

MÉMOIRE SUR LE TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL AU QUÉBEC

Août 2020

Déposé par les organismes suivants :



TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE	3
2. CADRE RÉGLEMENTAIRE ET BALISAGE	5
2.1 Cadre réglementaire du secteur aérien canadien.....	5
2.2 Programme de soutien financier au secteur aérien régional	5
2.3 Cadre réglementaire des transports au Canada et au Québec.....	7
2.4 Balisage de modèle réglementaire et opérationnel dans le monde.....	8
3. PORTRAIT DU RÉSEAU ACTUEL	10
3.1 Portrait de la desserte régionale et des transporteurs.....	10
3.2 Infrastructures aéroportuaires.....	11
4. PORTRAIT ET ENJEUX DES MARCHÉS ET DES CLIENTÈLES	14
5. PRINCIPAUX CONSTATS À CONSIDÉRER.....	16
6. RECOMMANDATIONS	19
6.1 Mise en contexte	19
6.2 Principes directeurs.....	19
6.3 Modèle privilégié	20
7. CONCLUSION ET FACTEURS-CLÉS DE SUCCÈS	24
ANNEXE A : Huit conditions de succès pour assurer la survie du transport aérien régional.....	25
ANNEXE B : Lexique des termes et des abréviations.....	26
ANNEXE C : Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales	27
ANNEXE D : Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales.....	28
ANNEXE E : Carte du réseau de transport maritime au Québec.....	30
ANNEXE F : Carte du réseau de transport interurbain par autocar au Québec	31
ANNEXE G : Carte des liaisons aériennes régionales au Québec	32
ANNEXE H : Portrait des transporteurs et de leur parc d'aéronefs.....	33
ANNEXE I : Mémoire de l'AITQ aux consultations budgétaires 2018	34
ANNEXE J : Programme Explore Québec	36

1. MISE EN CONTEXTE

Les enjeux du transport aérien régional

Le transport aérien régional au Québec fait face à des enjeux importants depuis de nombreuses années. Plus particulièrement, au cours des dernières années, deux événements ont mobilisé l'ensemble des acteurs sur les enjeux du transport aérien québécois :

1. La **Conférence municipale sur l'avenir du transport aérien**, organisée par l'UMQ en décembre 2016, a positionné l'accessibilité au territoire en tête des priorités pour les régions. Ces dernières doivent faire face à des défis démographiques et économiques importants.
2. Le **Sommet sur le transport aérien régional**, tenu en février en 2018, se concluait par des engagements du gouvernement du Québec pour soutenir les aéroports régionaux et le transport aérien régional, et leur donner des outils pour qu'ils puissent se montrer à la hauteur de leur rôle de moteurs économiques.

Des suites du Sommet, le gouvernement du Québec a mis de l'avant trois programmes visant à soutenir l'industrie (PAQIAR, PADAR, PRTA). Ses programmes n'ont toutefois pas réglé la problématique du coût élevé du prix des billets, des horaires et de la fiabilité de certains transporteurs.

Aujourd'hui, la crise de la COVID-19 amplifie considérablement les enjeux déjà présents. À cet effet, le 30 juin dernier, Air Canada a annoncé la « **suspension indéfinie de 30 dessertes régionales** » au Canada. Pour le Québec, ceci veut dire :

- la **fermeture temporaire de liaisons** avec reprise minimale prévue en septembre 2020 : Rouyn-Noranda, Saguenay-Bagotville, Sept-Îles;
- la **fermeture indéfinie à long terme de plusieurs liaisons** : Val-d'Or, Mont-Joli, Baie-Comeau, Gaspé, Îles-de-la-Madeleine (desserte estivale seulement).

La Cellule de crise sur le transport aérien régional prend forme

Une cellule de crise sur le transport aérien régional regroupant cinq organisations nationales (ci-après les « partenaires ») a été mise sur pied à l'initiative de l'Union des municipalités du Québec :

- l'Alliance de l'industrie touristique du Québec (AITQ);
- le Conseil du patronat du Québec (CPQ);
- la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ);
- le Réseau québécois des aéroports (RQA);
- l'Union des municipalités du Québec (UMQ).

Lors de la première rencontre de la Cellule, en présence du ministre des Transports du Québec, M. François Bonnardel (ci-après le « ministre »), les partenaires ont présenté huit conditions de succès pour assurer la survie du transport aérien régional au Québec (annexe A). Ils ont également souligné **qu'un chantier sur la redéfinition du transport aérien s'imposait**. Pour les partenaires, le gouvernement du Québec doit lancer rapidement ce chantier en ayant comme priorités la pérennité, l'accessibilité, la sécurité, la connectivité, la fiabilité, l'intermodalité du transport aérien ainsi que le développement régional.

La création du Groupe d'intervention sur la relance des services aériens régionaux

Au début du mois de juillet 2020, le ministre a créé le Groupe d'intervention sur la relance des services aériens régionaux avec comme objectifs **d'identifier et d'analyser des pistes de solution pour l'avenir des dessertes aériennes régionales**. Le Groupe d'intervention est composé :

- du député des Îles-de-la-Madeleine, M. Joël Arsenault, et le député de Mont-Royal–Outremont, M. Pierre Arcand;
- de la Fédération québécoise des municipalités (FQM) et de l'Union des municipalités du Québec (UMQ);
- du Réseau québécois des aéroports (RQA) et de l'Association québécoise du transport aérien (AQTA);
- d'Aéroports de Montréal, d'Aéroport de Québec et d'Avjet (fournisseur de services aux compagnies aériennes);
- de la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) et du Conseil du patronat du Québec (CPQ) et de l'Alliance de l'industrie touristique du Québec (AITQ);
- du ministère des Transports (MTQ), du ministère de l'Économie et de l'Innovation (MEI), du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), du ministère du Tourisme (MTO) et du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN).

Afin de bien circonscrire les besoins et les solutions envisageables pour la relance du transport aérien régional, le ministre a demandé à toutes les parties prenantes associées au Groupe d'intervention de déposer un mémoire au plus tard le 7 août 2020.

M. Jacques Roy, professeur à HEC Montréal et expert du secteur, aura le mandat d'analyser l'ensemble des mémoires déposés et de formuler des recommandations au ministre et au Groupe d'intervention au cours du mois de septembre 2020.

La rédaction d'un mémoire de partenaires de la Cellule

Quatre des cinq partenaires de la Cellule ont convenu de rédiger conjointement un mémoire afin d'établir une position commune pour résoudre les différents enjeux en cours. Pour la rédaction du mémoire, les partenaires ont été accompagnés par les firmes-conseils Raymond Chabot Grant Thornton (RCGT) et Explorer Solutions.

Afin d'appuyer la rédaction de ce mémoire, les experts ont fait une large revue de littérature. Ils ont également réalisé de nombreuses entrevues auprès des parties prenantes pertinentes au dossier :

- **Aéroports** : Montréal-Trudeau (YUL), Montréal Saint-Hubert (YHU), Québec – Jean Lesage (YQB);
- **Transporteurs et projets de transport** : Air Canada, TREQ, Régionair, Nolinor, Panorama, Pascan, Air inuit, WestJet, Air Creebec, Porter et Air Liaison;
- **Organismes partenaires** : RQA (groupe de discussion (12 aéroports) et appel DG), AITQ (atelier), FCCQ (atelier), UMQ (atelier), CPQ (appel PDG);
- **Autres organismes** : AQTA (PDG), le Réseau québécois des aéroports (Conseil);
- **Les partenaires** : rencontre de démarrage et deux ateliers de travail.

Voir l'annexe B pour le lexique des termes et des abréviations utilisés.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE ET BALISAGE

2.1 Cadre réglementaire du secteur aérien canadien

Le transport aérien et la gestion des aéroports sont de juridiction fédérale. Transports Canada, au nom du ministre des Transports, est responsable de l'application des lois et des règlements ainsi que de la mise en œuvre d'initiatives réglementaires à l'échelle gouvernementale.

En 1985, le gouvernement fédéral a entamé des initiatives de déréglementation à l'international. La loi abolissait les restrictions concernant les permis d'exploitation octroyés aux compagnies aériennes. Cette initiative a mené à la politique « ciel ouvert » avec les États-Unis au milieu des années 90. L'ouverture et la réglementation du transport aérien ouvrent la porte à une compétition ouverte sur toutes les routes aériennes au Canada. Il en découle que **le gouvernement ne peut empêcher un transporteur de s'installer dans une région afin d'offrir ses services** selon les conditions qu'il juge appropriées afin de se tailler une place tout en respectant les normes d'exploitation sécuritaires.

En termes de transport aérien, le gouvernement provincial a peu de juridiction. Les seules interventions possibles se situent sur le plan des incitatifs financiers ou des programmes de compensation afin de stimuler l'utilisation du transport aérien en région. À ce titre, plusieurs programmes ont été mis en place au cours ses dernières années dans ce sens.

2.2 Programme de soutien financier au secteur aérien régional

Programmes de soutien aux aéroports et aux transporteurs

Plusieurs programmes de soutien à l'industrie et aux passagers sont présentement disponibles. Les programmes offerts par le gouvernement du Québec sont majoritairement issus de réflexions énoncées dans le cadre du Sommet sur le transport aérien tenu en février 2018.

Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales (PAQIAR)

Le PAQIAR vise à soutenir les propriétaires et les exploitants d'aéroports dans la réalisation de divers projets et l'acquisition d'équipements nécessaires à l'exploitation d'un aéroport. Le programme est doté d'une enveloppe budgétaire de 100 millions de dollars et il est en vigueur jusqu'au 31 mars 2022. Une étude commandée en 2017 par l'UMQ avait démontré que près de 400 millions de dollars sur une période de cinq ans étaient requis pour maintenir, améliorer et agrandir les infrastructures aéroportuaires au sud du 50^e parallèle (cette étude excluait les aéroports de Montréal-Trudeau, de Mirabel et de Québec).

Le PAQIAR comprend trois volets (détails à l'annexe C) :

- Volet 1 – Réfection et amélioration des infrastructures et des équipements « côté piste »;
- Volet 2 – Rénovation et construction de bâtiments aéroportuaires;
- Volet 3 – Équipements mobiles.

Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales (PADAR)

Le PADAR a pour but de développer et d'améliorer l'offre de services aériens en région. Ce programme est doté d'une enveloppe budgétaire de 22,5 millions de dollars jusqu'en mars 2022. Le PADAR a pour objectifs de favoriser l'établissement, le développement ou l'amélioration des dessertes aériennes

régionales et de doter les acteurs de l'industrie des outils nécessaires pour solidifier et développer leurs activités.

Le PADAR comprend deux volets (détails à l'annexe D) :

- Volet 1 – Financement de dessertes aériennes;
- Volet 2 – Promotions, études, mises en marché et équipements.

Programme de réduction des tarifs aériens

Le Programme de réduction des tarifs aériens du gouvernement du Québec a pour but de réduire le coût des déplacements par avion effectués uniquement à l'intérieur du Québec (vols régionaux) afin de les rendre plus abordables et ainsi améliorer la mobilité des citoyens.

Le programme a pour objectifs généraux de :

- favoriser les déplacements par avion des résidents des régions éloignées du Québec;
- stimuler la demande en transport aérien avec l'objectif que les transporteurs augmentent l'offre de services aériens en région.

Il permet, compte tenu du coût élevé du transport aérien et du peu ou de l'absence de possibilités de transport à moindre coût offertes aux populations, de rembourser à certaines conditions une partie du prix d'un billet d'avion. Le taux de remboursement varie de 30 % à 60 % du coût selon la région de résidence du demandeur.

Volet	Communautés admissibles	Réduction (montant annuel maximal)
Volet 1	Communautés non reliées au réseau routier (Basse-Côte-Nord, Île-d'Anticosti, Îles-de-la-Madeleine, Schefferville et Whapmagoostui)	60 % (3 000 \$)
Volet 2	Communautés reliées au réseau routier reconnues éloignées par Revenu Québec (Eeyou Istchee Baie-James, Fermont et Minganie)	40 % (1 500 \$)
Volet 3	Autres communautés reliées au réseau routier (Abitibi-Témiscamingue, Bas-Saint-Laurent, Côte-Nord [de Tadoussac à Natashquan], Gaspésie, Saguenay-Lac-Saint-Jean)	30 % (500 \$)

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA)

Le gouvernement du Canada offre un programme spécifiquement dédié aux aéroports accueillant des services aériens commerciaux réguliers (ne s'applique pas aux vols nolisés). Le PAIA sert à financer des projets d'amélioration aux aéroports et aux aérodromes certifiés. Pour recevoir du financement, les demandeurs doivent démontrer que leur projet est nécessaire pour atteindre et maintenir les niveaux de sécurité requis.

Programme	Description
Admissibilité	Les aéroports admissibles au financement : 1. n'appartiennent pas au gouvernement du Canada et ne sont pas exploités par ce dernier; 2. répondent aux exigences de certification du gouvernement fédéral; 3. offrent toute l'année un service de vols commerciaux de passagers, avec un minimum de 1 000 passagers/an; 4. servent moins de 525 000 passagers par année.
Niveau de priorité	Priorité no 1 : Projets visant la remise en état d'installations « côté piste » ou l'achat d'équipement de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs; Priorité no 2 : Projets visant l'achat d'équipement mobile lourd; Priorité no 3 : Projets visant à améliorer la sécurité dans les aéroports.
Période d'application	Au plus tard le 1 ^{er} avril afin de recevoir du financement durant la prochaine année du PAIA. Par exemple, les demandes reçues avant le 1 ^{er} avril 2020 sont admissibles au financement en 2021-2022.
Coûts admissibles	Le financement dépend du volume d'activité de l'aéroport. Le critère utilisé est le nombre annuel moyen de passagers de vols commerciaux réguliers pour les trois dernières années civiles, selon les données fournies par Statistique Canada.

2.3 Cadre réglementaire des transports au Canada et au Québec

Différentes réglementations régissent les modes de transport au Québec. Un sommaire des différents cadres réglementaires et financiers est présenté aux fins d'analyse et de comparaison.

Transport maritime : une société d'État fortement subventionnée

Sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec, la Société des traversiers du Québec (STQ) agit à titre de société d'État. Les **services de transport maritime qu'elle rend sont considérés comme essentiels** pour le gouvernement du Québec.

Sur un total de 13 traverses et de deux dessertes sur le territoire québécois, la STQ en exploite neuf, alors que des partenaires privés¹ exploitent les autres traverses et les deux dessertes maritimes (carte à l'annexe E). L'octroi des contrats avec les entreprises privées se fait selon le **processus formel d'adjudication** défini par la loi.

En 2016-2017, plus de **cinq millions de passagers ont été transportés par traversier**. La flotte de la STQ représente 19 navires, 26 quais et de multiples installations terrestres. Dans le but de recueillir l'ensemble des besoins des régions où ses services sont offerts, la STQ a mis en place des comités consultatifs régionaux (CCR).

Les ressources financières nécessaires aux opérations, à l'acquisition ainsi qu'à l'entretien des infrastructures proviennent majoritairement de contributions gouvernementales. La STQ a une faible capacité à tarifier les passagers en vertu du Règlement sur la gratuité de certains services de transport par traversier. À titre d'exemple, les **subventions versées à l'organisation représentent 80 % des revenus**. Les emprunts liés à la dette de financement à long terme des immobilisations sont totalement pris en charge par le gouvernement du Québec.

¹ Les traversiers et dessertes privés sont : Traverse Rivière-du-loup–Saint-Siméon, Traversier CTMA, Groupe Desgagnés (Relais Nordik Inc.).

Transport interurbain par autocar : octroi de permis et de contrats

Dans le cadre de la Loi sur les transports, deux régimes sont établis afin d'assurer la mise en place des services, soit la Commission des transports du Québec (CTQ) ainsi que les autorités municipales.

- La CTQ est responsable du Règlement sur le transport par autobus. Elle attribue des permis pour le transport rémunéré de personnes. Le transporteur est **autorisé à fournir son service sur un itinéraire donné avec un certain type de véhicule à une fréquence précise** sans restriction sur la clientèle. L'octroi de permis permet de sélectionner un transporteur par itinéraire, lui assurant ainsi une exclusivité. On compte présentement **15 transporteurs² desservant 477 municipalités au Québec** (carte à l'annexe F). Les transporteurs n'ont pas de subvention d'exploitation.
- Par ailleurs, les **autorités municipales**, par l'octroi de contrat, peuvent organiser un service de transport en commun de personnes sur leur territoire et en assurer la liaison avec des points situés à l'extérieur avec des organismes publics de transport en commun ainsi que les titulaires de permis de transport par autobus.

Transport ferroviaire : une société d'État financée publiquement

Le **gouvernement du Canada mandate VIA Rail Canada** (ci-après « VIA Rail ») pour exploiter le réseau ferroviaire national de voyageurs en son nom, à titre de **société d'État** :

- VIA Rail exploite près de **500 trains hebdomadairement** reliant plus de **450 collectivités canadiennes**. Elle fournit des services intervilles, longs parcours et régionaux en plus d'un transport ferroviaire essentiel en zones éloignées;
- Sa flotte de voitures et de locomotives ainsi que **ses gares ferroviaires lui appartiennent**, tout comme 2 % du réseau ferroviaire sur lequel elle exerce ses activités. Les autres 98 % des infrastructures dédiées au service ferroviaire de voyageurs sont principalement détenues par le CN et la Compagnie de chemin de fer du Canadien Pacifique (CP);
- Par son plan d'entreprise annuel, la société fait **approuver ses plans et son financement au Conseil du Trésor** du Canada. Le **gouvernement du Canada** détermine l'offre de services de VIA Rail et **subventionne les services ferroviaires** de voyageurs en accordant des crédits à la société;
- Son défi actuel est de **limiter la croissance de son déficit d'exploitation**, donc de sa dépendance au financement public.

2.4 Balisage de modèle réglementaire et opérationnel dans le monde

Cadre réglementaire de l'Australie occidentale : libre concurrence semi-contrôlée

Le gouvernement de l'Australie occidentale a mis sur place un **modèle d'exploitation permettant la libre concurrence, tout en y gardant un certain contrôle**. Il intervient donc seulement lorsqu'il y a un risque jugé inacceptable d'échec du marché qui mettrait en péril les services aux régions, notamment pour ce qui est de la fréquence, de la fiabilité, de la qualité et de l'accessibilité (\$) des vols.

Ainsi, afin de déterminer le niveau d'intervention gouvernementale, chaque route est catégorisée en fonction de l'offre et de la demande :

² Les transports privés par autocar sont : Autobus A1, Autobus Breton, Autobus Chevrette, Autobus Galland, Autobus La Québécoise, Autobus Maheux, Autobus Transport Thom (Bell-Horizon), Brandon Transport, Greyhound Canada, Groupe Intercar, Maritime Bus, Orléans Express, Transdev Québec (Limocar), Transport M.B., Trentway-Wagar.

- Les routes avec **plus de 100 000 passagers ne sont pas réglementées**. On considère qu'elles doivent être desservies par plus d'un transporteur :
 - > Le gouvernement effectue une **vigie** assurant la disponibilité, l'accessibilité (\$) ainsi que la fiabilité du service;
 - > Le gouvernement inclut **certaines conditions** sur la licence des transporteurs qui desservent seuls une région.
- Pour les routes avec **moins de 100 000 passagers**, on considère que le volume de passagers est insuffisant pour avoir plus d'un seul transporteur :
 - > Le gouvernement réglemente celles-ci en mettant en place un **processus compétitif** pour leur attribution. Les contrats sont d'une durée de cinq ans;
 - > Le transporteur est sélectionné en fonction du **service** et de la manière dont il respectera les **besoins de la communauté**;
 - > Le transporteur doit s'engager à **développer d'autres routes** qui desserviront d'autres communautés;
 - > L'organisation de vols nolisés sur les routes où il existe un service aérien est soumise à une demande gouvernementale;
 - > Une seule route est subventionnée. Les autres se financent par elles-mêmes, sans garantie de profits pour les transporteurs qui y contribuent;
 - > Les coûts aéroportuaires sont imputés aux transporteurs à leurs pleine valeur et sont donc inclus dans le coût d'exploitation du transporteur.

Cadre réglementaire des États-Unis : libre concurrence semi-contrôlée

Depuis le *Airline Deregulation Act* passé en 1978, les transporteurs aériens ont la quasi-liberté de déterminer le marché qu'ils désirent desservir au prix qui leur convient.

Afin d'assurer une desserte aérienne dans les régions, ce modèle de libre concurrence est accompagné du programme **Essential Air Services** (EAS) du Département des Transports. L'EAS offre aux communautés admissibles un accès au système national de transport aérien pour un minimum de vols planifiés :

- Les transporteurs intéressés à fournir ce service participent au **processus de sélection** au moyen d'un appel d'offre public. Les contrats sont d'une durée de deux à quatre ans;
- On **subventionne deux vols aller-retour quotidiens avec une capacité de 30 à 50 passagers** et parfois des vols supplémentaires de neuf passagers vers des aéroports de taille moyenne à large;
- Présentement, le Département subventionne un service de navettes et de transporteurs certifiés pour environ **175 communautés** qui ne recevraient normalement pas, par le modèle de libre concurrence, de service de vols planifiés.

3. PORTRAIT DU RÉSEAU ACTUEL

3.1 Portrait de la desserte régionale et des transporteurs

D'entrée de jeu, mentionnons que le Québec se caractérise par une vaste superficie et par une très faible densité de population dans la plupart de ses régions périphériques du Québec (5,03 habitants par km²) contrairement à l'Ontario (14,80 habitants par km²) ou certains états américains. Ceci conditionne l'approche et les enjeux de dessertes aériennes régionales.

Desserte régionale québécoise

Il existe présentement sur le territoire québécois, en plus d'Air Canada, cinq transporteurs ayant une licence d'exploitation de Transports Canada afin d'offrir des vols réguliers régionaux, dont quatre sont des entreprises québécoises. Chacun de ceux-ci est muni d'une flotte d'appareils qui lui permet de desservir les destinations choisies dont les routes sont présentées sur le graphique à l'annexe G.

Pour plusieurs des transporteurs (Pascan Aviation, Air Liaison, Air Inuit et Air Creebec), les vols partent des grands centres (Montréal, Longueuil et Québec) vers les régions. Les régions nordiques sont desservies par deux transporteurs principaux (Air Creebec et Air Inuit (First Air offre aussi des vols dans cette région, mais ce transporteur est une société sœur d'Air Inuit)) ayant le monopole sur leurs territoires. Un transporteur situé à Terre-Neuve (Provincial Airlines (PAL)) offre aussi des vols au Québec.

La fréquence et les horaires sont dictés par la demande et, en grande partie, imposés par les horaires d'Air Canada qui visaient à acheminer les passagers vers Montréal en fin d'avant-midi afin de prendre une correspondance avec des vols de leur réseau intérieur et international.

Depuis le retrait d'Air Canada, aucun transporteur, au moment d'écrire ce mémoire, n'a d'entente interligne avec un transporteur national ou international (Porter, WestJet, Air Canada ou autres), bien que des discussions soient en cours. Il n'existe pas de correspondances interrégionales si plus d'un transporteur est nécessaire au voyage.

Il existe également des transporteurs régionaux qui offrent des services de transport nolisé. Les principaux acteurs sont : Chrono Aviation, Nolinor, Panorama, Exact Air, Propair et Max Aviation. Ces transporteurs offrent des vols nolisés à contrat et principalement à des entreprises ayant des besoins spécifiques.

Le gouvernement du Québec fait également compétition aux transporteurs privés en exploitant une flotte d'appareils³ pour le déplacement des employés d'Hydro-Québec et les activités du Service aérien gouvernemental (SAG).

Portrait et positions des principaux transporteurs

Dans le cadre de la préparation de ce mémoire, une consultation systématique a été réalisée auprès des transporteurs œuvrant dans le réseau des aéroports régionaux du Québec, des transporteurs nationaux/internationaux ainsi que des promoteurs de nouvelles approches (COOP Air du Lac-Saint-Jean, TREQ et Régionair) dans le cadre du retrait d'Air Canada. L'annexe H présente un portrait de ces transporteurs et de leurs parcs d'aéronefs.

³ Avions propriété d'Hydro-Québec : deux avions Q400 (72 sièges) et un avion Q300 (50 passagers).

Certains transporteurs utilisent YUL comme aéroport de départ et de destination, et ceci est possible dans la mesure où le vol est originaire d'un des aéroports désignés avec service actif de fouille de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA).

3.2 Infrastructures aéroportuaires

Les aéroports régionaux du Québec accueillent approximativement plus de **500 000 voyageurs sur des vols commerciaux réguliers** par année. Dans le contexte du présent mémoire, nous avons recensé les activités des aéroports au sud du 50^e parallèle à l'exception de l'aéroport de Wabush (52^e). Ils représentent les aéroports qui, de manière directe et indirecte, sont affectés ou risquent de l'être par le retrait d'Air Canada.

Voici le portrait sommaire des principaux aéroports du Québec.

L'aéroport Montréal-Trudeau (YUL)

L'aéroport Montréal-Trudeau est la plus grande plateforme de correspondance aéroportuaire au Québec, avec plus de 20,3 millions de passagers en 2019 et 150 destinations domestiques, transfrontalières et internationales. L'aéroport connaît une hausse de son nombre de passagers depuis les dix dernières années et anticipait (pré-COVID) atteindre sa capacité maximale (25 millions de passagers) sur un horizon de deux à quatre années. L'aéroport devait entreprendre de grands travaux d'expansion pour soutenir son développement. Ces travaux sous-entendaient une place possiblement plus limitée pour les plus petits aéronefs.

Toutefois, YUL est ouvert à une solution à moyen et à long terme dont la construction d'une aérogare régionale, capable d'accueillir des transporteurs en provenance des régions pour effectuer une connexion avec d'autres aéroports nationaux et internationaux. Parmi les préoccupations soulevées par l'administration aéroportuaire, il y a la notion de sûreté quant aux correspondances pour les vols en provenance des aéroports régionaux, sans système de sécurité, appelé aussi « vols non stériles ». Pour les vols en provenance de ces destinations régionales, dans les circonstances actuelles, il serait obligatoire d'avoir un processus permettant aux passagers d'accéder à la zone publique au niveau des départs et qu'ils puissent procéder par la suite aux mesures de sûreté, notamment. Ce procédé non nécessaire pour les « vols fouillés » amènerait des enjeux logistiques supplémentaires et compréhensibles pour l'aéroport.

L'aéroport international Jean-Lesage de Québec (YQB)

L'Aéroport international Jean-Lesage de Québec a accueilli en 2019 plus de 1,75 million de passagers. YQB vient de terminer un important programme d'agrandissement et de réfection touchant son terminal, sa piste principale ainsi que son stationnement automobile. YQB est configuré pour accueillir autant des vols sécurisés que des vols non sécurisés. L'aéroport mise sur les vols régionaux comme une de ses sources de croissance. Aujourd'hui, près de 40 destinations (intérieures, transfrontalières et internationales) sont accessibles de YQB sur les ailes d'une dizaine de transporteurs canadiens et américains.

Caractéristiques des 15 aéroports régionaux

Le tableau suivant présente un sommaire des caractéristiques des 15 aéroports régionaux.

Aéroports (piste principale)	Mvt annuels	PAX annuels	Transporteurs (Destination)	Services
Alma (5 000 x 100)	-	0	-	<ul style="list-style-type: none"> ACSTA Transport terrestre - salle de conférence
Baie-Comeau (6 000 x 150)	3 400	11 000	Air Liaison (YQB-YZV)	<ul style="list-style-type: none"> ACSTA, canpass Transport terrestre - location de voitures
Chibougamau (6 495 x 150)	10 000	82 991	Air Creebec (YUL, YKU)	<ul style="list-style-type: none"> ACSTA Transport terrestre - location de voitures - distributrice
Gaspé (5 500 x 150)	3 938	25 000	Air Canada - Pascan (YQB-YUL-YGR)	<ul style="list-style-type: none"> ACSTA Transport terrestre - location de voitures
Gatineau (6 000 x 150)	51 100	-	-	<ul style="list-style-type: none"> AOE-15 Transport terrestre - location de voitures - restaurant - salle de conférence
Îles-de-la-Madeleine (4 493 x 150)	-	-	Air Canada – Pascan (YGP, YQB, YUL, YHU, YVB)	<ul style="list-style-type: none"> ACSTA AOE-15
Mont-Joli (6 000 x 150)	9 119	68 000	Pascan – PAL (YUL-YHU-YWK-YQB)	<ul style="list-style-type: none"> ACSTA Transport terrestre - location de voitures - restaurant - enregistrement électronique
Mont-Tremblant (5 902 x 150)	3 000	10 000	Air Canada – Porter (YYZ-YTZ)	<ul style="list-style-type: none"> ACSTA, ASFC Transport terrestre - location de voitures - restaurant
Roberval (5 000 x 150)	-	0	-	<ul style="list-style-type: none"> ACSTA Transport terrestre - salle de conférence
Rouyn-Noranda (7 500 x 150)	3 600	62 500	Air Canada - Air Liaison – Pascan (YUL - YQB – YHU)	<ul style="list-style-type: none"> ACSTA Transport terrestre - location de voitures - restaurant
Saguenay-Bagotville (10 000 x 150)	Mil	47 700	Air Canada - Pascan - Sunwing – PAL (YUL- YHU - YWK - Soleil)	<ul style="list-style-type: none"> ACSTA, AOE-30 Location de voitures - restaurant
Sept-Îles (6 552 x 150)	-	134 500	Air Canada, Pascan, Air Liaison, PAL (YWK, YQB, YUL, YHU, YBC, YYY, YBG)	<ul style="list-style-type: none"> ACSTA, AOE-15 Transport terrestre - location de voitures - distributrice
Sherbrooke (5 901 x 150)	10 608	0	-	<ul style="list-style-type: none"> AOE-30 Restaurant - salle de conférence
Val d'Or (10 000 x 150)	23260	60 800	Air Creebec YUL - Waska - Wemindji - Eastmain	<ul style="list-style-type: none"> ACSTA Transport terrestre - location de voitures - restaurant - salle de conférence
Wabush (6 002 x 150)	-	-	Pascan, PAL, Air Liaison (YQB, YYY, YZV)	<ul style="list-style-type: none"> ACSTA

La situation de l'aéroport Montréal Saint-Hubert (YHU)

L'aéroport Montréal Saint-Hubert désire se positionner comme la plateforme de correspondance aéroportuaire pour les vols régionaux au Québec. L'aéroport accueille déjà les vols non sécurisés de Pascan et quelque 50 000 passagers annuellement. Pour l'instant, YHU n'offre aucune possibilité de

correspondance, mais mentionne être en discussion avec divers transporteurs nationaux pour développer une offre de vols intérieurs initialement et ultérieurement transfrontaliers et internationaux. Des discussions sont aussi en cours pour doter YHU des services de l'ACSTA et de l'AFSC. L'aéroport dispose d'installations et d'infrastructures pour accueillir à court terme plus de 200 000 passagers et un projet de nouveau terminal est en discussion. De YHU, le centre-ville de Montréal et la station de métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke peuvent être reliés par le transport en commun et l'administration de YHU nous confirme qu'un service de navette peut être rapidement mis en place.

4. PORTRAIT ET ENJEUX DES MARCHÉS ET DES CLIENTÈLES

Des clientèles variées aux besoins multiples

Afin d'illustrer la variété des clientèles et de leurs besoins multiples, nous présentons dans le tableau ci-après les principales caractéristiques des segments de voyageurs aériens régionaux et les enjeux propres à chaque segment. Le but de cet exercice est de démontrer l'importance du transport aérien dans toutes les sphères de la vie régionale.

Segments de clientèles – caractéristiques et enjeux

Segment	Caractéristiques	Enjeux
Affaires	<ul style="list-style-type: none"> Secteurs économiques importants : mines, forêts, grandes industries. 	<ul style="list-style-type: none"> Ces secteurs économiques sont fondamentaux à la vitalité économique du Québec et des régions; À défaut de fréquences et de fiabilité de services, beaucoup d'entreprises de ces secteurs nolisent leur propre vol; Il y sûrement une meilleure complémentarité à développer entre les transporteurs réguliers et les nolissements.
	<ul style="list-style-type: none"> Autres secteurs économiques; Associations, syndicats, etc.; Voyageurs d'affaires individuels. 	<ul style="list-style-type: none"> Ce segment de marché est très important et sera de plus en plus en croissance; Cette clientèle a quelquefois délaissé l'avion pour l'automobile malgré le facteur temps.
	<ul style="list-style-type: none"> Nouveaux secteurs économiques : technologies, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Historiquement, largement associé à des secteurs économiques traditionnels (mines, forêts, etc.) et certaines régions ont créé des nouveaux créneaux d'excellence liés notamment aux technologies; La popularité montante du télétravail encourage l'implantation en région. Dans ce contexte, le besoin de se connecter en personne entre les autres régions sera accentué.
Gouvernement et institutions	<ul style="list-style-type: none"> Santé et services sociaux : urgence, spécialistes, etc.; Éducation : enseignants, formateurs, etc.; Fonctionnaires des niveaux provincial, fédéral, et municipal; Culturel : artistes et professionnels. 	<ul style="list-style-type: none"> Comme service essentiel, les secteurs de la santé et des services sociaux demandent des travailleurs spécialisés et de l'agilité en termes d'horaires et de fréquence; Comme service essentiel, le secteur de l'éducation est primordial afin d'offrir un service de qualité en région, que ce soit pour les universités ou les cégeps (incluent les CTT); L'accès à la culture est fondamental à la vitalité régionale. Pour faire venir des artistes en région (diffuseurs, festivals, etc.) ou pour offrir des talents des régions dans les grands centres, le transport aérien est essentiel.
	<ul style="list-style-type: none"> Hydro-Québec (HQ) : Nous n'avons pas le nombre de voyageurs et les fréquences des vols d'HQ, mais c'est très considérable. 	<ul style="list-style-type: none"> Le volume de passagers d'HQ pourrait largement optimiser la fréquence et la rentabilité des transporteurs privés; Des ententes pourraient se créer afin qu'HQ participe à la relance du transport aérien régional; Il y a eu un projet pour transférer ce service au privé en 2017 (projet Lingberg), mais celui-ci n'a pas eu beaucoup de réceptivité.

Segment	Caractéristiques	Enjeux
Individuel	<ul style="list-style-type: none"> Il y a plusieurs besoins pour les clientèles dites « individuelles » : santé, éducation, famille, loisirs, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> Cette clientèle a délaissé l'avion pour l'automobile malgré le facteur temps. Elle reviendrait à l'avion avec des prix abordables et une qualité de service; Ce segment est négligé par les transporteurs : peu de promotion et de développement de clientèles, prix élevés, etc.
Touristique	Voyageurs d'agrément : <ul style="list-style-type: none"> Résidents des régions vers l'extérieur; Visiteurs étrangers vers les régions. 	<ul style="list-style-type: none"> Les enjeux du tourisme sont bien illustrés dans le mémoire de l'AITQ lors des consultations budgétaires 2018 (voir annexe I). Le programme Explore répondait en partie aux demandes de l'industrie : Le programme Explore (voir annexe J) lancé en 2019 par le ministère du Tourisme (MTO) est le premier geste structurant entre le transport aérien et l'industrie touristique. Ce programme avait des contraintes, mais, de l'avis de tous, c'était un bon premier pas; L'industrie touristique a besoin de prix justes, de fiabilité et de prévisibilité (car réservations de 8 à 12 mois à l'avance souvent); En 2019, le MTQ a lancé la Démarche stratégique en tourisme d'affaires qui vise à accroître les recettes touristiques générées par les congrès au Québec. Le diagnostic⁴ démontre que le secteur des congrès et foires est très dynamique en région et requiert du transport aérien pour les congressistes, les conférenciers et les exposants.
	Réunions et congrès : <ul style="list-style-type: none"> Congressistes; Conférenciers, panelistes et experts. 	

Le développement des clientèles : un des maillons faibles de l'écosystème du transport aérien au Québec

Comme toute opération commerciale de produits ou de services, le volume des ventes et la rentabilité du transport aérien régional passent par une fine connaissance des clientèles par marché et par segment.

Sans avoir la prétention d'avoir réussi à faire le tour complet de la situation, plusieurs informations nous portent à croire **que la connaissance, le développement et la fidélisation des clientèles constituent une faille** de l'écosystème du transport aérien régional au Québec.

Pourtant, des grandes entreprises sont maîtres à ce chapitre. Force est de constater que les efforts en intelligence marketing n'ont pas été une priorité pour le développement des clientèles régionales, qui sont considérées comme acquises dans un contexte de quasi-monopole.

À l'opposé, les **transporteurs régionaux** (comme Air Liaison et Pascan) n'ont possiblement pas la capacité à eux seuls de créer cette intelligence marketing essentielle au développement des clientèles et des marchés. D'autres, comme Air Creebec ou Air Inuit, exercent leurs activités en grande partie dans des marchés « protégés » et subventionnés, nécessitant moins d'efforts marketing importants.

⁴ « *Diagnostic et enjeux en tourisme d'affaires – Portrait provincial* », produit pour le compte des ATR du Québec et le MTO en mars 2020 et réalisé par Raymond Chabot Grant Thornton.

5. PRINCIPAUX CONSTATS À CONSIDÉRER

À la lumière de la revue de la littérature ainsi que des multiples consultations réalisées, voici les quatre principaux constats à considérer pour l'établissement des pistes de solution.

- 1) **Le transport aérien est un service essentiel à l'occupation du territoire et au développement du Québec et de ses régions.**
- 2) **Le modèle du transport aérien régional en place répond mal aux attentes et aux aspirations des régions et du Québec dans son ensemble.**
- 3) **Globalement, il y a une volonté de travailler avec les transporteurs actuels.**
- 4) **La demande n'a pas été correctement stimulée pour favoriser la croissance du volume de passagers.**

* * * * *

CONSTAT 1 : Le transport aérien est un service essentiel à l'occupation du territoire et au développement du Québec et de ses régions.

Le transport aérien contribue grandement au développement régional, autant pour la prospérité des entreprises qui vendent leurs produits à l'extérieur de leur région que pour le développement économique en termes d'attraction d'investissement. Il est donc fondamental à la vitalité économique du Québec et du Canada, notamment pour les secteurs de pointe présents dans les régions. Le transport aérien est également important pour l'industrie touristique, considérant l'ampleur du territoire québécois.

Les transporteurs aériens qui œuvrent sur le territoire québécois présentement ont la responsabilité d'offrir les services essentiels du réseau de la santé par le transport des patients et des professionnels de la santé sous contrat du gouvernement du Québec. Il est crucial d'avoir le choix de plus d'un transporteur solide afin d'être en mesure d'offrir plus d'une option pour répondre aux besoins de ces services essentiels.

Les institutions d'enseignement bénéficient de la disponibilité du transport aérien en région pour voyager vers d'autres régions ainsi que participer à des événements nationaux et internationaux qui permettent le développement professionnel et le maintien des compétences qui profitent à la population étudiante et aux divers programmes de recherche au Québec.

CONSTAT 2 : Le modèle du transport aérien régional en place répond mal aux attentes et aux aspirations des régions et du Québec dans son ensemble.

Depuis plusieurs années, les régions travaillent à mettre en place des solutions de transport aérien qui répondent à leurs besoins. Ces solutions servent autant les besoins de déplacement pour la population régionale/locale que pour le développement. La pandémie de la COVID-19 est une situation très particulière qui a mis en lumière une situation qui existait bien avant la pandémie et qui avait mené à des consultations exhaustives sur le transport aérien au cours de cinq dernières années.

Le modèle actuel est en réalité un faux modèle de concurrence. Depuis plusieurs années, sur les routes qui sont moins viables, les régions ont offert des incitatifs financiers

ponctuels afin d'attirer des transporteurs dans leurs régions. Les routes finissent par se terminer lorsqu'il est clair que les volumes sur ces routes ne se sont pas suffisants. En raison des petits volumes sur plusieurs routes, il est difficile pour de nouveaux acteurs de s'implanter ou pour les acteurs existants d'investir dans le développement. En fait, malgré l'apparence de compétition, il est souvent impossible pour plus d'un transporteur de desservir les routes qui sont moins profitables sans incitatifs.

À l'exception de certains transporteurs qui ont un quasi-monopole sur certaines routes (Air Canada, Air Inuit et Air Creebec), le marché québécois doit concevoir une approche qui permettra aux transporteurs existants ainsi qu'aux nouveaux joueurs d'offrir du transport aérien régional tout en restant profitable et en offrant des billets à prix abordables.

CONSTAT 3 : Globalement, il y a une volonté de travailler avec les transporteurs actuels.

Avec la présence d'Air Canada sur les principales routes du Québec depuis des décennies, une série de transporteurs régionaux offrent des vols commerciaux réguliers et nolisés qui desservent l'ensemble du territoire. Ses transporteurs ont investi au cours des années dans le développement de flottes appréciables, de systèmes de réservation, de services de maintenance et de formation pour leur personnel. Ils représentent un groupe d'entrepreneurs ayant démontré son expertise, sa capacité et sa vitalité à répondre aux besoins.

Ces transporteurs connaissent bien les régions et travaillent avec les communautés depuis des décennies. Les transporteurs actuels sont principalement d'avis qu'un marché de libre concurrence sans avantage à un transporteur versus les autres est l'approche la plus raisonnable. Considérant que la réglementation canadienne actuellement en vigueur ne permet pas d'empêcher un transporteur de s'implanter sur une route, tous sont conscients qu'un transporteur national pourrait décider un jour de revenir sur les routes.

Les transporteurs sont conscients qu'entre 35 % et 60 % des passagers sur les vols régionaux ont besoin d'une connectivité sur des routes intérieures et internationales. La majorité sont en discussion avec un ou des transporteurs nationaux pour permettre cette connectivité.

Les transporteurs régionaux sont aussi inquiets de la perception du milieu face aux coûts des billets et précisent que les divers frais (d'atterrissage, de terminal, d'améliorations aéroportuaires, de navigation (hausse de 30 % à venir en 2020) et les taxes (TPS et TVQ) peuvent représenter de 35 % à 45 % du prix total du billet.

CONSTAT 4 : La demande n'a pas été correctement stimulée pour favoriser la croissance du volume de passagers.

Des études comparatives réalisées depuis 2017 démontrent que le prix des billets au Québec est en moyenne de 25 % à 35 % plus élevés que dans les autres provinces. Elles démontrent aussi que les volumes de passagers sur les diverses routes sont inférieurs. Cette adéquation a une incidence directe sur l'ensemble de l'industrie. Elle conditionne aussi le choix du mode de transport des passagers, la capacité des aéronefs déployés, les fréquences, la stabilité des horaires et les emplois créés au sein de l'industrie.

Sans être le seul facteur, le prix élevé des billets semble l'élément dominant qui explique les faibles volumes de passagers permettant une concurrence. Plusieurs parties

rencontrées ont mentionné que le prix acceptable pour un vol régional se situerait entre 400 \$ et 600 \$ selon les points d'origine et de destination.

Nous dénotons aussi au sein de l'industrie un faible soutien marketing afin de promouvoir les routes. Cette situation se reflète autant dans le volume de passagers au départ des régions que le volume de passagers au départ des grands centres dont les touristes. L'industrie touristique a très peu commercialisé des offres touristiques avec des prestations aériennes en raison des risques inhérents au modèle actuel (prix élevés, qualité, fréquences, stabilité des horaires, intérêt des transporteurs à la mise en marché, etc.).

6. RECOMMANDATIONS

6.1 Mise en contexte

Ces recommandations constituent un premier énoncé de vision pour un nouveau cadre d'intervention souhaitable des liaisons aériennes régionales en vue d'alimenter les réflexions du ministre des Transports du Québec et des partenaires du Groupe d'intervention sur la relance des services aériens régionaux. Les cosignataires de ce mémoire sont satisfaits de prendre part à ce **grand chantier sur la redéfinition du transport aérien** et de pouvoir présenter un modèle répondant aux attentes des quatre partenaires.

Cette première esquisse n'a pas la prétention de cerner toutes les composantes de la solution espérée, mais nous sommes convaincus que les éléments-clés présentés ci-dessous représentent le cœur du nouveau modèle d'affaires à mettre en place.

DÉFI D'UN RÉSEAU PÉRENNE DE DESSERTES AÉRIENNES RÉGIONALES

L'occupation du territoire et le développement des régions passent nécessairement par l'activation d'un réseau pérenne de dessertes aériennes régionales.

Pour ce faire, il y a nécessité de moderniser et de revoir le cadre opérationnel et réglementaire du transport aérien régional au Québec afin que ce dernier réponde adéquatement aux besoins des populations, des entreprises et des institutions régionales.

Pour ce faire, il faudra :

- une volonté partagée des principaux acteurs de changer la situation;
- un arrimage politique et stratégique des paliers fédéral, provincial et municipal;
- une prise de décision concertée à l'échelle québécoise entre les opérateurs et les milieux régionaux face au modèle à développer.

6.2 Principes directeurs

Le modèle proposé devra s'appuyer sur les cinq principes directeurs suivants :

PRINCIPE 1 : Il doit avoir toutes les composantes d'une **solution durable** et pérenne.

PRINCIPE 2 : Il doit être agile afin d'**évoluer selon les besoins** des régions et des marchés.

PRINCIPE 3 : Il doit favoriser l'**entreprise privée comme opérateur** et maintenir une forme de libre concurrence.

PRINCIPE 4 : Il doit définir un nouveau cadre **réglementaire et opérationnel** (fréquences, tarifs, régions, etc.).

PRINCIPE 5 : Il doit favoriser le **développement des clientèles** par un meilleur arrimage avec les régions de desserte, de l'intermodalité, et des connectivités nationales et internationales.

6.3 Modèle privilégié

Modèles d'exploitation existants des dessertes aériennes régionales

L'analyse sommaire des modèles d'exploitation des dessertes aériennes régionales dans le monde nous a permis de recenser les trois modèles suivants, avec des variantes dans chacun des modèles.

Le tableau ci-dessous présente quelques caractéristiques de ces trois modèles.

Analyse de trois modèles d'exploitation existants de dessertes aériennes régionales

Modèle A : Libre marché et concurrence	Modèle B : Marché réglementé et concurrence	Modèle C : Service gouvernemental ou privé mais largement financé
Modèle canadien et québécois actuel	Modèle américain et australien pour les régions à faibles volumes de passagers	Modèle pour d'autres modes de transport (traversier, train de passagers) et modèle en France
Considérations en fonction des principes directeurs retenus		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ce modèle est celui actuellement en place au Québec et dans d'autres provinces canadiennes; ▪ Au Québec, il ne répond pas aux besoins des passagers et des régions ni aux attentes des transporteurs; ▪ Bien qu'il y ait un libre marché, l'environnement d'affaires actuel ne procure pas un vrai environnement d'affaires concurrentiel. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ce modèle fonctionne bien dans des environnements politiques et économiques similaires à celui du Québec : États-Unis et Australie; ▪ Ce modèle bénéficie de plusieurs caractéristiques qui correspondent aux principes directeurs (évolutive, équilibre privé/cadre réglementaire, développement des clientèles, etc.); ▪ Ce modèle optimise les programmes gouvernementaux en place. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ce modèle n'est pas adapté à la situation; ▪ La problématique actuelle ne nécessite pas un si grand niveau de subventions gouvernementales.

Modèle proposé

La majorité des acteurs impliqués s'entendent pour dire que le système actuel correspondant au modèle A ne fonctionne pas et qu'il comporte plusieurs lacunes empêchant présentement les transporteurs d'avoir du volume dans leurs avions et les passagers d'avoir des billets d'avion à prix plus compétitifs.

Dans ce contexte, afin de répondre au défi énoncé à la page précédente, soit de mettre en place un réseau pérenne de dessertes aériennes régionales, et de respecter les cinq principes directeurs énoncés précédemment, les cosignataires de ce mémoire proposent au gouvernement d'évaluer la faisabilité de **faire migrer le modèle actuel de libre concurrence et de libre marché vers un modèle réglementé et concurrentiel utilisant les transporteurs privés.**

Les cosignataires de ce mémoire sont conscients que l'application du modèle proposé doit faire l'objet d'analyses subséquentes et qu'il doit favoriser l'adhésion des transporteurs existants, des nouveaux acteurs du transport aérien régional et des aéroports.

Ce nouveau modèle d'exploitation permet la libre concurrence sur les appels d'offres, tout en gardant un encadrement au sein d'un organisme de gestion.

Nous estimons que ce modèle permet d'éviter une approche de solutions « mur à mur » pour le Québec. Ainsi, chaque région, (élus, aéroports, chambres de commerce, organisations touristiques, etc.) avec ses réalités différentes, pourra participer à la structuration du contenu (besoin, niveau de service, etc.) des termes de références des appels d'offre afin que le service aérien demandé soit celui qui correspond aux besoins de la région et qui permet une rentabilité aux opérateurs. Évidemment, le tout se fera dans l'esprit d'avoir un réseau pan québécoise cohérent.

De plus, ce modèle s'inscrit en continuité avec les différents programmes de soutien au secteur aérien régional mis en place depuis quelques années, et ce, avec des bonifications.

Principales caractéristiques de ce modèle

Voici les principales caractéristiques de ce modèle, adapté pour le Québec :

Organisme de gestion (ci-après « organisme »)

- À l'instar du modèle de l'Australie occidentale et des États-Unis (Essential Air Services (EAS)), les gouvernements et les partenaires instaurent un encadrement des liaisons aériennes régionales. **Cet encadrement peut être exécuté par mandat par un organisme de gestion :**
 - > La forme légale exacte de l'organisme de gestion reste à préciser dans les analyses à venir. Toutefois, considérant les besoins et les défis, l'organisme de gestion a une structure de gestion simple et minimale afin d'être agile et efficace.
 - > L'organisme de gestion est dirigé par un conseil d'administration formé d'élus municipaux, de membres de l'industrie, de représentants des usagers ainsi que d'experts sectoriels;
 - > Le gouvernement assume une large part des coûts administratifs de la régie;
- La régie est responsable de :
 - > la propriété et de la gestion de l'offre des dessertes régionales par attribution;
 - > la supervision des transporteurs aériens (sous-traitants);
 - > la négociation et de la coordination de la connectivité avec les transporteurs nationaux;
 - > la gestion des réservations (incluant le système central), des tarifs, des horaires, des fréquences et de la perception des revenus passagers;
 - > la coordination de certains éléments de marketing : campagne commune de mise en marché, vente de sièges, vols événementiels, campagne touristique, forfait tout inclus, etc.

Attribution des routes et connectivité

- Les liaisons aériennes régionales sont attribuées à un transporteur, selon le principe d'appel d'offre public auquel les transporteurs soumissionnent pour obtenir la licence d'exploitation. Ce transporteur a l'exclusivité de cette route. Sur certaines routes avec de gros volumes de passagers, il pourrait y avoir deux transporteurs;
- Les contrats sont d'une durée de cinq ans pour permettre aux transporteurs de s'y investir;
- Chaque route est assujettie à des conditions de pratiques commerciales en termes de tarifs, de fréquence, de fiabilité, de qualité et d'accessibilité (\$) des vols;

- Des prix planchers et des prix plafonds peuvent être appliqués;
- Les revenus de billets vont à la régie et cette dernière paie le transporteur pour les services offerts;
- La régie pourrait décider de jumeler des routes plus rentables avec des routes moins rentables de manière à assurer d'une couverture complète du territoire et à fournir un équilibre financier sur le réseau entre les revenus des différentes routes;
- La régie pourrait aussi prendre le contrôle des routes régionales sur un horizon de plusieurs années en débutant par les routes les plus fréquentées et/ou les régions où les besoins sont les plus urgents;
- Le volet cargo devra faire l'objet d'une attention particulière aux fins de consolidation du marché, car il représente un élément essentiel à la rentabilité des vols;
- La régie aura la responsabilité de négocier les ententes d'interligne, de partage de code, de capacité et autres avec les grands transporteurs. Un facteur clé de ses ententes est la capacité pour les systèmes de réservation de se parler adéquatement. La régie devra créer un nouveau système de réservation et aura la latitude de choisir celui-ci en fonction de ses grands partenaires.
- Par ailleurs, puisque le contexte est différent et pour éviter d'enlever des liaisons importantes à nos aéroports québécois au profit d'aéroports à l'extérieur du Québec, les liaisons aériennes reliant spécifiquement Montréal et Québec seraient exclues de la proposition de ce modèle, et demeureraient sous le modèle A (libre marché et concurrence).

Stimulation du marché

- Le transporteur est sélectionné, entre autres, en fonction de la manière dont il répond aux besoins de la communauté. Il doit s'engager à développer d'autres routes en collaboration avec la régie;
- Les horaires et les fréquences de vols seront adaptés pour répondre aux besoins des communautés et des diverses clientèles.

Relations avec les aéroports et frais

- Les gouvernements du Québec et du Canada devraient appuyer les administrations aéroportuaires afin qu'elles puissent réduire ou éliminer les frais qu'elles imposent aux transporteurs et aux voyageurs des régions;
- Sous le leadership de la régie, les aéroports et leur région pourront bénéficier d'une meilleure fiabilité des vols, de sources de revenus en croissance (stimulation de la demande) et de l'assurance de voir leurs factures payées.

Relations avec les transporteurs

- Il y a une libre concurrence sur les appels d'offres : tous les transporteurs sont invités à déposer une soumission;
- Tarification fixe : la régie paie le transporteur pour les services offerts;
- Les transporteurs n'ont plus à vivre les variations du nombre de passagers et les sursauts de l'économie. La régie permet donc d'assurer une rentabilité à long terme des transporteurs. Les

transporteurs devront répondre à la régie de leurs niveaux de service et du respect des exigences au contrat sous peine de pénalités.

Partenariat avec Air Canada

- Une entente de partenariat avec Air Canada devra être mise en place afin de :
 - > lui garantir une affluence de voyageurs pour ses routes nationales et internationales;
 - > garantir aux transporteurs régionaux ayant obtenu des licences d'avoir de la **connectivité avec Air Canada** et les autres lignes aériennes nationales et internationales;
- Actuellement, Air Canada exploite les liaisons de Rouyn-Noranda, de Saguenay-Bagotville et de Sept-Îles, et ses liaisons font partie des dessertes cibles pour la régie. À ce titre, Air Canada pourra soumissionner pour l'obtention de ces lignes au même titre que les transporteurs régionaux.

Cadre financier

Tous les paramètres financiers de la solution n'ont pas été développés faute de temps et de capacité d'obtenir des données probantes. Dans une phase subséquente, il faudra établir les projections financières détaillées et, par le fait même, la contribution future du gouvernement et la valeur d'une subvention d'équilibre afin d'atteindre les objectifs d'avoir un réseau de desserte pérenne avec des tarifs adéquats pour soutenir une vitalité des régions.

Cette phase d'analyse servira donc à la réalisation du plan d'affaires pour la régie. Toutefois, les éléments financiers suivants doivent être soulignés à cette étape :

- Selon les données obtenues des aéroports régionaux, c'est environ 500 000 passagers qui transitent par les différents aéroports, ce qui implique 250 000 billets aller-retour. En fonction d'un prix de billet moyen à 500 \$, c'est un marché de plus de 125 millions de dollars;
- La stimulation du marché pourrait augmenter l'envergure du marché et générer des revenus additionnels de TVQ pour le gouvernement;
- Le coût des transporteurs se calcule sur une base horaire en fonction du nombre de vols desservis et du type d'appareil; dans les paramètres des appels d'offres auprès de ces derniers, il sera important d'arrimer le type d'appareil requis à l'envergure de la desserte afin d'assurer un taux d'occupation adéquat des avions et ainsi maintenir une structure de coût opérationnel alignée sur la demande;
- La consolidation des différents types de clientèles permettra de stimuler la demande et incitera les transporteurs à investir avec la régie dans la mise en place de nouvelles dessertes et de l'augmentation des fréquences de vols;
- À court terme et à moyen terme, la bonification et l'harmonisation des programmes de subvention au secteur aérien régional seront nécessaires pour soutenir la transformation du modèle de dessertes aériennes régionales;
- Toutefois, à long terme, on pourra compenser l'ajustement du prix billet à un juste prix recherché. Suivant une optimisation, le réseau pourra tendre vers une autonomie financière et ainsi atteindre son objectif de pérennité. En résumé, l'écart entre le coût trop élevé du billet d'avion et le juste prix recherché serait amoindri par trois facteurs :

- > Une série de mesures et de stratégies marketing visant à stimuler la demande, permettant une meilleure rentabilité par vol;
- > Une réglementation de l'offre permettant une meilleure structure de coût des vols et une optimisation du réseau;
- > Une subvention d'équilibre pour couvrir le coût d'accès aux territoires.

7. CONCLUSION ET FACTEURS-CLÉS DE SUCCÈS

Les recommandations du présent mémoire sont tirées d'une analyse globale et d'études préliminaires effectuées par les partenaires et les experts-conseils retenus.

L'analyse des différentes pistes de solution présentées par des promoteurs québécois, des contraintes sur les transporteurs québécois, des besoins des régions ainsi que des solutions mises en place par d'autres juridictions faisant face aux mêmes défis pour la couverture de transport aérien régional nous permet de tirer les conclusions suivantes :

- Le réseau de transport aérien régional québécois doit migrer vers un modèle réglementé sous l'auspice d'une régie qui devra œuvrer à assurer des services aériens dans les régions tout en mettant en place les moyens pour assurer un autofinancement à long terme;
- Pour compléter l'évaluation de cette solution, il faudra procéder à la rédaction immédiate d'une étude d'opportunité initiale pour valider la faisabilité légale, opérationnelle et financière;
- La rédaction d'un plan d'affaires doit être considérée, incluant l'adaptation du cadre juridique;
- Le nouveau modèle pourrait potentiellement être implanté dès le début de 2022, dans la mesure où la démarche est enclenchée très rapidement. Cet échéancier apparaît plausible, considérant l'incertitude d'un retour du volume de passagers pré-pandémie;
- Entre-temps, une solution transitoire d'appui aux transporteurs doit être mise en place, dans le contexte de la situation actuelle, afin d'assurer les services essentiels et le transport aérien en région.
- Il pourrait être également intéressant d'évaluer la pertinence de ce modèle par la mise en place rapidement d'un projet pilote sur un tronçon (ligne) pour évaluer le fonctionnement avant d'implanter ce modèle à l'ensemble du territoire.

Pour obtenir un réseau pérenne de dessertes, il faudra que les éléments suivants soient en place :

- Démontrer une volonté du gouvernement de mettre en place le système nécessaire à la pérennité du modèle, qui nécessitera une consultation et un dialogue avec les transporteurs québécois;
- Reconnaître la nécessité du transport aérien pour le développement du territoire;
- Soutenir la mise en place de la solution pérenne avec une bonification des programmes existants de la même façon qu'il le fait pour d'autres secteurs du transport au Québec;
- Appuyer les démarches de négociation avec Air Canada et d'autres transporteurs afin d'offrir les correspondances nécessaires aux voyageurs à partir des régions;
- Aider à la mise à niveau des aéroports afin de pouvoir offrir les services nécessaires aux besoins des transporteurs et aux exigences réglementaires.

ANNEXE A : Huit conditions de succès pour assurer la survie du transport aérien régional

Huit conditions de succès pour assurer la survie du transport aérien régional au Québec définies lors de la première rencontre de la Cellule de crise :

1. Soutenir financièrement la consolidation des activités des transporteurs aériens régionaux;
2. Proposer un dédommagement viable aux clients qui ont acheté des billets pour les liaisons régionales qui sont actuellement en rupture de service;
3. Ouvrir le dialogue avec Air Canada, Air Transat et WestJet pour faciliter les correspondances nationales, transfrontalières et internationales;
4. Compenser les pertes de revenus des aéroports régionaux qui se chiffrent à un manque à gagner de l'ordre de 1,4 million de dollars mensuellement;
5. Soutenir l'élaboration d'un plan intermodal afin de relier les infrastructures de transport dont notamment les aéroports;
6. Élargir les critères d'admissibilité au Programme québécois de réduction des tarifs aériens (PRTA) pour y inclure les touristes et les travailleurs;
7. Assouplir les règles d'admissibilité au Programme québécois d'aide pour les dessertes aériennes régionales (PADAR) afin de favoriser l'arrivée de nouveaux acteurs sur un marché;
8. Demander à Transports Canada d'accélérer les autorisations pour les nouvelles dessertes conformément au Règlement de l'aviation canadien et aux Normes de service aérien commercial.

ANNEXE B : Lexique des termes et des abréviations

Abréviation	Titre
AITQ	Association de l'industrie du tourisme du Québec
ASFC	Agence des services frontaliers du Canada
ACSTA	Agence canadienne de la sûreté du transport aérien
AOE	Airport of Entry – Aéroport frontalier d'entrée
AQTA	Association québécoise du transport aérien
CPQ	Conseil du patronat du Québec
FCCQ	Fédération des chambres de commerce du Québec
Occupation du territoire	Stratégie témoignant de la volonté du gouvernement du Québec de mieux intervenir pour répondre aux priorités de chacune des régions
UMQ	Union des municipalités du Québec
REM	Réseau express métropolitain
Réseau pérenne	Un réseau qui est viable perpétuellement
RQA	Réseau québécois des aéroports
YHU	Aéroport de Montréal Saint-Hubert
YUL	Aéroport de Montréal-Trudeau
YQB	Aéroport de Québec
YGR	Aéroport des Îles-de-la-Madeleine
YSC	Aéroport de Sherbrooke
YTM	Aéroport de Mont-Tremblant
YUY	Aéroport de Rouyn-Noranda
YVO	Aéroport de Val-d'Or
YZV	Aéroport de Sept-Îles
YND	Aéroport de Gatineau
YYY	Aéroport de Mont-Joli
YBC	Aéroport de Baie-Comeau
YWK	Aéroport de Wabush
YGP	Aéroport de Gaspé
YBG	Aéroport de Saguenay-Bagotville
YRJ	Aéroport de Roberval
YTF	Aéroport d'Alma
YMT	Aéroport de Chibougamau

ANNEXE C : Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales

Programme	Description
Volet 1 – Réfection et amélioration des infrastructures et des équipements « côté piste »	Infrastructures et équipements admissibles : pistes, voies de circulation et tabliers, balisage lumineux, signalisation, approche aux instruments, lampadaires et aides à la navigation et équipement de gestion de la faune. Contribution financière : 50 % des coûts admissibles, jusqu'à un maximum de 15 millions de dollars.
Volet 2 – Rénovation et construction de bâtiments aéroportuaires	Infrastructures et équipements admissibles : aérogares, hangars, garages, stationnements, chemin d'accès, réservoirs de carburant d'aviation, aqueducs, égouts, réseau électrique et équipements spécifiques à l'aérogare. Contribution financière : 30 % des coûts admissibles, jusqu'à un maximum de 15 millions de dollars.
Volet 3 – Équipements mobiles	Équipements admissibles : équipement d'entretien, équipement de dégivrage et d'antigivrage, groupes électrogènes, camion d'incendie et véhicules aéroportuaires. Contribution financière : 30 % des coûts admissibles, jusqu'à un maximum de 300 000 \$.
Coûts admissibles	Achat de matériaux; acquisition et location d'équipements; transport de matériel, de matériaux et de machinerie; installation d'équipements; assurances souscrites aux fins de réalisation du projet; frais, salaires et charges sociales versés aux professionnels, au personnel technique, aux experts-conseils et aux entrepreneurs travaillant directement à la réalisation du projet; études; plans et devis; honoraires professionnels; surveillance de chantier; vérification et évaluation; contingences (maximum 15 % du coût du projet).

ANNEXE D : Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales

Programme	Description
<p>Volet 1 – Financement de dessertes aériennes</p>	<p>Projets admissibles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'une desserte aérienne essentielle ayant été abandonnée; • Amélioration d'une desserte aérienne essentielle devenue insuffisante quant au nombre de sièges offerts ou au nombre de vols. Une amélioration est considérée lorsque la capacité hebdomadaire offerte, soit le nombre de sièges, est augmentée minimalement de 25 %; • Démarrage et amélioration de dessertes aériennes offrant des perspectives d'autofinancement à moyen et à long terme. <p>Projets non admissibles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projets en concurrence avec un service aérien existant pour lequel un autre transporteur offre un service similaire sans une aide financière gouvernementale; • Demande présentée par le transporteur ayant assuré le service abandonné au cours des deux dernières années; • Services aériens reliant un aéroport du réseau national d'aéroports à un aéroport situé à l'extérieur du Québec; • Services aériens transfrontaliers et internationaux. <p>Contribution financière</p> <p>La contribution financière doit servir à assurer l'équilibre budgétaire du service aérien pour une période maximale de deux ans après sa mise en œuvre. Dans le cas de la reprise d'une liaison aérienne essentielle abandonnée ou de l'amélioration d'une liaison aérienne essentielle :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la contribution peut atteindre jusqu'à 100 % des déficits d'exploitation du service aérien; • la contribution maximale est fixée à 1 million de dollars par liaison. <p>Les liaisons dont l'origine ou la destination est une communauté non reliée au réseau routier sont considérées comme étant une desserte aérienne essentielle.</p> <p>Dans le cas de l'amélioration d'une liaison existante ou du lancement d'une nouvelle liaison aérienne :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la contribution peut atteindre jusqu'à 50 % des déficits d'exploitation du service aérien; • la contribution maximale est fixée à 0,5 million de dollars par liaison. <p>Calcul du déficit d'exploitation servant à la détermination de l'aide financière</p> <p>Le déficit d'exploitation servant à l'établissement de l'aide financière est déterminé en prenant en compte les revenus provenant des passagers et des marchandises à bord, de même que les dépenses d'exploitation et de gestion liées à la desserte aérienne. Les dépenses d'exploitation considérées incluent le carburant, les frais aéroportuaires, les salaires de l'équipage, les assurances, les frais de navigation, les frais d'administration et l'affrètement d'aéronefs. Les dépenses liées à l'acquisition d'aéronefs ou à un crédit-bail pour l'utilisation d'un aéronef ne sont pas prises en compte dans le calcul du déficit d'exploitation.</p>
<p>Volet 2 – Promotions, études, mises en marché et équipements</p>	<p>Projets admissibles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projets de mise en place ou de développement de systèmes de réservation, de sites Internet, d'outils informatiques, de programmes de fidélisation, de campagnes de promotion; • Études visant le développement d'activités aériennes dans les régions et l'amélioration des connaissances des marchés (études de marché, études d'impact économique, études sur le climat sonore); • Plans visant à soutenir le développement d'un transporteur, d'un aéroport ou d'un aérodrome (plan d'affaires, plan directeur, plan stratégique, plan marketing, etc.);

- Acquisition d'équipements de navigation pour les aéronefs visant à améliorer la qualité ou la fiabilité d'un service aérien régulier en vigueur depuis au moins deux ans.

Dépenses admissibles

- Frais et honoraires professionnels liés à la conception, à la planification ou à l'exécution du projet;
- Achat de données nécessaires à la réalisation d'un projet admissible;
- Achat et installation d'équipements de navigation pour les aéronefs.

Contribution financière

- La contribution financière est fixée à un maximum de 50 % des dépenses admissibles, sans dépasser 500 000 \$;
- Le demandeur doit contribuer au minimum à hauteur de 25 % des dépenses admissibles.

Demands admissibles

- Les transporteurs aériens régionaux offrant des services aériens au Québec;
- Les organismes municipaux;
- Les personnes morales de droit privé sans but lucratif;
- Les communautés autochtones;
- Les organismes locaux qui s'intéressent au développement du transport aérien.

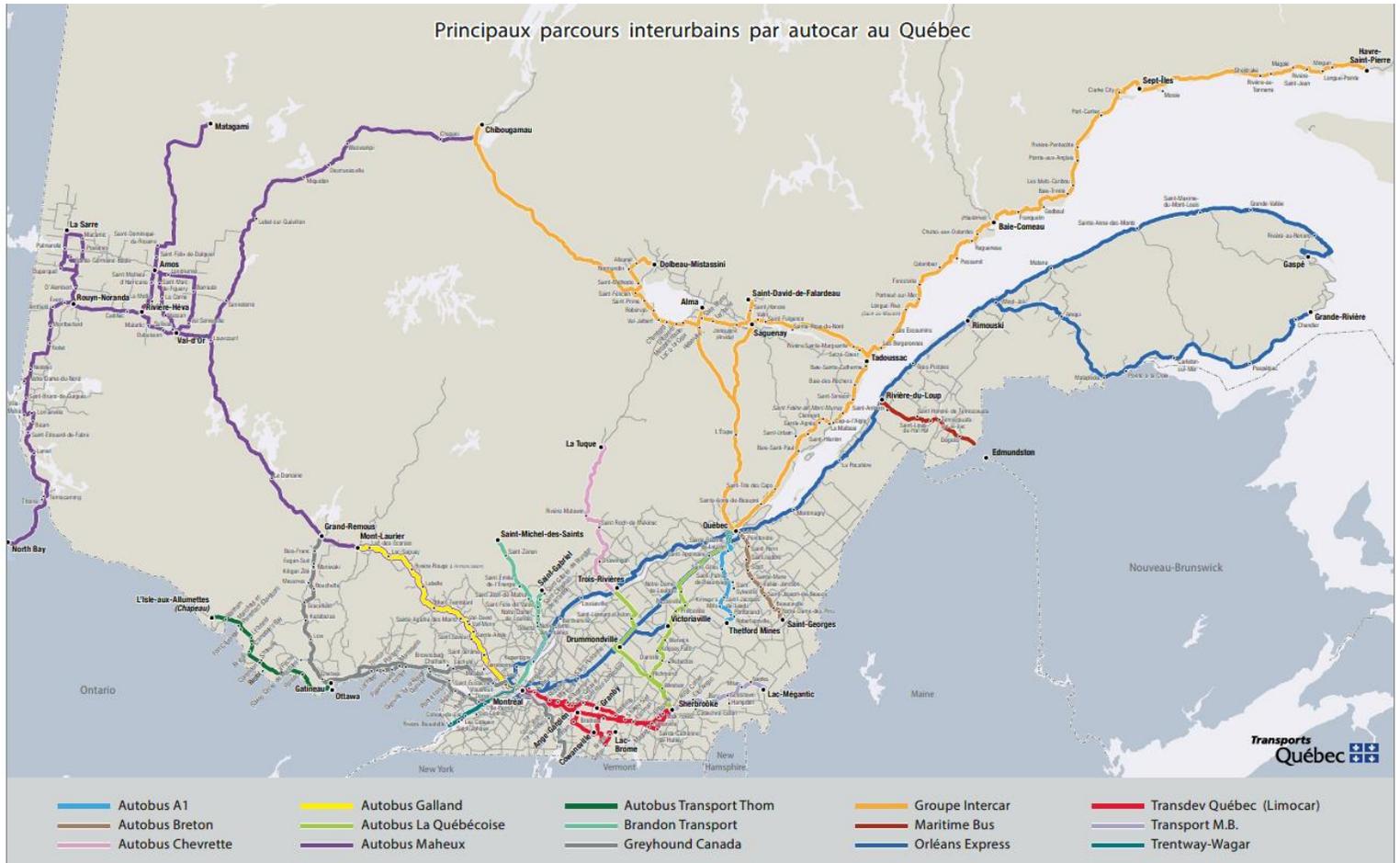
ANNEXE E : Carte du réseau de transport maritime au Québec



À noter que la traverse vers les Îles-de-la-Madeleine se fait maintenant à partir de Gaspé et non de Chandler.

Source : Site Web de la Société des traversiers du Québec, 2020. « Nos traverses ». <https://www.traversiers.com/fr/nos-traverses/> [29 juillet 2020]

ANNEXE F : Carte du réseau de transport interurbain par autocar au Québec



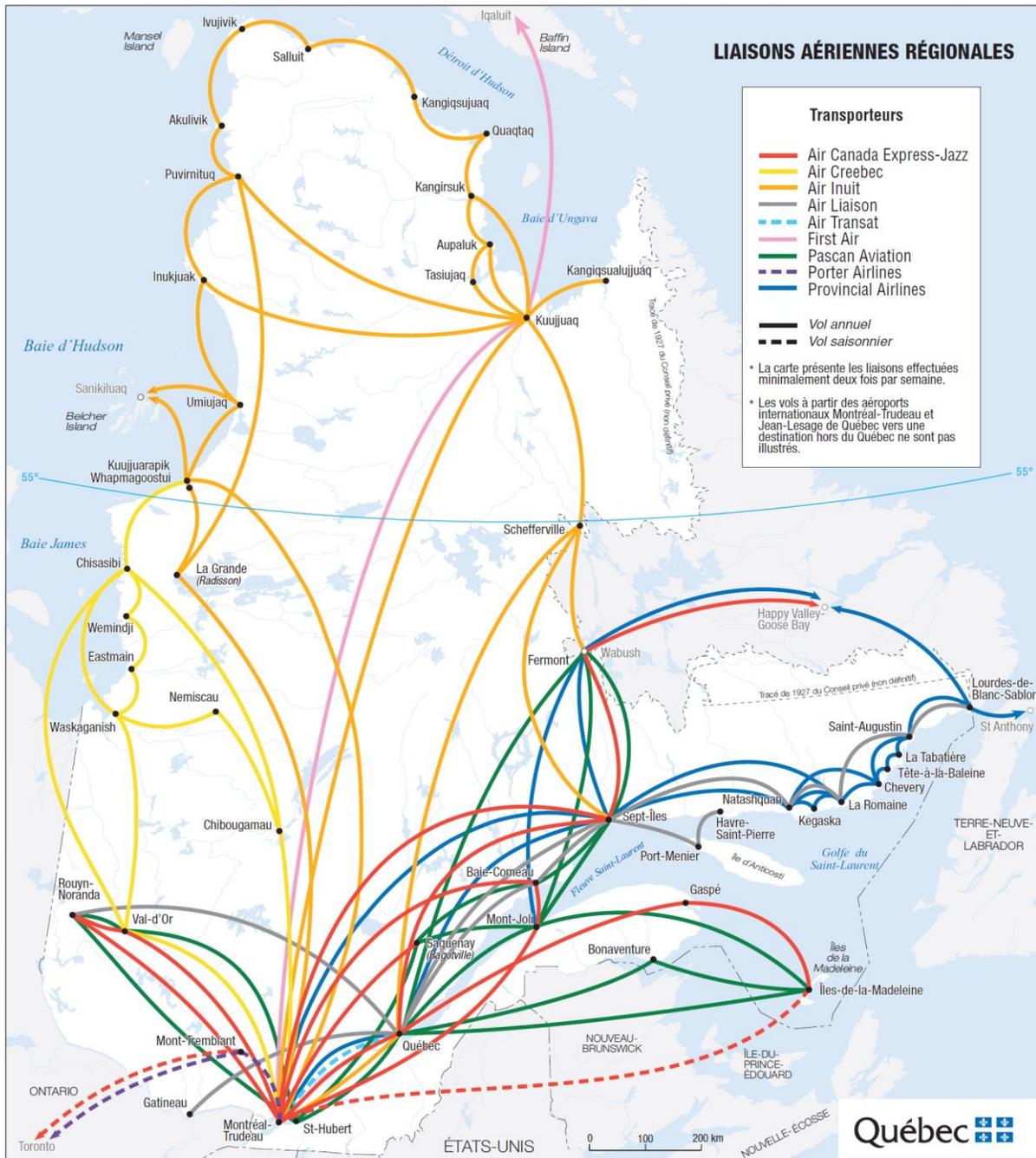
Réalisation : Division de la géomatique, septembre 2015

> À noter que la liaison par autocar entre Grande-Rivière et Gaspé se fait maintenant avec Kéolis.

Source :

Site Web de la Fédération des transporteurs par autobus. 2015. « Les modes de transport par autobus > Interurbains ». https://www.federationautobus.com/uploads/documents/files/Carte_principaux_parcours_interurbains.pdf [29 juillet 2020]

ANNEXE G : Carte des liaisons aériennes régionales au Québec



ANNEXE H : Portrait des transporteurs et de leur parc d'aéronefs

Portrait des transporteurs et de leur parc d'aéronefs

Paramètres de comparaison	Types d'appareil	Nombre d'appareils	Nombre de sièges	Rayon Action @ poids max (km)	Longueur de piste minimum (pi)
Pascan	Jetstream 3212	11	19	1 250	5 900
	Pilatus PC12	8	9	2 300	2 600
	Beechcraft B100	3	9	1 520	3 000
	SAAB	1 +1+3	34		
Air Inuit	Boeing 737 – 300	1	130	5 000	5 000
	Boeing 737 – 200	4	112	3 500	5 000
	Dash 8 – 300	10	45	1 500	3 280
	Dash 8 – 100	2	37	1 500	3 280
	Twin Otter – 300	7	19	2 000	1 000
	Beech King Air 350	4	11	2 860	3 500
	Beech A100	3	9	1 520	3 000
Air Creebec	Dash 8 -100	15	29/37	1 500	3 280
	Dash 8 - 300	2	50	1 500	3 280
Air Liaison	Beech 1900D	3	19	2 400	3 500
PAL (siège social TNL)	Beech 1900D	2	16	2 400	3 500
	DHC-6 Twin Otter	7	19	2 000	1 000
	Dash 8 – 100	4	37	1 500	3 280
	Dash 8 – 300	6	50	1 500	3 280

Source : Compilation par Explorer Solutions

ANNEXE I : Mémoire de l'AITQ aux consultations budgétaires 2018

Positionnement de l'industrie touristique québécoise sur l'accès aérien intra-Québec – un enjeu décisif pour l'accessibilité de la destination Québec et de ses régions – mise en contexte

ANALYSE

La concurrence mondiale en tourisme est intense et les voyageurs sont exigeants, notamment en matière de transport. Pour être plus attractif et convertir l'intérêt pour la destination en visites, il est impératif que les voyageurs puissent atteindre ce qui les fait rêver. La réalité du Québec est très différente de celle de l'Europe (la densité de population diffère, tout comme les distances à parcourir), mais les exigences des voyageurs restent les mêmes, à savoir bénéficier d'un système de transport fluide, facile et abordable. Soulignons que pour un voyageur, le coût des déplacements fait partie de l'enveloppe voyage. Des coûts élevés de transport sont synonymes de moins d'argent à consacrer aux attraits, aux expériences et aux dépenses une fois sur place. Les destinations performantes proposent un transport :

- fluide et multimodale (train, bus, taxi, transport aérien, transport maritime, etc.);
- sécuritaire afin d'en valoriser l'usage;
- à coût abordable, usant du transport comme véritable levier de développement économique.

Le Québec :

- se positionne comme une destination de calibre mondial, sécuritaire et accueillante, qui dispose des expériences attractives qui le caractérisent et le distinguent des concurrents. Plusieurs de ces expériences phares se trouvent en région;
- accuse un retard à l'égard de sa desserte aérienne régionale alors que les perspectives de croissance de la demande pour les expériences en région en provenance des marchés hors Québec que la stratégie marketing 2017-2020 cible sont excellentes;
- ne propose pas de vision provinciale multimodale intégrée de ses transports;
- propose des billets d'avion pour un vol régional à des prix 55 % plus élevés que dans les autres provinces canadiennes.

Cette situation fait en sorte que les gens utilisent trois fois moins le transport aérien au Québec qu'ailleurs au Canada. Au même titre que plusieurs autres acteurs économiques, l'industrie touristique est d'avis que les tarifs actuels du transport aérien régional freinent l'accès et le développement de notre industrie et des régions du Québec. Des constats s'imposent :

- C'est l'accessibilité réduite, dispendieuse et très peu fluide vers nos expériences phares qui désavantage le Québec par rapport à d'autres destinations, non pas la qualité de notre offre ou l'intérêt pour celle-ci dans les marchés cibles;
- L'amélioration de la mobilité et de l'accès, dont l'accès aérien, est un enjeu crucial pour les régions et est essentielle pour faire percoler les touristes plus loin que leur point d'entrée au Québec!

SOLUTIONS PROPOSÉES

L'approche privilégiée par l'industrie touristique en matière d'accès régional est de favoriser la mobilité fluide multimodale (train, bus, taxi, transport aérien, transport maritime, etc.) pour propulser le développement économique et améliorer également la qualité de vie des citoyens.

Fonds de promotion et offensive promotionnelle

Aussi, convaincues que les tarifs actuels du transport aérien régional freinent l'accès et le développement de l'industrie touristique et des régions du Québec, l'UMQ et l'Alliance, soutenues par d'autres partenaires tels que les MRC, les chambres de commerce, les entreprises privées et l'ATR, souhaitent mettre en place un

fonds de partenariat promotionnel des liaisons aériennes intra-Québec doté d'une gouvernance exemplaire, qui aurait pour objectifs ce qui suit :

- **Contribuer à ce que les liaisons aériennes intra-Québec soient rentables** et que la demande de sièges soit forte et pérenne;
- **Favoriser la réduction des coûts** du transport aérien intra-Québec en augmentant la demande;
- **Faciliter la mobilité des voyageurs hors Québec** ainsi que des Québécois vers les expériences phares du Québec en proposant une possibilité de déplacement en liaison directe. Le fonds pourrait être utilisé dans le cadre d'offensive numérique ou encore dans des actions marketing au point d'origine pour la clientèle intra-Québec;
- **Le budget et les activités seraient administrés par l'Alliance** en fonction d'objectifs établis. En phase avec cette offensive marketing, l'Alliance reconnaît la pertinence de la recommandation de l'UMQ visant à offrir des mesures fiscales pour réduire le coût des billets d'avion pour les particuliers et les gens d'affaires, et favoriser le tourisme en région;
- **Moderniser l'aéroport** qui est bien souvent le premier et le dernier contact physique d'un touriste avec la destination. En ce sens, l'industrie touristique appuie la décision d'investir dans la modernisation des aéroports en région. L'Alliance souhaite mettre en garde contre le recours aux frais d'atterrissage imposés aux transporteurs qui aurait pour incidence d'aller à contresens de la volonté de diminution des coûts;
- **Prix plancher.** Les dessertes aériennes régionales s'opèrent dans une situation quasi monopolistique; 67 % des destinations régionales sont desservies par une seule compagnie aérienne, comparativement à 33 % ailleurs au Canada. La compagnie présente sur le territoire pourrait être tentée de miser sur une guerre tarifaire pour s'assurer de conserver sa position dans le marché au détriment des usagers. Afin d'assurer la pérennité d'offensive en la matière et d'éviter une guerre de prix contre-productive, l'industrie touristique est persuadée qu'il est primordial de travailler à l'instauration d'un prix plancher. Le tout pourrait prendre la forme d'une modification législative.

RECOMMANDATION BUDGÉTAIRE 2018-2019

L'Alliance recommande que le gouvernement du Québec :

- se dote d'un plan intégré multimodal provincial en matière de transport afin d'assurer l'accès et le développement harmonieux des régions touristiques du Québec;
- prenne part aux fonds de partenariat promotionnel des liaisons aériennes intra-Québec par un investissement minimum de 1 million de dollars par an sur une période de trois ans, qui sera complété par une part équivalente d'investissement provenant d'autres partenaires (municipalités, MRC, chambres de commerce, UMQ, entreprises privées, ATR, alliances), et que l'Alliance soit mandatée à cet égard pour mener les offensives promotionnelles, ce qui créera un environnement concurrentiel sain pour assurer un développement pérenne de nouvelles liaisons aériennes régionales, notamment par l'instauration d'un prix plancher.

ANNEXE J: Programme Explore Québec

Aperçu du programme

Lancé en janvier 2020 par la ministre du Tourisme, M^{me} Caroline Proulx, le nouveau programme Explore Québec vise à faciliter l'accès pour les touristes aux régions touristiques éloignées du Québec en favorisant la forfaitisation. Le programme consiste en un soutien financier offert aux agences de voyages, aux voyagistes et aux agences réceptives pour la création et la vente de forfaits attrayants et à tarifs réduits vers ces régions.

Le programme bénéficie d'un budget de 9,5 millions de dollars sur quatre ans. Pour l'ensemble des régions ciblées, l'objectif est de 42 000 touristes de plus, de 250 000 nuitées et des retombées économiques de 19,2 millions de dollars.

Objectifs

- Favoriser une croissance de la demande en réponse à une offre avantageuse;
- Favoriser une baisse des tarifs aériens à destination des régions ciblées;
- Contribuer à prolonger la saison touristique pour les régions à forte saisonnalité.

Clientèles admissibles

- Agences de voyages;
- Voyagistes;
- Agences réceptives.

Projets admissibles

Forfaits visant la commercialisation de l'une des régions touristiques suivantes et qui comprennent obligatoirement le transport aérien vers la destination, un minimum de deux nuitées et deux attraits phares qui correspondent aux expériences thématiques mises en valeur pour promouvoir le Québec avec l'Alliance de l'industrie touristique du Québec :

- Gaspésie;
- Îles-de-la-Madeleine;
- Bas-Saint-Laurent;
- Abitibi-Témiscamingue;
- Saguenay–Lac-Saint-Jean;
- Côte-Nord (Duplessis et Manicouagan);
- Eeyou Istchee Baie-James;
- Nunavik.