan (7)	<u>De Québec:</u> Pascan (5)	RDL - YQB (205) RDL - MTL (432)
Services B					

Comment connecter Rimouski ou Mont-Joli (YYY)?

À Montréal (YUL)			À Québec (YQB)	
Par la route	Avion via YQB	Avion direct	Par la route	Avion
5h30 540 km 1h d'arrêt	30 min. (36 km) de route 1h00 à YYY 1h00 de vol (YYY - YQB) 1h d'attente YQB	30 min. (36 km) de route 1h00 à YYY 1h50 de vol (YYY-YUL) 20 min. à YUL	3h08 311 km 0h30 d'arrêt	30 min. (36 km) de route 1h00 à YYY 1h00 de vol (YYY - YQB) 10 min. à YQB
Total : 6h30	50 min. de vol (YQB - YUL) 20 min. à YUL 20 min. pour le centre-ville	20 min. pour le centre-ville	Total: 3h40	20 min. pour le centre-ville
Coût: 368 \$	Total: 5h00 Coût: 93 \$ + avion = 423 \$	Total: 4h00 Coût: 78 \$ + avion = 418 \$	Coût: 210 \$	Total: 3h00 Coût: 63 \$ + avion = 528 \$
Hypothèse: 0,50 \$/km 15 \$/h.				

Analyse de la situation de Gaspé

Infra-structures	Distance (km) / Éligibilité / Correspondances		Transporteurs (départs/sem.)	Transporteurs (départs/sem.)	Zone d'attraction (km)
	YUL	YQB	2019	Automne 2020	
Bon	917	690	<u>De Montréal:</u> Air Canada (14)	<u>De Montréal:</u>	Percé (62) Bonaventure?
Pistes B	Oui	Oui		<u>De St-Hubert:</u> Pascan (19)	(194) Trop loin?
Aérogare B	- - -	++		<u>De Québec:</u> Pascan (19)	
Services B					

**Comment connecter à Bonaventure (YVB)?
(8 500 passagers en 2018; infrastructures passables)**

À Montréal (YUL)			À Québec (YQB)		
Par la route	Avion via YGP	Avion direct	Par la route	Avion	Avion direct
9h15 (853 km) 1h d'arrêt	2h30 (190 km) de route à Gaspé (YGP) 1h00 à YGP 1h20 de vol (YGP-YQB) 50 min. de vol (YQB - YUL) 20 min. à YUL 20 min. pour le centre-ville Total: 6h20 Coût: 190 \$ + avion = 520 \$	1h00 à YVB 1h20 de vol (YVB-YQB) 1h à YQB 50 min. de vol (YQB - YUL) 20 min. à YUL 20 min. pour le centre-ville Total: 4h50 Coût: 73 \$ + avion = 492 \$	7h00 (625 km) 1h d'arrêt	2h30 (190 km) de route à Gaspé (YGP) 1h00 à YGP 1h20 de vol (YGP-YQB) 20 minutes à YQB 20 minutes pour le centre-ville Total : 5h30 Coût: 178 \$ + avion = 450 \$	1h00 à YVB 1h20 de vol (YVB-YQB) 10 min. à YQB 20 min. pour le centre-ville Total: 2h50 Coût: 43 \$ + avion = 428 \$
Hypothèse: 0,50 \$/km 15 \$/h.					

Analyse de la situation des Îles-de-la-Madeleine

Infra- structures	Distance (km) / Éligibilité / Correspondances		Transporteurs (départs/sem.)	Transporteurs (départs/sem.)	Zone d'attraction (km)
	YUL	YQB	2019	Automne 2020	
Bon	1 376	1 153	<u>De Montréal:</u> Air Canada (14)	<u>De Montréal:</u> Air Canada (été)	
Pistes C	Oui	Oui	<u>De St-Hubert:</u> Pascan (14)	<u>De St-Hubert:</u> Pascan (19)	
Aérogare B	--	++	<u>De Québec:</u> Pascan (14)	<u>De Québec:</u> Pascan (19)	
Services A					

Annexe 2 : Profil des trois transporteurs membres de l'Alliance

			
Propriété	Société Makivik Nation Inuite du Nunavik	Creeco inc. Nation Crie de Eenou/Eeyou Istchee	Société Privée détenue par Yani Gagnon et Julian Roberts
Année de création	1978	1982	1999
Années d'opération en services régionaux au Québec	42	38	21
Nombre d'employés	800	400	149
Ratio d'employés autochtones	30%	30%	N/A
Parc aérien	27 appareils -1 B737-300 – 130 sièges -3 B737-200 – 112 sièges -2 Dash8-100 – 37 sièges -7 Dash8-300 – 45 sièges -4 Dash8-300 cargo -3 King Air 350 – 11 sièges -7 Twin Otter – 18 sièges	18 appareils -2 Dash8-300 – 50 sièges -14 Dash8-100 – 37 sièges -2 Hawker cargo + 9 appareils Filiale Propair -1 Beech 1900D – 18 sièges -8 King Air 100 – 9 sièges	11 appareils - 3 Saab340 – 33 sièges - 7 Jetstream – 19 sièges - 1 Pilatus PC12 – 9 sièges
Nombre annuel de passagers (vols réguliers)	140 000	100 000	80 000
Opérations à partir de l'aérogare Montréal-Trudeau	Oui	Oui	Date de début le 1 ^{er} mars 2021 (Autorisation reçue de l'ADM)
Centre administratif principal	Aéroport Montréal-Trudeau	Val-d'Or	Aéroport St-Hubert (avec un Hub naturel à l'Aéroport de Québec)

Source : Document préparé par Air Inuit, Air Creebec et Pascan Aviation

Annexe 3 : Carte du réseau proposé par l'alliance



Source : Document préparé par Air Inuit, Air Creebec et Pascan Aviation