

# Les services aériens en région

Point de vue de Val-d'Or et ses partenaires.



**Conseil de développement aéroportuaire de Val-d'Or**

**Ville de Val-d'Or**

**Aéroport régional de Val-d'Or inc**

**et**

**leurs partenaires**

**Val-d'Or, le 4 août 2020**

Le Conseil de développement aéroportuaire de Val-d'Or inc est un organisme à but non lucratif dont la mission est de développer l'aéroport régional de Val-d'Or par ses activités et par son Parc aéroportuaire. Il est né d'un partenariat entre Aéroport régional de de Val-d'Or inc (ARVO) et la Corporation de développement industriel de Val-d'Or. La Ville de Val-d'Or siège également à son conseil d'administration.

En collaboration avec:

- La Ville de Val-d'Or
- Aéroport régional de Val-d'Or
- La Chambre de Commerce de Val-d'Or
- La MRC de la Vallée de l'Or
- La Corporation de développement industriel de Val-d'Or
- Les entreprises.
- Les organismes socioéconomiques de la Vallée de l'Or

Nous désirons vous partager nos constats et vous faire part de nos recommandations.

Nous souhaitons que les propos du document porteront à réflexion et pourront être utiles pour la suite des choses.

Bonne lecture



Claude-Etienne Fournier  
Président

## Table des matières

Avant-propos .....	4
Points synthèses .....	5
Introduction.....	7
Val-d'Or plaque tournante .....	8
Avenir critique .....	9
Nouvelle approche .....	10
Le transport aérien .....	10
Constats .....	10
Recommandations.....	11
Les marchés de voyageurs.....	12
Constats .....	12
Recommandations.....	13
Les infrastructures aéroportuaires.....	14
Constats .....	14
Recommandations.....	14
Conclusion .....	16

## Avant-propos



Cher lecteur,

La Ville de Val-d'Or, en collaboration avec ses partenaires de la MRC de la Vallée de l'Or, ses organisations et le monde des affaires, travaille fermement à assurer des services aériens locaux et régionaux sur son territoire.

La décision d'Air Canada de mettre fin à son escale à Val-d'Or nous stimule à ne pas laisser aller le travail de plusieurs décennies et à nous mobiliser afin de mettre en place un nouveau modèle qui évitera les actions monopolistiques assurant de léguer aux usagers présents et à venir, des outils économiques qui les assureront de demeurer des acteurs dans le monde de demain.

Ce document se veut être une approche réaliste et proactive qui met la table à des discussions constructives pour le bien de notre communauté, de l'Abitibi-Témiscamingue et du Québec tout entier.

Merci de considérer les propos qui vont suivre.

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Pierre Corbeil'. The signature is fluid and cursive.

Pierre Corbeil,

Maire de Val-d'Or

## Points synthèses

Ce document traite de différents aspects tant en termes de problématiques qu'en termes de solutions proposées. Voici la synthèse de ce document.

- **Val-d'Or : plaque tournante en aviation générale et commerciale.**  
L'aéroport de Val-d'Or est un aéroport complet et multidisciplinaire important pour la communauté, l'Abitibi-Témiscamingue, le Nord québécois et le Nord canadien.
- **Situation critique créée par le départ d'Air Canada.**  
Pertes de services aux voyageurs vers des services nationaux et internationaux. Pertes économiques majeures pour l'organisation aéroportuaire.
- **Changement de modèle**  
Nouvelle approche organisationnelle et logistique pour éviter les monopoles et leurs décisions peu avantageuses.
- **Exclusivité régionale des transporteurs sous-traitants (Feeders).**  
Création d'un modèle organisationnel qui s'adapte mieux aux communautés et prévient l'approche monopolistique et encourage la compétitivité des marchés.
- **Création de la Régie québécoise du transport aérien.**  
Organisation pour régir les relations d'affaires en aviation et avec la clientèle.
- **Plan d'aide aux transporteurs aériens.**  
Soutien à la survie durant la pandémie et au post-pandémie.
- **Sécuriser les marchés**  
Reconstruire les marchés potentiels en aviation.
- **Politique gouvernementale d'accès aux aéroports.**  
Supporter les aéroports de proximité dans la recherche de passagers pour rentabiliser leurs opérations.
- **Modèle de tourisme national et international.**  
Développer un modèle touristique aérien.
- **Mobilisation des acteurs.**  
Assurer le support des communautés, de leurs organisations et de nos leaders économiques.

- **Plan d'aide à la survie des aéroports.**  
Assurer la survie économique des aéroports et de leurs infrastructures
- **Pôles aériens**  
Réseau d'aéroports stratégiques et mise en place d'outils permettant leur survie économique à moyen et long terme.



## Introduction

Au printemps 2020, la pandémie mondiale touchait le Québec et ses régions. Une mise sur pause du transport aérien a eu comme effet de remettre en question le modèle de transport aérien international, national et régional.

La situation de quasi-monopole exercée par Air Canada en région amène des fermetures qui causent de lourds préjudices financiers, organisationnels et logistiques à quatre villes soit : Val-d'Or; Baie Comeau; Mont-Joli et Gaspé. Les Îles de la Madeleine seront également touchées par la même décision. Les autres aéroports régionaux demeurent sur le qui-vive, sachant le transporteur imprévisible.

Cette situation s'annonçait depuis quelques années, elle est le résultat d'une prise de contrôle du territoire par Air Canada qui par des pratiques douteuses s'est assuré de garder une mainmise sur son marché. En position de force, Air Canada rationalise ses opérations au détriment de services de proximité. On privilégie les actionnaires au lieu de la mission.

Le développement d'une communauté passe par la qualité de ses modes de communications et par sa capacité à les utiliser de façon optimale. 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 situation créée par le transporteur aérien national prend les régions en otage.

La seule issue possible est de repenser le modèle de l'industrie aérienne en région.



## Val-d'Or: plaque tournante

Les premiers vols commerciaux de TCA l'Ancêtre d'Air Canada à Val-d'Or ont eu lieu en novembre 1955. 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 une piste de 10,000 pieds dont la capacité portante peut prendre des gros porteurs de type Boeing, Airbus, Antonov, etc. Il sert de base aérienne et d'escale pour les opérations nordiques (Communautés Crie, Inuit et compagnies minières) également d'aéroport de dégagement pour les vols nationaux et internationaux. On a qu'à penser à la chute du World Trade Center où l'aéroport de Val-d'Or a hébergé plusieurs gros porteurs en attentes de nouvelles destinations. Swiss Air, Lufthansa et autres ont également utilisé l'aéroport de Val-d'Or pour des urgences médicales. À ce jour, la liste des utilisateurs commerciaux et militaires demeure très grande.



L'aéroport régional de Val-d'Or est également un acteur important dans le déplacement des professionnels en santé et en enseignement supérieur. Il transite également 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.

La Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU) base deux avions CL-415 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.

L'aéroport de Val-d'Or est doté d'infrastructures qui offrent des services essentiels à l'aviation tant au niveau du carburant, de la manutention, de l'entreposage et de la réparation d'aéronefs privés et commerciaux.

Inévitablement, l'aéroport de Val-d'Or est la voie des affaires autant en région que des autres régions ou des grands centres.



## Avenir critique

Val-d'Or est victime d'une décision injustifiable du transporteur national. Décision prise sans connaissance du milieu et de façon arbitraire hors du contexte d'affaires. Deuxième aéroport régional le plus achalandé au Québec, l'aéroport de Val-d'Or est tassé du revers de la main sous un prétexte de profitabilité. Selon nos statistiques internes, près de 21 000 passagers par année ont embarqué sur les ailes d'Air Canada à partir de Val-d'Or soit une moyenne de près 60 passagers par jour. \*

Air Canada justifie sa décision par l'annulation des coûts d'une escale. La concentration des opérations d'Air Canada à Rouyn-Noranda ne redirigera pas nécessairement les passagers de Val-d'Or vers le transporteur national. Cette décision ne représentera pas une économie, car la perte de passagers annulera l'économie d'escale et risquera de rendre la destination Rouyn-Noranda moins rentable ce qui risque de démarrer le cercle des annulations et à moyen terme justifier un abandon total de la destination.



L'avenir d'un service aérien stable et efficace en région est critique.

- Source FUP 2019

## Nouvelle approche

Il est de la responsabilité de nos leaders politiques assistés de nos opérateurs aéroportuaires et de nos leaders économiques de repenser l'approche régionale en aviation. Le plus grand intérêt des compagnies nationales d'aviation est de recruter le plus de voyageur possible vers les escales nationales afin de remplir les gros porteurs. Les régions sont des fournisseurs de passagers vers les aéroports nationaux et internationaux. La nouvelle approche serait de développer un réseau régional de fournisseurs de passagers aux aéroports nationaux et internationaux.

Repenser le modèle permettra de maximiser l'efficacité des vols régionaux qui peuvent se faire au travers de structures corporatives plus légères ou déjà implantées et assurer d'approvisionner les nationaux en passagers. Les réseaux régionaux pourront privilégier des transporteurs de plus petite taille qui pourront être mis en compétition de façon plus juste et coordonnée.

Ce nouveau modèle devra traiter l'industrie aérienne sous trois aspects :

- Le transport aérien
- Les marchés
- Les infrastructures

## Le transport aérien

Le transport aérien est ici défini par l'ensemble des opérations visant le transport aérien de passagers et de marchandises sur une base de prix unitaire. Elle ne touche pas le nolisement privé ni les vols saisonniers vers les destinations vacances. Il est considéré comme étant régi par la règle de la libre entreprise, ne garantissant aucun monopole ni exclusivité de clientèle ou de territoire.

### Constats

Depuis des années les communautés, les clients et les transporteurs clament des problématiques qui sont des irritants à divers niveaux et selon diverses perspectives :

- Horaires déficients ne répondant pas aux besoins réels des voyageurs.
- Prix des billets.
- Absence de fiabilité des vols.
- Absence de compétitivité.
- Manque d'opportunités pour de nouveaux transporteurs.
- Opérations quasi monopolistiques d'Air Canada.
- Absences de correspondances, hors des circuits des transporteurs nationaux et internationaux.
- Programmes de fidélisations exclusifs.

- Service à la clientèle déficient.
- Non-remboursement des annulations.
- Retour à la normal post pandémie long et coûteux.

## Recommandations

### *Transporteurs à la hauteur des régions*

Le gouvernement du Québec devrait protéger les marchés régionaux en catégorisant le type de transporteurs réguliers sur horaires fixes. En effet, les transporteurs nationaux et internationaux (ci-appelés les nationaux) devraient se voir obligés d'aller en impartition (Feeders ou sous-traitants) dans les opérations hors des aéroports nationaux.

Ces sous-traitants ne devraient pas avoir de liens d'actionnariat directs ou indirects avec toute compagnie aérienne nationale ou internationale. Ces sous-traitants (Feeders) des nationaux auraient l'obligation de signer des ententes de services avec les « nationaux » (n'étant pas nécessairement Air Canada), ces dites ententes étant sur une base de négociation. Cette approche permet aux nationaux d'aller chercher une clientèle à un coût intéressant et elle permet à de plus petits joueurs de vivre. Cette négociation couvrirait l'accès aux aéroports nationaux, les correspondances, les programmes de fidélisation, la publicité, etc. Ainsi les coûts d'opération et les types d'appareils seraient mieux adaptés aux escales visées. Les plus petits joueurs pourraient être présents dans de plus importants marchés sans être la cible des pratiques douteuses de nationaux comme Air Canada.

### *Régie québécoise du transport aérien*

La création d'une « Régie du transport aérien au Québec » permettrait de régulariser les accords commerciaux entre les transporteurs nationaux et leurs sous-traitants (Feeders). Elle pourrait également réguler les prix planchers par régions, de billets d'avion, protégeant ainsi l'industrie de guerres de prix absurdes et éphémères, qui à long terme, créent plus de mal que de bien. Elle ne devrait cependant se garder d'agir dans les champs de compétences fédéraux. Un travail sérieux devrait être fait afin de complémentariser les deux juridictions.

Par son arrivée, elle ramènerait la confiance des consommateurs en sécurisant les règles d'affaires et en devenant une voix envers le fédéral.

Elle serait également 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 multi escales et de créer une cohésion inter régional.

### *Plan d'aide aux transporteurs régionaux*

Le redémarrage tout en respect des règles sanitaires aura deux effets :

- Sous-utilisation des appareils en raison de la distanciation sociale.
- Manque d'intérêt des voyageurs à cause des risques pandémiques.
- Activités des aéroports nationaux anormalement réduites.

Le gouvernement et les communautés devront assurer la survie des transporteurs régionaux par la mise en place d'un programme de soutien au redémarrage des transporteurs aériens régionaux non-propriétés de près ou de loin des transporteurs nationaux. Ce programme doit assurer la survie des transporteurs de plus petits calibres et doit être modulable pour les accompagner dans la reprise à court et à moyen terme.

### Les marchés de voyageurs

Les marchés de voyageurs sont liés aux types de voyageurs utilisant les services aériens sur une base ponctuelle ou régulière.

Ces marchés se regroupent autour de :

- Voyageurs récréatifs (ponctuels pour le plaisir)
- Voyageurs d'affaires (ponctuels ou réguliers)
- Voyageurs gouvernementaux (ponctuels ou réguliers)
- Voyageurs institutionnels (ponctuels ou réguliers, médical, enseignement supérieur)
- Voyageurs organisationnels (ponctuels, Membres d'organisations, d'associations, d'ordres, etc)

### Constats

- Baisse du nombre total de voyageurs aériens
- Détournement des voyageurs locaux par les chefs-lieux gouvernementaux.
- Faibles parts de marché aux touristes.
- Attractivité négative du secteur.
- Faible implication du secteur en tourisme national et international.

## Recommandations

### *Fiabiliser les services aux passagers*

Air Canada a créé beaucoup de dommages collatéraux en annulant ses vols à très court, moyen et long délai. Il a créé une insécurité chez tous les types de voyageurs qui ont, un jour ou l'autre dû subir les aléas de décisions du transporteur et recourir aux plans B et C, à la suite d'une annonce de changement de plan de vol. Le réflexe qui s'est le plus développé à Val-d'Or est le recours à la route 117. « C'est plus long, mais plus fiable ». Un service aérien fiabilisé par une obligation de rendre des comptes à la Régie québécoise du transport aérien risquerait à moyen terme de renverser la vapeur. Les gens ne recourent pas à la 117 par intérêt, mais bien par dépit.

### *Politique gouvernementale d'accès aux aéroports*

Le gouvernement, étant un utilisateur majeur de services aériens, devrait adopter une politique obligeant ses ministères à réserver les vols de son personnel à l'aéroport, qui offre le vol, le plus près du lieu de résidence de l'employé au lieu de les concentrer dans leurs chefs-lieux. Cette politique préviendrait les gestionnaires de favoriser leur aéroport de prédilection, accommoderait l'employé et permettrait à de plus petits transporteurs d'avoir accès à la clientèle gouvernementale. À cette politique, s'ajoute l'interdiction aux employés de la fonction publique de bénéficier des programmes de fidélisation dans le cadre de leurs fonctions, tant pour l'utilisateur que la personne qui réserve.

### *Création d'un modèle de tourisme national et international*

Supporter les municipalités et les MRC à travailler avec leurs intervenants touristiques et les compagnies aériennes sur leurs territoires, à bâtir des forfaits touristiques régionaux et inters régionaux de courte et moyenne durée visant une clientèle nationale et internationale. Ces dits forfaits devront être supportés par un programme de promotion intensive et orchestrés par les parties prenantes.

### *Mobilisation locale, régionale.*

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.

## Les infrastructures aéroportuaires

### Constats

- Sous-financement
- Fragilité économique
- Sous-exploitation

### Recommandations

#### *Plan d'aide de survie*

Le gouvernement, de concert avec les communautés, doit élaborer un plan de soutien financier aux aéroports et à leurs infrastructures. Ce plan doit soutenir les aéroports dans leurs déficits financiers liés directement à la pandémie et au retrait d'Air Canada. Il doit reconnaître le préjudice financier fait aux aéroports par Air Canada. Il doit être modulable et durer assez longtemps pour assurer la survie des infrastructures. À la base, il doit compenser un minimum d'un an de revenu perdu par la fermeture des escales annoncées par Air Canada.

#### *Pôles aériens*

Les aéroports régionaux utilisés par Air Canada avant les annonces sont des plaques tournantes régionales desservant des municipalités « Centres » qui, pour la plupart, sont des centres de services, des concentrations industrielles et d'affaires et des lieux phares pour les touristes.

Le gouvernement du Québec devrait bonifier ce réseau d'aéroports en les reconnaissant comme étant des aéroports « Pôles aériens ». Cette dénomination démontre qu'elles sont un apport économique et social, local et régional et qu'elles sont un apport à l'aviation régionale, nationale et internationale. Elles seront également reconnues pour leur qualité de gestion, de la qualité de leurs infrastructures et de leur viabilité à long terme.

Ces installations « Pôles aériens » seront des aéroports privilégiés pour l'implantation de services aériens régionaux vers les nationaux. Elles seront également des catalyseurs économiques locaux et régionaux par l'implantation d'une vie économique en relation avec celles-ci et leurs communautés (Parc aéroportuaire, services à l'aviation, services

d'escapes, services touristiques, etc.). Une région pourra comprendre plusieurs « Pôles aériens » dans la mesure où ceux-ci deviennent des moteurs économiques orientés vers la pérennité économique à long terme.

Un programme spécial dédié à ces aéroports devrait supporter, aux besoins, logistiquement et économiquement les « Pôles aériens » tant pendant la pandémie qu'après celle-ci.



## Conclusion

Le monde aérien est en mouvement, il se bat pour sa survie pendant la pandémie et se battra tout autant lors du redémarrage après celle-ci.

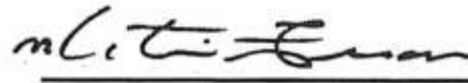
Le modèle monopolistique condamne la survie de l'aviation régionale à court et moyen terme. La mise en place d'un nouveau modèle économique et social qui assurera un legs aux générations futures est vitale pour l'économie du Québec et pour son développement social.

L'occasion est belle pour mettre en place une stratégie à la hauteur des régions et de leurs citoyens.

Solidairement, nous signons.



Pierre Corbeil, Maire  
Ville de Val-d'Or



Martin Ferron, Préfet  
MRC de la Vallée de l'Or




Gaétan Gilbert, Vice-président  
Aéroport régional de Val-d'Or



Claude-Etienne Fournier, Président  
Conseil de développement  
aéroportuaire de Val-d'Or



Jérémie Fournier, Président  
Chambre de Commerce de Val-d'Or



Etienne Létourneau, Président  
Corporation de développement  
industriel de Val-d'Or