



# TRANSPORTER LE QUÉBEC VERS LA MODERNITÉ

POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE - 2030

Cadre d'intervention  
en transport aérien

Cadre d'intervention  
en transport maritime

Cette publication a été réalisée par la Direction générale de la Politique de mobilité durable et de l'Électrification et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : [www.transports.gouv.qc.ca](http://www.transports.gouv.qc.ca).

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports au [www.transports.gouv.qc.ca](http://www.transports.gouv.qc.ca)
- écrire à l'adresse suivante :  
Direction des communications  
Ministère des Transports, de la Mobilité durable  
et de l'Électrification des transports  
500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 4.010  
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2018

ISBN 978-2-550-81196-1 (PDF)

Dépôt légal – 2018

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

## 1. Le transport aérien au Québec

Ce document fait partie intégrante de la Politique de mobilité durable à l'horizon 2030. Il a pour but de présenter le portrait global du secteur aérien au Québec, ses enjeux ainsi que l'ensemble des mesures relatives au Plan d'action sur le transport aérien 2018-2023. Les mesures les plus porteuses et transversales de ce plan d'action sectoriel apparaissent également dans le Plan d'action global de la Politique de mobilité durable.

Le cadre d'intervention en transport aérien constitue donc un élément clé du succès de la Politique de mobilité durable visant à doter le Québec d'un écosystème des transports caractérisé par un territoire aménagé dans une perspective de mobilité durable, un système de transport sécuritaire, efficace, performant et à faible empreinte carbone, en appui au développement économique et social, offrant des services de transport intégrés et connectés au service des citoyens et des entreprises.

### État des lieux

Le Québec se caractérise par l'étendue de son territoire. Plus de 85 % de la population est concentrée dans les grands centres urbains de Montréal et de Québec ainsi que dans les neuf régions administratives qui entourent ces deux pôles de peuplement. La région administrative du Nord-du-Québec représente à elle seule pas moins de 840 000 km<sup>2</sup> de territoire, mais elle n'est peuplée que de 40 000 habitants. En dehors des grands centres urbains, la densité de la population sur le territoire du Québec est donc assez faible.

Pour les régions éloignées et pour celles qui se retrouvent isolées du fait d'un réseau routier tout simplement inexistant, le transport aérien devient un instrument primordial de leur développement économique et social. La présence d'installations aéroportuaires et la prestation de services aériens sur une base régulière assurent la connectivité avec les grands centres urbains et permettent les échanges sur les plans commercial et touristique. Plus encore, le transport aérien permet d'assurer une cohésion sociale des régions en leur donnant accès aux services de santé, d'éducation et de justice, pour ne nommer que ceux-là.

En 2016, plus de dix-huit millions de passagers embarqués et débarqués ont transité dans les aéroports situés au Québec. L'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal constitue la plaque tournante du transport aérien régional, national et international au Québec. En 2016, le trafic à cet aéroport (15,7 millions de passagers embarqués et débarqués) représentait 87 % de tout le trafic enregistré dans l'ensemble des aéroports du Québec. La même année, l'aéroport international Jean-Lesage de Québec accueillait quant à lui 9 % du trafic total au Québec, soit 1,5 million de passagers embarqués et débarqués.

**Tableau 1 : Trafic passager aux aéroports du Québec en 2016 (Statistique Canada)**

Aéroports	Passagers embarqués et débarqués
Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal	15 678 997
Aéroport international Jean-Lesage de Québec	1 543 660
Ensemble des aéroports régionaux	878 485
<b>TOTAL</b>	<b>18 101 142</b>

Une dizaine de transporteurs régionaux offrent des vols réguliers entre diverses localités québécoises. Le transporteur le plus important est Air Canada, qui relie, sous la bannière Air Canada Express, plusieurs aéroports régionaux aux aéroports de Québec et de Montréal. Le transporteur Pascan Aviation complète l'offre de services aériens sur certains marchés. Quelques transporteurs desservent des marchés géographiques spécifiques, tels qu'Air Inuit, au Nunavik, Air Creebec, le long de la côte ouest de la Baie-James, et Air Labrador, sur la Basse-Côte-Nord.

## **L'importance du transport aérien pour la mobilité durable au Québec**

L'industrie québécoise du transport aérien, par l'intermédiaire du rôle joué par les aéroports, les transporteurs aériens, les fournisseurs de biens et de services pour l'aviation et les organismes d'aide à la navigation aérienne, pour ne citer que ceux-là, constitue une industrie de premier rang quant à sa contribution directe à l'économie du Québec, mais aussi en ce qui a trait aux effets positifs qu'elle exerce sur les autres secteurs d'activité en leur permettant d'être plus efficaces et concurrentiels.

L'industrie du transport aérien relie les régions du Québec entre elles, mais aussi le Québec aux marchés canadien, américain et international. La présence de services aériens adéquats et abordables contribue, entre autres, à favoriser les échanges commerciaux, à assurer la mobilité des travailleurs et à stimuler le tourisme québécois. De plus, le transport aérien joue un rôle important dans l'exportation et l'importation de produits périssables ou à forte valeur ajoutée.

Les avantages issus des activités de transport aérien sont aussi de nature sociale puisque plusieurs communautés éloignées et isolées du Québec doivent s'en remettre aux services aériens pour accéder aux biens et aux services offerts dans les grands centres urbains, qu'il s'agisse de denrées ou encore de services médicaux.

Les avantages économiques, sociaux et environnementaux découlant des activités de transport aérien au Québec, notamment en raison de l'effet de ces activités sur la mobilité des personnes et des biens sur le territoire, présentent un aspect durable. Bien que la législation en matière de transport aérien relève exclusivement du gouvernement fédéral, les interventions du gouvernement québécois visant à favoriser la mobilité durable des personnes et des marchandises au moyen de ce mode de transport demeurent néanmoins pertinentes à l'échelle du Québec.

### **> Le transport des passagers**

La prestation de services aériens constitue souvent la solution idéale pour remédier à l'absence d'options de transport et aux grandes distances à parcourir pour les populations éloignées ou isolées des grands centres. Même lorsque d'autres options sont disponibles, en raison de l'existence de routes ou de liaisons maritimes assurant une certaine connectivité intra ou interrégionale, cette connectivité peut parfois ne pas être assurée à l'année longue en raison, par exemple, des contraintes saisonnières. Dans de telles situations, le transport aérien peut se substituer aux autres modes et contribuer véritablement à la mobilité durable des personnes au Québec.

Sur le plan des déplacements internationaux, dans un contexte de mondialisation des affaires, du commerce et du tourisme, le transport aérien joue un rôle primordial indéniable pour le transport des voyageurs en provenance et en direction des grands centres urbains étrangers. Ainsi, sans la présence des portes d'entrée internationales que sont les grands aéroports de Montréal et de Québec, il ne pourrait être question de mobilité durable du point de vue des déplacements aériens internationaux.

### > **Le transport des marchandises**

L'industrie du transport de cargo reste peu connue. Toutefois, sa contribution demeure importante pour l'importation et l'exportation de marchandises ainsi que pour l'approvisionnement des communautés éloignées et isolées. Le transport aérien dispose de certains avantages en comparaison avec les autres modes de transport, dont la rapidité de livraison, la capacité de franchir de grandes distances ainsi que la possibilité d'atteindre des endroits difficiles d'accès.

Lorsqu'on tient compte également du rôle joué par le transport aérien dans l'acheminement des lettres et des colis ainsi que dans l'approvisionnement en denrées périssables sur le territoire, tout particulièrement au bénéfice des populations nordiques, l'importance de ce mode en matière de mobilité durable devient encore plus évidente.

## **Le rôle du gouvernement du Québec en matière de transport aérien**

### > **Le soutien à l'industrie**

Considérant l'importance du transport aérien régional dans le développement socioéconomique des régions du Québec, le gouvernement du Québec a organisé, le 2 février 2018, un Sommet sur le transport aérien régional au Québec. Les objectifs de la démarche menant au Sommet étaient de :

- consulter les régions concernées afin de cibler les enjeux prioritaires liés au transport aérien régional;
- mettre en valeur les initiatives clés, en vigueur ou potentielles, susceptibles de favoriser le développement optimal du transport aérien sur le territoire québécois;
- dégager des pistes de solution concrètes, durables et viables en matière de transport aérien régional.

En marge du Sommet, une série de consultations ont été tenues de juin à septembre 2017. Plusieurs mémoires ont également été transmis, lesquels ont permis de bien circonscrire les problématiques liées au transport aérien régional au Québec et de faire émerger des pistes de solution qui ont fait l'objet de discussions lors du Sommet et qui ont mené à l'émergence d'une série de mesures dont les grandes lignes ont été annoncées en clôture de l'événement. Les principales mesures sont d'ailleurs incluses dans la présente Politique de mobilité durable.

### > **La gestion de programmes d'aide**

Afin de contribuer à l'essor du transport aérien, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) gère des programmes d'aide financière destinés aux citoyens, aux aéroports et aux transporteurs aériens. À la suite du Sommet sur le transport aérien régional au Québec, la mise en place de nouveaux programmes et la révision de programmes existants ont d'ailleurs été annoncés.

En plus de gérer ses propres programmes, le MTMDET peut aussi être appelé à collaborer à l'analyse de demandes d'aide financière présentées à d'autres ministères du gouvernement du Québec. Le MTMDET offre également un soutien financier aux associations dont la mission est cohérente avec ses interventions dans le domaine du transport aérien.

## > La propriété et la gestion d'aéroports

Le MTMDET est propriétaire de 26 aéroports et de 8 hélicoptères dont la plupart sont situés dans des régions éloignées ou isolées. Ces aéroports jouent un rôle essentiel pour le transport de personnes et de marchandises puisque, bien souvent, l'avion demeure l'un des moyens de transport privilégiés en raison de l'absence de liens routiers ou des très longues distances à parcourir. Les aéroports du MTMDET offrent ainsi aux communautés des régions éloignées et isolées la possibilité d'avoir accès aux services essentiels, tels que la santé et l'éducation, disponibles à l'extérieur de leur territoire. Le MTMDET est responsable à la fois du développement et de l'entretien de ses infrastructures de transport aérien.

Carte 1: Réseau aéroportuaire du gouvernement du Québec



## > L'encadrement législatif

La législation et la réglementation en matière de transport aérien sont de compétence fédérale. Le gouvernement du Québec, en tant que propriétaire et exploitant, veille cependant à la conformité réglementaire des aéroports et des hélicoptères qu'il possède dans l'objectif d'en assurer une exploitation sécuritaire.

## > Le soutien en matière de santé

Par l'entremise du Service aérien gouvernemental (SAG), le MTMDET assure les transports sanitaires aériens, soit les évacuations aéromédicales et les vols sanitaires programmés, qui permettent l'évacuation ou le déplacement de patients en région éloignée, en collaboration avec le ministère de la Santé et des Services sociaux<sup>1</sup>.

1. [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role\\_ministere/SAG/Pages/service-aerien-gouvernemental.aspx](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/SAG/Pages/service-aerien-gouvernemental.aspx).

## > **La lutte contre les incendies**

Le SAG dispose d'une flotte d'avions-citernes lui permettant de lutter contre les feux de forêt au Québec. Il peut aussi être appelé à intervenir dans les autres provinces canadiennes, et même ailleurs dans le monde, selon les besoins exprimés par les autorités des provinces et des pays concernés. Les interventions aériennes d'urgence sont effectuées en collaboration avec la Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU).

## **Tendances et prospective d'ici 2030**

Depuis les 10 dernières années, l'offre de transport aérien ne s'est pas toujours développée comme les populations des régions l'auraient souhaité. Les tarifs aériens ont augmenté et les fréquences des vols se sont révélées, somme toute, assez stables. La mise en œuvre du Plan Nord<sup>2</sup> au cours des prochaines années devrait accroître le niveau d'activité des entreprises spécialisées dans les services d'aviation générale. Il est par ailleurs possible que la forte croissance anticipée du trafic aérien sur les marchés internationaux ait des répercussions à l'échelle du Québec. La société Aéroports de Montréal a notamment déployé maints efforts au cours des dernières années afin de se positionner avantageusement avec l'établissement de liaisons directes vers l'Asie.

Tous ces événements se dérouleront alors que les règles du marché évolueront de plus en plus en faveur d'intérêts environnementaux. À cet égard, le Québec pourrait se retrouver en position avantageuse puisqu'il a développé un leadership et une expertise dans le domaine de l'environnement, lesquels lui permettront d'aborder plus aisément les problématiques environnementales spécifiques au transport aérien.

### **Tendance 1 - L'émergence de nouveaux transporteurs**

#### > **Canada**

Sur la scène canadienne, l'émergence de nouveaux transporteurs a modifié considérablement le paysage du transport aérien au pays.

Au cours des vingt dernières années, WestJet a été en mesure de développer un important réseau desservant les principales villes canadiennes tout en offrant des tarifs concurrentiels. En 2013, afin de mieux percer les marchés régionaux, la filiale WestJet Encore a été créée. Avec sa flotte constituée d'appareils de plus petite capacité, soit des appareils Q400 comprenant 78 sièges, l'entreprise est mieux adaptée pour desservir les marchés régionaux canadiens. Dans l'Ouest canadien, l'arrivée de WestJet Encore a fait considérablement chuter les tarifs. Le transporteur se fait pour l'instant plutôt timide au Québec, où ses activités sont concentrées à Montréal et à Québec. WestJet lancera, à l'été 2018, une filiale à coûts réduits nommée Swoop. Pour le moment, seuls quelques grands marchés canadiens sont ciblés par ce nouveau service offerts avec des appareils d'une capacité de près de 200 passagers.

La croissance de Porter Airlines, une entreprise basée à Toronto, a permis à l'Ontario de développer une meilleure connectivité vers les marchés du nord-est de l'Amérique du Nord. Le transporteur a aussi permis l'établissement de meilleurs tarifs aériens sur les liaisons régionales ontariennes. Notons, qu'en plus d'opérer à partir de Toronto des vols sur Montréal et Québec, Porter Airlines effectue une liaison saisonnière vers Mont-Tremblant.

---

2. <https://plannord.gouv.qc.ca/fr/>.

Au Québec, l'émergence de transporteurs aériens québécois ou l'arrivée sur les liaisons régionales de l'un de ces transporteurs bien établis au Canada aurait un effet bénéfique sur l'offre de services en région. C'est pourquoi le MTMDET, par la mise en place de certaines mesures, vise le développement des transporteurs aériens ainsi que la mise en place de conditions favorables à l'arrivée de nouveaux joueurs.

### > À l'international

Depuis le début du siècle, plusieurs transporteurs aériens à l'échelle de la planète ont développé une stratégie d'affaires se distinguant des modèles classiques des transporteurs nationaux établis. Les transporteurs, tels que Ryanair et EasyJet, en Europe, ainsi que SouthWest, aux États-Unis, sont des pionniers en matière de transport aérien à moindres coûts.

La stratégie de ces transporteurs vise à réduire au minimum les coûts d'exploitation afin d'offrir des tarifs très avantageux. De plus, plusieurs éléments traditionnellement gratuits sont exigés en suppléments par les transporteurs à moindres coûts, comme l'enregistrement des bagages, la sélection des sièges, l'émission des cartes d'embarquement à l'aéroport, les repas à bord et autres. Dans un souci d'optimiser les revenus, les transporteurs à coûts réduits cherchent à obtenir un taux d'occupation très élevé de leurs vols. Pour ce faire, ils ne viseront pas nécessairement à offrir beaucoup de fréquences de vols aux passagers.

La présence de transporteurs à coûts réduits demeure pour l'instant marginale au Québec. Toutefois, certaines liaisons internationales ont été lancées vers Montréal par quelques transporteurs internationaux à coûts réduits.

Bien que le marché régional québécois ne soit pas parfaitement adapté pour la mise en place de liaisons exploitées par des transporteurs à coûts réduits en raison principalement de la densité de la population, des transporteurs québécois pourraient tout de même s'inspirer de certains concepts afin d'optimiser leurs opérations. Par exemple, en réduisant les fréquences de vols, en utilisant des appareils de plus grande capacité ou en augmentant les frais liés aux bagages tout en réduisant le coût du billet d'avion.

### **Tendance 2 : Services aériens à partir d'aéroports régionaux vers des destinations soleil**

Les transporteurs aériens spécialisés dans la vente de voyages vers des destinations soleil, dont Sunwing Airlines et Air Transat, font de plus en plus appel aux facilités aéroportuaires situées en région. Traditionnellement, les opérations de ces transporteurs se concentraient dans les grands aéroports de Montréal et de Québec. En 2018, cinq aéroports régionaux offrent ce type de liaisons, soit Bagotville, Mont-Joli, Rouyn-Noranda, Sept-Îles et Val-d'Or.

Les liaisons vers des destinations soleil concernent essentiellement le tourisme sortant. Ainsi, les bénéfices générés pour l'économie des régions sont relativement faibles. Toutefois, ces services aériens permettent aux aéroports de dynamiser leurs activités et représentent une source de revenus intéressante. Également, les vols vers les destinations soleil mettent en valeur les aéroports auprès de la population locale et contribuent d'une certaine façon à la qualité de vie en région. Pour la population, la fourniture de ces services aériens constitue une amélioration de sa mobilité puisqu'elle lui permet de ne pas assumer des frais de déplacement et de séjour pour se rendre soit à Québec soit à Montréal pour y prendre l'avion.

Puisque la capacité des avions utilisés pour ces vols est relativement élevée comparativement à celles des appareils effectuant des liaisons régionales, des investissements concernant les aérogares peuvent

être à l'occasion nécessaires afin qu'un nombre plus élevé de passagers puisse être accueilli en période de pointe.

Bien que les services aériens vers des destinations soleil soient prisés de la population, des efforts doivent être faits afin que les aéroports contribuent à accueillir davantage de touristes en région, et non seulement à faire voyager les Québécois vers l'étranger.

Il est à noter que le déploiement des vols d'Air Transat en région pourrait aussi avoir un effet sur la desserte aérienne des régions vers Montréal. En effet, ces vols faisant escale à Montréal offrent la possibilité aux voyageurs de se procurer un billet dont la destination est Montréal, et ce, à un coût très concurrentiel. Toutefois, le fait que les fréquences des vols soient limitées bien souvent à un par semaine et que les heures de départ soient adaptées aux besoins de la clientèle touristique rend difficile pour l'instant la mise en marché de ce service auprès des clientèles devant faire un aller-retour à l'intérieur de quelques jours.

### **Tendance 3 : Le nouveau modèle d'affaires des aéroports internationaux**

Jusqu'aux années 1980, le modèle d'affaires des aéroports s'appuyait sur les revenus d'exploitation aéroportuaires, à savoir les frais d'atterrissage et d'aérogare. Puis, dans les années 1990, les premières initiatives de privatisation dans la gestion des infrastructures aéroportuaires sont apparues, notamment en Europe, alors qu'en Amérique du Nord, la gestion des aéroports a été confiée à des organisations sans but lucratif. Ainsi sont apparues les sociétés Aéroports de Montréal et Aéroport de Québec.

Afin d'augmenter les revenus, les gestionnaires de grands aéroports profitent de plus en plus de l'achalandage de leurs installations. En effet, ces derniers vont chercher auprès des passagers captifs des revenus supplémentaires provenant d'activités commerciales, telles que la vente au détail et la restauration. Ces revenus peuvent par la suite servir à financer le développement des activités aéroportuaires.

Pour ce qui est des aéroports régionaux, le faible niveau d'achalandage ne permet pas de générer de revenus significatifs provenant d'activités commerciales dans les aérogares. Par contre, il demeure tout de même possible de dénicher des sources de revenus supplémentaires, que ce soit, par exemple, par la mise en place de nouvelles activités sur les terrains d'un aéroport.

## **2. Les enjeux de mobilité durable en en transport aérien**

### **Enjeu 1 : Qualité de la desserte aérienne régionale**

Au Québec, la qualité de la desserte aérienne régionale est sujette aux critiques depuis fort longtemps. La fréquence limitée des vols, l'absence de vols directs, la capacité restreinte des appareils, particulièrement en haute saison, et une organisation des réseaux aériens centrée sur les grands pôles aéroportuaires de Montréal et de Québec sont autant de facteurs qui témoignent d'une problématique de mobilité durable nettement défavorable aux régions.

Par rapport au caractère d'accessibilité des services aériens régionaux, il existe une opinion assez partagée dans la population selon laquelle les tarifs applicables aux liaisons régionales seraient exagérément élevés. Par exemple, un billet d'avion aller-retour pour une destination régionale peut parfois coûter aussi cher qu'un billet vers l'Europe au départ de Montréal. Bien qu'il existe des explications à ce phénomène, dont la faible demande et l'utilisation d'appareils de petite capacité, il

demeure que les tarifs aériens élevés constituent une entrave importante à la mobilité durable en région.

Au sujet de la diversité des services aériens régionaux, on constate que les petits transporteurs ont de la difficulté à croître et qu'ils ne peuvent offrir de véritable concurrence aux transporteurs bien établis. Le développement des petits transporteurs contribuerait davantage à établir une saine concurrence dans le marché puisqu'en plus de diversifier l'offre de services en région, il s'agirait d'une condition favorable à l'établissement de meilleurs tarifs pour les consommateurs.

## **Enjeu 2 : Des infrastructures aéroportuaires sécuritaires répondant aux besoins de la population**

La présence d'un réseau adéquat d'aéroports est essentielle à l'établissement d'une desserte aérienne permettant la mobilité des personnes et répondant aux besoins de la population. Les aéroports jouent un rôle important dans l'occupation et dans la vitalité du vaste territoire québécois et constituent un important levier pour le développement économique, en plus de permettre l'accès aux services publics, dont les soins de santé et l'éducation, pour les gens des régions éloignées.

Le gouvernement du Québec se doit de contribuer à assurer le maintien, la réhabilitation, voire le développement des infrastructures aéroportuaires afin que les services aériens offerts soient sécuritaires et qu'ils répondent aux besoins exprimés par la population. Plusieurs municipalités propriétaires d'aéroports ont des besoins financiers importants pour assurer le maintien, la réhabilitation et le développement de leurs infrastructures. Les projets requis pour maintenir et réhabiliter les infrastructures aéroportuaires souffrent d'un sous-financement depuis plusieurs années, et ce, malgré l'existence de programmes du gouvernement fédéral. La difficulté pour les municipalités d'obtenir du financement pour les travaux relatifs aux infrastructures aéroportuaires fait en sorte que l'état de celles-ci se détériore continuellement.

## **Enjeu 3 : L'empreinte environnementale du transport aérien**

L'industrie du transport aérien a adopté, au cours des dernières années, un virage visant à amoindrir les effets négatifs de son activité sur l'environnement. Plusieurs mesures ont d'ailleurs été adoptées par les différentes législations, dont l'Organisation de l'aviation civile internationale, afin que l'empreinte environnementale associée à l'aviation soit réduite.

Les mesures sont essentiellement dirigées vers la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, l'amélioration de l'efficacité énergétique et l'atténuation de la pollution sonore provenant des aéronefs. Le renouvellement des flottes vieillissantes, l'utilisation des biocarburants, l'introduction de pratiques et de systèmes de navigation améliorés sont parmi les mesures de ce type les plus répandues, du moins chez les grands transporteurs internationaux.

Les mesures visant à réduire la consommation de carburant permettent aussi aux transporteurs d'améliorer leur rentabilité financière puisque le carburant d'aviation est une dépense importante. Le remplacement d'appareils vieillissants devient donc à la fois une action favorable à l'environnement, mais est aussi un élément clé dans la stratégie d'affaires des transporteurs. D'ailleurs, les transporteurs en croissance sur la scène mondiale misent sur une flotte d'aéronefs modernes et efficaces sur le plan énergétique. Les fabricants aéronautiques se sont aussi adaptés à la réalité en concevant des aéronefs plus efficaces énergiquement et moins bruyants, comme c'est le cas de Bombardier avec le modèle CSeries.

Au Québec, les principaux transporteurs actifs à l'international, dont Air Canada et Air Transat, modernisent sans cesse leur flotte. Toutefois, les petits transporteurs présents en région comptent sur une flotte d'aéronefs âgée dont les coûts d'entretien s'accroissent sans cesse au fil des ans. Ces appareils sont aussi peu efficaces sur le plan de la consommation énergétique ainsi que de la pollution atmosphérique et sonore, ce qui constitue un aspect négatif nuisible à la mobilité durable du transport aérien régional au Québec.

#### **Enjeu 4 : Planification du réseau de transport aérien**

Afin d'investir stratégiquement dans le réseau de transport aérien, ce qui comprend les dessertes aériennes ainsi que les aéroports, le MTMDET doit en faire une planification adéquate. Pour ce faire, il doit constamment consulter les intervenants concernés et encourager la concertation des acteurs de l'industrie du transport aérien ainsi que ceux des milieux régionaux. Les intervenants de l'industrie sont d'ailleurs les mieux placés pour cibler les problématiques, mais aussi les meilleures solutions qui favoriseront le développement d'un meilleur réseau. Également, la réalisation d'études peut aussi contribuer à l'effort gouvernemental quant à la planification du réseau de transport aérien.

Puisque la législation et la réglementation concernant l'aviation sont de compétence fédérale. Le gouvernement du Canada est un intervenant ayant une influence majeure sur le secteur du transport aérien. Afin que le réseau de transport aérien puisse se développer comme souhaité, il est important que les intérêts du Québec soient défendus auprès du gouvernement fédéral.

Par exemple, les sujets tels que les critères restrictifs des programmes d'aide financière pour les aéroports, la possibilité d'obtenir les services de contrôle des passagers et des bagages effectués dans divers aéroports, l'implantation de services de douane et la réglementation doivent faire l'objet de représentations auprès du gouvernement fédéral.

### **3. Le plan d'action 2018-2023 en transport aérien**

#### **Enjeu 1 : Qualité de la desserte aérienne régionale**

##### **AXE D'INTERVENTION 1.1 : FAVORISER L'OFFRE DE TARIFS AÉRIENS ABORDABLES ET LE DÉPLOIEMENT DE LIAISONS AÉRIENNES**

Depuis des décennies, les tarifs aériens en vigueur font l'objet de critiques importantes en région. Jugés trop élevés, ils sont dénoncés par la population. Le fait qu'ils soient souvent moindres pour un départ de Montréal vers une destination internationale que ceux associés à un départ vers une destination régionale amène une incompréhension et un mécontentement au sein de la population.

Le prix élevé des billets d'avion concerne l'ensemble des régions du Québec. Le Nunavik et la Basse-Côte-Nord sont particulièrement confrontés à cette situation. Le faible volume de passagers et les importantes distances entre les villages, pour ces deux régions, ont un effet à la hausse sur les tarifs aériens. En outre, il est à noter que ces régions ne disposent pas de réseau routier, rendant ainsi les populations dépendantes du transport aérien.

Les régions telles que les Îles-de-la-Madeleine, la Gaspésie, l'Abitibi-Témiscamingue, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, le Nord-du-Québec et le Bas-Saint-Laurent doivent également composer avec des tarifs aériens élevés. Ceux-ci nuisent aux déplacements des populations vers les grands centres, en plus d'affecter la filière du tourisme.

Les fréquences de vols offerts par les transporteurs sont aussi souvent jugées inadéquates et ne répondent pas aux besoins de la population des régions. Les diverses communautés d'affaires régionales rappellent constamment que plus de fréquences de vols sur les liaisons existantes sont nécessaires afin que les passagers aient accès à plus de possibilités, dont celle d'effectuer un aller-retour dans la même journée. Également, plusieurs aéroports régionaux ne disposent d'aucune liaison aérienne régulière. L'implantation de nouvelles liaisons est cependant un exercice risqué pour les transporteurs, qui doivent assurer la rentabilité de la liaison.

### **Mesure 1 : Révision du Programme de réduction des tarifs aériens**

Le Programme de réduction des tarifs aériens, mis en place au début des années 1990, s'adresse aux résidents des régions éloignées et isolées du Québec, telles que les Îles-de-la-Madeleine, la Basse-Côte-Nord, la Minganie, l'Île-d'Anticosti, Fermont, Schefferville et Eeyou Istchee Baie-James. En 2016-2017, près de 4 000 demandes ont été traitées et une somme de 750 000 \$ a été versée, à titre de remboursement dans le cadre de ce programme. Quant au Nunavik, l'Administration régionale Kativik a mis en œuvre son propre programme. Dans l'actuel programme, les résidents ont généralement droit à un remboursement de 30 % du coût d'un billet d'avion et d'un montant maximal annuel variant de 500 \$ à 1 200 \$, et ce, selon leur localité.

Dans ce contexte, le programme sera révisé dans un premier temps de façon à ce que les modalités de remboursement pour les résidents déjà admissibles au programme soient modifiées. Le taux de remboursement accordé ainsi que le maximum annuel auquel les participants ont droit seraient alors haussés. Dans un deuxième temps, de nouvelles régions seront admissibles au programme, soit la Gaspésie, le Bas-Saint-Laurent, la Côte-Nord, le Saguenay-Lac-Saint-Jean et l'Abitibi-Témiscamingue.

Par la mise en place d'une telle mesure, le gouvernement du Québec vise à faire augmenter la demande de services aériens, ce qui, à terme, devrait se traduire par une offre améliorée des compagnies aériennes et une baisse des tarifs, en plus d'encourager éventuellement la venue de nouveaux transporteurs sur certaines liaisons.

**Indicateur 1** : Nombre de demandes de remboursement reçues

**Cible 1** : Croissance de 10 % en 2023 du nombre de demandes reçues pour les localités déjà admissibles au programme

**Indicateur 2** : Taux de participation au programme par localité

**Cible 2** : Taux de participation des résidents par localité admissible supérieur à 20 % en 2023 pour les communautés non reliées au réseau routier et de 10 % pour les localités reliées au réseau routier

**Budget** : 6 M\$ (sommes déjà prévues) et 40 M\$ (sommes additionnelles) - TOTAL : 46 M\$

### **Mesure 2 : Mise en place du Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales**

Le programme vise à créer un environnement favorable à l'établissement d'une meilleure desserte aérienne régionale en favorisant la création ou l'amélioration des services offerts par les transporteurs

aériens déjà présents en région et en encourageant la venue de nouveaux acteurs. En vertu de ce programme, le gouvernement du Québec peut financer la création d'un fonds de démarrage pour de nouveaux services aériens régionaux et le maintien de liaisons aériennes. Également, diverses initiatives ayant un impact positif sur la desserte aérienne seraient admissibles au programme. Ainsi, des projets de conception d'un système de réservation, de sites Internet, de programmes de fidélisation, de campagnes de promotion, de forfaits touristiques, d'études et de plans d'affaires sont admissibles.

En plus de viser le développement de liaisons aériennes comme décrit auparavant, le programme vise aussi à créer une dynamique améliorant la compétitivité des petits transporteurs, laquelle pourrait se refléter sur les tarifs aériens offerts.

**Indicateur 1** : Nombre de vols réguliers régionaux au Québec

**Cible 1** : Augmentation de 10 % en 2023 du nombre de vols réguliers régionaux

**Indicateur 2** : Tarifs aériens en vigueur sur les liaisons aériennes régionales

**Cible 2** : Réduction des tarifs aériens régionaux moyens de 10 % en 2023

**Budget** : 22,5 M\$ (sommes additionnelles)

### **Mesure 3 : Mise en place de « Découvrons notre Québec »**

Le MTMDET formera un groupe de travail avec le ministère du Tourisme, l'Alliance de l'industrie touristique du Québec et les compagnies aériennes présentes sur le territoire du Québec, afin de mettre au point rapidement une initiative qui permettra aux Québécois de visiter les régions à plus faible coût. Le groupe de travail aura comme mandat :

- de proposer une mesure temporaire visant à augmenter la demande de vols intérieurs, ce qui accroîtra l'offre de services et, ultimement, réduira les tarifs aériens;
- d'évaluer la mesure offerte au terme d'une période de cinq ans relativement, notamment, à son impact sur les tarifs aériens pour les régions visées.

Une somme de 10 millions de dollars sur cinq ans est prévue pour la nouvelle mesure qui sera recommandée par le groupe de travail.

**Indicateur** : Mesure en place

**Cible** : Mesure en place d'ici 2023

**Budget** : 10 M\$ (sommes additionnelles)

## **Enjeu 2 : Des infrastructures aéroportuaires sécuritaires répondant aux besoins de la population**

### **AXE D'INTERVENTION 2.1 : VEILLER À LA PÉRENNITÉ ET À L'AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES**

Près de 150 aéroports se trouvent sur l'ensemble du territoire du Québec. De ce nombre, 26 sont la propriété du MTMDET et plus d'une quarantaine sont la propriété d'une municipalité, d'une municipalité régionale de comté (MRC) ou d'une société à but non lucratif.

L'ensemble des aéroports du réseau québécois est essentiel pour diverses raisons, que ce soit le transport de passagers et de marchandises, le transport de patients vers les établissements hospitaliers des grands centres, l'aviation d'affaires et le développement économique des régions. Dans certains cas,

l'éloignement fait en sorte que le transport aérien est un complément important au réseau routier pour la mobilité des personnes.

#### **Mesure 4 : Mise en place du Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales**

Le nouveau programme contribue à assurer la pérennité des infrastructures aéroportuaires et de soutenir les initiatives locales visant l'amélioration des infrastructures nécessaires à l'offre de transport aérien en région. Le programme est destiné aux municipalités, MRC, régies intermunicipales, communautés autochtones et sociétés à but non lucratif propriétaires d'un aéroport.

Le programme vise principalement les aéroports contribuant :

- à la mobilité des citoyens par une offre de vols réguliers ou nolisés;
- à l'offre de soins de santé en région par la présence d'un nombre minimal de vols sanitaires exploités par le SAG ou ses sous-traitants;
- à la mise en œuvre du Plan Nord, compte tenu de l'aspect stratégique du transport aérien pour les territoires nordiques;
- au développement économique des régions ciblées par la présence de l'aviation d'affaires, d'écoles de pilotage, d'entreprises du domaine de l'aérospatiale, de l'entretien d'aéronefs ou autres.

Le programme permet de financer une multitude de travaux liés aux infrastructures et aux équipements nécessaires au bon fonctionnement d'un aéroport, tels que les pistes, le balisage lumineux, les stations automatisées d'observation météorologique, les approches aux instruments, les clôtures, les bâtiments et autres. Avec l'implantation d'un tel programme, le gouvernement du Québec favoriserait l'augmentation du niveau de sécurité aux aéroports et le développement des régions.

**Indicateur** : Nombre de projets présentés et acceptés

**Cible** : Plus de 60 % des projets d'infrastructures présentés ayant un impact direct sur la sécurité des usagers seront financés par le programme en 2023

**Budget** : 100 M\$ (sommes additionnelles)

### **Enjeu 3 : L'empreinte environnementale du transport aérien**

#### **AXE D'INTERVENTION 3.1 : RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES) LIÉES AU TRANSPORT AÉRIEN**

Les développements et l'implantation de technologies réduisant les GES émis par le transport aérien permettent d'accroître la qualité de l'air et de lutter contre les changements climatiques, mais ils favorisent également la compétitivité économique du Québec.

#### **Mesure 5 : Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire (PETMAF)**

Le MTMDET poursuivra le soutien financier gouvernemental qu'il accorde au transport aérien dans le cadre du PETMAF, un incitatif financier qu'il gère et qui est inscrit au Plan d'action en électrification des transports 2015-2020. Par ce programme, le MTMDET encourage l'innovation et le recours aux technologies vertes adaptées au transport aérien et encourage l'ensemble des transporteurs aériens à mener des audits énergétiques pour l'ensemble de leurs activités.

Le PETMAF contribue à la réduction des émissions de GES en appuyant les initiatives concernant le rajeunissement de la flotte d'aéronefs, l'installation des équipements (ailettes) sur les avions pour réduire la consommation des carburants, l'électrification de certaines activités à l'aéroport (utilisation des unités d'air préconditionné fonctionnant à l'électricité pour les passerelles d'embarquement), utilisation de camions de déneigement moins énergivores, réalisation d'études pour optimiser l'utilisation des équipements roulants des aéroports, etc.

**Indicateur** : Pourcentage de réduction annuelle d'émissions de CO<sub>2</sub>

**Cible** : 135 kt éq. CO<sub>2</sub> en 2020

**Budget** : 25,2 M\$ pour la période 2018-2020 (sommes déjà prévues)

## Enjeu 4 : Planification du réseau de transport aérien

### AXE D'INTERVENTION 4.1 : CONCERTER LES INTERVENANTS DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN

#### Mesure 6 : Création d'un groupe de travail national permanent

Dans la foulée du Sommet sur le transport aérien régional, un groupe de travail national permanent réunissant les divers intervenants de l'industrie du transport aérien sera créé. La nécessité qu'un tel groupe soit formé a été mentionnée au cours des consultations menées en marge de l'événement.

Le mandat du groupe de travail national permanent sera :

- d'examiner en continu les mesures gouvernementales mises en place à la suite du Sommet;
- de cibler les éléments pouvant faire l'objet de représentations par le gouvernement du Québec auprès du gouvernement fédéral;
- de réaliser des projets communs pour l'industrie, tels que la promotion du transport aérien en région et la réalisation d'études;
- de se pencher sur la question du nolisement d'aéronefs, un aspect essentiel à la mise en œuvre du Plan Nord et au développement de l'économie du Québec;
- de réfléchir à la possibilité de mettre en place un programme de prix plancher pour certaines dessertes régionales, impliquant un mécanisme de compensation financière permettant d'assurer le respect de ce prix plancher;
- d'analyser les coûts et la portée associés à la possibilité d'abolir la TVQ, mais également de voir dans quelle mesure il s'agirait de la meilleure avenue pour réduire le coût des billets;
- d'analyser si les coûts associés à une telle mesure auraient les effets escomptés et s'il ne serait pas préférable de les allouer autrement pour maximiser les bénéfices aux citoyens.

**Indicateur** : Nombre de rencontres

**Cible** : Tenir au minimum deux rencontres par année jusqu'en 2023

#### Mesure 7 : Création de comités régionaux

Puisque les enjeux liés au transport aérien divergent d'une région à l'autre, des comités régionaux seront mis en place. Ces comités seront composés des intervenants locaux pour lesquels le transport aérien est d'intérêt.

Le mandat des comités régionaux sera :

- de déterminer les orientations prioritaires quant au développement du transport aérien dans la région;
- de faire évoluer les solutions proposées par les milieux, favorisant ainsi une synergie entre les transporteurs et les différents acteurs socioéconomiques liés au transport aérien régional;
- de faire progresser tout particulièrement l'organisation et l'offre en matière de transport aérien dans les régions qui sont difficiles d'accès, mal ou non desservies par le réseau routier, dont la Côte-Nord, le Nunavik et Eeyou Istchee Baie-James particulièrement;
- de créer des forfaits (dans le cadre du Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales lorsque nécessaire) intégrant les services aériens afin de mettre en marché l'offre touristique régionale.

**Indicateur** : Nombre de comités régionaux formés

**Cible** : Comités régionaux formés dans six régions administratives d'ici 2023

### **Mesure 8 : Création d'un canal de communication spécifique au transport aérien avec le gouvernement fédéral**

Puisque la réglementation en matière de transport aérien relève exclusivement du gouvernement fédéral et que celui-ci est un intervenant très important quant à l'encadrement des dessertes aériennes et au soutien financier accordé aux aéroports pour la réalisation de travaux d'infrastructures, un canal de communication consacré spécifiquement au transport aérien sera mis en place.

Ce canal de communication visera principalement à résoudre les enjeux relatifs au transport aérien qui ont été soulevés par les participants lors du Sommet sur le transport aérien régional, mais aussi ceux exprimés par le Groupe de travail national permanent.

**Indicateur** : Canal de communication établi avec le gouvernement fédéral

**Cible** : Mise en place du canal de communication d'ici 2023

## **AXE D'INTERVENTION 4.2 : AMÉLIORER LES CONNAISSANCES SUR LE SECTEUR D'ACTIVITÉ**

### **Mesure 9 : Réalisation d'une étude concernant le transport aérien sur le territoire du Plan Nord**

Les problèmes spécifiques au territoire du Plan Nord sont multiples, tant sur le plan des infrastructures (absence, déficience et accessibilité) et de la desserte aérienne que sur celui des tarifs élevés imposés par les transporteurs actifs sur le territoire. La diversité de ces difficultés place le gouvernement du Québec devant une situation complexe, qui ne peut être résolue que par une fine compréhension des différentes dimensions liées à la problématique. De plus, seule l'appréciation de cette complexité peut conduire le gouvernement du Québec à mener des actions stratégiques, structurantes et pérennes pour améliorer l'accès au territoire nordique.

Il s'agirait notamment de faire l'analyse des besoins évoqués par les communautés et l'industrie à l'égard :

- des aides financières pouvant être offertes sur certaines liaisons régionales stratégiques;
- des critères et des facteurs favorisant l'accès au territoire, la mobilité des citoyens et le développement socioéconomique sur le territoire du Plan Nord;
- des approches aux instruments, des aides visuelles et des stations d'observation météorologique nécessaires aux aéroports ciblés sur le territoire du Plan Nord;

- des nouveaux services de sûreté à implanter aux aéroports (contrôle des passagers et des bagages);
- de l'entretien, de l'allongement et de l'asphaltage des pistes ciblées.

L'étude sera coordonnée par la Société du Plan Nord, et le MTMDET collaborera à la réalisation de celle-ci.

**Indicateur** : Réalisation de l'étude

**Cible** : Étude terminée d'ici 2023

**Budget** : 700 000 \$

## TABLEAU SYNTHÈSE

Cadre d'intervention en transport aérien	Indicateur	Cible	Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable					
			Dimension PMD 1	Dimension PMD 2	Dimension PMD 3	Dimension PMD 4	Dimension PMD 5	Conditions gagnantes
Enjeux, axes d'intervention et mesures								
<b>ENJEU 1 : Qualité de la desserte aérienne régionale</b>								
<b>Axe d'intervention 1.1 : Favoriser l'offre de tarifs abordables et le développement de liaisons aériennes</b>								
Mesure 1 : Révision du Programme de réduction des tarifs aériens (MTMDET)	Indicateur 1 : Nombre de demandes de remboursement reçues  Indicateur 2 : Taux de participation au programme par localité	Cible 1 : Croissance de 10 % en 2023 du nombre de demandes reçues pour les localités déjà admissibles au programme  Cibles 2 : Taux de participation des résidents par localité admissible supérieure à 20 % en 2023 pour les communautés non reliées au réseau routier et de 10 % pour les localités reliées au réseau routier	X					
Mesure 2 : Mise en place du Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales (MTMDET)	Indicateur 1 : Nombre de vols réguliers  Indicateur 2 : Tarifs aériens en vigueur sur les liaisons aériennes régionales	Cible 1 : Augmentation de 10 % en 2023 du nombre de vols réguliers régionaux  Cible 2 : Réduction des tarifs aériens régionaux moyens de 10 % en 2023	X					
Mesure 3: Mise en place de la mesure «Découvrons notre Québec» (MTMDET)	Mesure en œuvre	Mesure mis en œuvre d'ici 2023	X					

Cadre d'intervention en transport aérien	Indicateur	Cible	Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable					
			Dimension PMD 1	Dimension PMD 2	Dimension PMD 3	Dimension PMD 4	Dimension PMD 5	Conditions gagnantes
Enjeux, axes d'intervention et mesures								
<b>ENJEU 2 : Infrastructures aéroportuaires sécuritaires répondant aux besoins de la population</b>								
<b>Axe d'intervention 2.1 : Veiller à la pérennité et à l'amélioration des infrastructures aéroportuaires</b>								
Mesure 4 : Mise en place du Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales (MTMDET)	Nombre de projets présentés et acceptés	Plus de 60 % des projets d'infrastructures présentés ayant un impact direct sur la sécurité des usagers sont financés par le programme en 2023			X			
<b>ENJEU 3 : Empreinte environnementale du transport aérien</b>								
<b>Axe d'intervention 3.1 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au transport aérien</b>								
Mesure 5 : Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (PETMAF) (MTMDET)	% de réduction de CO <sub>2</sub> annuelle	135 kt éq. CO <sub>2</sub> en 2020				X		
<b>ENJEU 4 : Planification du réseau de transport aérien</b>								
<b>Axe d'intervention 4.1 : Concerter les intervenants de l'industrie du transport aérien</b>								
Mesure 6 : Création d'un groupe de travail national permanent (MTMDET)	Nombre de rencontres	Tenir au minimum deux rencontres par année jusqu'en 2023						X
Mesure 7 : Création de comités régionaux (MTMDET)	Nombre de comités régionaux formés	Comités régionaux formés dans 6 régions administratives d'ici 2023						X
Mesure 8 : Création d'un canal de communication spécifique au transport aérien avec le gouvernement fédéral (MTMDET)	Canal de communication établi avec le gouvernement fédéral	Mise en place du canal de communication d'ici 2023						X

Cadre d'intervention en transport aérien	Indicateur	Cible	Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable					
			Dimension PMD 1	Dimension PMD 2	Dimension PMD 3	Dimension PMD 4	Dimension PMD 5	Conditions gagnantes
Enjeux, axes d'intervention et mesures								
<b>Axe d'intervention 4.2 : Améliorer les connaissances sur le secteur d'activité</b>								
Mesure 9 : Réalisation d'une étude concernant le transport aérien sur le territoire du Plan Nord (Société du Plan Nord)	Réalisation de l'étude	Étude terminée d'ici 2023	X					