

Mémoire

Soutien à la desserte aérienne régionale



**Conférence des préfets de l'Abitibi-Témiscamingue
Novembre 2024**



CONFÉRENCE DES PRÉFETS
DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

CONTEXTE	2
MOTIFS DE LA DÉMARCHE	3
OBJECTIFS POURSUIVIS	4
MÉTHODOLOGIE	5
PORTRAIT DES AÉROPORTS RÉGIONAUX.....	5
ENJEUX RÉGIONAUX.....	8
OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPPEMENT DE LA DESSERTE AÉRIENNE	12
ANALYSE COMPARATIVE DES STRATÉGIES EXISTANTES	13
RECOMMANDATIONS	14
ACTIONS PRIORITAIRES.....	15
CONCLUSION	18
ANNEXE A – SOURCES DOCUMENTAIRES	20

L'utilisation du genre masculin a été adoptée afin de faciliter la lecture et n'a aucune intention discriminatoire.

CONTEXTE

Depuis 2015, les services aériens régionaux sont affectés de problèmes d'exploitation liés aux circonstances du marché, aux effets réglementaires et à certaines autres perspectives présentes dans l'industrie. Les circonstances pandémiques de 2020 ont provoqué le retrait du service d'Air Canada dans plusieurs régions du Québec, ainsi que de nombreux retards et annulations pour la clientèle régionale. Il importe de mentionner que la réduction de l'offre de service aérien dans les régions du Québec fut observée dès 2015.

Depuis, d'autres transporteurs ont repris une partie du marché délaissée par Air Canada, soit Air Liaison, Air Creebec, PAL Airlines, pour en nommer que quelques-uns.

Depuis près de 18 mois, le retour à la fiabilité du service est observé. Les services actuels d'Air Canada, d'Air Liaison, d'Air Creebec et de Propair répondent sommairement aux besoins de la population. L'impact des problèmes historiques est encore très présent dans l'esprit collectif. La région est bien au fait que les transporteurs aériens vont bonifier la desserte lorsque les circonstances seront plus favorables.

La communauté doit faire la preuve de la rentabilité de toute bonification. Les données disponibles ne permettent pas cette démonstration.

En résumé, la situation est simple, on décline la proposition du transport aérien pour les raisons suivantes : la crainte de manquer son vol ou sa connexion, la potentielle perte de bagages, le fait de ne pas être servi dans sa langue et la facture parfois trop salée. On accepte cependant de faire la route pour prendre, à Montréal ou à Toronto, un avion pour

le sud ou pour l'Europe. L'effet de la flexibilité sur la fiabilité est un enjeu décrié. Il est démontré, selon les performances actuelles, que la fiabilité du service est de retour.

Les infrastructures aéroportuaires répondent à des exigences réglementaires spécifiques. L'exploitant d'un aéroport régional n'a jamais été en mesure de s'acquitter de ses responsabilités sans assistance extérieure. Le programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) de Transports Canada offre une partie de cette assistance. Cependant, le programme prévoit une enveloppe annuelle de 38 M\$ pour tout le Canada et cette somme n'a pas été actualisée depuis 1995. En dollars constants, ceci représente une régression de 83%.

Le Réseau Québécois des Aéroports (RQA) fera paraître sous peu une étude dont les conclusions démontrent que plusieurs centaines de millions de dollars seront nécessaires au maintien de la certification et de la sécurité des infrastructures aéroportuaires québécoises dans les prochaines années. Les investissements requis ont été démontrés à plusieurs reprises, il s'agit d'ailleurs d'un constat connu de toutes les instances depuis longtemps.

MOTIFS DE LA DÉMARCHE

Devant le constat actuel, il est apparu nécessaire d'exprimer les préoccupations de l'ensemble des acteurs de la région de l'Abitibi-Témiscamingue. Dans cette perspective, il est convenu que le présent document, soit déposé à la direction du transport et de la stratégie aérienne du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) du Québec.

Les orientations stratégiques et la recherche de solutions pérennes au transport aérien régional guident les orientations et les recommandations qui seront formulées. La stratégie régionale proposée repose sur certains concepts applicables localement et qui pourront apporter, en complément, un bénéfice certain à l'ensemble des régions du Québec.

Il est entendu que le résultat de cette analyse ainsi que les recommandations qui en résultent ne sont ni exhaustives, ni exclusives. La CPAT s'engage à poursuivre les actions avec toutes parties prenantes concernées. Les notions de promotion du transport aérien au sens large, ainsi que la contribution du gouvernement fédéral sont préoccupantes et doivent faire l'objet de démarches additionnelles.

OBJECTIFS POURSUIVIS

Les objectifs de la démarche sont à la fois complémentaires et interdépendants. Bonifier la flexibilité et la fréquence de la desserte aérienne régionale sera invariablement tributaire des habitudes de consommation de la collectivité. Au sens large, la demande en transport aérien régulier est la conséquence de la disponibilité du produit et de sa réputation. On a fait état des problèmes sans relâche, depuis près d'une décennie. Nous croyons que le temps est venu d'adopter une rhétorique plus favorable, plus positive et plus optimiste.

Spécifiquement, pour y arriver, les objectifs poursuivis s'articulent comme suit :

- Offrir des services fiables et bien adaptés au besoin de la population de l'Abitibi-Témiscamingue;
- Provoquer des alliances stratégiques fortes avec les acteurs du milieu, permettant la pérennité des services;

- Mobiliser la population à l'utilisation du transport aérien;
- Offrir des infrastructures sécuritaires et maintenir la capacité d'accueil actuelle;
- Bonifier l'effet du transport aérien sur le tourisme régional;
- Légitimer les dépenses récentes en infrastructures aéroportuaires.

MÉTHODOLOGIE

Une recherche exploratoire et une compilation des données existantes furent réalisées. Parmi les sources documentaires figurent les statistiques pré-covid, les mémoires et autres études produites par plusieurs parties prenantes.

PORTRAITS DES AÉROPORTS RÉGIONAUX

On dit souvent que le concurrent d'un aéroport régional est un autre aéroport régional. Le concurrent identifié de nos aéroports régionaux est d'abord le réseau routier. La « culture de camionnette », typique à plusieurs régions québécoises, favorise l'utilisation de la route. Prendre l'avion à Toronto ou à Montréal, pour un tout inclus d'une semaine dans une station balnéaire, agrémenté d'un arrêt au Costco au retour, est un rituel bien connu. L'autonomie que procure le véhicule personnel pour les déplacements au Québec et ailleurs est appréciée de la population.

À propos de l'Aéroport régional de Val d'Or

Les premiers vols commerciaux de TCA, l'ancêtre d'Air Canada à Val-d'Or ont eu lieu en novembre 1949. Le 12 janvier 1999, conformément à la Politique nationale des aéroports de Transports Canada, l'aéroport a été cédé à une société sans but lucratif, appelée Aéroport régional de Val-d'Or inc.

Depuis sa création, l'aéroport régional de Val-d'Or est une plaque tournante du monde de l'aviation, de par sa position stratégique et de ses infrastructures de calibre international. Elle possède la 3^e plus longue piste au Québec, d'une longueur de 10 000 pieds, avec une capacité portante pouvant accueillir de gros porteurs de type Boeing, Airbus, Antonov, ou autre et leur permettre de décoller, chargés au maximum de leur capacité et ce, 12 mois par année.

Il sert également d'aéroport de diversion pour les vols nationaux et internationaux. De gros porteurs tels SwissAir, Lufthansa et autres ont utilisé l'aéroport de Val-d'Or pour des urgences médicales. En 2009, le Centre Transit Minier Nordique (CTMN) fut inauguré dans des locaux adjacents à l'aéroport. Trois ans plus tard, en 2012, l'agrandissement du CTMN est conjugué avec la modernisation de l'aérogare

À propos de l'Aéroport régional de Rouyn-Noranda

En 1924, devant l'urgence de transporter des ressources et marchandises pour la minière Horne Noranda, le transporteur aérien Laurentide Air Service inaugura la première liaison commerciale régulière en reliant Angliers à Rouyn et Haileybury. En réponse aux besoins grandissants, la construction de l'aéroport débuta en 1949 et le premier vol commercial fut

inauguré en 1950 par la compagnie Canadian Pacific Airlines qui assurait le service entre Dorval et Rouyn.

Dans les années cinquante, Air Canada devient un nouveau joueur dans le trafic aérien pour le Nord-Ouest desservant à partir de 1955, l'Aéroport de Rouyn.

En 1967, la Cité de Rouyn prend la décision de vendre l'aéroport à Transports Canada, mais continue d'en faire la gestion et l'opération à contrat pour Transports Canada. En 1995, à la suite de la mise en place de la Politique nationale des aéroports permettant la cession des aéroports canadiens, Transports Canada rétrocède l'aéroport à la Ville de Rouyn-Noranda, le 17 mars 1997.

Le rôle de l'Aéroport régional de Rouyn-Noranda est de répondre aux besoins en transport aérien de la population ainsi que des gens d'affaires de l'Abitibi-Témiscamingue, du nord-est de l'Ontario et du Nord-du-Québec. L'aéroport est conséquemment devenu une plaque tournante majeure pour l'industrie minière et hydroélectrique.

À la fin de 2021, la Ville de Rouyn-Noranda a inauguré une nouvelle aérogare dont la superficie est de plus de 3 100 m², soit trois fois supérieures à l'ancienne infrastructure. Rendu possible grâce à des investissements des gouvernements fédéraux, provinciaux et municipaux totalisant plus de 37 M\$, ce projet de 40 M\$ témoigne de l'importance névralgique de l'aéroport pour la collectivité de Rouyn-Noranda. À cela s'ajoute, en 2020, la réfection des chaussées aéroportuaires au coût 14 M\$. Rouyn-Noranda célèbre en 2024, le 100^e anniversaire de l'aviation sur son territoire.

Autres aéroports de l'Abitibi-Témiscamingue et à proximité

La région de l'Abitibi-Témiscamingue compte également trois aéroports destinés exclusivement à l'aviation générale. Les aéroports d'Amos, de La Sarre et de Saint-Bruno-de-Guigues sont des aéroports utiles à leurs collectivités locales respectives. Parmi les services offerts, on relève l'utilisation des infrastructures pour du transport sanitaire et médical, la maintenance d'aéronefs, les besoins aériens spécialisés, ainsi que l'aviation de loisir et d'aérotourisme. Il n'y a pas lieu de croire que ces aéroports puissent servir au développement d'éventuels services aériens réguliers pour l'instant.

Toutefois, l'aéroport d'Amos joue un rôle essentiel au sein du centre de traumatologie de l'hôpital Hôtel-Dieu d'Amos, de la cour itinérante ainsi qu'au sein des services correctionnels, en facilitant le transport des prévenus du Nord. Bien que sa présence soit utile en grande partie pour répondre à des besoins gouvernementaux, le financement pour le maintien des infrastructures n'est pas représentatif des responsabilités attribuées.

Il importe également de décrire le contexte extérieur immédiat. Les aéroports de Lebel-sur-Quévillon et de Matagami offrent des services connexes à certaines entreprises régionales.

ENJEUX RÉGIONAUX

Le produit jadis proposé par certains transporteurs, permettant l'aller et le retour dans la même journée, n'était pas utilisé, donc défavorable à la rentabilité. Air Canada affirme que seulement 3 à 5 voyageurs par semaine utilisaient cette proposition de service. On peut ici présumer d'un besoin allégué, qui n'était peut-être pas réel. Dans une certaine mesure, la communauté d'affaires a réclamé des services qu'elle n'a pas utilisés une fois disponibles.

Air Canada doit maintenant offrir le service avec des aéronefs de plus grande taille, qui sont aussi plus modernes et confortables. Toutefois, la confiance du public en ce qui a trait aux avions à hélices n'est pas clairement établie. La croyance qu'un « petit avion à hélice » est un service de deuxième catégorie est encore, à ce jour, véhiculée.

Les préoccupations environnementales, d'une certaine partie de la population, ont un effet peu perceptible en région. Le mouvement défini comme la « honte de prendre l'avion » issu des pays scandinaves, commence à provoquer des changements d'habitudes. Le transport aérien demeure du transport collectif, mais avec une empreinte environnementale plus importante.

Les enjeux politiques et légaux ne posent pas de défis particuliers à la région. Il y a certes un contexte régional à deux pôles, qui s'affrontent parfois sur le plan idéologique, mais considérant la vocation particulière du transport aérien, cette situation ne provoque aucun effet indésirable. Les services proposés par Air Creebec, Air Canada et Propair sont similaires. Toutefois, on peut à nouveau évoquer la « culture de camionnette » pouvant entraîner une sous-performance du modèle actuel. À noter que les effets réels n'ont jamais été clairement démontrés. Cependant, les discussions avec les voyageurs tendent à confirmer l'hypothèse.

L'Abitibi-Témiscamingue propose les services réguliers de trois transporteurs distincts, Air Creebec, Air Canada et Propair. Nos deux aéroports régionaux proposent des services similaires qui ne sont pas en compétition directe. Les services de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) sont garantis à nos deux aéroports régionaux, selon le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne pour les aéroports

de catégorie 3. Cependant, la nature actuelle du trafic de Val d'Or ne prévoit pas l'usage de ces services qui sont donc indisponibles, à moins que le besoin revienne.

Le Nord-est ontarien possède une capacité supérieure à offrir des services à leurs collectivités respectives avec des moyens inférieurs aux nôtres. On explique mal les raisons pour lesquelles la population de Timmins bénéficie de trois à quatre départs par jour pour Toronto, alors que la situation géographique et socio-économique est à toute fin identique à celle de Rouyn-Noranda, ou à celle de Val d'Or. À ceci s'ajoute une contribution moindre du gouvernement ontarien en matière d'accès aux régions et à l'assistance en transport aérien.

La perception négative du public relativement aux services de certains transporteurs est encore importante en Abitibi-Témiscamingue et s'ajoute à ce fait, qu'Air Canada n'effectue aucune promotion de ses services en région. Malheureusement, l'effet de cette situation retarde l'implantation de solutions pérennes. Le défi de connectivité, les escales de très longue ou de très courte durée à Montréal, sont aussi des freins au transport aérien régional. Le coût s'avère aussi être un enjeu non négligeable.

L'importance du transport aérien pour l'économie de la région, ainsi que pour la vitalité et l'occupation du territoire reste à clarifier. On allègue cependant qu'avec moins de 2% de la population, l'Abitibi-Témiscamingue contribue à 10% de la création de la richesse québécoise. L'accroissement de la mobilité est nécessaire pour soutenir ce dynamisme économique et renforcer l'attractivité et la rétention. L'impact négatif de la situation actuelle n'est pas démontré, mais une démarche en cours a pour but de produire cette démonstration.

Le Programme d'Accès Aérien aux Régions (PAAR) du MTMD répond à un certain besoin, en rendant le transport aérien plus abordable. Cependant, les citoyens de la région ne consomment que 10% des billets du Volet I (billet à 500\$ aller-retour) du programme. Le Volet II (30% de réduction, à réclamer au retour), parfois plus avantageux pour le consommateur, n'a jamais été promu et est inconnu du public.

Une amélioration de la portée de ce programme pourrait bénéficier encore davantage aux régions, en intégrant par exemple, les MRC et autres organismes gouvernementaux à ces tarifs réduits.

En Abitibi-Témiscamingue, où l'éloignement géographique complique souvent les déplacements d'urgence, les MRC et autres institutions publiques se heurtent fréquemment aux coûts élevés de billets d'avion pour des réunions de dernière minute cruciales. Par exemple, un déplacement rapide pour une rencontre d'une grande importance peut actuellement coûter plus de 2 300 \$ pour un billet aller-retour vers Québec, représentant une charge financière importante pour les budgets municipaux et régionaux.

Cette situation souligne la pertinence d'un élargissement du programme pour inclure les organismes municipaux et gouvernementaux, de manière à soutenir la mobilité de leurs représentants dans l'exercice de leurs responsabilités et à renforcer l'accessibilité des régions éloignées.

OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT DE LA DESSERTE AÉRIENNE

Les opportunités de développement sont difficilement identifiables. À ce jour, les aéroports régionaux fournissent l'effort nécessaire à la bonification, par des échanges et des interventions directes auprès de l'ensemble des transporteurs aériens.

On connaît bien les enjeux de ces entreprises. Le contexte réglementaire, la pénurie de main d'œuvre, le vieillissement de la flotte, le coût du carburant et autres dépenses connexes rendent la rentabilité de toute bonification difficile.

Un transporteur aérien n'offrira un service que lorsque qu'il sera en mesure d'en assurer la rentabilité sur une période raisonnable. Selon la taille des aéronefs, le seuil de rentabilité est variable. Plus l'avion est gros, plus c'est facile. L'enjeu réside donc dans le taux de remplissage des appareils.

L'industrie du transport aérien régional fait face à une situation de causes et d'effets qui l'empêche de sortir d'une situation complexe. En somme, l'opportunité existera aussitôt que la population retrouvera le désir de prendre l'avion.

ANALYSE COMPARATIVE DES STRATÉGIES EXISTANTES

La stratégie existante repose sur le libre marché. Le succès de cette approche a été observé pendant plus de 75 ans en région. Le contexte des 10 dernières années ne permet plus d'espérer que ce soit adéquat aux besoins de la population.

Quelques propositions émergentes, tels que le co-nolisement traditionnel ou le co-nolisement à heure fixe et planifié. Ces modèles sont intéressants dans la mesure où ils proposent la bonification des services aériens. Cependant, la réglementation n'a pas prévu, au sens spécifique, ce genre d'exploitation. Conséquemment, les transporteurs adoptant ces stratégies jouissent d'un avantage réglementaire sur le transport aérien traditionnel. En résumé, l'exploitation ne répond pas aux mêmes règles. Cette situation peut déplaire aux transporteurs traditionnels et compromettre le développement des affaires.

RECOMMANDATIONS

Les recommandations sont classées et présentées selon les perspectives d'efforts et d'effets des démarches proposées.

	Effet minimal	Effet maximal
Effort minimal	• Ne rien faire, laisser le marché reprendre; • Rappeler au gouvernement fédéral, la nécessité de poursuivre les efforts de financement; • Démarche avec les agences de voyages locales; • Faire la promotion du programme PAAR du MTMD.	• Campagne de promotion; • Élargir l'admissibilité du programme PAAR aux OBNL et autres institutions; • Maintien et bonification du programme PAAR du MTMD; • Investir dans les infrastructures aéroportuaires afin de supporter le développement futur et la pérennité de la capacité d'accueil des aéroports régionaux.
Effort maximal	• Incitatifs financiers; • Le retour du Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales (PAQIAR); • Subventionner les pertes financières des aéroports régionaux; • Création de structures de communication plus cohérentes entre les deux paliers de gouvernement pour ainsi mettre en commun les opportunités d'assistances.	• Provoquer un changement de culture chez la clientèle; • Modification du service par l'ajout d'aéronefs, par la création de liaisons additionnelles et par l'ajout de destinations; • Allègement réglementaire en matière de gestion de la fatigue et d'indemnisation des voyageurs.

Il importe de cibler les solutions pouvant apporter le plus grand bénéfice. Pour chacune des solutions envisagées, on cherchera à établir une relation directe sur les habitudes des consommateurs. Par exemple, dans quelle mesure une campagne de promotion permettra de changer les habitudes des voyageurs, ou à partir de quel prix le consommateur va-t-il considérer le transport aérien de manière générale. Le billet à 500\$ est une proposition du MTMD qui n'a pas apporté les bénéfices escomptés en région.

Une campagne de promotion régionale peut apporter des bénéfices intéressants. Au préalable, il est essentiel que collectivement, nous adoptions un discours positif et optimiste afin d'influencer le comportement des utilisateurs, pour ainsi augmenter le volume de passagers. Conséquemment, les transporteurs auront accès à des circonstances plus favorables pour atteindre le seuil de rentabilité critique.

ACTIONS PRIORITAIRES

Au-delà des interventions locales, il est de l'avis de la Conférence des préfets de l'Abitibi-Témiscamingue (CPAT), que des actions concrètes soient entreprises par le ministère des Transports et de la Mobilité durable afin d'offrir à la population régionale des services cohérents. Les éléments suivants figurent parmi les priorités identifiées dont le MTMD est directement concerné.

ACTION 1 - Maintien et bonification du programme PAAR du MTMD

Par bonification, on entend la majoration de l'enveloppe globale afin qu'un plus grand nombre de voyageurs puissent bénéficier du transport aérien régional. Le billet d'avion régulier est parfois au coût proposé par le programme actuel. La conséquence étant que les régions de la Côte-Nord et des Îles-de-la-Madeleine profitent plus avantageusement de l'assistance proposée, il en résulte une contribution moindre pour notre région. Nous sommes d'avis que la réduction du tarif, selon un pourcentage, doit demeurer puisqu'avantageuse pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue. Il serait important de pouvoir y recourir dès l'acquisition du billet et ainsi, éviter de devoir en faire la réclamation au retour. Toute combinaison des deux volets, en considération de ce qui précède, serait favorable. La notion inter-régionale doit être prévue au processus.

ACTION 2 - Faire la promotion du programme PAAR par le MTMD

À l'heure actuelle, le MTMD ne dépense pas toutes les sommes allouées par l'état québécois pour ce programme. On ne veut pas atteindre le plafond par crainte de devoir refuser des réclamations. La bonification de l'enveloppe devrait résorber les effets d'une telle problématique. D'un point de vue externe, les motifs derrière la sous-utilisation du programme par les voyageurs semblent évidents : on n'en parle pas assez. Le gouvernement du Québec doit faire la promotion de ses services par différents moyens. Les acteurs de l'industrie et les parties prenantes intéressées doivent également contribuer au succès de cette démarche.

Il est admis que cette proposition à elle seule est futile si elle n'est pas accompagnée de la bonification du programme à la base. La popularité du programme ne doit pas être un frein au développement du transport aérien régional.

ACTION 3 - Le retour du Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales (PAQIAR) du MTMD

Ce programme a autrefois permis à la communauté aéroportuaire de bonifier la qualité et la sécurité de ses infrastructures. Le renouvellement du programme, assorti à une contribution conséquente, diminuerait la pression des aéroports sur les transporteurs aériens. Ces économies permettront la diminution du seuil de rentabilité et conséquemment, la pérennité de tout service aérien.

ACTION 4 - Élargir l'admissibilité du programme PAAR aux OBNL et autres institutions

Permettre aux organismes et aux institutions ciblées de profiter du programme, tel que proposé aux voyageurs réguliers. La CPAT recommande que le MTMD examine la possibilité d'étendre les bénéfices des volets I et II du PAAR aux MRC, aux instances régionales, ainsi qu'aux organismes publics locaux. Cette adaptation permettrait aux représentants municipaux et régionaux de mieux soutenir les intérêts de leurs communautés en accédant, à moindre coût, aux ressources et aux rencontres décisionnelles provinciales, nationales ou d'urgence. Une démarche additionnelle pour la clientèle d'affaires pourrait également produire un avantage à l'ensemble de la collectivité, permettant ainsi plus facilement, l'atteinte du seuil de rentabilité aux transporteurs.

CONCLUSION

Le statu quo n'est pas acceptable. Il importe que les instances poursuivent les efforts entrepris afin d'offrir à l'industrie la capacité et la pérennité nécessaire au développement régional. Le transport aérien est dispendieux, l'assistance spécifique aux voyageurs permet le maintien et la bonification des services existants.

La Conférence des préfets de l'Abitibi-Témiscamingue est d'avis que le retour du programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales et que la bonification du programme d'accès aérien aux régions sont incontournables pour l'atteinte des objectifs communautaires et économiques de la région.

Ces outils sont essentiels au maintien des infrastructures et services en place, en plus d'être des leviers importants de développement, tous secteurs confondus.

Il est admis que l'ensemble des parties prenantes doit fournir les efforts nécessaires en soutien à l'industrie aéronautique. Les différents acteurs de la région sont bien au fait des attentions à déployer, à divers niveaux, pour assurer l'accroissement de la demande. La CPAT proposera également des recommandations à l'ensemble des instances concernées, notamment au gouvernement du Canada.

La promotion des services aériens est identifiée comme fondamentale à la pérennité du modèle et fera l'objet d'une démarche additionnelle de la part de la CPAT et des acteurs du milieu à court et moyen terme.

En terminant, la CPAT désire offrir ses remerciements au ministère des Transports et de la Mobilité durable pour sa contribution à l'industrie du transport aérien régional.

Pour informations supplémentaires

Dominique Parent Manseau

Directrice de la Conférence des préfets de l'Abitibi-Témiscamingue

819- 710-2728 poste 202 - dominiquepm@cp-at.ca

ANNEXE A – SOURCES DOCUMENTAIRES

Modèle régional de transport aérien pour l'Abitibi-Témiscamingue – CPAT (2021);

Mémoire sur le transport aérien régional au Québec – AITQ, CPQ, FCCQ, UMQ (2020);

Mémoire au conseil des ministres – Plan de soutien au transport aérien régional – Gouvernement du Québec (2022);

Défis, enjeux, problématiques et pistes de solution du transport aérien régional – Chambre de commerce de Val d'Or (2017);

Lettre ouverte aux Chefs des partis politiques du Québec – Jean-Marc Dufour, AQTA (2018);

Sommet sur le transport aérien régional au Québec – Mémoire – AQTA (2017);

Plan de développement de l'Aéroport régional de Rouyn-Noranda – Octant Aviation (2019);

Plan de développement des terrains aéroportuaires – Aéroport régional de Rouyn-Noranda – Explorer Solutions (2023).