



CONFÉRENCE DES PRÉFETS  
DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

# MANDAT

---

## MODÈLE RÉGIONAL DE TRANSPORT AÉRIEN POUR L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

PAR LA CONFÉRENCE DES PRÉFETS  
DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE



Crédit photo : Jean-Philippe Richard

# À PROPOS DU MANDAT

---

La Conférence des Préfets de l'Abitibi-Témiscamingue (CPAT) désire appuyer le développement et l'exploitation de service de desserte aérienne entre l'Abitibi-Témiscamingue et les grands centres urbains stratégiques. Ce mandat consiste à effectuer un constat de la situation et à suggérer un modèle régional de transport aérien à la mesure de la région dans une optique de relance à la suite de la pandémie et en conjoncture à la pause forcée du transport aérien depuis mars 2020.

Le modèle pourra guider les efforts de la région dans ses actions pour desservir sa population vers toutes destinations nationales ou internationales accessibles, à partir des aéroports régionaux.

À cet égard, des partenaires sont appelés à travailler activement afin d'établir les paramètres de nouvelles liaisons aériennes entre l'Abitibi-Témiscamingue et d'autres aéroports régionaux, nationaux et internationaux avec la possibilité de connexions.

« [...] APPUYER LE DÉVELOPPEMENT ET L'EXPLOITATION DE SERVICE DE DESSERTE AÉRIENNE ENTRE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE ET LES GRANDS CENTRES URBAINS STRATÉGIQUES. »

# À PROPOS DU DOCUMENT

---

Un des requis du mandat spécifiait l'élaboration d'un devis et, dans le but d'inclure toute l'information du secteur aérien régional, ces éléments sont intégrés à même ce document. Les éléments de 3.1 à 3.11 et les éléments sur les spécificités des aéroports concernés décrits dans les points 2.1 et 2.2, pourront être repris dans préparation des devis ou des appels d'intérêts qui seront pris en charge par les aéroports dans la sollicitation de vols réguliers.

Le contenu du document a été produit le 5 mars 2021.



# TABLE DES MATIÈRES

<b>1. VISION DU MANDAT POUR LE MODÈLE RÉGIONAL DE TRANSPORT AÉRIEN.....</b>	<b>4</b>
Membres du comité de soutien .....	4
Partenaires.....	5
Tourisme.....	5
Tourisme Abitibi-Témiscamingue.....	5
Agences de voyages.....	6
Les transporteurs aériens.....	6
Vision de ce mandat .....	7
Mise en contexte.....	7
<b>2. ÉTABLIR LES BESOINS ET ATTENTES DU MILIEU .....</b>	<b>8</b>
2.1 À propos de la région.....	8
Les aéroports.....	9
Aéroport de La Sarre.....	9
Aéroport Magny, Amos .....	10
Aéroport de Saint-Bruno-de-Guigues.....	11
Spécificité régionale dans le transport aérien .....	11
2.2 À propos de l'Aéroport régional de Val-d'Or (ARVO).....	11
2.2.1 Expérience .....	12
2.2.2 Lieu .....	13
2.2.3 Désignation .....	13
2.2.4 Infrastructures.....	13
2.2.5 Achalandage de l'Aéroport régional de Val-d'Or .....	14
2.2.6 Services de sécurité.....	14
2.2.7 Service en place .....	14
2.3 À propos de l'Aéroport régional de Rouyn-Noranda (ARRN).....	15
2.3.1 Expérience .....	16
2.3.2 Lieu .....	16
2.3.3 Désignation .....	16
2.3.4 Infrastructures.....	16
2.3.5 Achalandage de l'Aéroport régional de Rouyn-Noranda.....	17
2.3.6 Services de sécurité.....	17
2.3.7 Service en place .....	18
2.4 Constats.....	18
2.4.1 Val-d'Or.....	18
2.4.2 Rouyn-Noranda.....	19
2.4.3 Les éléments partagés par ARVO et ARRN.....	20
2.5 Tarifications.....	21

2.6	Résultats du sondage 2021 .....	23
	Provenance par MRC.....	23
	Type d'organisation du répondant.....	24
	Secteur économique du répondant .....	24
	Nombre de billets achetés en 2019 .....	25
	Destinations finales des voyages et leur fréquence - Montréal .....	25
	Destinations finales des voyages et leur fréquence - Toronto .....	26
	Destinations finales des voyages et leur fréquence - Ville de Québec.....	26
	Destinations finales des voyages et leur fréquence - Destinations Soleils.....	27
	Destinations finales des voyages et leur fréquence - Autres destinations .....	27
	Précisions sur les « autres » destinations.....	28
	Prix aller-retour vers Montréal (coût total).....	28
	Horaire vers Montréal .....	29
	Horaire de retour vers l'Abitibi-Témiscamingue.....	29
	Fréquence journalière .....	29
	Préférences .....	30
<b>3.</b>	<b>MODÈLE .....</b>	<b>31</b>
	Vols réguliers.....	31
	Nolisement.....	32
	Instance régionale et promotion .....	33
3.0	Routes, horaires, des grilles de tarifs, achalandages et détails logistiques (Éléments pour un devis ou appels d'intérêt) .....	34
3.1	Exigences minimales de la desserte .....	34
3.2	Durée minimale de l'exploitation.....	34
3.3	Destinations à partir de l'aéroport international de Montréal-Trudeau.....	34
3.4	Horaire, fréquence et destinations des vols.....	35
	Montréal-Trudeau et ville de Québec .....	35
	Toronto.....	36
3.5	Appareils et personnel de bord.....	36
3.6	Système de réservation et tarification .....	36
3.7	Service à la clientèle .....	37
3.8	Frais, charge et facturation.....	37
3.9	Conformité aux lois et règlements d'un transporteur intéressé.....	37
3.10	Expérience, qualifications et licences.....	37
3.11	Marketing et publicité.....	38
3.12	Progression des programmes gouvernementaux.....	38
	<b>CONCLUSION.....</b>	<b>39</b>

# 1. VISION DU MANDAT POUR LE MODÈLE RÉGIONAL DE TRANSPORT AÉRIEN

---

## MEMBRES DU COMITÉ DE SOUTIEN

Deux représentants des services aéroportuaires de Val-d'Or et deux des services aéroportuaires de Rouyn-Noranda ont été mandatés pour supporter ce mandat à atteindre les objectifs que ce soit au niveau technique, statistique ou expertise du milieu.

**Louise Beaulieu**, Directrice générale de l'Aéroport régional de Val-d'Or

**Valérie Morin**, Directrice générale de la Chambre de commerce et de l'industrie de Rouyn-Noranda

**Hélène Paradis**, Directrice générale de la Chambre de commerce de Val-d'Or

**Marie-Reine Robert**, Directrice de l'Aéroport régional de Rouyn-Noranda

D'autres ressources se sont ajoutées dans le but de partager de l'information pertinente dans l'élaboration de ce mandat.

## PARTENAIRES

### Les MRC de l'Abitibi-Témiscamingue

MRC d'Abitibi

MRC d'Abitibi-Ouest

MRC de Rouyn-Noranda

MRC de La Vallée-de-l'Or

MRC du Témiscamingue

### Aéroports de la région

En plus des gestionnaires des Aéroports régionaux de Val-d'Or et de Rouyn-Noranda, des responsables des aéroports de St-Bruno-de-Guigues, d'Amos et de La Sarre ont bonifié l'information.



## Tourisme

Le tourisme est reconnu comme l'un des secteurs-clés du développement dans toutes les régions, ainsi que comme source essentielle de revenus, d'emplois et de richesse. Il joue également un rôle plus général dans la promotion de l'image et de la façon dont une région ou un pays est perçu au national ou à l'international, tout en influençant les politiques intérieures complémentaires. Un tel éventail d'influences et une telle importance rendent ardue la mesure de la compétitivité du secteur du tourisme. Selon l'OCDE<sup>1</sup>, l'accessibilité est une composante fondamentale de la compétitivité du tourisme à l'échelle internationale. Entrent dans le champ de cet indicateur les déplacements des voyageurs, le nombre d'infrastructures et le nombre d'exploitants intervenant sur les principaux marchés en expansion, dont les transporteurs de voyageurs. Ces énoncés nous indiquent l'importance du volet touristique dans le développement et la mise en valeur de la région, mais il est aussi tributaire des services aériens interrégionaux et internationaux. À ce dernier, la connectivité des vols avec les transporteurs nationaux et internationaux est essentielle.



AÉROPORT DE  
ST-BRUNO-DE-GUIGUES

## Tourisme Abitibi-Témiscamingue

### Desserte aérienne régionale – une opportunité

Le transport aérien est un levier de développement pour l'industrie touristique régionale. Pour ce faire, il se doit d'être fiable et accessible. Il permettrait la création d'une offre marketing fort attractive de courte durée pour les touristes du Québec et de l'Ontario. Ceci dit, la clientèle en provenance de ces marchés est déjà bien ancrée dans ses habitudes de voyage, dont la voiture fait partie intégrante. Il est permis de se questionner ici sur le principe de l'œuf et la poule. Est-ce que cette habitude a pris racine parce que la desserte aérienne était hors de prix?

Cela n'arrête pas le développement de nouvelles clientèles touristiques. Depuis une dizaine d'années, Tourisme Abitibi-Témiscamingue travaille activement à positionner la destination auprès du réseau de distribution international. La région est aujourd'hui vendue par un nombre grandissant d'agences qui y voient une opportunité d'ajouter une nouveauté de qualité à leur offre.

Le contexte difficile de la desserte aérienne régionale, peu fiable et trop chère, a eu pour effet que la très grande majorité des circuits conçus par les voyagistes se font par voie terrestre. Nos discussions avec les professionnels du voyage nous ont pourtant clairement indiqué leur intérêt à proposer la région par avion notamment afin de pouvoir l'inclure plus facilement à d'autres circuits classiques sans pour autant y consacrer un grand nombre de jours.

<sup>1</sup> Organisation de coopération et de développement économiques

Le projet Explore Québec – volet aérien l’a bien démontré. Celui-ci vise à rendre l’accès aérien aux régions éloignées plus accessible par une subvention gouvernementale sur le prix des billets d’avion et plusieurs voyagistes ont accueilli cette opportunité avec enthousiasme. Malheureusement la situation sanitaire a mis le projet en pause, mais devrait repartir dès la relance touristique.

Notons le besoin en vol nolisé à tarif abordable qui est également présent, particulièrement pour la clientèle de groupe du Québec, et qui permet l’allongement des séjours à destination.

Il convient de préciser que les retombées du travail avec les partenaires du réseau de distribution ne seraient pas immédiates, mais nous serions bien heureux de travailler avec eux à développer l’offre.

Une meilleure desserte aérienne serait assurément bénéfique pour la région de l’Abitibi-Témiscamingue et les entreprises touristiques qui la composent.

« [...] **BÉNÉFIQUE POUR LA RÉGION DE L’ABITIBI-TÉMISCAMINGUE ET LES ENTREPRISES TOURISTIQUES QUI LA COMPOSENT.** »

### **Agences de voyages**

Les agents de voyage représentent de grands apports au service du développement du transport aérien régional et des échanges avec eux ont permis de soulever les points suivants :

- La connectivité vers le national et l’international à partir de Val-d’Or autant que de Rouyn-Noranda est nécessaire et les ententes avec des transporteurs nationaux et internationaux doivent refléter ce besoin.
- La fiabilité du transporteur est primordiale et un suivi devrait être entrepris.
- Le nolisement est un type de transport aérien qui répond au besoin saisonnier.
- Les systèmes de réservations des services doivent être publiés dans les GDS utilisés par les agences de voyages.

### **Les transporteurs aériens**

Les transporteurs aériens Air Creebec et Propair, entreprises régionales, ont été invités à discuter de leurs états de situation en janvier 2021, dans le but de bonifier ce document. Du côté de Propair, la flotte entière de 10 appareils est basée à Rouyn-Noranda et du côté d’Air Creebec, une flotte totale de 18 appareils, trois Dash-8 sont basés dans des installations permanentes à Val-d’Or. Ces appareils



peuvent entrer en opération de façon flexible et rapidement au service de la région dans un mode de nolissement. Avant la pandémie, plus de 100 employés, sur un total d'environ 400, travaillaient pour Air Creebec à Val-d'Or et une centaine d'employés travaillent pour Propair de Rouyn-Noranda.

## VISION DE CE MANDAT

Établir un modèle régional de transport aérien souple, efficace et durable qui répond à la demande et aux attentes de la majorité des citoyens de l'Abitibi-Témiscamingue.

## MISE EN CONTEXTE

Avec la pandémie que représente la COVID-19, le transport de passagers a été mis en pause à travers le Québec. Alors que le déconfinement progresse, Air Canada annonce qu'il ne redémarrera pas certains circuits régionaux et, par le fait même, met fin aux opérations à l'Aéroport régional de Val-d'Or. Cette décision porte un coup dur au transport aérien de passagers dans la région. De plus, la fiabilité du transporteur national dans la région est déficiente et devient une menace pour le développement régional autant que pour les services essentiels à la population. L'abandon des services du côté des transporteurs vers les destinations vacances impacte la qualité de vie du milieu et des aéroports. Les conséquences économiques de la perte de liens aériens par vols réguliers vers les grands centres et à l'international deviennent un enjeu majeur. Que ce soit pour la communauté d'affaires qui doit se déplacer sur une base régulière ou pour les besoins de déplacements médicaux (spécialistes et traitements), l'absence de ligne aérienne directe aura un impact important sur toute la région et les territoires plus au Nord.

Dans le but de préparer une relance du transport aérien de façon pérenne, il est proposé de **développer un modèle régional de transport aérien dans la concertation des différentes parties prenantes et la spécificité de la région**. Ce modèle régional sera générateur d'initiatives concertées avec les éléments incluant un devis permettant de bien assoir les demandes en fonction des besoins identifiés.

La réussite d'une telle démarche passera par une vision régionale concertée, claire et précise, par la mise en place d'objectifs adaptés aux marchés visés, par l'adhésion des parties prenantes, par la mise en place d'un plan d'action des échéanciers concis. Un territoire ne va pas sans les autres et le modèle doit interpeller et rallier la population qui couvre l'ensemble de la région de l'Abitibi-Témiscamingue.

À la fin de ce mandat, dans une autre étape à venir, il sera possible de cibler des fournisseurs, des transporteurs et faire des approches. Le modèle sera un outil de démarchage et, dans la mise en œuvre, l'approche aux fournisseurs ou aux transporteurs devra être prise en charge.



## 2. ÉTABLIR LES BESOINS ET ATTENTES DU MILIEU

---

Pour ce mandat des informations provenant des documents produits par La Vallée-de-d'Or et par Rouyn-Noranda en août 2020 ont été prises en compte.

Le document de La Vallée-de-l'Or, « Point de vue de Val-d'Or et ses partenaires » et le document de la Ville de Rouyn-Noranda, « Des enjeux distincts selon les régions par Rouyn-Noranda » se retrouvent en annexe.

Au Québec, les principaux documents déposés au sujet de la filière du transport aérien régional rapportent des compléments d'information factuels et actuels. Ces documents sont aussi en annexe.

1. FQM – Desserte aérienne dans les régions
2. UMQ – Mémoire sur le transport aérien au Québec
3. Régionair – le projet

La documentation des différentes instances en ce qui concerne le développement de la filière aérienne régionale au Québec est nombreuse et surtout effervescente autour de l'événement du Sommet du transport aérien régional qui a eu lieu en février 2018. D'ailleurs, toute documentation déposée en conjoncture du Sommet sur le transport aérien régional nous rappelle qu'il y a des enjeux et que la situation perdure.

### 2.1 À PROPOS DE LA RÉGION

La région de l'Abitibi-Témiscamingue compte cinq municipalités régionales de comté (MRC) et territoires équivalents (TE). La densité de population de ce territoire de 57 349 km<sup>2</sup> est de près de 2,6 hab./km<sup>2</sup>. Les villes de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or regroupent plus de la moitié de la population de la région.

La structure industrielle de l'Abitibi-Témiscamingue reflète la vocation principalement traditionnelle de la région. Ainsi, son économie est plus orientée vers l'exploitation forestière et minière que l'économie de l'ensemble du Québec.

En 2019, la part des emplois dans le secteur primaire (15,0 %) était près de sept fois supérieure à celle observée dans l'ensemble du Québec (2,2 %).

Le secteur de la fabrication regroupait une proportion d'emplois inférieure à celle de l'ensemble du Québec (7,2 % par rapport à 11,5 %). Les activités de ce secteur sont en grande partie axées sur la transformation des ressources naturelles.

En 2019, le taux de chômage a peu varié dans la région. Il s'est établi à 3,9 %, comparativement à 5,1 % pour l'ensemble du Québec. L'Abitibi-Témiscamingue arrive ainsi au troisième rang des régions du Québec affichant un faible taux de chômage. La population totale (2020) de l'Abitibi-Témiscamingue est de 144882 habitants<sup>2</sup>. Selon Statistique Québec, le taux de chômage est de 7,6 % en janvier 2021 et le salaire moyen régional de 2020 est à 28,56 \$/heure<sup>3</sup>.

Crédit photo : Jean-Philippe Richard



MRC	REVENU D'EMPLOI MÉDIAN DES 25-64 ANS <sup>4</sup>	POPULATION <sup>5</sup>
Abitibi	48 494	24 227
Abitibi-Ouest	46 202	20 584
La Vallée de l'Or	51 196	42 093
Rouyn-Noranda	50 159	43 011
Témiscamingue	43 810	14 967

## LES AÉROPORTS

La région de l'Abitibi-Témiscamingue compte cinq aéroports, dont trois municipaux : La Sarre, Amos, et Rouyn-Noranda. L'aéroport de Saint-Bruno-de-Guigues appartient au MTQ, alors que celui de Val-d'Or est de propriété privée (OBNL). Amos, La Sarre et Saint-Bruno-de-Guigues sont des aéroports à vocation locale, servant principalement à l'évacuation médicale, les vols nolisés et privés et n'ont pas de lignes régulières.

### Aéroport de La Sarre

L'aéroport de La Sarre est enregistré et situé à 12 kilomètres au nord de la Ville dans la Municipalité du Canton Clermont. Il peut desservir les avions-privés, les avions commerciaux, les avions-cargos ainsi que les avions-citernes de type CL-215. Présentement, les services sont utilisés du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre. Une ressource en vue d'effectuer la mise aux normes des infrastructures et procédures de l'aéroport (remplacement des réservoirs de carburant, amélioration des approches, etc.) est en poste. Les responsables souhaitent augmenter l'accessibilité et le service à l'aéroport afin de favoriser le développement de la région et d'attirer diverses clientèles touristiques ou commerciales, tout en assurant les transports médicaux en toute sécurité et toute l'année au bénéfice de toute l'Abitibi-Ouest. La capacité financière de la Ville étant limitée, l'avenir de l'aéroport dépend, en partie, des sources de financement possibles.

<sup>2</sup> MAMH

<sup>3</sup> Institut de la statistique du Québec

<sup>4</sup> Institut de la statistique du Québec

<sup>5</sup> MAMH

En voici les spécifications :

- Une piste asphaltée de 4702' X 100'.
- La piste est munie d'un système de feux de bords de piste à intensité moyenne variable à 3 intensités et également de balisage lumineux d'aérodrome télécommandé de type ARCAL (J).
- La diffusion des informations, des observations et des prévisions météorologiques ainsi que le calage altimétrique sont disponibles via l'aéroport de Rouyn (CYUY) seulement.
- À l'intérieur du CAP, il est indiqué sur la charte d'approche que l'aéroport est évalué pour les aéronefs d'une envergure de moins de 49'.

### **Aéroport Magny, Amos**

Du côté d'Amos, situé à 10 km de la ville d'Amos, l'Aéroport Magny (CYEY) est doté d'une piste asphaltée et éclairée de 5 000' X 100' (1 524 m x 30 m) pouvant accueillir des avions de type Dash 8, Challenger, Cessna, Citation Excel ainsi que des hélicoptères. L'Aéroport Magny est enregistré, mais non certifié par Transport Canada. Un projet d'aménagement de service de dégivrage est en cours et la mise en place d'une station météo a fait l'objet d'une subvention gouvernementale et est inscrite à la programmation d'investissements de la ville, ce que devrait améliorer l'aide à la navigation.

### **QUELQUES STATISTIQUES**

<b>DESCRIPTION</b>	<b>2019</b>
<b>Vols commerciaux</b>	<b>1 702</b>
<b>Vols civils</b>	<b>2 388</b>
<b>Évacuations médicales</b>	<b>259</b>
<b>Vols de détention</b>	<b>162</b>
<b>Vols de la Cour itinérante</b>	<b>130</b>
<b>Nombres d'usagers</b>	<b>10 509</b>



La compagnie aérienne MaxAviation est installée avec un bureau en permanence et assure le positionnement d'appareils pour des itinéraires directement de l'Aéroport Magny. Il est important pour les responsables de l'aéroport d'optimiser la desserte aérienne pour répondre aux services de « médévac » et de transport aérien de l'hôpital d'Amos qui est le centre de traumatologie et d'orthopédie régional. L'établissement de détention d'Amos qui compte 220 places et avec des secteurs réservés aux Inuits et aux Autochtones requiert les services de vols nolisés, surtout pour la cour itinérante vers le Nord-du-Québec ou le Nunavik. L'accès au service aéroportuaire d'Amos est aussi utilisé par des travailleurs de l'industrie forestière qui profitent du nolisement pour le transport rapide des équipes vers des territoires éloignés du nord du Québec et de l'Ontario.

## **Aéroport de Saint-Bruno-de-Guigues**

Du côté de Saint-Bruno-de-Guigues, un mémoire présenté en 2017 mentionnait deux actions importantes pour favoriser le transport aérien régional. Soit le maintien d'un service de carburant à l'aéroport de Saint-Bruno-de-Guigues et le financement d'une étude de marché pour la mise en place d'un service de transport aérien régulier de passagers. D'après le ministère du Transport, responsable des opérations aéroportuaires, aucune étude n'est en cours actuellement.

## **SPÉCIFICITÉ RÉGIONALE DANS LE TRANSPORT AÉRIEN**

L'avènement du développement minier et du développement nordique, dont certains projets sont localisés dans des secteurs inaccessibles par la voie terrestre, vient modifier le paradigme économique traditionnel du transport aérien, car ce mode est également utilisé pour le transport de matériel, de denrées alimentaires, de carburant et de personnel vers les chantiers miniers, d'Hydro-Québec et les communautés du Nord-du-Québec et du Nunavik à partir des aéroports de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or.

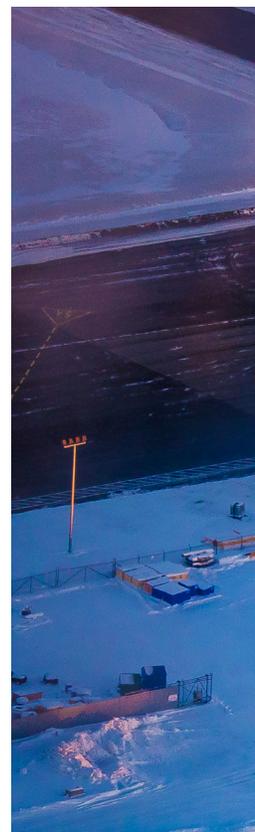
Les aéroports régionaux de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or possèdent des similitudes à bien des égards et sont munis des infrastructures nécessaires pour effectuer toutes les opérations reliées à l'intermodal.

Au fil des ans, le transport aérien de vols commerciaux s'est organisé essentiellement autour des aéroports de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or qui sont des aéroports certifiés tout comme Montréal, Québec et Toronto.

Le dynamisme des aéroports régionaux assure une plus grande mobilité de la main-d'œuvre et contribue à l'attraction de même qu'à la rétention des cadres et des professionnels en région.

## **2.2 À PROPOS DE L'AÉROPORT RÉGIONAL DE VAL-D'OR (ARVO)**

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 par sa position stratégique et également à cause de ses infrastructures de calibre international. Elle possède la 3<sup>e</sup> plus longue piste au Québec avec 10 000 pieds dont la capacité portante peut prendre des gros porteurs de type Boeing, Airbus, Antonov, ou autre et leur permettre de décoller, chargés au maximum de sa capacité, 12 mois par année. Il sert d'aéroport de dégagement pour les vols nationaux et internationaux. Des 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) s'est installé pour s'agrandir ensuite en 2012 et conjointement agrandir l'aérogare en la modernisant.



## 2.2.1 EXPÉRIENCE

L'Aéroport régional de Val-d'Or sert de base aérienne et d'escale pour les opérations nordiques (Communautés crie, inuit, et compagnies minières). Que ce soit avec les nolisés ou les vols réguliers, l'Aéroport régional de Val-d'Or est un acteur important dans le déplacement des professionnels en santé et en enseignement supérieur. Il transite du matériel médical, des échantillons pour analyse et des produits pour utilisation urgente. L'aéroport sert aux évacuations médicales pour tout le nord-ouest du Québec. Il est la voie vers des soins de santé prioritaires. Il est également un allié du système de justice du Nord québécois, permettant aux détenus, aux avocats et aux juges d'accéder au territoire. Il est un centre opérationnel de projets miniers dans le nord servant de point de gestion et de transit de passager et de marchandises. Les minières Agnico Eagle Stornoway, Canadian Royalties et Newmont y ont établi des opérations régulières. La Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU) base deux avions CL-215 à l'aéroport régional de Val-d'Or pendant la saison estivale, afin de maintenir son rôle essentiel dans l'extinction des feux de forêt dans la région.

La division CTMN répond de façon efficace et pertinente aux problématiques de transport et de logistique des entreprises minières qui se développent dans le Nord canadien. Un entrepôt d'une superficie de 20 000 pieds carrés pour accueillir la marchandise pour la mine Agnico Eagle. Un service de fouille est disponible, des comptoirs d'embarquement pour les travailleurs et une salle d'attente confortable avec télévision.

ARVO reçoit actuellement des vols réguliers d'Air Creebec et d'Air Liaison. Jusqu'à 2019, en plus d'Air Creebec il recevait les vols d'Air Canada, de Pascan et de Sunwings.

Le site de l'Aéroport régional de Val-d'Or abrite aussi les entreprises Valpiro, Q60, le transporteur régional Air Creebec, le centre de maintenance d'hélicoptère Heli-Technik et Helicoptere Transit pour le nolisement d'hélicoptère.

Crédit photo : Jean-Philippe Richard



## 2.2.2 LIEU

L'aéroport de Val-d'Or est situé à 5 km du centre-ville de Val-d'Or.

## 2.2.3 DÉSIGNATION

Auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) et de Transport Canada, l'aéroport régional de Val-d'Or est désigné « CYVO » à titre d'aérodrome certifié.

## 2.2.4 INFRASTRUCTURES

Piste : L'aéroport régional de Val-d'Or dispose d'une piste d'atterrissage asphaltée de 10 000' x 150' (3 048 m x 45 m) orientée nord-sud (18-36) mètres pouvant accueillir tout type d'avion répondant aux besoins régionaux, nationaux et internationaux, le tout conforme en vertu du TP312, 5<sup>e</sup> édition;

Système : L'Aéroport régional de Val-d'Or dispose d'un système d'atterrissage aux instruments (ILS) permettant l'atterrissage avec une visibilité d'un demi mille et des plafonds nuageux de 200 pieds. Un VOR/DME, deux approches RNAV (GNSS) et un système de lumière d'approche catégorie 1 de type SSALR haute intensité, PAPI et ARCAL type K. ARVO offre un plan de visibilité réduite (RVOP) pour les usagers qui permet d'autoriser la circulation au sol et les départs est de ¼ mille;

Voies et tabliers : Six voies de circulations asphaltées, donnant accès à six tabliers asphaltés, dont un privé pour desservir des besoins variés : vols réguliers, nolisés, privés, besoins des entreprises (Air CREEBEC, Hélicoptères Transit) et stationnement des aéronefs privés de l'aviation générale. Une superficie du tablier principal de 23 100 m<sup>2</sup> permet le stationnement simultané de quatre (4) Boeing 737 et de plusieurs aéronefs plus petits;

Aérogare : Une aérogare de 2 400 m<sup>2</sup> pouvant recevoir 150 passagers à l'embarquement;

Bâtiments : Un garage d'entretien des véhicules et équipements, un atelier de menuiserie et électrique, des bureaux administratifs et un centre de coordination d'urgence;

Nav Canada : Une station d'information de vol 16 heures exploitée par Nav Canada, qui offre des services à distance pour l'aéroport de Chibougamau et les hydro aérodromes avoisinant l'aéroport pendant la journée.



## 2.2.5 ACHALANDAGE DE L'AÉROPORT RÉGIONAL DE VAL-D'OR

L'achalandage du tableau rapporte les passagers embarqués et débarqués sur des vols réguliers, donc payants seulement. Le nombre de passagers sur les vols nolisés ou privés n'est pas inclus dans cette statistique.

### TOTAL, PASSAGERS EMBARQUÉS ET DÉBARQUÉS – VOLS RÉGULIERS\*

AÉROPORTS	2018	2019
Val-d'Or	82 937	109 367

\*Statcan

### TOTAL, MOUVEMENT D'AÉRONEFS

AÉROPORTS	2018	2019
Val-d'Or	22 208	23 559

## 2.2.6 SERVICES DE SÉCURITÉ

L'Agence canadienne de Sûreté du Transport aérien (ACSTA) est présente à l'Aéroport régional de Val-d'Or. Le contrôle des bagages enregistrés s'effectue à proximité des comptoirs de compagnies aériennes. Le contrôle des bagages de cabine et des passagers se fait avant le passage dans la salle d'embarquement pouvant accueillir plus de 150 personnes à la fois, pourvue de salles de toilettes et de distributrices de boissons et collations.

## 2.2.7 SERVICE EN PLACE

Présence d'une offre de service complémentaire soit les taxis, voitures de location, service d'autocar, la restauration, WIFI et autres.

Stationnement : Trois (3) parcs de stationnement pour une capacité de 1079.

Crédit photo : Jean-Philippe Richard



## 2.3 À PROPOS DE L'AÉROPORT RÉGIONAL DE ROUYN-NORANDA (ARRN)

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. Suite à ces 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 Montréal et Rouyn.

En 1955, Air Canada devient un nouveau joueur dans le trafic aérien pour le Nord-Ouest desservant à partir de 1957 Rouyn-Noranda.

En 1967, la ville de Rouyn prend la décision de vendre l'aéroport à Transports Canada, mais continu à en faire la gestion et l'opération à contrat pour Transports Canada. Suite à la mise en place en 1995 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'ARRN 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'ARRN est conséquemment devenu une plaque tournante majeure pour l'industrie minière et l'hydroélectricité (Hydro-Québec).

À la fin 2021, la Ville de Rouyn-Noranda inaugurera une nouvelle aérogare dont la superficie sera de plus de 3 100 m<sup>2</sup>, 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\$.



## 2.3.1 EXPÉRIENCE

L'ARRN est un acteur important dans le déplacement des professionnels de la santé et en enseignement supérieur. Il joue un rôle important en ce qui a trait aux évacuations médicales régionales et du Nord-du-Québec, ainsi que pour le Service aérien gouvernemental. De plus, il dessert les services du système de justice du Nord québécois, permettant aux détenus, aux avocats et aux juges d'accéder au territoire.

De plus, l'ARRN est l'aéroport de dégagement des vols transfrontaliers d'Air Transat qui a servi lors du 11 septembre 2001, mais aussi lors de fermetures de l'aéroport de Montréal.

En plus des services des vols réguliers, l'ARRN sert de base aux vols nolisés réguliers vers les installations nordiques de la région Nord-du-Québec, entre autres; les installations d'Hydro-Québec, les minières Raglan (Glencore), Éléonore (Newmont) ainsi que les mines Renard (Stornoway), Alamos Gold, IAMGOLD (Westwood), Hecla Québec, EBC Mines, etc. Glencore Mine Raglan en a fait sa base d'opérations.

L'ARRN reçoit les vols réguliers d'Air Canada et d'Air Liaison. Il recevait les vols réguliers d'Air Creebec, Pascan Aviation et Air Transat en 2018 et précédemment d'autres transports aériens dont Air Inuit.

Le site de l'ARRN abrite les installations (hangar et entrepôt/cargo) du transporteur régional Propair qui en a fait sa base d'opérations et qui a su mettre à profit l'expertise de ses services aéroportuaires reconnue dans le secteur minier depuis plusieurs décennies.

## 2.3.2 LIEU

L'Aéroport régional de Rouyn-Noranda est situé à 16 km du centre-ville de la Ville de Rouyn-Noranda.

## 2.3.3 DÉSIGNATION

Auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) et de Transport Canada, l'aéroport régional de Rouyn-Noranda est désigné « CYUY » à titre d'aérodrome certifié.

## 2.3.4 INFRASTRUCTURES

**Piste :** L'aéroport dispose d'une piste d'atterrissage (08-26) asphaltée d'une longueur de 2 286 mètres, orientée sud-ouest, qui peut accueillir tout type d'avion répondant aux besoins régionaux, nationaux et internationaux et conformes en vertu du TP-312, 5<sup>e</sup> édition;

**Systèmes :** Il dispose d'approches aux instruments conventionnels, soit d'un système LOC, d'un NDB/DME et d'un un système de lumière d'approche catégorie 1 de type SSALR haute intensité et PAPI. Les approches RNAV (GNSS) aux instruments et minimums LPV autorisés sont de 250 pieds et 1 mille SM (plafond de visibilité) pour l'approche 26 et de 200 pieds et ½ mille SM (plafond de visibilité) sur la piste 08. L'ARRN possède un plan d'opération par visibilité réduite dont la visibilité pour les départs et la circulation au sol est de ¼ mille SM (plafond de visibilité);

Voies et tabliers : Deux voies de circulation rejoignent la piste, soit la voie « BRAVO » à 457,2 mètres (1 500 pieds) du seuil 26 et à 1 828,8 mètres (6 000 pieds) du seuil 08, tandis que la voie « ALFA » rejoint directement le seuil de la piste 26. L'aire de trafic (tablier) a une superficie pavée de 26 354 mètres carrés (283 669 pieds carrés) et est reliée à la piste par les deux voies de circulation asphaltées (ALFA ET BRAVO). La capacité structurale de la piste, des voies de circulation ainsi que l'aire de trafic permettent, entre autres, le mouvement d'appareil de gros porteurs tels que Boeing et Airbus;

Aérogare : La nouvelle aérogare de plus de 31 000 pi<sup>2</sup> pourra accueillir près de 280 passagers à l'embarquement ainsi que plus de 200 passagers à l'arrivée, et ce, dès décembre 2021;

Bâtiments : L'ARRN dispose d'un garage pour l'entretien mécanique qui comprend un atelier menuiserie, un atelier électrique, des bureaux pour les opérations et un centre de coordination des mesures d'urgence;

Nav Canada : Une station d'information de vol 24 h est exploitée par Nav Canada qui offre des services à distance (RAAS) à certaines heures dans la journée, soir ou nuit à Roberval, St-Hubert et Val-d'Or.

### 2.3.5 ACHALANDAGE DE L'AÉROPORT RÉGIONAL DE ROUYN-NORANDA

L'achalandage du tableau rapporte les passagers embarqués et débarqués sur des vols réguliers, donc payants seulement. Le nombre de passagers sur les vols nolisés ou privés n'est pas inclus dans cette statistique.

#### TOTAL, PASSAGERS EMBARQUÉS ET DÉBARQUÉS – VOLS RÉGULIERS\*

##### AÉROPORTS

	2018	2019
Rouyn-Noranda	65 127	78 101

\*Statcan

#### TOTAL, MOUVEMENT D'AÉRONEFS

##### AÉROPORTS

	2018	2019
Rouyn-Noranda	19 079	19 862

### 2.3.6 SERVICES DE SÉCURITÉ

L'Agence canadienne de Sûreté du Transport aérien (ACSTA) est présente à l'Aéroport régional de Rouyn-Noranda. Le contrôle des bagages enregistrés s'effectue à proximité des comptoirs de compagnies aériennes. Le contrôle des bagages de cabine et des passagers se fait avant le passage dans la salle d'embarquement, pourvue de salles de toilettes et de distributrices de boissons et collations.

### 2.3.7 SERVICE EN PLACE

Présence d'une offre de service complémentaire soit les taxis, voitures de location, service d'auto-cars, etc.)

Stationnement : Des terrains de stationnements publics et privés, d'une capacité de 1400 véhicules.

## 2.4 CONSTATS

À la réalité inconnue de la relance, s'ajoute la réalité des plans d'affaires des deux pôles aéroportuaires de la région. L'histoire a mené les deux aéroports à se démarquer en tant que pôle aérien important. À moins de 100 km de distance, l'Aéroport régional de Val-d'Or et l'Aéroport régional de Rouyn-Noranda ont mené indépendamment leur plan d'affaires et créé des expériences et des attentes chez la population. Cette dernière n'envisage pas de nouveaux paramètres au détriment de leurs expériences passées en transport aérien. Chaque aéroport possède son plan d'affaires qui n'implique pas un objectif régional, mais plutôt territorial. Bien que les deux administrations échangent ensemble et se concertent, jusqu'à maintenant la majorité des actions ou la mise en œuvre regardent chacune d'entre elles de façon bien indépendante. Les projets de développement ne sont pas actuellement mutualisés, bien qu'ils aient tous deux l'objectif de bien desservir leur clientèle, cette dernière devient le résultat d'une compétition inévitable; que ce soit la population ou la clientèle des services aéroportuaires. Les passagers des deux aéroports doivent être considérés séparément et, d'après l'expérience, ils ne peuvent être considérés dans un total global de passagers potentiels. Pour Rouyn-Noranda, la population de l'Abitibi-Ouest, une partie du Témiscamingue et du nord-est de l'Ontario constitue des marchés naturels. L'aéroport de Rouyn-Noranda partage avec l'aéroport de Val-d'Or le marché de la MRC de l'Abitibi. Val-d'Or pour sa part, dessert la population à l'est, soit la MRC de La Vallée-de-l'Or en incluant Lebel-sur-Quévillon. De par la situation géographique de ces marchés naturels, surtout pour la destination de Montréal, il est pratiquement inconcevable de croire que les passagers passant par Val-d'Or prendront la route vers Rouyn-Noranda pour capter un vol. C'est avec beaucoup d'aisance qu'ils prendront la route 117 vers le sud directement et il faut donc prévoir à l'effritement de cette clientèle si les vols réguliers à Val-d'Or, plus d'une fois par jour, ne sont pas remis en service. En diminuant les attributs de la demande, cette situation fragilisera les efforts de développement des services aériens régionaux primordiaux à l'essor économique.

### 2.4.1 VAL-D'OR

L'abandon des services d'Air Canada cause des préjudices au territoire. Au moment d'écrire, Air Creebec assure la liaison entre Val-d'Or et Montréal, 3 jours par semaine, sans toutefois pouvoir offrir la connectivité offerte par Air Canada à partir de Rouyn-Noranda. Air Liaison offre des liaisons vers la ville de Québec avec possibilité d'aller à Montréal.

Voici quelques éléments à retenir du document remis au ministère des Transports par la MRC de La Vallée-de-l'Or :

**« La concentration des opérations d'Air Canada à Rouyn-Noranda ne redirigera pas nécessairement les passagers de Val-d'Or vers le transporteur national. »**

*Un service aérien de proximité abordable, fiable et de qualité est gage de réussite d'un développement économique et social répondant à la globalisation.*

La nouvelle approche serait de **développer un réseau régional de fournisseurs de passagers aux aéroports nationaux et internationaux**. Afin de répondre à la prérogative de connectivité qui est démontrée nécessaire, des ententes de services avec les « nationaux » sont primordiales.

**Une instance qui pourrait intervenir quant aux règles d'affaires des sous-traitants (feeders) en région.** Elle pourrait intervenir dans des dossiers d'annulations de vols abusives et soutenir les voyageurs dans leurs litiges logistiques ou financiers avec les transporteurs régionaux. Elle travaillerait **de concert avec les organisations locales et régionales** afin d'approuver des routes aériennes à plusieurs escales et de créer une cohésion interrégionale.

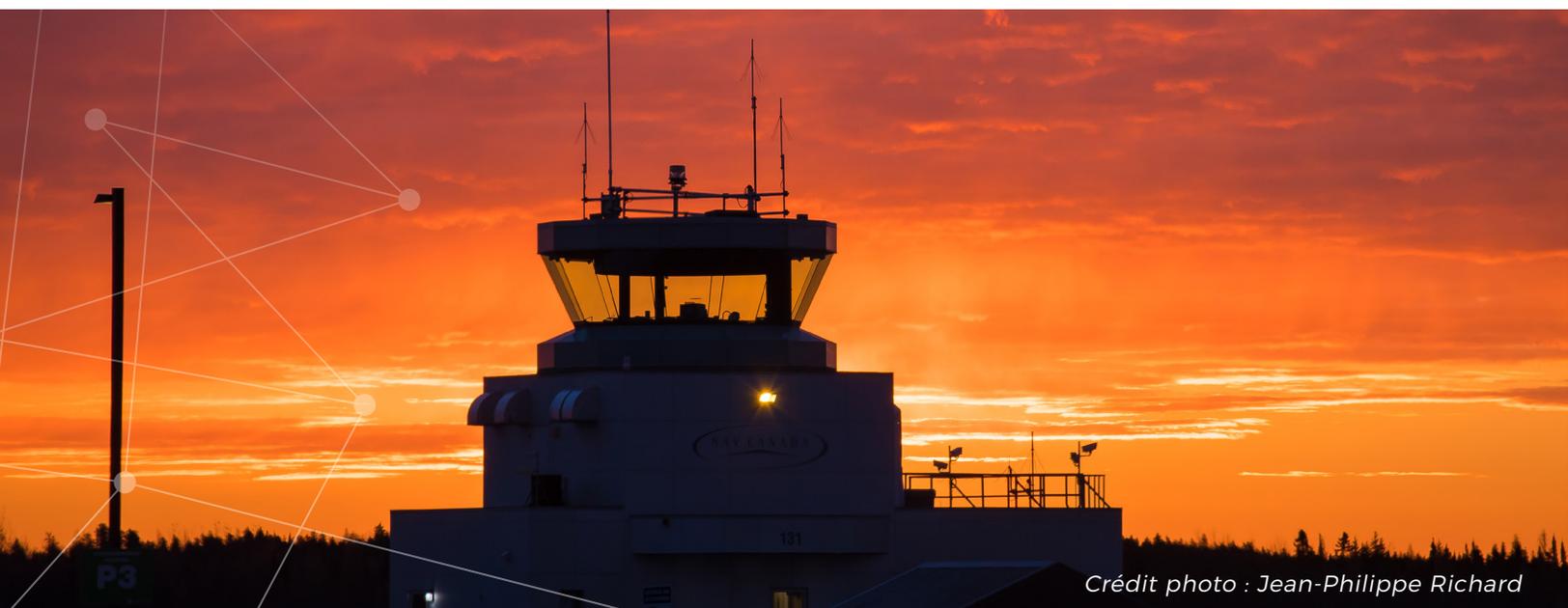
**Les municipalités et leurs partenaires devraient travailler à promouvoir localement** leurs services aériens et à mobiliser tous les acteurs pour en assurer la survie. Des plans d'action doivent être élaborés dans un processus de retour à la normale. **Un service aérien fiabilisé par une obligation de rendre des comptes à une entité**, soit une Régie québécoise du transport aérien risquerait à moyen terme de pérenniser les efforts dans le développement du transport aérien régional. »<sup>6</sup>

## 2.4.2 ROUYN-NORANDA

Au moment d'écrire, Air Canada offre des liaisons à partir de Rouyn-Noranda jusqu'à Montréal, 3 jours par semaine. Air Liaison offre des liaisons vers la ville de Québec avec possibilité d'aller à Montréal, 5 jours par semaine. L'entreprise TREQ vise desservir la clientèle de la région à partir de Rouyn-Noranda vers Montréal en offrant des possibilités de connectivités à compter de mai 2021.

Le document émis en août dernier par la ville de Rouyn-Noranda confirme l'adhésion aux priorités mentionnées dans le Mémoire sur le transport aérien régional au Québec déposé par [l'Alliance de](#)

« [...] DÉVELOPPER UN RÉSEAU RÉGIONAL DE FOURNISSEURS DE PASSAGERS AUX AÉROPORTS NATIONAUX ET INTERNATIONAUX. »



Crédit photo : Jean-Philippe Richard

<sup>6</sup> MRC de La Vallée-de-l'Or – Les services aériens en région, Point de vue de Val-d'Or et ses partenaires. 4 août 2020

l'industrie touristique du Québec, le Conseil du patronat du Québec, la Fédération des chambres de commerce du Québec et l'Union des municipalités du Québec, soit **la pérennité, l'accessibilité, la sécurité, la connectivité, l'intermodalité, la fiabilité, incluant la prévisibilité et le développement régional**. Le document rapporte que les voyageurs résidants en région font les frais du manque de concurrence à Air Canada, que **les coûts des billets sont prohibitifs**. Cet aspect résulte à une réduction de l'achalandage. Dans l'optique de créer de la concurrence, quelle qu'elle soit, **la connectivité est un élément crucial** avec 50 % de la clientèle qui voyage en interconnexion. **La fiabilité est soulevée pour la confiance des voyageurs** dans leur plan de déplacement. Par exemple, en 2019 du côté de Rouyn-Noranda, 35 % des vols d'Air Canada étaient en retard et 8 % ont été annulés. « Étant donné que les réalités sont différentes d'une région à l'autre et que la question du développement régional est critique, **chaque région devrait coordonner l'évolution de ces services en ce qui concerne la desserte aérienne. Régie régionale ou en comité-conseil**, une instance pourrait faire l'analyse et soutenir les projets de développement propre à chaque aéroport. En plus du suivi des programmes de soutien financier mis en place par les gouvernements, l'instance pourrait aussi gérer les fonctions de promotion et de site d'achat des billets de l'ensemble des transporteurs régionaux et miser aussi sur le développement des clientèles.<sup>7</sup>

### 2.4.3 LES ÉLÉMENTS PARTAGÉS PAR ARVO ET ARRN

1. Vols réguliers à reprendre du côté des deux aéroports. La fiabilité dans le respect des horaires et la connectivité vers des destinations nationales et internationales est primordiale.
2. Assurer une tarification juste pour la population. Actuellement, à partir de Val-d'Or, aucun transporteur ne couvre les services aériens avec des ententes de connexion. Un voyage qui requiert une connexion de Montréal vers Toronto coûte près du double en le comparant à un départ de Rouyn-Noranda avec le transporteur national/international.

Actuellement, pour un professionnel du voyage, voici les tarifs disponibles :

#### PRIX DU BILLET POUR VOL ALLER-RETOUR\*

Rouyn-Noranda à Toronto (via Montréal) Air Canada tout au long	727,48 \$
Val-d'Or à Toronto (via Montréal) Air Creebec et ensuite Porter	1296,91 \$
Val-d'Or à Toronto (via Montréal) Air Creebec et ensuite Air Canada (requiert une nuitée à Montréal en sus)	1699,28 \$

\*TravelPort pour les agences de voyages / Collaboration Voyage Brunet

3. Vols destinations vacances à reprendre du côté des deux aéroports.
4. Assigner la responsabilité à une entité pour la coordination de l'évolution des services aériens de la région.

<sup>7</sup> Ville de Rouyn-Noranda – Le transport aérien régional : des enjeux distincts selon les régions! Août 2020

## 2.5 TARIFICATIONS

Pour la population, en se référant aux réponses du sondage qui suit, la tarification idéale devrait se situer à moins de 400 \$ au total, pour un aller-retour vers les grands centres. Ce tarif se rapproche d'un voyage de Rouyn-Noranda à Montréal en autocar soit, 118 \$ avant taxe et d'une durée de 9 heures, alors qu'un vol entre l'Abitibi-Témiscamingue et Montréal peut prendre un peu plus de 2 heures en incluant le 45 à 60 minutes à l'aéroport avant le départ.

Prix du Transporteur	Surcharge carburant	Taxe aéroport canadien – Sécurité	Service aéroportuaire – Améliorations	TPS	TVQ	Total du billet par segment
130 \$	13 \$	7,12 \$	30 \$*	9,006 \$	17,967 \$	207,09 \$
130 \$	13 \$	7,12 \$	20 \$	8,505 \$	16,969 \$	195,59 \$

\*35 \$ à compter du 1<sup>er</sup> février 2021 du côté de l'ADM MTL

Pour les transporteurs aériens, un voyage à juste prix vers les grands centres devient entièrement tributaire de l'achalandage. À moins de garantir l'achalandage, un transporteur ne voudra prendre le risque à lui seul et vendre les services à perte. Ce qui pourrait engendrer des perspectives de prix minimum autour de 600 \$ l'aller-retour.

Prix du Transporteur	Surcharge carburant	Taxe aéroport canadien – Sécurité	Service aéroportuaire – Améliorations	TPS	TVQ	Total du billet par segment
215,50 \$	13 \$	7,12 \$	30 \$*	13,281 \$	26,495 \$	305,40 \$
215,50 \$	13 \$	7,12 \$	20 \$	12,781 \$	25,498 \$	293,90 \$

\*35 \$ à compter du 1<sup>er</sup> février 2021 du côté de l'ADM MTL

Dans le sondage, nous avons demandé le prix souhaité pour un billet de l'Abitibi-Témiscamingue vers Montréal-Trudeau, mais il faut garder en tête que pour les transporteurs, le nombre de milles à parcourir de Rouyn-Noranda vers Montréal est plus grand que si le parcours débute de Val-d'Or. Les transporteurs peuvent donner des prix qui varient pour les deux différentes liaisons.

Nous devons aussi prendre en compte la nouvelle coopérative TREQ qui prévoit des vols entre 276 \$ à 318 \$ aller-retour de Rouyn-Noranda vers Montréal. (Ces vols ne sont pas encore en vente pour confirmer s'il s'agit d'un coût total ou un coût avant les frais et taxes.) Tous ces éléments deviennent donc des éléments d'échange afin de trouver un juste milieu et d'établir le juste prix. Il peut aussi être question de programme gouvernemental disponible pour un équilibre. Les attentes en matière de transport aérien régional sont grandes envers le gouvernement provincial qui travaille depuis

plusieurs mois avec l'industrie et différents partenaires à mettre en place un programme d'aide pour soutenir le transport régional, mais pour lequel nous n'avons, à ce moment-ci, que peu d'information.

Idéalement, lors de la mise en œuvre, à l'initiation des discussions, l'entreprise aérienne devrait être en mesure d'informer les responsables de la région du nombre de passagers requis pour un seuil de rentabilité. La région pourrait mettre en place des actions afin d'optimiser l'achalandage et suivre la progression après la pandémie.

À propos de la tarification, les règles en place, le monopole et la compétition inégale entre un grand transporteur et un transporteur régional sont des enjeux qui nécessiteront des pressions politiques et devront apparaître dans la mise en œuvre. Par exemple, l'établissement d'un prix plancher et un programme conséquent qui pourrait être une mesure mise de l'avant par le gouvernement provincial pour garantir une équité concurrentielle.

À propos de la tarification, nous ne sommes pas en mesure d'identifier le calcul dans la négociation d'un « tarif-joint » qui ne soit pas l'addition des tarifs des deux transporteurs. Les partenaires adresseront ensemble la fonction du « yield management » dans leur entente. Par exemple, dans ce tarif par le transporteur national/international de Rouyn-Noranda à Toronto (via Montréal) au prix total de 727,48 \$, nous ne connaissons pas le tarif pour chacun des segments, mais nous savons que deux billets de 2 compagnies différentes, sans entente, totalisent aisément près du double.

## PRIX DU BILLET POUR VOL ALLER-RETOUR\*

Rouyn-Noranda à Toronto (via Montréal) Air Canada tout au long	727,48 \$
Val-d'Or à Toronto (via Montréal) Air Creebec et ensuite Porter	1296,91 \$

\*TravelPort pour les agences de voyages / Collaboration Voyage Brunet

Aussi il faut rappeler qu'entre les deux partenaires, la négociation d'un partage de la responsabilité en cas d'incident (correspondance manquée en raison du retard d'un des vols, etc.) devra être adressée et ajoutée probablement au risque d'un transporteur régional.

Enfin, il faut retenir que nous n'avons pas de confirmation d'entente entre transporteurs québécois et des transporteurs nationaux/internationaux et que pour des ententes entre les transporteurs nationaux/internationaux, les notions d'interlignes, « codeshare », « feeders » et autres sont complexes.



Crédit photo : Jean-Philippe Richard

## 2.6 RÉSULTATS DU SONDAGE 2021

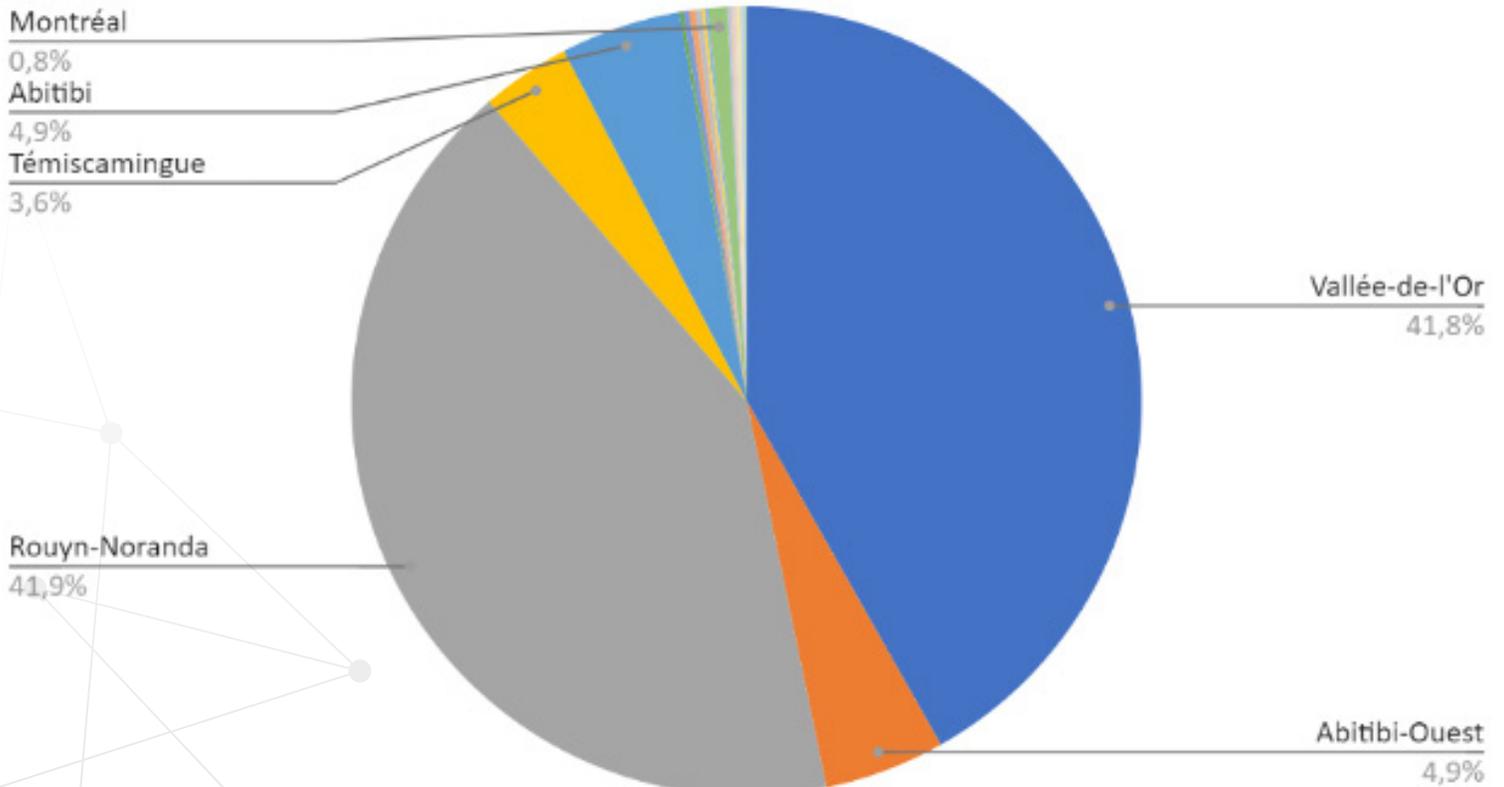
Dans le but de confirmer certaines allégations et de permettre à la population de partager les expériences et les attentes, un sondage de 10 questions a été construit avec *GoogleForm*, sans frais de diffusion. Le 11 janvier 2021, le sondage a été diffusé officiellement par les bureaux des MRC d'Abitibi-Ouest, MRC d'Abitibi, MRC de Témiscamingue, MRC de La Vallée-de-l'Or, de la Chambre de commerce et d'industrie de Rouyn-Noranda, de la Chambre de commerce de Val-d'Or et de la Société de développement du Témiscamingue. Le lien du sondage a aussi été partagé sur les réseaux sociaux des différents organismes de la région.

Le sondage a été fermé le 31 janvier 2021.

Au total 776 répondants ont participé et voici les réponses à chacune des questions.

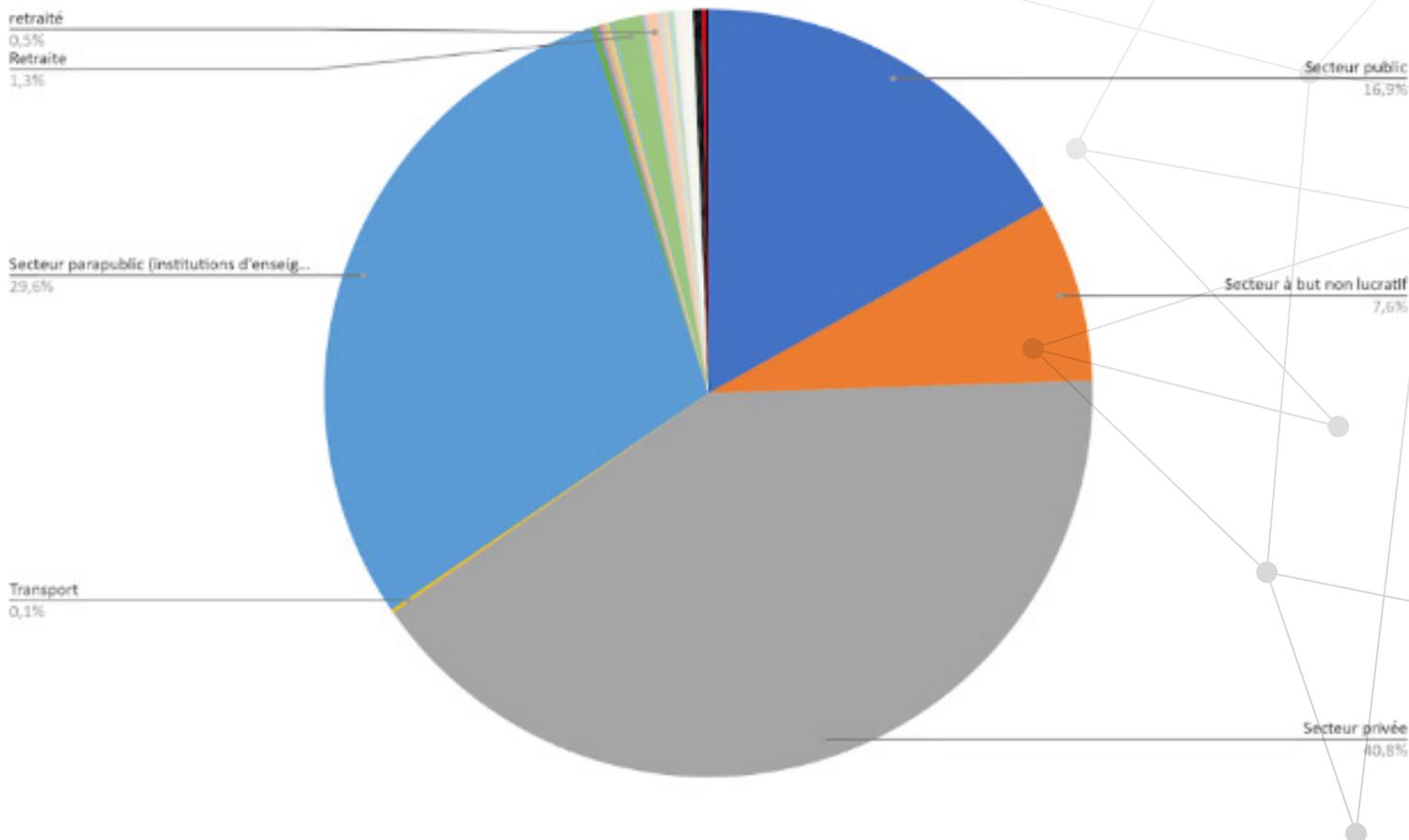
### PROVENANCE PAR MRC

#### 1. Indiquez votre MRC



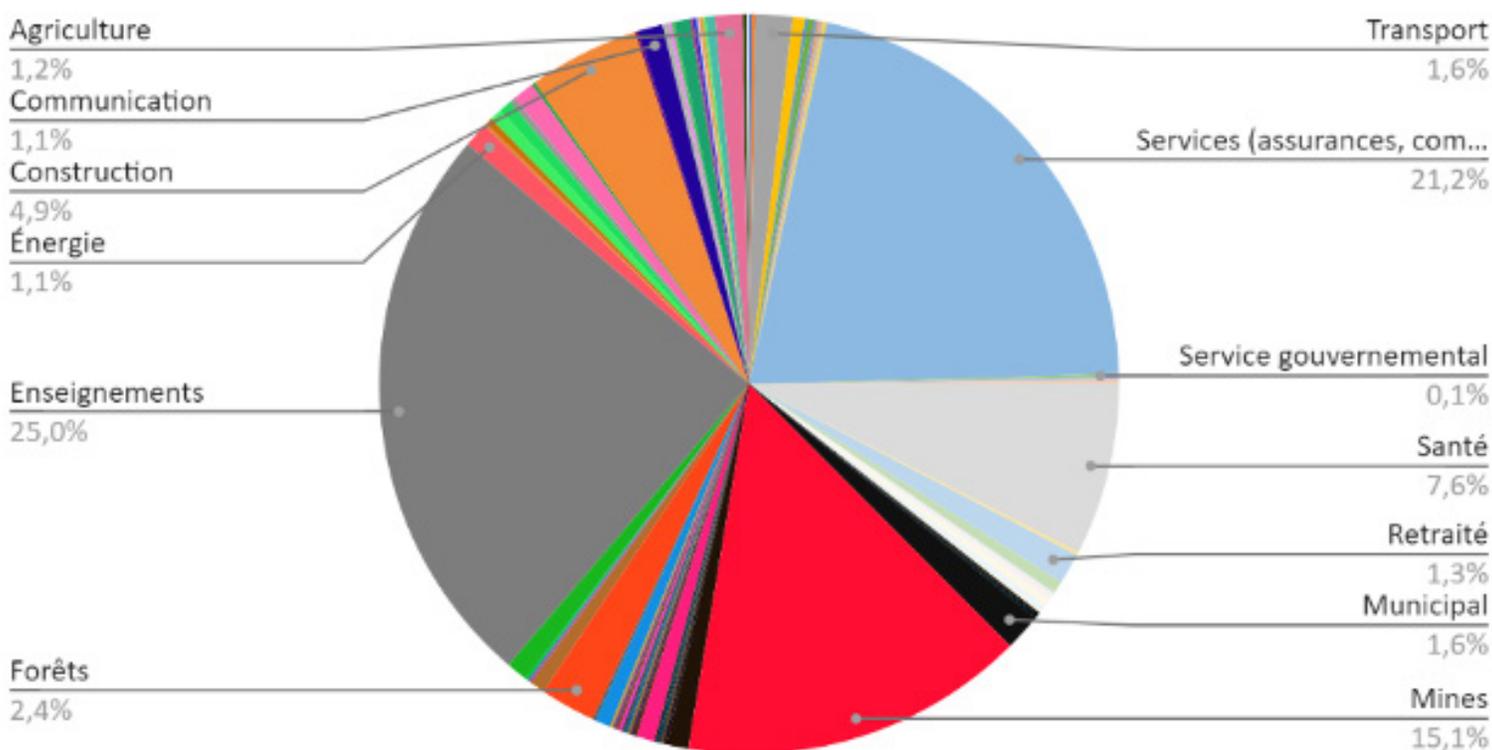
## TYPE D'ORGANISATION DU RÉPONDANT

2. Indiquez dans quel type d'organisation vous travaillez



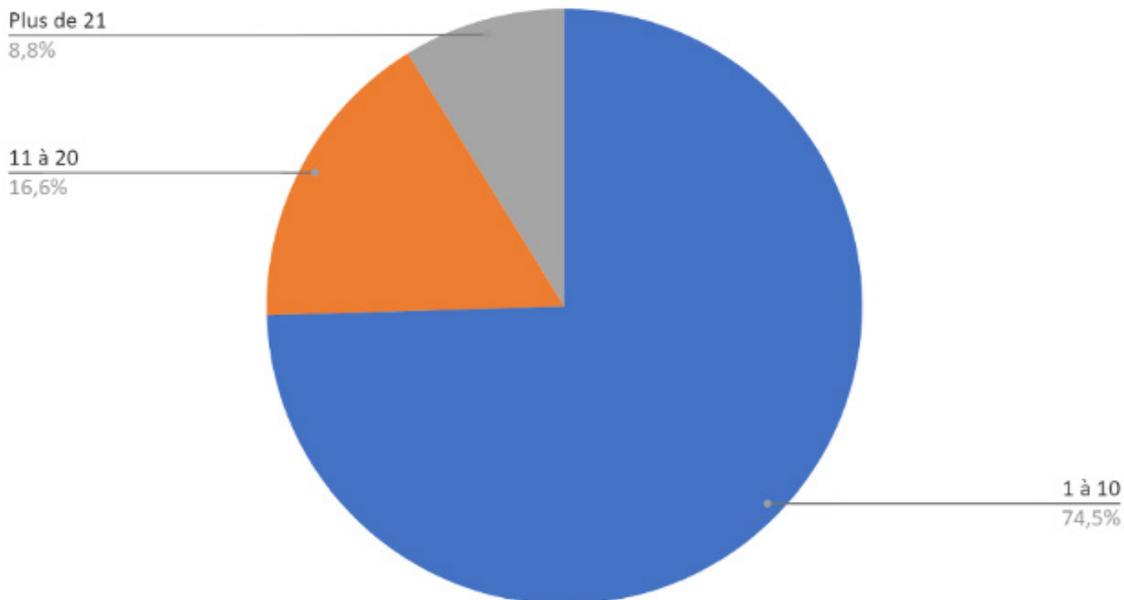
## SECTEUR ÉCONOMIQUE DU RÉPONDANT

3. Indiquez le secteur économique de l'organisation pour laquelle vous travaillez



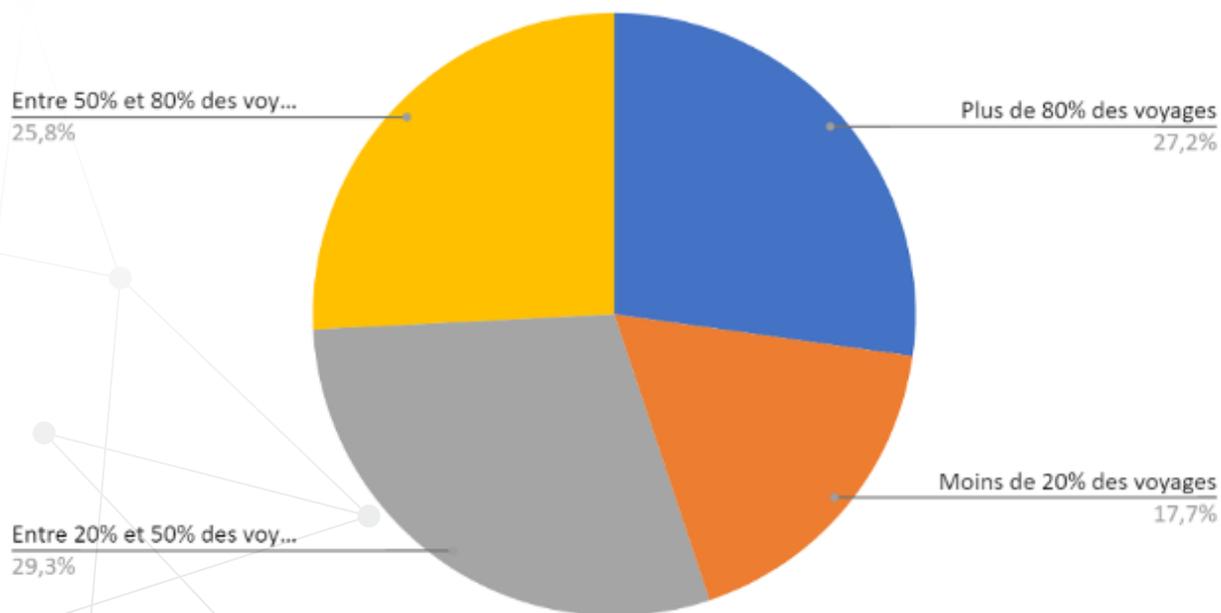
## NOMBRE DE BILLETS ACHETÉS EN 2019

### 4. Indiquez le nombre de billets que vous avez acheté en 2019



## DESTINATIONS FINALES DES VOYAGES ET LEUR FRÉQUENCE - MONTRÉAL

### 5. Indiquez les destinations finales de vos voyages et leur fréquence [Montréal]



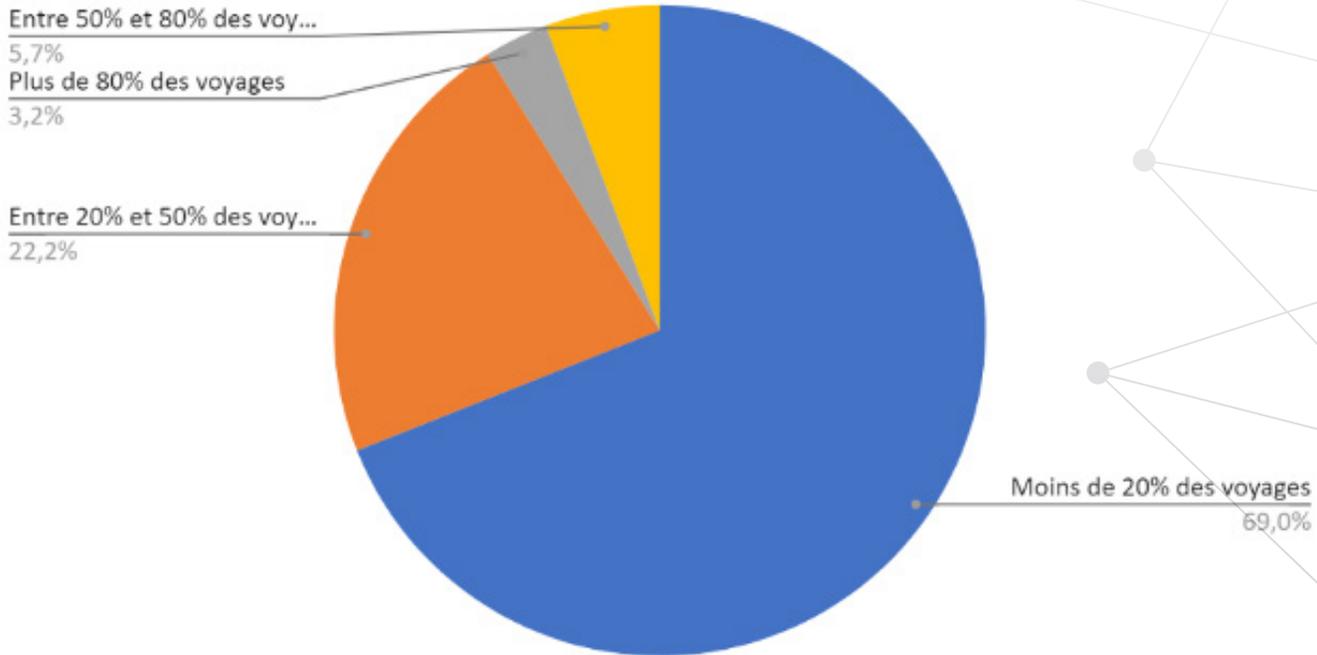
Sur le total de répondants, 79 % ont eu Montréal en destination finale à un moment ou un autre. Pour ces répondants, à 50 % des voyages, plus de la moitié prennent une connexion à Montréal. Ces réponses reflètent les données du document de la ville de Rouyn-Noranda qui affirme que 50 % de ses passagers prennent une connexion au-delà de Montréal.<sup>8</sup>

Plus de 42 % de tous les répondants arrêtent à Montréal en destination finale pour plus de 50 % des voyages.

<sup>8</sup> Ville de Rouyn-Noranda – Le transport aérien régional : des enjeux distincts selon les régions! Août 2020

## DESTINATIONS FINALES DES VOYAGES ET LEUR FRÉQUENCE - TORONTO

### 5. Indiquez les destinations finales de vos voyages et leur fréquence [Toronto]



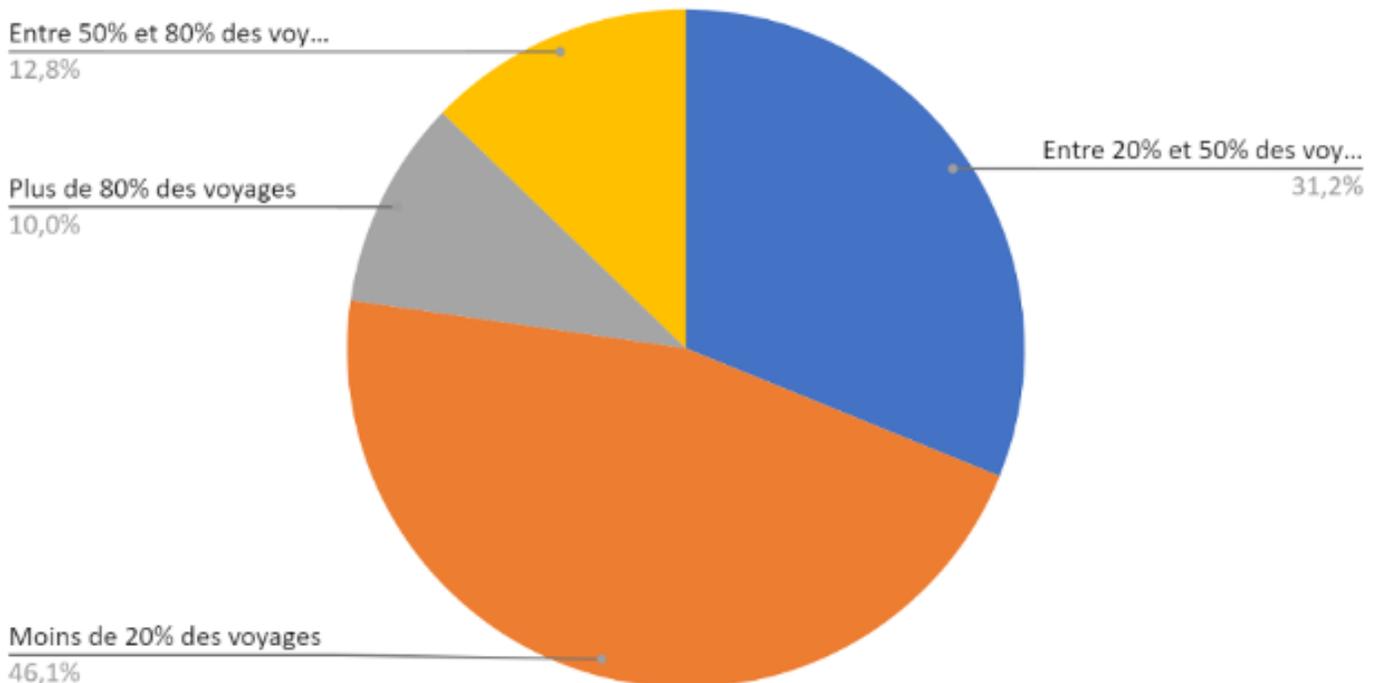
22 % des répondants se dirigent vers Toronto à un moment.

16 % voyagent à Toronto moins de 20 % du temps.

14 % de ces répondants sont du secteur minier et voyagent pour un minimum de 20 % vers Toronto en destination finale.

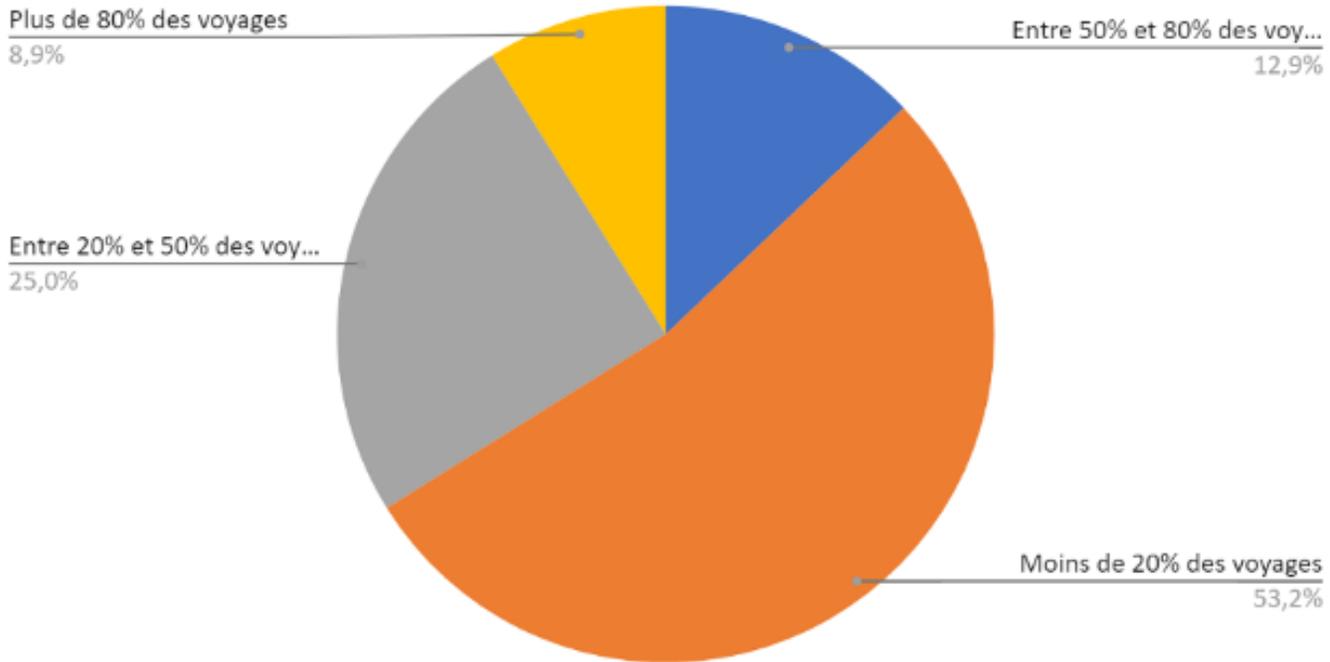
## DESTINATIONS FINALES DES VOYAGES ET LEUR FRÉQUENCE - VILLE DE QUÉBEC

### 5. Indiquez les destinations finales de vos voyages et leur fréquence [Québec]



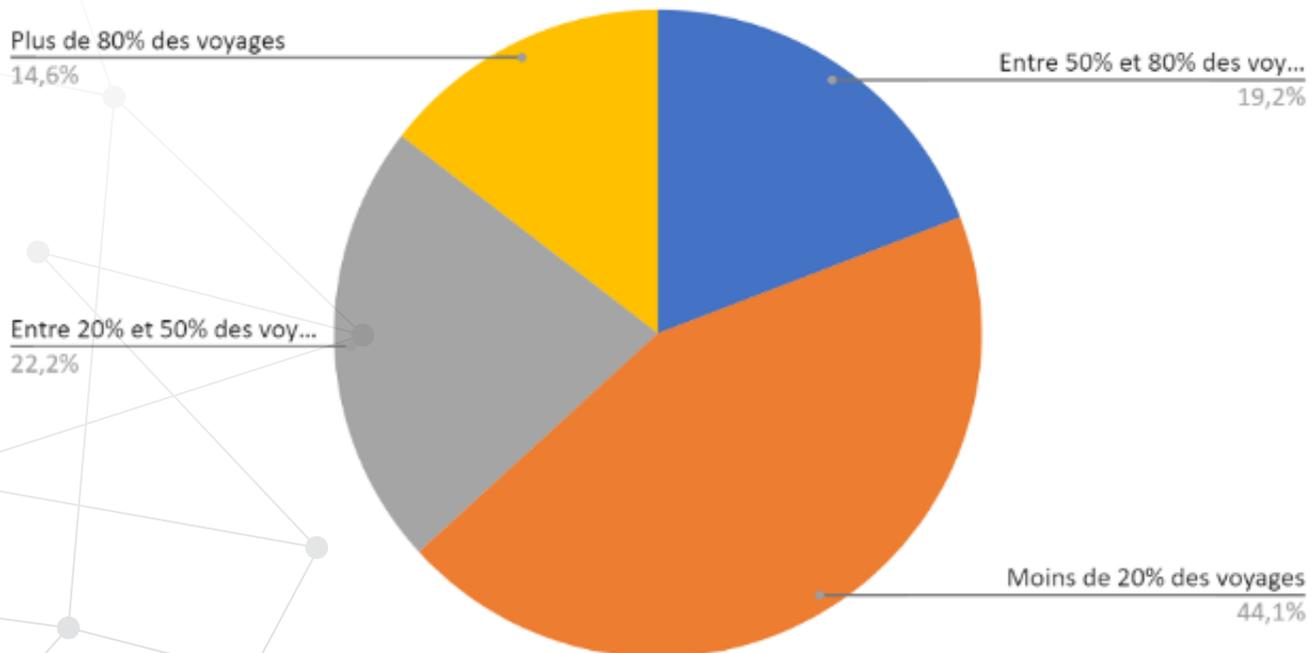
## DESTINATIONS FINALES DES VOYAGES ET LEUR FRÉQUENCE - DESTINATIONS SOLEIL

5. Indiquez les destinations finales de vos voyages et leur fréquence [Destinations « soleil » (Mexique, Caraïbe, etc.)]



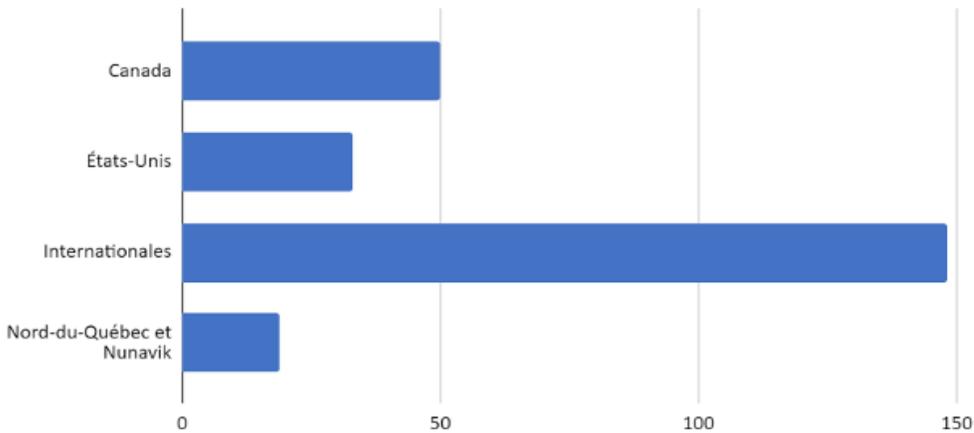
## DESTINATIONS FINALES DES VOYAGES ET LEUR FRÉQUENCE - AUTRES DESTINATIONS

5. Indiquez les destinations finales de vos voyages et leur fréquence [Autres]



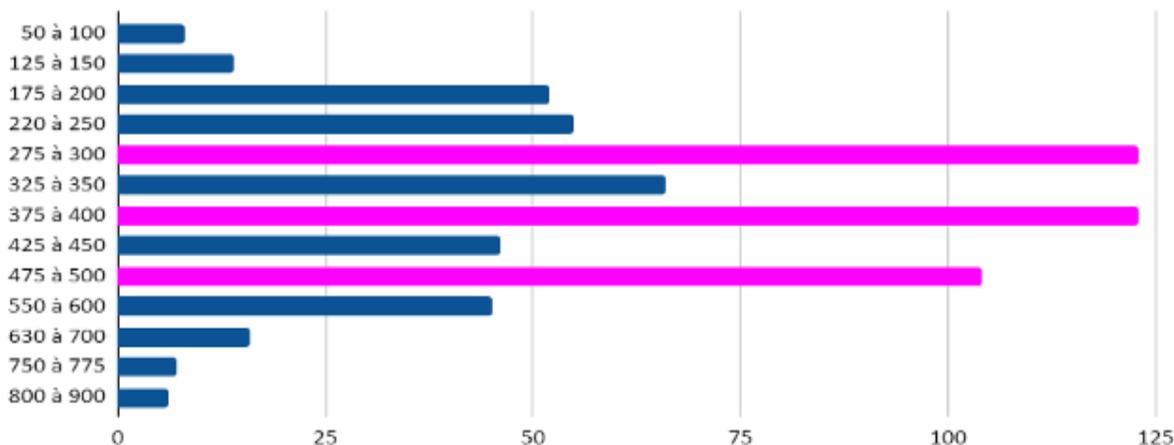
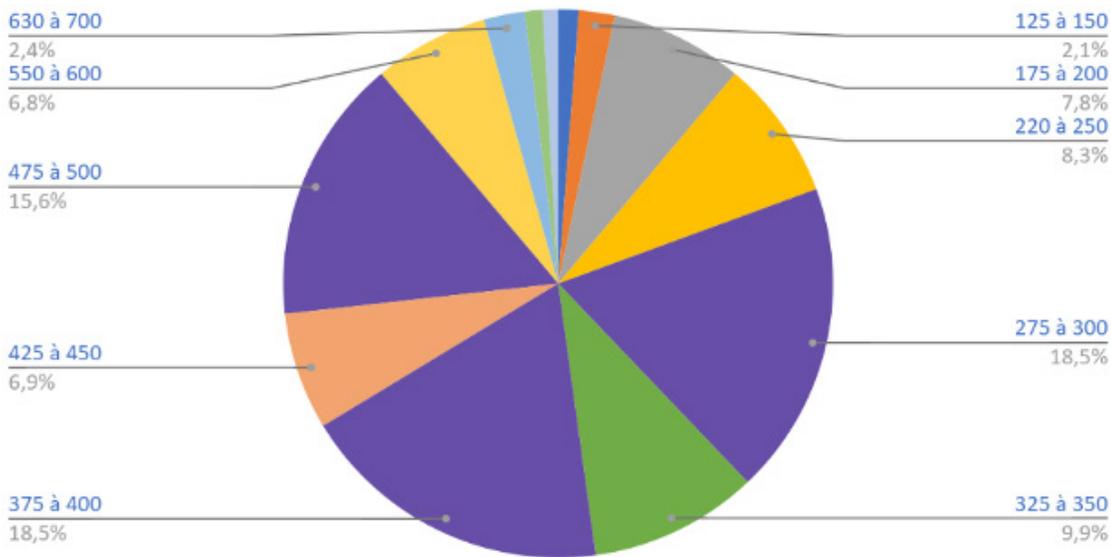
## PRÉCISIONS SUR LES « AUTRES » DESTINATIONS

5. b Si vous avez indiqué « Autres » à la question 5, pourriez-vous nous donner plus de précision sur la destination?



## PRIX ALLER-RETOUR VERS MONTRÉAL (COÛT TOTAL)

6. Selon vous, quel serait le juste prix d'un aller-retour de l'Abitibi-Témiscamingue vers Montréal en dollars canadiens? (Coût total)

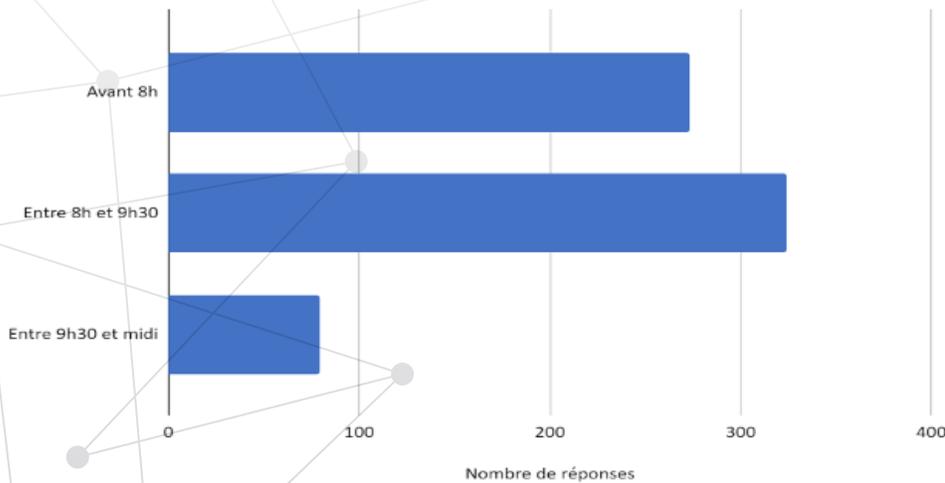


739 réponses, pour une moyenne de 376,8667118.

63 % des répondants en dessous de 500 \$.

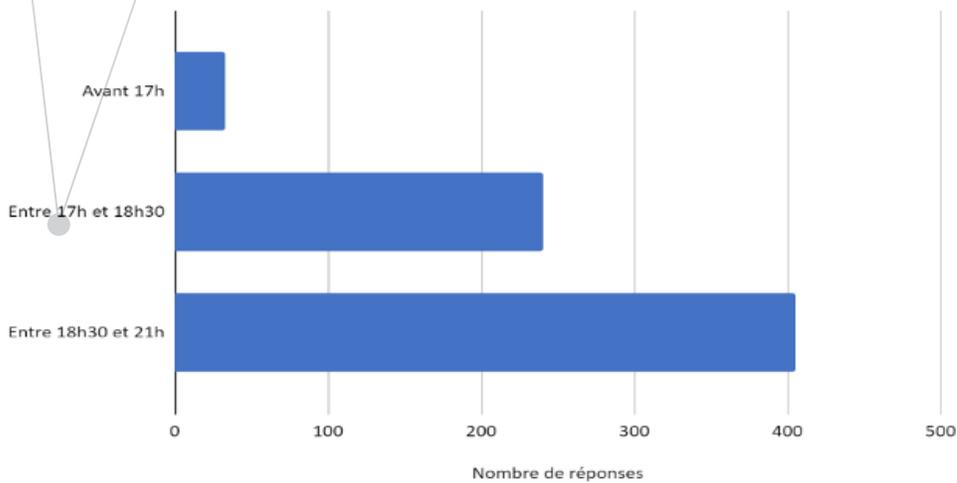
## HORAIRE VERS MONTRÉAL

7. Du lundi au vendredi, considérant un départ le matin de l'Abitibi-Témiscamingue quelle serait l'heure d'arrivée privilégiée à l'aéroport Montréal-Trudeau?



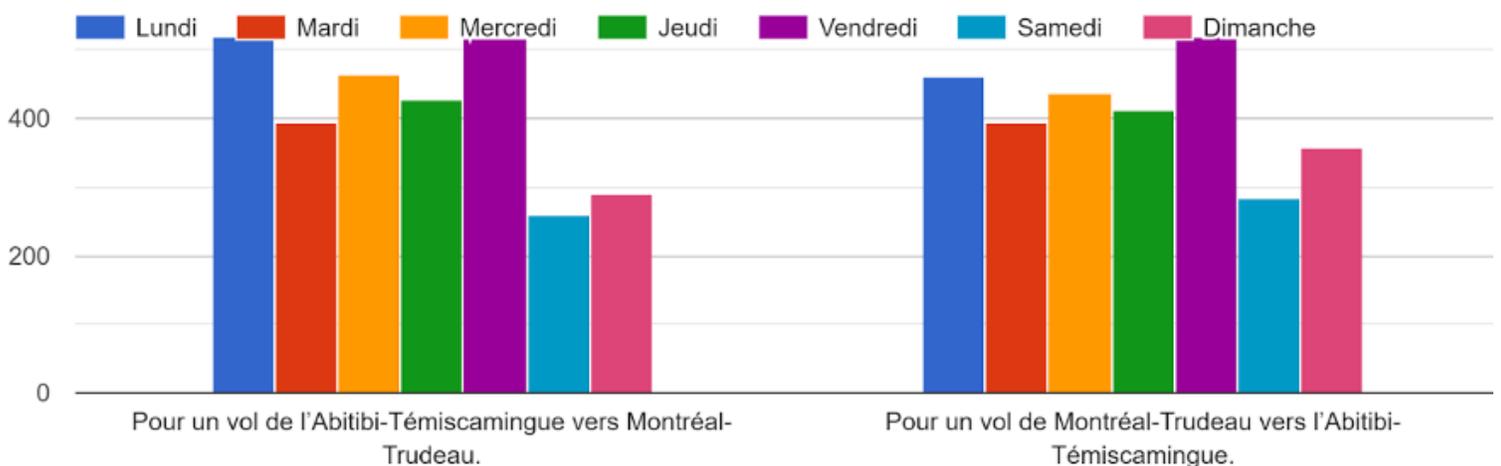
## HORAIRE DE RETOUR VERS L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

8. Du lundi au vendredi, considérant un départ de l'aéroport Montréal-Trudeau, quelle serait l'heure de départ privilégiée pour votre retour en Abitibi-Témiscamingue?



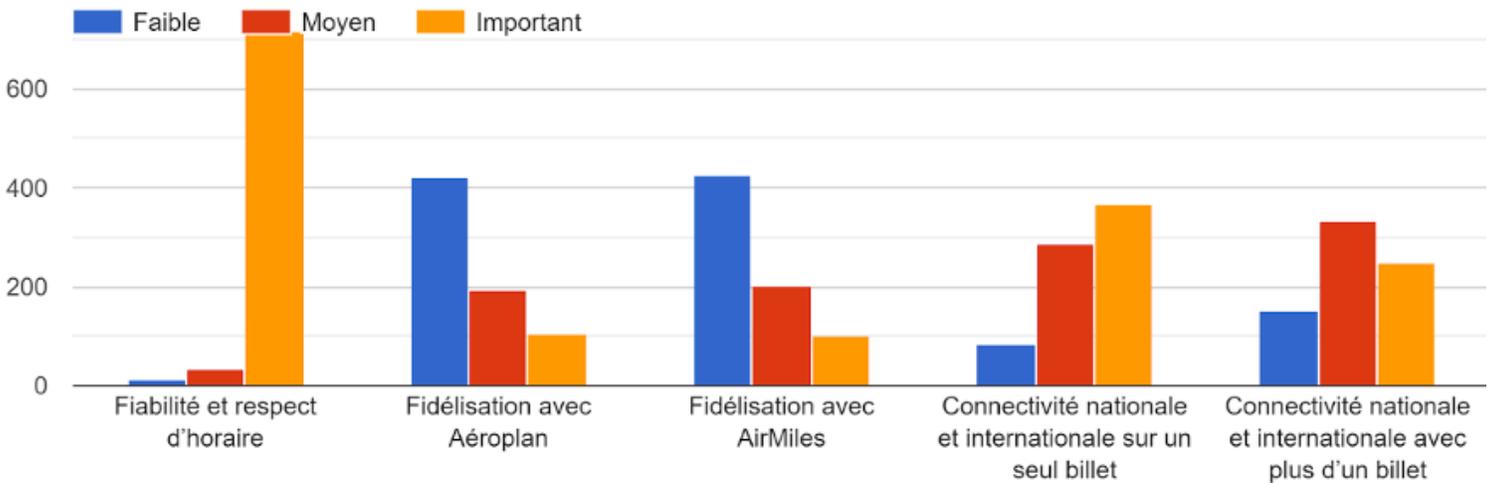
## FRÉQUENCE JOURNALIÈRE

9. En cochant les jours, pourriez-vous identifier une fréquence journalière des services de dessertes aériennes nécessaires pour vos activités?



## PRÉFÉRENCES

### 10. Pourriez-vous donner un rang d'importance aux éléments suivants pour vos services aériens?



La fiabilité et le respect d'horaire demeurent des facteurs très importants pour la population.

L'intérêt de la connectivité, qu'elle soit disponible en un seul billet ou plus d'un billet, s'avère aussi important. Cette réponse se rallie à la réponse de la question numéro 5 qui indique que 50 % des voyageurs de l'Abitibi-Témiscamingue poursuivent des voyages vers des destinations nationales et internationales. 86 % des répondants indiquent qu'une connectivité sur un seul billet leur importe minimalement de façon moyennement importante ou de façon importante et 76 % indiquent qu'une connectivité sur plus d'un billet leur importe minimalement de façon moyennement importante ou de façon importante.

*Crédit photo : Jean-Philippe Richard*



# 3. MODÈLE

« [...] UNE DESSERTE AÉRIENNE AVEC VOLS RÉGULIERS EST NÉCESSAIRE POUR COMBLER LES ATTENTES DE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION [...] »

Pour un modèle régional de transport aérien efficient en Abitibi-Témiscamingue et prenant en compte la relance, trois aspects distincts pourraient se compléter. Bien que les aspects suivants doivent être pris en charge par différentes parties prenantes, il importe que les actions soient supportées et suivies par une entité régionale, un bureau, un coordonnateur ou une agence responsable du suivi dans l'évolution des développements du transport aérien régional dans la période de relance.

## VOLS RÉGULIERS

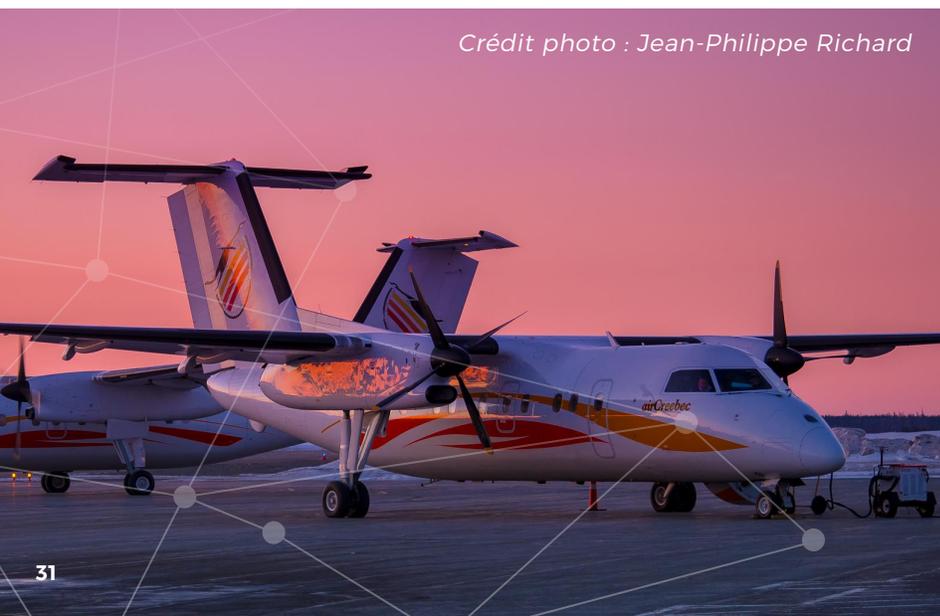
Premièrement, une desserte aérienne avec vols réguliers est nécessaire pour combler les attentes de l'ensemble de la population et les possibilités d'achalandage qui y sont directement liées. Dans cette section, à partir du point 3.0, vous trouverez les éléments requis pour viser un service aérien de vols réguliers le plus efficace possible. Ces éléments pourront être repris pour créer des devis ou des appels d'intérêt et informer les compagnies aériennes ayant un intérêt à la desserte aérienne dans un aspect de vols réguliers pour l'Abitibi-Témiscamingue.

Que ce soit dans l'un et l'autre des deux pôles que sont l'Aéroport régional de Rouyn-Noranda et l'Aéroport régional de Val-d'Or, une desserte vers Montréal avec un départ tôt le matin, un retour le soir à tous les jours de semaine devrait être opéré par un transporteur de vols réguliers et qui peut offrir les connexions nationales et internationales. La destination de la ville de Québec est aussi visée. Par la suite, la cadence et un service les week-ends pourraient être évalués avec l'évolution de la relance. Nous connaissons le prix approximatif souhaité par la population pour une destination finale à Montréal ou à Québec, mais il est difficile d'évaluer le prix total d'un billet vers une destination internationale sans entente entre un transporteur national/international et un transporteur régional. Nous devons aussi prendre en compte les réalités du côté des transporteurs qui doivent

jongler entre les taux de remplissage et un prix juste pour la mise en marché de leur siège.

De plus, il faut trouver une façon de reprendre les vols à « destinations vacances » qui répondent à une clientèle dynamique dans la région. Des départs vers des destinations vacances pourraient reprendre à partir de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or dans des horaires et pour des destinations différentes.

*Crédit photo : Jean-Philippe Richard*



Le besoin d'un vol direct sur Toronto n'a pas été concluant dans le sondage étant donné que la question a été répartie dans l'ensemble de la région, alors que ce besoin peut être plus présent à Rouyn-Noranda et à Val-d'Or. Il faudrait axer davantage à établir s'il existe un réel besoin rentable à cet égard.



## NOLISEMENT

En plus d'une desserte aérienne commerciale régulière, il serait profitable de promouvoir et rendre plus accessible le nolisement. Il s'agit d'un service disponible et accessible, mais peu connu. Ce service reste à démystifier pour le développement économique. Il s'agit d'un service d'appoint qui permet de servir des voyages occasionnels ou « épisodiques ». Il ne s'agit pas ici de promouvoir le nolisement pour aller régulièrement vers les grands centres, mais plutôt pour des vols d'appoints et non récurrents. Viser une meilleure compréhension dans le milieu des affaires et par la population en général de ce moyen efficace de voyager pourrait bonifier l'offre. La flexibilité du nolisement et la possibilité de l'utiliser à la demande sont liées avec la disponibilité dans la région de transporteurs spécialisés et expérimentés. Deux transporteurs régionaux sont basés en Abitibi-Témiscamingue et opèrent de façon fiable avec des services privés de nolisement. Le fait d'être basé dans la région évite les frais additionnels de déplacer un appareil pour débiter une liaison. La population de l'Abitibi-Témiscamingue peut se prévaloir des services en nolisement de transporteurs régionaux basés en région avec des appareils de capacité de 8 à 50 places. Bien que seulement, Rouyn-Noranda et Val-d'Or accueillent tout type de vols; nolisés, privés et réguliers, les autres aéroports de la région accueillent présentement que des vols nolisés et privés. En plus des gens d'affaires, le milieu touristique pourrait et aurait avantage à tirer profit de ce type de voyage aérien pour faciliter l'accès à des touristes de tous les milieux et même les connecter entre les régions.

À titre d'exemple, au moment où des événements d'envergures reprendront place, tel le PDAC de Toronto qui s'adresse au secteur minier, des groupes d'intéressés peuvent se prévaloir de vols nolisés directs dans des horaires adaptés à leur demande. Pour les passagers, l'horaire peut facilement éviter des frais d'hébergement superflus et alléger les heures perdues en transit. Aussi les aéroports de départs peuvent être choisis selon la demande des passagers, que ce soit de La Sarre, Amos, Rouyn-Noranda, Val-d'Or ou Saint-Bruno-de-Guigues.

Autre exemple, la Chambre de commerce de Val-d'Or s'est prévaluée des services de nolisement dans le cadre de l'activité « Un emploi en sol québécois ». Le nolisement permet le transport rapide d'une cinquantaine de participants pour une journée d'activités dans la recherche d'un emploi dans la région.

Sans oublier que des gestionnaires d'événements dans la région pourraient attirer des participants avec des vols adaptés à leur horaire.

Des agences de voyages pourraient prévoir des vols vacances interrégionales dans l'attente de la reprise des activités internationales.

Cette façon d'offrir le transport aérien servirait à combler des besoins saisonniers, événementiels et pour des horaires irréguliers, que ce soit pour de l'inter provincial ou interrégional. En suivant l'évolution de ce type de transport aérien dans la région, les statistiques pourraient servir à l'évaluation des nouveaux vols réguliers à initier. Cet aspect vient supporter la mise en place de vols réguliers par la suite.

## **INSTANCE RÉGIONALE ET PROMOTION**

Enfin, pour assurer une relance dans le transport aérien régional, une entité agissant en tant qu'instance régionale pourrait être mandatée afin de faire le suivi de l'évolution du transport aérien de la région.

Pour supporter cette instance et en assurer la réussite des objectifs, l'appui des élus avec le partenariat des transporteurs et la participation des gestions d'aéroports seraient des conditions sine qua non. Il ne s'agit pas de limiter le développement des aéroports régionaux, mais bien de les supporter. Différents programmes de subvention devront être sollicités pour le support financier dépendamment du mandat remis à l'entité ou à l'entreprise qui pourra coordonner et mettre en place un plan d'action. Le mandat pourrait être modulable en ce qui concerne la description des tâches et la période nécessaire pour exécuter les actions, qui seraient, entre autres :

- **Soutenir la stratégie de développement propre à chaque aéroport dans la réalité régionale;**
- **Développer un accès à l'information de façon technologique et en ligne de tous les services aériens offerts dans la région et au-delà; horaires, tarifs, disponibilité de billet, etc. Par exemple, mettre en place un site internet ou application regroupant l'ensemble des offres en transport aérien avec re direction vers les sites transactionnels des compagnies aériennes ou agences de voyages pour l'achat de billets;**
- **Développer un outil de suivi des vols en région permettant l'analyse de son historique;**
- **Prendre en charge, en collaboration avec les différents intervenants concernés, la promotion et la publicité afin de sensibiliser les citoyens des avantages à utiliser le transport aérien. Miser sur le développement de la clientèle et s'assurer que les consommateurs potentiels soient en mesure de connaître tous les types de services (commerciaux et nolisés);**
- **Raffiner les comportements face au transport aérien régional par le modèle aérien qui évoluera dans sa relance;**
- **Agir en soutien au secteur aérien régional en concertation dans le plan d'action.**

En plus de mettre en valeur les services aériens de la région, le volet marketing, promotion et publicité pris en charge et supporté par la région sera un élément intéressant pour les transporteurs aériens.

## **3.0 ROUTES, HORAIRES, DES GRILLES DE TARIFS, ACHALANDAGES ET DÉTAILS LOGISTIQUES (ÉLÉMENTS POUR UN DEVIS OU APPELS D'INTÉRÊT)**

Dans l'élaboration du modèle, la proposition de desserte régionale par des vols réguliers repose sur une reprise graduelle des opérations vers le statut des opérations et des habitudes de voyages en place jusqu'à décembre 2019. Devant nous, il faudra demeurer vigilant et agile afin de supporter la relance de la desserte aérienne régionale dans sa progression.

Avec les éléments suivants 3.1 à 3.11 et les éléments sur les spécificités des aéroports concernés tels que décrits dans les points 2.1 et 2.2, des devis ou des appels d'intérêts pourraient être créés. Il faudra, par contre, statuer sur le point 3.6 à propos de la tarification visée. Pour l'immédiat, dans une position de relance, il serait probablement préférable de travailler avec des appels d'intérêts pour initier les échanges avec des fournisseurs de services et bonifier les relations d'affaires. La mise en œuvre de l'approche aux fournisseurs est à définir. Est-ce qu'elle reviendra à chaque aéroport de s'en approprier ou une entité tierce ? Cet aspect de suivi devra être confirmé dans la mise en œuvre.

### **3.1 EXIGENCES MINIMALES DE LA DESSERTE**

La région désire intéresser des transporteurs aériens à exploiter des vols réguliers entre les aéroports de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or vers l'aéroport international Montréal-Trudeau. Le premier objectif est de permettre l'accès à un maximum de destinations à partir de Montréal.

### **3.2 DURÉE MINIMALE DE L'EXPLOITATION**

Une période de 3 ans serait à prévoir afin de faire connaître les spécificités des nouveaux services aériens pour la population de l'Abitibi-Témiscamingue. Cette période traversera l'évolution de l'après-pandémie et permettra de suivre l'évolution des voyageurs.

### **3.3 DESTINATIONS À PARTIR DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE MONTRÉAL-TRUDEAU**

La compagnie aérienne doit pouvoir offrir aux voyageurs des destinations canadiennes et internationales en transitant par l'aéroport international Montréal-Trudeau.

Elle devra conclure une entente d'interligne pour des vols de connexions avec au minimum une ligne aérienne majeure. Par ligne aérienne majeure, nous entendons un transporteur aérien desservant des destinations canadiennes et internationales à partir de l'aéroport international Montréal-Trudeau. Le transporteur aérien desservant l'Abitibi-Témiscamingue doit aussi prévoir avec une entente interligne la disponibilité de créneaux horaires et l'accès à une porte d'embarquement à l'aéroport international Montréal-Trudeau pour les heures d'arrivées et de départs qui maximisent les possibilités de connexions. Cette entente interligne est requise pour pérenniser le service de la desserte aérienne régionale.

L'entreprise aérienne devra proposer des créneaux alternatifs le plus près des plages horaires des vols ciblés par les voyageurs de la région.

### 3.4 HORAIRE, FRÉQUENCE ET DESTINATIONS DES VOLS

Le vol régulier devra être exploité à raison d'un minimum de 3 jours de semaine au départ et devra idéalement être offert 5 jours par semaine. Dans une phase ultérieure, en suivant la relance, ces vols devront être en opération du dimanche au samedi inclusivement.

#### Montréal-Trudeau et ville de Québec

Les tableaux ci-dessous indiquent l'horaire de départ et d'arrivée visée à long terme :

#### ROUYN-NORANDA | MONTRÉAL-TRUDEAU

Départ	Arrivée	Heure d'arrivée	Connexion nationale et internationale	L	M	M	J	V	S	D
Rouyn-Noranda	Montréal-Trudeau	Entre 8 h et 9 h 30	Requise	X	X	X	X	X	X	X
Montréal-Trudeau	Rouyn-Noranda	Entre 19 h 30 et 22 h		X	X	X	X	X	X	X

#### ROUYN-NORANDA | QUÉBEC-JEAN-LESAGE

Départ	Arrivée	Heure d'arrivée	Connexion nationale et internationale	L	M	M	J	V	S	D
Rouyn-Noranda	Aéroport de Québec	Entre 8 h et 9 h 30	Option	X	X	X	X	X		
Aéroport de Québec	Rouyn-Noranda	Entre 19 h 30 et 22 h		X	X	X	X	X		

#### VAL-D'OR | MONTRÉAL-TRUDEAU

Départ	Arrivée	Heure d'arrivée	Connexion nationale et internationale	L	M	M	J	V	S	D
Val-d'Or	Montréal-Trudeau	Entre 8 h et 9 h 30	Requise	X	X	X	X	X	X	X
Montréal-Trudeau	Val-d'Or	Entre 19 h 30 et 22 h		X	X	X	X	X	X	X

#### VAL-D'OR | QUÉBEC-JEAN-LESAGE

Départ	Arrivée	Heure d'arrivée	Connexion nationale et internationale	L	M	M	J	V	S	D
Val-d'Or	Aéroport de Québec	Entre 8 h et 9 h 30	Option	X	X	X	X	X		
Aéroport de Québec	Val-d'Or	Entre 19 h 30 et 22 h		X	X	X	X	X		

L'évolution de l'horaire devra suivre la demande des voyageurs dans le cadre de la relance des services aériens après la pandémie.

### Toronto

La destination de Toronto pourrait répondre à une clientèle d'affaires et de voyage d'agrément, pourvu que cette desserte inclue des possibilités de connexions avec d'autres transporteurs nationaux et internationaux. Cette desserte pourrait débiter quelques jours par semaine de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or, encore une fois en suivant les comportements des voyageurs avec la relance.

Avant la pandémie, les gestionnaires des deux aéroports avaient amorcé le sujet et pourront élaborer dans des besoins plus précis au rythme de la relance.

## 3.5 APPAREILS ET PERSONNEL DE BORD

Pour assurer une desserte fiable, la compagnie aérienne devrait détenir un minimum de 2 appareils bimoteurs de 18 passagers et plus. *(Bien entendu, les passagers préfèrent les plus gros appareils et le choix du type d'appareil devra s'insérer dans la communication-marketing et la promotion. Le coût du billet et l'achalandage déterminent le choix de l'appareil.)*

Deux appareils du même type assurent la continuité du service en cas de bris et de problèmes mécaniques du premier appareil. Les appareils de plus grande capacité peuvent servir à répondre à une demande accrue en termes de volume de passagers et de fréquence des vols au rythme de la reprise des activités à la suite de la pandémie.

La compagnie aérienne doit assurer du personnel de bord qualifié et compétent pour chaque vol où la loi exige la présence d'un tel personnel, notamment en fonction du nombre de passagers.

## 3.6 SYSTÈME DE RÉSERVATION ET TARIFICATION

La compagnie aérienne devra posséder ou mettre en place un système de réservation en ligne et par téléphone, lequel devra être compatible et intégré avec le système de réservation de la ligne aérienne majeure.

Selon le sondage, la tarification devrait se situer en moyenne à 400 \$ pour un aller-retour direct de l'Abitibi-Témiscamingue vers les grands centres, tels Montréal ou Québec. *(Le tarif pourra être discuté par les responsables des appels d'intérêts ou devis. Les prix peuvent varier légèrement dépendamment si les départs s'effectuent de Rouyn-Noranda ou de Val-d'Or à cause du nombre de milles à parcourir.)*

Prix du Transporteur	Surcharge carburant	Taxe aéroport canadien	Service aéroportuaire	TPS	TVQ	Total du billet par segment
		— Sécurité	— Améliorations			
130 \$	13 \$	7,12 \$	30 \$*	9,006 \$	17,967 \$	207,09 \$
130 \$	13 \$	7,12 \$	20 \$	8,505 \$	16,969 \$	195,59 \$

### **3.7 SERVICE À LA CLIENTÈLE**

L'entreprise aérienne sera responsable du service à la clientèle.

En plus d'offrir un soutien technique en ligne et par téléphone, la compagnie aérienne devra assurer une présence physique dans les aéroports où il opère afin de répondre à toute demande liée à des changements d'horaires et/ou toutes autres questions relatives à l'achat de billets.

Elle devra également avoir du personnel à l'aéroport international Montréal-Trudeau avoir une entente de sous-traitance des services de comptoir avec un transporteur aérien déjà présent à cet aéroport.

### **3.8 FRAIS, CHARGE ET FACTURATION**

La compagnie aérienne doit assumer les frais aéroportuaires; les frais d'atterrissage, d'aérogare et les charges pour le stationnement d'aéronef. La grille des frais en vigueur pour l'aéroport sera ajoutée.

Les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) et de sûreté liée aux services fournis par l'ACSTA seront quant à eux directement inclus dans le prix des billets d'avion.

La compagnie aérienne s'engage à collecter et à remettre aux aéroports mensuellement tous les revenus et sommes facturées pour les FAA.

Les services au sol (manutention des bagages, embarquement des passagers) et les frais associés, s'il y a lieu, seront de la responsabilité de l'intéressé. Tous les frais encourus relatifs au dégivrage des aéronefs, au personnel, équipement roulant et autre matériel nécessaire à la l'exploitation du vol commercial seront à la charge de l'intéressé.

### **3.9 CONFORMITÉ AUX LOIS ET RÈGLEMENTS D'UN TRANSPORTEUR INTÉRESSÉ**

L'intéressé détient les certificats de navigabilité valides selon la Partie V, Norme 507 du Règlement de l'aviation canadien (RAC) délivré par Transports Canada pour chacun des appareils proposés pour le service. L'intéressé détient un certificat valide pour l'exploitation d'une entreprise de transport aérien selon la Partie VII, Norme 725 du Règlement de l'aviation canadien. L'entreprise aérienne intéressée possède au minimum 3 années d'expérience dans l'opération d'appareil de 18 passagers et plus.

### **3.10 EXPÉRIENCE, QUALIFICATIONS ET LICENCES**

Le transporteur aérien intéressé doit se conformer au Règlement de l'aviation canadien (DORS/96-433) et détenir un certificat pour l'exploitation d'une entreprise de transport aérien (705) de même que toutes autres licences requises ou qui pourrait être requis par une loi, un règlement ou une norme applicable en cours d'exploitation.

### 3.11 MARKETING ET PUBLICITÉ

Pour le transporteur aérien, il est important de miser sur le développement de la clientèle et un plan marketing et communication devra être en place. Il s'agit d'assurer que les consommateurs potentiels soient en mesure de bien connaître les services et changer leurs comportements face au transport aérien dans la région. Des campagnes de communications doivent être entreprises.

*(Ici, la région devra établir si des appuis financiers seront offerts pour consolider l'effort de promotion avec une entité ou non. Il faut aussi noter que les grands aéroports ont toujours offert des avantages de promotions lorsqu'un nouveau transporteur offre de nouveaux services de vols réguliers.)*

### 3.12 PROGRESSION DES PROGRAMMES GOUVERNEMENTAUX

Pour le moment, le programme PADAR avec ces 2 volets est toujours actif. Il faut se rappeler d'un possible programme d'aide à venir avec les résultats d'analyse du comité du Groupe d'intervention pour la relance des services aériens régionaux, présidé par le ministre des Transports ayant comme objectif d'identifier et d'analyser des pistes de solutions pour l'avenir des dessertes aériennes régionales.

S'ajoutent des programmes au MAMH qui s'intéresse aussi à la desserte aérienne. D'autres programmes disponibles à DEC peuvent supporter le développement de la desserte aérienne.

En plus de différents programmes attachés au développement des technologies et à l'emploi, tous ces programmes demandent de produire un projet précis et il sera avantageux de produire un plan d'action pour une mise en œuvre précise pour solliciter la participation d'un de ces programmes.

**« EN PLUS DE DIFFÉRENTS PROGRAMMES ATTACHÉS AU DÉVELOPPEMENT DES TECHNOLOGIES ET À L'EMPLOI, TOUS CES PROGRAMMES DEMANDENT DE PRODUIRE UN PROJET PRÉCIS ET IL SERA AVANTAGEUX DE PRODUIRE UN PLAN D'ACTION POUR UNE MISE EN ŒUVRE PRÉCISE POUR SOLLICITER LA PARTICIPATION D'UN DE CES PROGRAMMES. »**

# CONCLUSION

---

**« [...] LA MISE EN ŒUVRE D'UN EFFORT RÉGIONAL ORGANISÉ DOIT PRENDRE PLACE AVEC UNE PARTICIPATION FINANCIÈRE POUR LA SUPPORTER [...] »**

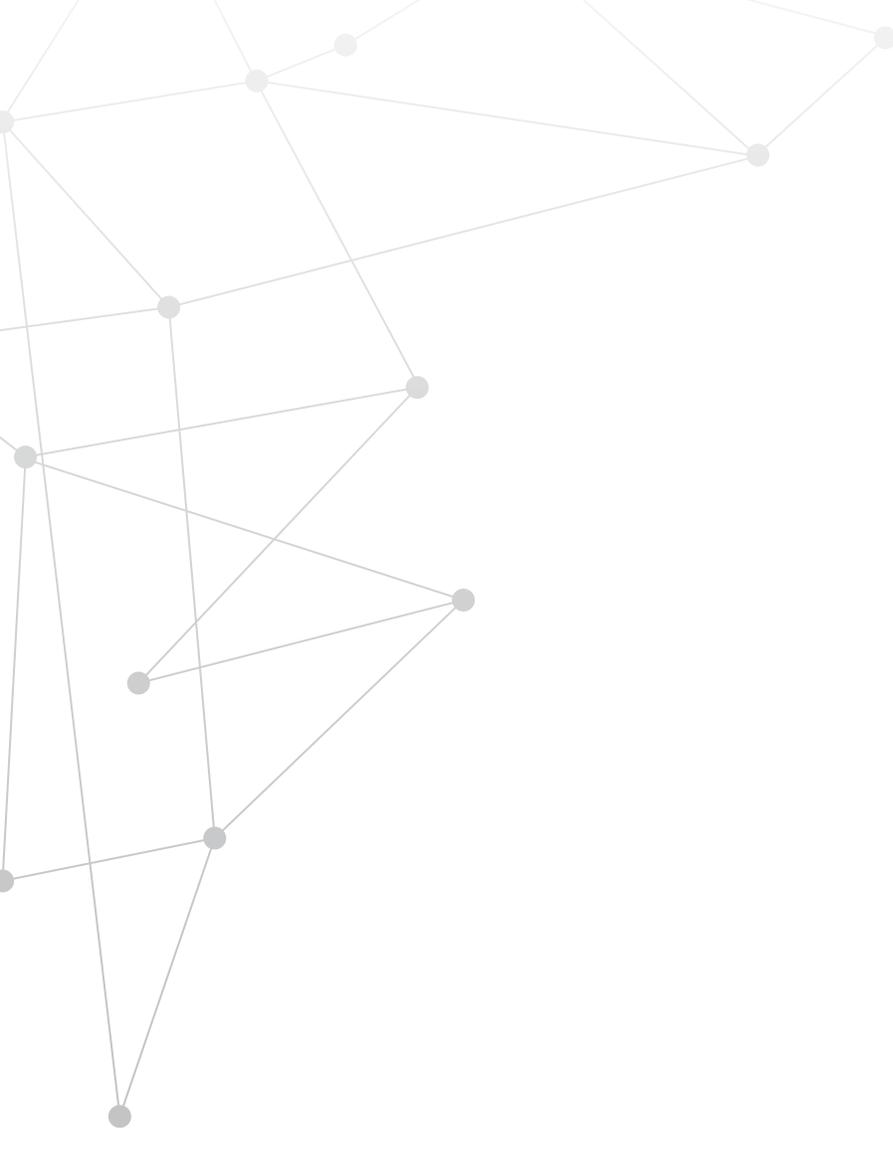
Dans la situation amenée par la pandémie, établir un devis ou appel d'intérêt stipulant les éléments requis pour viser une desserte aérienne régionale pérenne et le plus efficace possible repose sur les activités de l'année 2019. Ces éléments encadrant une desserte aérienne régionale par des vols réguliers pourront informer les compagnies aériennes ayant un intérêt à la desserte de l'Abitibi-Témiscamingue, mais la courbe de la relance demeure un inconnu. Les habitudes de voyage devant nous ne sont pas définies et la réceptivité des transporteurs aériens dans ce contexte de pandémie est faible pour l'instant. Des discussions devront être entreprises pour amorcer la relance des services de vols réguliers dans la région.

Un élément très présent dans les échanges avec les voyageurs, autant qu'avec des responsables du milieu, demeure la fiabilité d'un transporteur dans les horaires de son service et aucune mesure ou sanction n'est en place pour corriger cette situation. En plus, lorsqu'un transporteur dessert une destination, il est plus difficile d'en attirer un autre à entrer en compétition. L'enjeu de la concurrence avec la guerre de prix n'est pas enviable, mais lorsque le transporteur en place n'est pas fiable, l'enjeu d'un service unique et déficient devient grand pour la région. S'ajoute la fragilité d'un seul transporteur qui peut cesser à tout moment et sans préavis d'abandonner ses services dans la région.

Ajouter à une desserte de vols réguliers la mise en valeur du nolisement dans la région pourrait optimiser les services de transport aérien à la population. Ce mode s'adapte à plusieurs aéroports. Ce service reste à démystifier pour le développement économique. Il s'agit d'un service d'appoint qui permet de servir des voyages occasionnels ou « épisodiques ».

Dans la lecture des mémoires déposés au MTQ, incluant celui de Val-d'Or et le document de Rouyn-Noranda, la majorité des propositions vise la mise en place d'une entité régionale ou nationale avec des fonctions à la base bien semblable d'un document à l'autre. Cette entité est nécessaire surtout dans l'optique d'une période de relance jusqu'à un retour à la normale « post-pandémie » pour soutenir le développement des services aérien.

Dans l'application du modèle, la mise en œuvre d'un effort régional organisé doit prendre place avec une participation financière pour la supporter et, de plus, la méthode de financement en plus des spécificités du mandat et de sa période, sont à définir. L'application du modèle proposé doit faire l'objet d'analyses subséquentes et doit favoriser l'adhésion des transporteurs existants, de nouveaux acteurs du transport aérien régional et des aéroports.



CONFÉRENCE DES PRÉFETS  
DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

542, chemin Jolicoeur et Sainte-Croix  
Malartic (Québec), J0Y 1Z0

☎ 819 710-2728 # 203

**CP-AT.CA**

