

1. PORTRAIT DE LA VILLE DE ROUYN-NORANDA

La ville de Rouyn-Noranda couvre un vaste territoire de 6 441 km², ce qui en fait la 5^e municipalité du Québec sur le plan de sa superficie. Située à proximité de la frontière de l'Ontario et au centre de la région de l'Abitibi-Témiscamingue, la Ville de Rouyn-Noranda bénéficie d'une position géographique stratégique.

Sur le plan démographique, Rouyn-Noranda est 27^e avec une population 43 011 personnes en 2020¹ et une croissance annuelle de 0,5 % depuis 2011. Selon les données du recensement, la ville a enregistré la plus forte croissance de toutes les agglomérations de la région de l'Abitibi-Témiscamingue et du Nord-Est ontarien, abstraction faite des communautés criées et inuites. À long terme, cette hausse de la croissance démographique qui est une richesse inestimable bénéficiera à l'ensemble de l'économie locale de Rouyn-Noranda, que ce soit entrepreneurial, institutions publiques, divers services publics et privés, etc.

Reconnue pour le dynamisme de ses nombreux entrepreneurs, la ville de Rouyn-Noranda compte aussi plusieurs grandes organisations publiques, de multiples bureaux régionaux du gouvernement du Québec, les sièges sociaux de l'Université du Québec en Abitibi-Témiscamingue et du Cégep de l'Abitibi-Témiscamingue, la Direction régionale La Grande Rivière d'Hydro-Québec de même que le futur centre régional de cancérologie du Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) de l'Abitibi-Témiscamingue. Des entreprises telles que Newmont/Mines Opinaca, Glencore/fonderie Horne et leur division Mine Raglan, de même que celle d'Agnico Eagle, qui a des opérations en Abitibi, dans le Nord-du-Québec, au Nunavut et ailleurs dans le monde, sont également installées à Rouyn-Noranda.

Ces grandes organisations sont toutes réseautées au niveau régional, provincial, national et international. Leur réussite s'explique notamment par leur capacité à exporter leur savoir et à travailler en collaboration avec des experts provenant d'ici et de l'extérieur. Si la COVID-19 a amené ces entreprises à revoir leurs façons d'interagir avec leurs collaborateurs à l'extérieur, il est certain qu'à court et moyen terme, le retour d'un service aérien digne de ce nom sera nécessaire à leur fonctionnement et leur développement.

La présence de transporteurs aériens aguerris et reconnus établis en région est un atout important, voire unique, que l'on ne doit pas négliger, soit Propair et Air Creebec, qui ont su au fil des ans développer des compétences et divers services tant commerciaux, privés, miniers, d'évacuations médicales et bien d'autres.

¹ Source : Gazette officielle

2. L'Aéroport régional de Rouyn-Noranda

Le 17 mars 1997, Transports Canada cédait la propriété de l'aéroport à la Ville de Rouyn-Noranda. Depuis, l'Aéroport régional de Rouyn-Noranda (ARRN) joue un rôle majeur dans le développement social et économique de la région. En effet, l'ARRN est stratégique en assurant une interconnexion rapide de la région avec les grands centres, le Nord-du-Québec, le Canada et le monde.

Chaque année, l'ARRN reçoit près de 150 000 passagers et près de 20 000 mouvements d'aéronefs sur une piste de 7 500 pieds (2 286 mètres), ce qui en fait un des aéroports les plus fréquentés en province, après Montréal et Québec. 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'aéroport joue un rôle important sur l'échiquier du développement économique et industriel de la région, en plus d'un important rôle social en ce qui a trait aux évacuations médicales régionales et du Nord-du-Québec. En plus des services aériens 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 (LG2, LG3, LG4, Némiscau) ; l'exploitation de gisements miniers de la mine Raglan (Glencore) dans la Baie d'Ungava, les opérations de la mine Éléonore (Newmont) à la Baie-James ainsi que la mine Renard (Stornoway).

À la fin 2021, la Ville de Rouyn-Noranda inaugurera une nouvelle aérogare dont la superficie totale sera de trois fois supérieure à l'ancienne infrastructure. Rendu possible grâce à des investissements des gouvernements fédéraux, provinciaux et municipaux totalisant 40 M\$, ce projet 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\$. Une mise à niveau de sécurité nécessaire pour répondre aux besoins actuels de nos usagers, mais également pour l'expansion future de l'aéroport qui est le moteur de développement économique névralgique et reconnu comme tel par les gouvernements.

3. Priorités à considérer pour une desserte aérienne de qualité

La Ville de Rouyn-Noranda adhère aux priorités mentionnées dans le Mémoire sur le transport aérien régional au Québec déposé par l'Alliance de 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**.

La **pérennité** d'un service de transport aérien est le premier objectif poursuivi par les intervenants régionaux. Bien sûr, la période de COVID n'est que le prétexte de réfléchir à des solutions permanentes. Déjà, les problématiques étaient latentes depuis plusieurs années.

Certes, des discussions intergouvernementales doivent avoir lieu avec le palier fédéral sur le plan de la réglementation du transport aérien. Si le modèle international et national de déréglementation a porté ses fruits à l'avantage des voyageurs nationaux et internationaux et des transporteurs nationaux tel qu'Air Canada, force est de constater que les voyageurs résidants dans les régions périphériques ont, quant à eux, fait les frais du manque de concurrence en région.

La question de l'**accessibilité** passe inévitablement par un prix raisonnable des billets d'avion, à défaut de quoi, les gens préféreront voyager par automobile. On évalue que l'achalandage est moindre en Abitibi-Témiscamingue en raison des coûts prohibitifs des billets d'avion. En effet, il n'est pas rare que le billet d'avion Rouyn-Noranda-Montréal soit le même prix, voire même supérieur, à un billet Montréal-Paris.

En ce qui a trait à la **sécurité** et le maintien des services, l'Aéroport régional de Rouyn-Noranda tient à maintenir l'entièreté des services de NAV CANADA. Alors que les services consultatifs d'information de vol (FSS) de nuit sont menacés, la Ville de Rouyn-Noranda a mobilisé l'ensemble des acteurs de l'Abitibi-Témiscamingue et a même obtenu l'appui de l'Assemblée nationale à ses démarches pour le maintien de la FSS. L'enjeu est grand, car la sécurité des voyageurs est mise en péril. Le service de FSS permet de fournir des données fiables et précises au pilote. La perte de ce service aura également un impact sur les évacuations médicales d'urgence.

D'un point de vue économique, la diminution des services consultatifs de NAV CANADA serait un frein pour le développement de la région de l'Abitibi-Témiscamingue. En effet, les risques de perdre des transporteurs dédiés pour les régions et de diminuer l'offre aérienne sont grands et potentiellement dommageables pour l'économie d'une région éloignée.

D'ailleurs, cette affirmation nous a été confirmée directement par les compagnies aériennes. La perte du service de FSS causerait un tort immense et reléguerait les aéroports de la région au rang d'aéroports de troisième ordre voués à la stagnation.

La **connectivité** des transporteurs régionaux (Propair et Air Creebec) avec les transporteurs nationaux et internationaux est cruciale, d'autant plus que 50 % de notre clientèle est en interconnexion. D'une part, il faut offrir le service pour les vols nationaux et internationaux sans doubler le coût des billets. Bien sûr, des négociations sont à faire et nous espérons que le gouvernement du Québec sera présent afin de tempérer l'attitude monopolistique d'Air Canada. Si le pouvoir de négociation des transporteurs régionaux est inégal face aux géants comme Air Canada, l'interconnexion pour les destinations canadiennes et internationales n'en demeure pas moins essentielle.

Les besoins de développement pour l'**intermodal** sont importants pour un aéroport comme celui de Rouyn-Noranda qui dessert, entre autres, plusieurs chantiers miniers et d'exploitation du Nord-du-Québec. C'est pourquoi des investissements sont à prévoir afin de mieux supporter le développement des clientèles minières ou même d'Hydro-Québec.

Nous souhaitons et nous encourageons la libre concurrence pour les transporteurs, mais lorsqu'une situation de monopole persiste comme celui d'Air Canada en Abitibi-Témiscamingue, cela a un impact inévitable sur le contrôle des prix et une grande dépendance à l'égard d'un transporteur national qui ne répond pas toujours aux besoins de la population. En 2019, le pourcentage d'annulation atteignait 8 % de tous les vols et les retards étaient de 35 % de tous ses vols. Cette situation est inadmissible pour la clientèle et particulièrement pour les voyageurs d'affaires qui ont besoin de **fiabilité** et de **prévisibilité**. Au fil du temps, la clientèle a développé une perte de confiance auprès du transporteur national avec, pour résultat, l'utilisation de leur véhicule au détriment du transport aérien, malgré la distance, la perte de temps, d'efficacité et de coût associé.

Les recommandations devraient se rapporter à chaque région administrative puisque les réalités sont différentes d'une région à l'autre. La question du **développement régional** est critique puisque sans aéroport, des régions éloignées ne peuvent premièrement occuper le territoire et assurer à la population, notamment aux communautés autochtones, de bénéficier des services de santé ou d'éducation si importante pour l'épanouissement et le développement de nos milieux.

4. Un modèle d'affaires à redéfinir

Considérant l'immensité du territoire québécois, la faible densité des régions périphériques et les réalités territoriales distinctes, la création d'une **instance régionale** soucieuse de ces spécificités est à considérer.

Que ce soit en régie régionale ou en comité aviseur, une instance régionale impartiale chargée de faire l'analyse et de soutenir les projets de développement propre à chaque aéroport et chaque région périphérique serait tout à fait indiquée comme modèle à développer. Malheureusement, les modèles trop centralisés ne tiennent pas toujours compte des réalités propres à chaque région. Par exemple, les opérations minières desservies par les aéroports de Chibougamau, de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or représentent un volume passager parfois plus important que celui de destinations vers Montréal. Chaque région a des réalités différentes et une solution mur à mur n'est pas souhaitée. Une telle **instance** permettrait de tenir compte de ces réalités dans les devis d'appels d'offres par exemple.

Pour une faisabilité du modèle, il faut absolument viser une régionalisation et une pérennisation avec des perspectives d'autofinancement, sinon de rentabilité à moyen terme. Outre les **programmes d'aide qui vont aux infrastructures aéroportuaires, l'aide aux transporteurs régionaux** pourrait s'inspirer de ce qui se fait en transport interurbain lorsque les transporteurs font des déficits d'opération. Une compensation financière pourrait être attribuée aux transporteurs régionaux le temps de développer les nouvelles liaisons. Mais cette aide ne saurait perdurer dans le temps et devrait viser une forme ou l'autre d'autofinancement. L'aide municipale ne pourrait servir qu'à couvrir les études de marché et de faisabilité nécessaires à des plans de développement et ne pourrait pas servir à combler les frais d'opération des entreprises.

Le programme d'aide pour les voyages intra-Québec pourrait être revu et simplifié pour les voyages personnels des gens des régions afin de favoriser davantage l'industrie touristique et les déplacements pour des raisons personnelles, ce qui permettrait, par le fait même, de stimuler ce mode de transport actuellement sous exploité. Ce programme, développé en 2018, pourrait être amélioré tout en respectant les normes de libre concurrence, de déréglementation et les accords de libre-échange avec notre voisin américain.

Afin d'introduire plus de fluidité dans le transport passager sur l'ensemble du territoire québécois, il faut s'assurer d'améliorer la promotion du transport aérien en développant une politique de prix avantageux. L'attractivité n'en sera alors qu'accrue selon le Regroupement québécois des aéroports. **Une instance régionale** pourrait gérer cette fonction de promotion et de site d'achat des billets de l'ensemble des transporteurs régionaux et nationaux, de façon à assurer cette fluidité tant recherchée.

Il faut donc miser sur le développement de la clientèle et, pour ce faire, avoir des stratégies promotionnelles intégrées à l'ensemble des initiatives des régions. Certes, le marché du transport aérien s'adaptera lentement lors de la reprise économique et la demande de la clientèle de voyageurs suivra. Cela assurera un accroissement des activités à l'avantage des transporteurs nationaux et internationaux. Nous pensons que les nécessités du développement économique reviendront et que la mode de voyager au Québec consolidera un marché intérieur avec le temps et de la promotion.

Sans une politique de prix raisonnable régie par une **instance** assurée de faire cette surveillance, sans une promotion adéquate des différentes liaisons et sans une connectivité avec les destinations nationales et internationales, le québécois, peu importe la région périphérique d'où il provient, va conserver ses habitudes d'utiliser son automobile pour se rendre à Montréal ou à Toronto. Ceci représente des pertes économiques importantes qui échapperont à l'économie québécoise et aux transporteurs aériens régionaux.