



LE TRANSPORT AÉRIEN INTERRÉGIONAL  
QUÉBÉCOIS EN PIÈTRE POSITION

Un obstacle majeur au développement  
des régions et de l'ensemble du  
Québec



Par Gaétan Lelièvre  
Président



LELIÈVRE CONSEILS  
DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS

**Le 24 janvier 2022**

## À PROPOS DE L'AUTEUR

Gaétan Lelièvre est détenteur d'une formation en administration des affaires et une maîtrise en développement régional. Il a occupé diverses fonctions au cours de sa carrière dont notamment, directeur général des MRC et CLD de Rocher-Percé, de la Côte-de-Gaspé, de la ville de Gaspé, directeur des aéroports de Gaspé et de Rocher-Percé, président de la *Commission des transports de la Gaspésie*, député de la circonscription de Gaspé à l'Assemblée Nationale du Québec et ministre délégué au Développement des Régions. Depuis 2019, il est président de l'entreprise *Lelièvre Conseils Développement des Régions*. Au cours de sa carrière, la question du transport en région a été une source d'intérêt majeure.



LELIÈVRE CONSEILS  
DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS

Gaétan Lelièvre  
Président

45, rue Thompson  
Gaspé (Québec)  
G4X 2K3

418.361.5621

[info@lelievreconseils.com](mailto:info@lelievreconseils.com)



## CONTEXTE

Depuis très longtemps **les régions du Québec sont aux prises avec un problème chronique et aigu au niveau de leur service aérien**. Un prix du billet deux à trois fois plus cher que dans les autres provinces canadiennes et un nombre de sièges insuffisants caractérisent leurs réalités. Force est d'admettre que le ciel Québécois est desservi entre une poignée de transporteurs qui, pour la plupart, n'ont jamais réussi à offrir un service fiable et compétitif à la clientèle au fil des dernières décennies.

Bien que « fiable et compétitive » soient des notions incontournables pour permettre le maintien en opération de toute entreprise commerciale, il semble évident que cette règle, aussi universelle soit-elle, ne semble pas s'appliquer au domaine du transport aérien interrégional québécois qui affiche l'un des pires bilans en Amérique-du-Nord. Conséquemment, la population en général, le secteur des affaires, le tourisme et surtout les résidents des régions dites éloignées sont privés d'un outil de développement plus qu'essentiel en 2022.


Comment expliquer **l'échec ou le manque d'intérêt chronique des décideurs nationaux**, politiciens et hauts fonctionnaires dans ce dossier?

Pourtant, il est reconnu par tous les intervenants en économie et en développement que parmi **les conditions de base** permettant d'assurer la vitalité et le développement, voire même dans certains cas la survie d'un milieu ou d'une région, nous retrouvons en tête de liste la dimension du **transport des personnes et des marchandises**.

Il est important de mentionner que le transport aérien s'avère de plus en plus stratégique compte tenu de l'importance accrue d'optimiser sans cesse « le facteur temps ».

En juin 2021, après des décennies d'exploitation en région, le transporteur **Air Canada** décidait de mettre fin à plusieurs **dessertes** aériennes au Québec. Certains observateurs ont ressenti





une grande inquiétude. Inversement, d'autres y voient davantage **une opportunité** de mettre en place un véritable service aérien connectant les régions entre elles et procurant un accès véritable à notre capitale et notre métropole, ce qui est un positionnement beaucoup plus dynamique et visionnaire.


Cette situation requière de la vigilance car le risque potentiel d'un retour de l'entreprise et d'une autre **ère quasi monopolistique où le consommateur en paye le prix.**

Depuis 18 mois, le Québec navigue dans dans le brouillard au plan aérien. La majorité des régions dites éloignées sont aux prises avec l'incertitude et l'absence de service aérien accessible, efficace et adapté aux besoins des citoyens des régions et des grands centres urbains. Cette situation étant **une menace pour la complémentarité et la synergie** absolument nécessaires entre les deux réalités que sont la **ruralité et l'urbanité.**

Le gouvernement du Québec doit assumer un leadership mobilisateur afin de mettre fin à cette **dépendance chronique à l'égard d'Air Canada et d'une poignée de compagnies aériennes** présents sur le territoire québécois, faisant en sorte que le transport aérien demeure **un produit de luxe réservé essentiellement à une élite.** Il s'agit d'une situation totalement inacceptable et préjudiciable. Le gouvernement actuel a non seulement l'opportunité mais le devoir de régulariser la problématique chronique du transport aérien interrégional, car tout le Québec est perdant depuis trop longtemps.

Nous devons toutefois saluer la rapidité avec laquelle l'actuel gouvernement du Québec a réagi en mettant en place des **mesures d'aides temporaires.** Notamment, un **fond d'urgence de 40 millions** de dollars afin de permettre à d'autres transporteurs d'assurer un niveau minimal dans les régions abandonnées par *Air Canada*. Fait important également à mentionner, l'actuel gouvernement a investi dans la réhabilitation de plusieurs infrastructures aéroportuaires locales et régionales.

Cela nous apparaît être une bonne décision en soi car ceci contribue à mieux positionner ces aéroports pour une éventuelle réforme du



service aérien québécois. Cependant, soyons conscients que toutes les améliorations possibles aux infrastructures physiques et aéroportuaires s'avèrent nettement insuffisantes sans la présence de transporteurs offrant à l'ensemble des usagers un service régulier et accessible, ce qui n'est visiblement pas le cas actuellement.

À la veille, du dépôt de sa **politique gouvernementale attendue depuis plus d'un an** sur le transport aérien régional, souhaitons que le gouvernement du Québec saisira l'opportunité de rattraper l'important retard dans le domaine du transport aérien interrégional. Il faut dire que le ministre avait déclaré vouloir déposer cette politique en janvier 2021 toutefois, nous sommes toujours dans l'attente de la solution qu'apporte le gouvernement du Québec à cet épineux problème. C'est une situation plutôt inquiétante, car en politique comme dans bien d'autres domaines, lorsqu'une décision retarde, c'est souvent signe qu'il n'y aura pas de grande révolution dans les annonces.

**Bien qu'on ne puisse critiquer l'actuel gouvernement** pour l'inaction et la tolérance à outrance des gouvernements antérieurs dans le dossier du transport aérien interrégional, il est clair que **celui-ci sera évalué sur la façon dont il résoudra la situation alarmante** qui a atteint un niveau sans précédent en terme de sévérité.

**Le lecteur trouvera ci-après quelques éléments de réflexion et pistes de solutions** sur le transport aérien interrégional québécois.

Des informations et des exemples tirés de **la situation aérienne en Gaspésie** sont souvent utilisées dans le présent document car il s'agit de la région à l'égard de laquelle nous détenons un maximum de données. Il est cependant important de mentionner que la Gaspésie est la région au sud du 49<sup>e</sup> parallèle québécois aux prises avec **l'une des pires situations** au plan de son service aérien, notamment au niveau du **prix élevé et de l'insuffisance de sièges**.

Nous souhaitons que ce rapport permette de soulever des éléments pertinents afin de **contribuer humblement à la réflexion** sur la mise en place de l'importante réforme nécessaire au sein de notre service aérien interrégional québécois.

## 1. LES RÉGIONS PRIVÉES DE LEURS CAPITALE ET MÉTROPOLE

La Capitale nationale, Québec et la Métropole du Québec, Montréal, sont appelées à jouer un rôle essentiel à l'égard du développement de l'ensemble du Québec, que ce soit au plan des affaires, des services de santé spécialisés, de la formation universitaire, de la recherche et du développement ou comme porte d'entrée des touristes internationaux, etc.

Afin d'assumer leurs rôles respectifs, les métropole et capitale devraient être accessibles facilement à l'ensemble de la population des régions du Québec.

Or, les coûts ci après démontrent clairement que Montréal n'est véritablement pas accessible par avion pour les résidents des régions et ce, notamment à cause du coût exorbitant du service aérien au Québec. Ce constat s'applique également pour la Capitale nationale.

Les prix affichés en janvier et février 2022 pour un **aller-retour** à l'intérieur d'une période de 2 semaines sont respectivement de :

✦ Gaspé - Montréal	800 km	1 085\$
✦ Bonaventure - Montréal	750 km	932\$

Maintenant, si on compare la situation en Gaspésie pour accéder à la métropole avec celle des autres provinces, **les gaspésiens doivent payer 2 à 3 fois plus cher** leur billet d'avion que les résidents de villes canadiennes pour se rendre dans leurs **métropoles respectives**<sup>1</sup>, par exemple :

### ONTARIO

✦ Thunder Bay - Toronto	900 km	118\$
✦ Timmins - Toronto	550 km	254\$
✦ Sault Ste. Marie - Toronto	500 km	248\$

---

<sup>1</sup> VOIR ANNEXE I

## TERRE NEUVE

- ✦ Goose Bay - St-Johns 850 km 560\$

## COLOMBIE BRITANNIQUE

- ✦ Prince George - Vancouver 500 km 366\$

## ALBERTA

- ✦ Fort McMurray - Calgary 675 km 472\$
- ✦ Grande Prairie - Calgary 550 km 434\$


D'ailleurs, un rapport déposé le 2 novembre 2021 par l'Institut de recherche en économie contemporaine (IREQ) affirmait que les tarifs aériens dans les régions du Québec étaient de 48 % supérieurs aux tarifs aériens applicables en Ontario. Ce n'est pas rien, deux fois plus cher.

Encore pire, les citoyens des Maritimes et de l'Ontario, nos provinces voisines, peuvent effectuer **un aller-retour à Montréal** pour moins de la moitié du coût que les Gaspésiens et Gaspésiennes doivent défrayer pour se rendre dans leur propre métropole. À cet égard, les prix affichés en février 2022, sont respectivement de :

- ✦ St-Johns, TN - Montréal 1 600 km 512\$
- ✦ Halifax - Montréal 800 km 318\$
- ✦ Charlottetown - Montréal 820 km 433\$
- ✦ Moncton - Montréal 700 km 378\$
- ✦ Toronto - Montréal 500 km 99\$

Cette situation est inacceptable, socialement économiquement et politiquement, alors que l'on connaît trop bien les conséquences de la centralisation à outrance effectuée au cours des dernières décennies qui fait en sorte que les décisions cruciales se prennent dans les





grands centres urbains. Il en résulte un préjudice majeur pour les résidents et résidentes des régions dites éloignées, notamment la Gaspésie--Îles-de-la-Madeleine, le Bas-Saint-Laurent, l'Abitibi-Témiscamingue, la Côte-Nord, la Basse-Côte-Nord et le Nord-du-Québec. En matière d'équité et de solidarité régionale, il est impossible de conclure ce chapitre sans mentionner la situation la plus déplorable en matière d'isolement que vivent encore aujourd'hui les habitants de la région de la **Basse-Côte-Nord** au plan des transports et ce tant au plan du transport des personnes que des marchandises.

Notre actuel **Premier ministre du Québec** évoque régulièrement son **ambition de positionner avantageusement le Québec face à l'Ontario** dans divers domaines. Le **dossier du transport aérien interrégional est un enjeu concret** porteur au plan social et économique **sur lequel le gouvernement du Québec a une réelle emprise**. Il s'agirait d'une cible importante à saisir afin d'amorcer le rattrapage du Québec sur l'Ontario dans ce secteur.

## **2. DES CONSÉQUENCES SOCIALES ET ÉCONOMIQUES POUR LA GASPÉSIE**

Les Gaspésiens et Gaspésiennes sont aux prises depuis très longtemps avec une carence majeure au niveau du service aérien sur leur territoire.

En effet, comme plusieurs autres, la région gaspésienne a été trop longtemps prisonnière de tarifs exorbitants et d'un **service quasi monopolistique d'*Air Canada***.

Depuis le retrait de la compagnie en Gaspésie en juin 2020, **d'autres transporteurs tentent de déployer un service minimum au sein des destinations abandonnées**.

C'est notamment la Cie ***Pascan*** qui dessert les aéroports de **Gaspé et Bonaventure** et les résultats sont **extrêmement décevants et la situation est plus que critique**. Non seulement les



utilisateurs doivent composer avec un coût des billets qui excède très souvent celui qu'imposait *Air Canada*, mais bien plus, les usagers sont maintenant aux prises avec une absence de service fréquente en raison de la non disponibilité de sièges sur de nombreux horaires de vols.


Le *Tableau 1* ci dessous démontre que pendant la période du 3 au 17 janvier 2022, aucun siège aller-retour vers Montréal n'était disponible sur 40 % des vols avec départ de l'Aéroport de Gaspé.

**Tableau 1**  
**Gaspé - Montréal**  
**Disponibilités le 2 janvier**

Date	Vols de Gaspé vers Montréal
dim. 3 janv. 2021	
lun. 4 janv. 2021	1
mar. 5 janv. 2021	
mer. 6 janv. 2021	
jeu. 7 janv. 2021	
ven. 8 janv. 2021	1
sam. 9 janv. 2021	
dim. 10 janv. 2021	1
lun. 11 janv. 2021	2
mar. 12 janv. 2021	1
mer. 13 janv. 2021	1
jeu. 14 janv. 2021	1
ven. 15 janv. 2021	2
sam. 16 janv. 2021	
dim. 17 janv. 2021	2
<b>Aller-retour (meilleur prix)</b>	<b>1085 \$</b>
<b>Jours sans disponibilité</b>	<b>40 %</b>

**Tableau 2**  
**Bonaventure - Montréal**  
**Disponibilités le 10 janvier**

Date	De Bonaventure vers Montréal
lun. 11 janv. 2021	
mar. 12 janv. 2021	
mer. 13 janv. 2021	
jeu. 14 janv. 2021	
ven. 15 janv. 2021	
sam. 16 janv. 2021	
dim. 17 janv. 2021	1
lun. 18 janv. 2021	1
mar. 19 janv. 2021	1
mer. 20 janv. 2021	
jeu. 21 janv. 2021	1
ven. 22 janv. 2021	
sam. 23 janv. 2021	
dim. 24 janv. 2021	1
lun. 25 janv. 2021	1
<b>Aller-retour (meilleur prix)</b>	<b>932 \$</b>
<b>Jours sans disponibilité</b>	<b>60 %</b>



De plus, le *Tableau 2* met en évidence que sur une période de 15 jours, il n'y a **pas de disponibilité sur près de 60 % des vols à partir de l'aéroport de Bonaventure.**


Un autre élément important à souligner s'avère **l'écart très important au niveau des différentes taxes et frais aéroportuaires** chargées les aéroports québécois. En effet nous constatons, que les aéroports de juridiction municipale appliquent une tarification aéroportuaire beaucoup plus élevée que celles sous la juridiction provinciale ou fédérale. Bien que nous puissions comprendre que les municipalités n'ont pas les mêmes capacités budgétaires que les gouvernements et que par conséquent elles doivent appliquer des coûts plus élevés afin d'équilibrer leur budget, il n'en demeure pas moins que cette pratique puisse contribuer à des coût de billets supérieurs vers certaines destinations.

**Les élus et les leaders socioéconomiques gaspésiens** consacrent beaucoup d'énergie afin d'améliorer la vitalité économique de leur milieu et des résultats intéressants sont observables. Toutefois, ces acteurs ont besoin que le gouvernement du Québec ajoute à leur coffre à outils un service adéquat de transport aérien, car l'absence d'un tel service essentiel **contrecarre leurs efforts et initiatives de développement du milieu.**

Nous accordons généralement beaucoup d'importance à l'aspect économique en regard des impacts causés par diverses problématiques. Il ne faut cependant **pas oublier les impacts sociaux et humains.**

Les ratés importants de notre système de transport aérien interrégional au Québec sont également la cause de problématiques importantes au plan social et démographique.

**L'adolescent qui doit quitter sa famille, ses amis et son milieu de vie pour poursuivre ses études** post secondaire dans les grands centres et qui ne peut revenir que pendant la période des fêtes ou pendant la saison estivale faute de transport aérien.



**Les aînés qui se résignent à quitter leur communauté afin de se rapprocher** de leurs **enfants** et de leur **médecin spécialiste** qui pratique généralement dans les grands centres.

La jeune famille qui souhaiterait déménager en région mais qui en même temps ne veut pas être isolée de ses proches (famille, amis ... collègues) et devoir effectuer vingt heures de route et 2000 km aller-retour en automobile afin de garder contact avec eux. Même situation pour les nombreux professionnels et travailleurs qui déménageraient en région si un service de transport aérien efficace et abordable leur permettait de demeurer en contact avec leur milieu d'origine.


Si les élus nationaux partagent véritablement l'objectif de soutenir les régions comme la Gaspésie dans son défi majeur de rattrapage démographique, il aurait nettement intérêt de régler la question du transport aérien interrégional au Québec.

La problématique de transport a des conséquences économiques dans plusieurs domaines. Sans en dresser une liste exhaustive, nous observons que **pour l'industrie touristique les conséquences sont marquantes.**

Au cours des dernières années la Gaspésie a reçu de **nombreuses reconnaissances** de la part d'organisations touristiques de renommées internationales telles « *National Geographic et Lonely Planet* ». Attendu ses attraits, la région détient un **potentiel de croissance touristique international** très élevé, malheureusement, il est **impossible de développer** celui-ci avec les **lacunes chroniques** de son **service aérien** interrégional. En effet, comment convaincre un touriste européen de visiter la Gaspésie par avion avec un billet d'avion de plus de 1 000\$ de Montréal ou Québec vers Gaspé alors que son billet Europe-Québec ne lui a coûté que 600\$? Quelle aberration!

Par ailleurs, il y a quelques années, l'actuel maire de Gaspé et préfet de la MRC de la Côte-de-Gaspé, M. Daniel Côté, démontrait l'absurdité de la question du coût du service aérien en région en disant qu'il lui coûtait moins cher de réserver sur *Air Canada* un billet à partir de Gaspé vers une destination soleil avec escale à Montréal que de prendre un billet direct Gaspé-Montréal.





Définitivement, la Gaspésie est aux prises avec une des pires situations du transport aérien régional du Québec.

Le temps des monopoles et des mesures temporaires doit prendre fin et une véritable réforme du transport aérien interrégional doit être mis de l'avant à court terme. La Gaspésie et plusieurs autres régions dites éloignées sont pénalisées depuis trop longtemps.

**L'équité doit être au rendez vous.** Il faut admettre que **les grands centres** ont également de **sérieuses problématiques** au plan du **transport** et des solutions doivent être mise en place. Le constat est à l'effet que les **deux paliers gouvernementaux, Ottawa et Québec**, sont présents afin d'**investir les milliards** que nécessitent des projets tels que le *R.E.M* et les *extensions du métro* de Montréal et aussi à Québec dans des projets de *Troisième lien* entre les deux rives et de *Tramway au centre ville*, il faut saluer toute initiative qui améliore la compétitivité et la qualité de vie des communautés.

**Toutefois, la vision, la volonté politique et l'équité pour les régions sont-elles au rendez-vous?** La réponse à cette question nous semble NON! Plusieurs régions dites éloignées sont aux prises avec de multiples problématiques de transport dont l'absence d'un service de transport aérien interrégional efficace et accessible pour tous et toutes. Par surcroît, nous devons mentionner **la situation socialement et économiquement inacceptable** du transport des personnes et des marchandises sur la **Basse-Côte-Nord**. Une conjoncture totalement inacceptable au Québec en 2022.

Il serait **inapproprié de ne pas aborder la question du rôle du gouvernement fédéral dans l'aérien interrégional.**

En effet, **le gouvernement fédéral** devrait lui-aussi être au rendez-vous, car plusieurs législations sur le transport aérien relèvent de sa compétence. Malencontreusement, le constat est à l'effet que le fédéral **agit d'avantage en déserteur plutôt qu'en partenaire** dans de nombreux dossiers en matière de transports et ce, tant au niveau **aérien, que ferroviaire et maritime.**

Au cours des dernières décennies, son rôle en région se résume essentiellement à **abandonner des infrastructures de transport pourtant stratégiques**, reléguant ainsi le **fardeau aux municipalités et autres instances locales ou régionales**. Il est important de mentionner que cette situation crée une pression supplémentaire sur le gouvernement du Québec qui se voit à son tour de plus en plus sollicité pour soutenir les nouveaux responsables des infrastructures transférées par le gouvernement du Canada.


### 3. ÉQUITÉ TERRITORIALE ET CITOYENNE

**L'équité doit être au rendez vous.** Il faut admettre que **les grands centres** ont également de **sérieuses problématiques** au plan du **transport** et des solutions doivent être mise en place. Le constat est à l'effet que les **deux paliers gouvernementaux, Ottawa et Québec**, sont présents afin d'**investir les milliards** que nécessitent des projets tels que le *R.E.M* et les *extensions du métro* de Montréal et aussi à Québec dans des projets de *Troisième lien* entre les deux rives et de *Tramway au centre ville*, il faut saluer toute initiative qui améliore la compétitivité et la qualité de vie des communautés.

**Toutefois, la vision, la volonté politique et l'équité pour les régions sont-elles au rendez-vous?** La réponse a cette question nous semble NON! Plusieurs régions dites éloignées sont aux prises avec de multiples problématiques de transport dont l'absence d'un service de transport aérien interrégional efficace et accessible pour tous et toutes. Par surcroît, nous devons mentionner **la situation socialement et économiquement inacceptable** du transport des personnes et des marchandises sur la **Basse-Côte-Nord**. Une conjoncture totalement inacceptable au Québec en 2022.

Il serait **inapproprié de ne pas aborder la question du rôle du gouvernement fédéral dans l'aérien interrégional**.

En effet, **le gouvernement fédéral** devrait lui-aussi être au rendez-vous, car plusieurs législations sur le transport aérien relèvent de sa compétence. Malencontreusement, le constat est à l'effet que le



fédéral agit d'avantage en déserteur plutôt qu'en partenaire dans de nombreux dossiers en matière de transports et ce, tant au niveau **aérien, que ferroviaire et maritime.**

Au cours des dernières décennies, son rôle en région se résume essentiellement à **abandonner des infrastructures de transport pourtant stratégiques**, reléguant ainsi le **fardeau aux municipalités et autres instances locales ou régionales.** Il est important de mentionner que cette situation crée une pression supplémentaire sur le gouvernement du Québec qui se voit à son tour de plus en plus sollicité pour soutenir les nouveaux responsables des infrastructures transférées par le gouvernement du Canada.

#### **4. DES MILLIARDS DE DOLLARS PERDUS**

Le 2 novembre 2021, l'*Institut de recherche économique contemporaine (IREC)* déposait un rapport intitulé « *Desserte Aérienne régional au Québec, les paramètres d'un redressement structurel<sup>2</sup>* ». Ce document nous informe que les **lacunes majeures** du service aérien régional au Québec **prive annuellement l'État Québécois de 3,8 milliards de dollars en accroissement de son PIB et de 800 millions de dollars en taxe de vente** du Québec (TVQ).

Cette perte de revenus est causée par le sous-achalandage du service aérien au Québec principalement en raison des prix exorbitants et de l'absence de service adéquat.


Le portrait publié dans le rapport de l'IREC parle de lui-même et les informations sont sans équivoque. En deux mots, le **système de transport aérien au Québec est confronté des dysfonctions majeures.**

**Les principales conclusions** qui se dégagent du rapport sont les suivantes :

---


<sup>2</sup> <https://irec.Québec/publications/autres/desserte-aerienne-regionale-au-Québec-les-parametres-dun-redressement-structurel>



- 
- i. Bien que le **Québec compte 23 % de la population** totale au pays, sa **desserte aérienne régionale** compte seulement **10 %** du nombre annuel total **de passagers** transitant par des vols intra-régionaux au Canada, **soit un déficit de passagers de plus de 50 %** par rapport aux autres provinces;
  - ii. Le nombre moyen de passagers par vol régional au Québec est manifestement inférieur à celui des 3 autres grandes provinces canadiennes (Alberta, Colombie-Britannique et Ontario). Dans les faits, ce prix moyen est **23 % plus élevé** que la moyenne en Colombie Britannique, **48 % plus élevé** qu'en Ontario et **53 % supérieur** à ceux de l'Alberta;

De la même manière, pour un aller-retour entre **Montréal à Mont-Joli**, le Québécois paye en moyenne **217 % plus cher** que le résident de la Colombie-Britannique pour un aller-retour entre Vancouver et Prince-Georges, alors que la distance des deux liaisons est équivalente.

- iii. Toujours selon l'*Institut de recherche en économie contemporaine* :
  - ◆ Le gouvernement du Québec doit faire mieux pour promouvoir le transport aérien entre les régions du Québec;
  - ◆ Le gouvernement ne peut continuer à dépenser des sommes importantes pour encourager l'établissement d'entreprises en région et en même temps les priver d'une desserte aérienne de qualité;
  - ◆ L'offre de services des transporteurs actuels semble uniquement défini par leurs attentes de rendement financier. Cette vision n'a rien a voir avec les besoins des régions, car elles sont strictement fondées sur un intérêt des actionnaire;
  - ◆ Il faut faire entrer de nouveaux joueurs (transporteurs).



Le rapport recommande également d'examiner attentivement le projet de coopérative aérienne **TREQ** et dénote de l'intérêt pour ce modèle d'affaires.

Nous sommes également de cet avis car ce modèle a le mérite de proposer des coûts de sièges **deux fois moins élevés** que les tarifs actuels et des appareils plus modernes offrant une meilleure capacité, cela peut s'avérer une base intéressante pour redéfinir notre service aérien interrégional québécois.

On peut présumer que l'arrivée d'une coopérative aérienne comme *Treq* pourrait être bénéfique, car l'objectif d'une coopérative est très différente des intérêts d'une entreprise privée où la notion de profit des actionnaires est prépondérante.


Rappelons-nous que dans l'histoire du développement du Québec, le mouvement coopératif a très souvent joué un rôle essentiel dans divers domaines où le modèle privé traditionnel s'avérait inadéquat. La formule coopérative a également l'avantage de générer l'implication des acteurs du milieu, un gage de réussite.

## **5. UN GOUVERNEMENT COMPLICE ET GRAND PERDANT**

En raison du coût exorbitant du billet d'avion dans l'ensemble des régions du Québec, une très grande partie des usagers compte parmi les employés de l'État Québécois.

En effet, qui parmi Monsieur et Madame tout le monde ou les dirigeants des petites et moyennes entreprises ou les touristes ont les moyens de payer 1 000\$ et plus pour un vol entre une région et Montréal ou Québec?

Entre 2001 et 2010, diverses données sur l'achalandage de l'*Aéroport régional Michel Pouliot* de Gaspé ont été effectuées. À partir des renseignements colligés, il a été estimé que **la clientèle était composé à près de 70 % par des employés du gouvernement du Québec**, de sociétés gouvernementales et para-gouvernementales, ou de citoyens et citoyennes qui voyageaient pour recevoir des



services publics spécialisés (santé, etc.) généralement dispensés dans les grands centres, soit à Québec et à Montréal.

À cette époque, par exemple, le gouvernement du Québec (RAMQ) a assumé le remboursement du billet d'avion d'un citoyen de Gaspé au **montant de 1 845\$ pour aller consulter son cardiologue à Québec.**


Un calcul rapide très conservateur permet d'établir que strictement pour **l'aéroport de Gaspé avec ses 10 000 passagers** aller-retour sur une base annuelle, **le gouvernement du Québec dépense en trop une somme d'au moins de 3,5 millions de dollars** en billets d'avion.

Cette estimation s'établit comme suit :

- ◆ À l'aéroport de Gaspé, l'achalandage annuel moyen est de 10 000 passagers aller-retour;
- ◆ Le pourcentage de billets assumés par l'État québécois est approximativement de 70 %;
- ◆ Le coût moyen d'un billet aller-retour de Gaspé à Québec ou Montréal est estimé à 1 000\$ (Estimation conservatrice);
- ◆ Le coût moyen du billet pour une distance équivalente dans les autres provinces canadienne est de moins de 500\$;
- ◆ Il en résulte que le déboursé annuel payé en trop par le gouvernement du Québec, strictement pour la clientèle sous sa charge transitant par Gaspé, est de **3.5 millions**, soit 7500 billets payée 500\$ en trop chaque.

Si on étend ce calcul à tous les aéroports du territoire québécois, l'ensemble des billets d'avion achetés ou remboursés par le gouvernement du Québec pour des déplacements interrégionaux, nous pouvons alors estimer que **la somme totale dépensée en trop par Québec s'élève à des dizaines de millions de dollars annuellement.**





Ces sommes englouties dans un système aérien inefficace et inefficent pourraient être économisées et investies dans des mesures permettant au gouvernement du Québec de s'impliquer dans l'implantation d'un véritable service aérien interrégional de qualité, efficace et accessible pour l'ensemble des Québécois et Québécoises.

**Fait important,** il est à noter que le gouvernement du Québec ne bénéficie d'**aucun système de réservations et d'achats de billets** aériens lui permettant de bénéficier d'un prix réduit en raison de son **énorme pouvoir d'achat**. Est-ce qu'une entreprise du secteur privé pourrait tolérer une telle gestion opulente? Aux yeux de tous, la réponse est non!


## **6. LE TRANSPORT AÉRIEN INTERRÉGIONAL, UNE QUESTION DE VISION ET DE VOLONTÉ GOUVERNEMENTALE AVANT TOUT**

Il a été clairement démontré par de nombreux intervenants que le transport aérien interrégional au Québec figure parmi les **pires systèmes au Canada et probablement en Amérique-du-Nord**.

Pourtant la **configuration géographique particulière du Québec**, (une population peu élevée répartie sur un immense territoire) commande la mise en place d'un service aérien efficace et accessible pour l'ensemble de la population québécoise et non pas un service dédié quasi exclusivement aux clientèles gouvernementale et publique ou à l'élite de la société.

**Le service aérien se doit d'être démocratisé**, c'est une question d'équité sociale et d'optimisation du développement de l'ensemble des régions.

A une époque où l'optimisation efficace et efficiente du temps est un vecteur des plus importants, le mode de transport aérien devient une solution incontournable au sein de toute société qui aspire à relever



les défis actuels et futurs. L'expérience du passé démontre clairement que **la dérèglementation et le libre marché dans le domaine aérien au Québec sont voués à l'échec**. L'État doit donc intervenir afin d'assurer une offre de services adaptée à l'ensemble des usagers et répondant aux besoins de la société.

Pour ce faire, un dossier aussi important que le transport aérien interrégional devrait être considéré par le gouvernement comme un **dossier intersectoriel stratégique** et par le fait même, **impliquer plusieurs ministères dans sa coordination**. Continuer à concentrer l'ensemble du dossier strictement au sein du ministère des transports nous apparaît hors de tout doute un mauvais choix, car la mission du MTQ est davantage spécifique qu'intersectorielle et globale.

Considérant qu'il est reconnu en matière de développement régional et d'économie que le transport s'avère l'une des principales conditions de base pour assurer une digne occupation du territoire et la vitalité socioéconomique de toute région, ajoutons à cela l'énorme superficie de territoire du Québec, il n'en faut pas plus pour commander une implication interministérielle dans cet important dossier.

**Le service aérien n'est pas une fin en soi, il doit être perçu davantage comme un moyen, un outil essentiel pour l'État** d'atteindre plus facilement certains objectifs et pour dispenser certains services essentiels. Ces cibles sociales et économiques essentielles étant fixées par plusieurs ministères, il serait donc souhaitable que ceux-ci soient consultés et impliqués dans la mise en place d'un système de transport aérien interrégional québécois.

**De toute évidence, cette nouvelle façon de faire, plus globale, concertée et intersectorielle permettrait de dégager une vision et une utilisation plus optimale du transport aérien.**

**Voici quelques exemples** où un service aérien interrégional efficace, efficient et financièrement accessible servirait de catalyseur pour le mieux être de la société québécoise :



## I. LE SECTEUR DE LA SANTÉ

Utiliser le transport aérien des patients des régions qui vont recevoir des services de santé spécialisés dans les grands centres pour remplacer le transport inter-hospitalier privé très coûteux et nécessitant plusieurs heures de longs déplacements routiers pénibles pour les patients souvent souffrants ou affaiblis par la maladie.

Par exemple, les patients de la Gaspésie pourraient effectuer un aller-retour le jour même pour recevoir un traitement contre le cancer ou subir des examens spécialisés à Rimouski au lieu d'effectuer **1 000 km et 10 heures de route aller-retour en véhicule** sur deux jours, en plus des frais d'hébergement et la perte de temps de travail dans certains cas. La situation est encore pire quand un patient gaspésien doit se rendre à Québec ou Montréal pour des raisons médicales, non seulement le coût financier de son transport est supérieur, mais l'impact négatif sur la santé de la personne est encore plus grave.

Sur la base que le coût d'un billet d'avion interrégional entre Gaspé et Rimouski devrait normalement coûter entre 300\$ et 400\$ si notre système aérien québécois était compétitif. Il résulterait une économie financière majeure pour le gouvernement par rapport aux diverses allocations et indemnités versées aux citoyens pour leur propre transport ou pour leur transport inter-hospitalier effectué par le secteur privé, lesquels peuvent s'établir à des milliers de dollars. Mais **par-dessus tout, il en résulterait un gain majeur surtout au plan humain pour le bien-être et la sécurité du patient et ses proches, ce qui représente une valeur inestimable.**

## II. LE SECTEUR DE L'ÉDUCATION

Les statistiques démontrent que depuis plusieurs années, les **cégeps des grands centres**, notamment de la région métropolitaine **refusent annuellement plus de 25 000 demandes** d'admissions faute de places. La fédération des cégeps du Québec affirme que le réseau ne sera pas prêt pour accueillir les **36 000 collégiens supplémentaires prévus pour 2029**<sup>3</sup> qui visent les établissements situés dans les grands centres. En même temps, au cours des dernières années, les **cégeps en régions** accusent un **niveau de fréquentation en diminution drastique** et ce, à un tel point que l'avenir de certains établissements ou du moins de certaines formations s'en trouve menacé.

Un système de transport aérien interrégional accessible en terme de coût rendrait possible un plus haut niveau d'inscriptions d'étudiants en provenance des grands centres vers les cégeps de région. Dans une optique d'**intégration du service d'éducation post secondaire sur l'ensemble du territoire québécois**. Un service aérien accessible pourrait permettre l'implantation d'une mesure fournissant gratuitement ou à prix réduits des billets d'avion aux étudiants qui acceptent de fréquenter un établissement à l'extérieur de leur région immédiate.

Une telle mesure aurait l'avantage notamment de permettre à ces jeunes vivant en milieu urbain de vivre une **expérience de la vie en région**, de contribuer à une **meilleure occupation du territoire** et à **consolider le réseau des cégeps** hors des grands centres.

---

<sup>3</sup> <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1830038/montreal-cegeps-espace-deficit>



### III. LE TOURISME

Nous avons abordé précédemment la question du tourisme dans le présent document, de fait le tourisme est l'un des secteurs économiques les plus développés dans le monde.


Le ministère du tourisme a élaboré une stratégie afin d'accroître l'achalandage touristique international au Québec. Certaines mesures ont été mises en place, mais si on ne règle pas le dossier aérien, le tout s'avèrera insuffisant.

Toutes les régions du Québec ont un produit unique et de qualité à offrir aux visiteurs. Pourtant, la très grande proportion des **touristes internationaux** fréquentent très peu les régions autres que Montréal et Québec. Un service aérien efficace à un prix abordable permettrait une **extension du séjour** de la clientèle touristique internationale au Québec en ajoutant à l'itinéraire de ceux-ci la visite d'une ou plusieurs autres régions. Ce serait **toute l'économie du Québec qui serait gagnante**, puisqu'il s'agit d'**argent neuf** en provenance de l'extérieur.

Or, force est de constater que le service aérien actuel au Québec permet difficilement aux régions d'accéder véritablement à la clientèle touristique internationale. Une fois de plus, comment convaincre un touriste étranger de payer plus de **1 000\$** pour se rendre en avion de **Montréal à Gaspé** alors que son billet **Paris à Montréal** ne lui a coûté que **600\$**, qui plus est, pour un couple de visiteurs ou une famille.

### IV. L'ACTION GOUVERNEMENTALE ET L'OCCUPATION DYNAMIQUE DU TERRITOIRE

Plusieurs ministères et organisations gouvernementales ont pour mandat de contribuer au développement social et économique du Québec et notamment de participer à **l'accroissement de la vitalité** de l'ensemble des régions.



Tel que mentionné dans le récent rapport de l'IREC, des démarches réalisées par l'État et les acteurs régionaux en matière de développement des régions se révèlent beaucoup moins porteuses en l'absence d'un service de transport aérien interrégional accessible. A tel point que c'est parfois à se demander si la main gauche de l'État ne sait pas ce que sa main gauche fait?

Dans cette optique, l'une des **premières mesures** pour accroître la vitalité économique des régions ne devrait-elle pas être de les doter d'un système de transport efficace, ce qui inclut évidemment un service aérien à prix accessible pour tous?

## CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS


Le **Québec accuse un retard majeur** au plan de son service aérien interrégional, les données sont sans équivoque, pratiquement **dernier de classe au Canada** à ce chapitre. Des **dommages importants au plan social et économique** en découlent pour l'ensemble des régions incluant notre Métropole Montréal et notre Capitale nationale, Québec.

Il n'y a pas de raisons que le coût du billet d'avion pour une distance comparable soit **2 à 3 fois plus élevé au Québec** que dans les autres provinces canadiennes. Le seuil démographique et l'étendue du territoire du Québec devraient permettre la mise en place d'un service aérien interrégional compétitif.

Le service aérien ne doit plus être **strictement accessible à une élite** et aux utilisateurs dont le coût du billet est assumé par l'État ou la grande entreprise. Le **Québec doit de façon urgente démocratiser son système aérien.**

Les données sont claires, **le Québec perd annuellement des milliards de dollars** en accroissement de son PIB et plus de 800 millions de dollars en revenus de taxes en raison de la non compétitivité de quelques compagnies aériennes qui desservent inadéquatement le territoire québécois.

Le gouvernement du Québec a pris acte de la situation de crise qui s'est accentuée en 2020 suite à l'abandon de plusieurs dessertes aériennes par la société *Air Canada* et a mis rapidement de l'avant des **mesures temporaires**. Toutefois, celles-ci sont **nettement insuffisantes, selon des données recueillies en janvier 2021**, un recul au niveau du service est même constaté dans plusieurs régions, notamment en Gaspésie où un vol vers Montréal coûte aujourd'hui approximativement 1 000\$. A cela s'ajoute le fait que la moitié du temps, il n'y a pas de places disponibles sur les vols. La situation n'a jamais été aussi problématique, les régions sont lourdement pénalisées, une solution permanente s'impose rapidement et le



Gouvernement du Québec doit faire preuve de vision, d'audace et de leadership.


**Depuis plus d'un an, les acteurs de toutes les régions sont dans l'attente du positionnement du gouvernement du Québec par l'entremise de son ministre des Transports dans ce dossier. Une réforme en profondeur du système aérien québécois est plus que nécessaire.** Le défi est de taille, nous en convenons, mais le besoin est réel et urgent, le Québec et ses régions méritent mieux qu'une dernière place canadienne au plan de son transport aérien interrégional.

**L'heure n'est plus au versement de subventions inconditionnelles** à des transporteurs qui n'ont pu saisir l'opportunité d'offrir aux Québécois et Québécoises un service de transport aérien efficace et financièrement accessible au cours des dernières décennies. Dorénavant, chaque dollar versé par l'État québécois dans le transport aérien interrégional doit être justifié et il devra être démontré que le service offert en retour sera efficace, financièrement accessible pour l'ensemble de la population contribuant ainsi à augmenter le volume de passagers aériens intra québécois et à mettre fin à cet élitisme inapproprié voir quasi discriminatoire.

Nous croyons que **certaines pistes de solutions parmi les suivantes doivent être évaluées avec rigueur par le gouvernement du Québec** dans sa recherche d'alternatives pour régler le problème chronique et aigu du service aérien interrégional, notamment :

- ✦ L'arrivée de nouveaux transporteurs permettant d'améliorer la compétition en est une. À cet égard, le projet déjà très avancé sur l'implantation de **la coopérative aérienne TREQ** mérite que l'on s'y attarde. L'entreprise vise une offre de service prévoyant le **double de sièges sur l'appareil et pour la moitié du prix du billet des compétiteurs actuels**. Une situation qui nous rapprocherait du prix moyen dans les autres provinces canadiennes, notamment en Ontario et dans les maritimes.





L'adhésion de plus de **15 000 membres à travers le Québec** a cette coopérative, avant même d'amorcer le service démontre l'intérêt élevé des Québécois et Québécoises pour un service de cette nature.


Un fait important à mentionner est que **TREQ a obtenu un engagement de prêt à la hauteur de 3,5M\$ du gouvernement fédéral**, alors que le ministère de l'Économie et de l'Innovation du Québec quant à lui, **a refusé de verser une aide équivalente.**

Après plusieurs décennies où l'entreprise privée du secteur aérien régional au Québec n'a pu livrer un service efficace et financièrement accessible pour l'ensemble des usagers, des solutions innovantes doivent être envisagées. N'oublions pas que **le mode coopératif au Québec s'est souvent révélé une solution à l'échec répété du secteur privé** qui n'y trouvait pas son compte.

- ✦ Autre alternative majeure, à titre de **principal utilisateur du service aérien interrégional québécois**, le gouvernement du Québec devrait utiliser son **gigantesque pouvoir d'achat** pour bénéficier d'importantes économies au sein des coffres de l'État.

Deuxièmement, ce pouvoir d'achat devrait être utilisé comme catalyseur par le gouvernement afin de contribuer à la mise en place d'un service aérien interrégional efficace et abordable sur l'ensemble du territoire québécois. Nous faisons référence à un **processus d'appels d'offres gouvernemental** visant à combler l'ensemble des déplacements aériens interrégionaux de la fonction publique, ainsi que ceux des usagers de services publics spécialisés dans le domaine de la santé, etc.

Nous croyons fermement que **cet immense pouvoir d'achat du gouvernement du Québec s'avère le principal déterminant pour réformer en profondeur l'actuel service aérien interrégional et atteindre l'objectif ultime d'offrir un service efficace et abordable pour tous et ce, sur l'ensemble du territoire québécois.**



Le mécanisme ci avant commande une action concertée de la part de l'ensemble de l'appareil gouvernemental et réfère une fois de plus à la notion d'intersectorialité puisque nous sommes ici en présence d'un dossier qui requiert une implication interministérielle.

Nous sommes conscients qu'il s'agit d'un exercice majeur pour le gouvernement, celui ci s'avèrera extrêmement rentable au plan des finances publiques, mais par surcroît, permettra à l'ensemble des citoyens des régions du Québec d'accéder à un service de transport aérien décent.

- ◆ Enfin, il faut également demeurer extrêmement vigilant afin d'éviter que l'histoire ne se répète. Nous faisons ici allusion a un éventuel retour d'*Air Canada* en région après l'actuelle situation pandémique. Trop souvent nous avons assisté au Québec à la mort de plus petits transporteurs interrégionaux suite a une guerre de prix digne de David contre Goliath et dont la résultante visée à moyen terme était l'établissement d'une situation souvent monopolistique et le retour a des prix de billets extrêmement élevés.

Aujourd'hui, **le gouvernement du Québec a une obligation de résultat.** C'est lui le pilote dans l'avion, il **doit être visionnaire, ambitieux et innovant** afin de doter le Québec cet outils essentiel mais absent depuis longtemps qu'est le transport aérien, interrégional. **Il s'agit d'une question d'équité pan-qubécoise de développement social et économique et de fierté nationale.**

## ANNEXE 1

### PREMIÈRE PARTIE VOLS INTRAPROVINCIAUX

#### COLOMBIE BRITANNIQUE

Prince George - Vancouver	500 km	366\$
<i>Central mountain Air - WestJet - Air Canada</i>		
Kamloops - Victoria	350 km	463\$
<i>Air Canada</i>		
Kelowna - Vancouver	275 km	158\$
<i>Central mountain Air - WestJet - Air Canada</i>		
Victoria - Vancouver	100 km	210\$
<i>Pacific Coastal - Hahn Air Tech - WestJet - Air Canada</i>		

#### ALBERTA

Fort McMurray - Calgary	675 km	472\$
<i>Air Canada - WestJet Encore</i>		
Grande Prairie - Calgary	550 km	434\$
<i>Air Canada &amp; WestJet Encore</i>		
Medicine Hat - Edmonton	450 km	380\$
<i>Pacific Coastal</i>		
Calgary - Edmonton	300 km	224\$
<i>Air North - WestJet - Air Canada</i>		

#### SASKATCHEWAN

Regina - Saskatoon	250 km	617\$
--------------------	--------	-------

*Air Canada - WestJet Encore*

## **NOUVEAU BRUNSWICK**

Saint John - Bathurst 300 km 724\$

*Air Canada*

Fredericton - Moncton 150 km 608\$

*Air Canada*

## **TERRE NEUVE**

St-Johns - Goose Bay 850 km 560\$

*Air Canada - PAL Airlines*

## **NOUVELLE ÉCOSSE**

Halifax - Sidney 350 km 278\$

*Air Canada - WestJet Encore*

## **ONTARIO**

Thunder Bay - Ottawa 1 100 km 290\$

*Air Canada - Bearskin Airlines - WestJet - Porter Airline*

Thunder Bay - Toronto 900 km 118\$

*Air Canada - Bearskin Airlines - WestJet*

London - Thunder Bay 875 km 289\$

*Air Canada - Bearskin Airlines*

Timmins - Toronto 550 km 254\$

*Air Canada*

London - Ottawa 500 km 356\$

*Air Canada - WestJet*

Sault Ste. Marie - Toronto 500 km 248\$

*Air Canada*

Ottawa - Toronto 375 km 275\$

*Air Canada - WestJet - PAL airlines*



## DEUXIÈME PARTIE

### VOLS INTERPROVINCIAUX À MONTRÉAL

Montréal - Vancouver <i>Air Canada - WestJet - Flair Airlines</i>	3 700 km	281\$
Montréal - Calgary <i>Air Canada - WestJet</i>	3 000 km	400\$
Montréal - Edmonton <i>Air Canada - WestJet</i>	3 000 km	462\$
Montréal - Regina <i>Air Canada - WestJet</i>	2 400 km	539\$
Montréal - Winnipeg <i>Air Canada - WestJet - Bearskin Airlines</i>	1 800 km	449\$
Montréal - St-Johns, TN <i>Air Canada - WestJet - PAL Airlines</i>	1 600 km	512\$
Montréal - Charlottetown <i>Air Canada</i>	820 km	433\$
Montréal - Halifax <i>Air Canada - WestJet - Porter Airlines</i>	800 km	318\$
Montréal - Moncton <i>Air Canada</i>	700 km	378\$
Montréal - Toronto <i>Air Canada - WestJet</i>	500 km	99\$
Montréal - Ottawa <i>Air Canada - WestJet - PAL Airlines</i>	160 km	436\$

**NOTE :** TOUS LES PRIX SE RAPPORTENT À DES VOLS ALLER-RETOUR POUR UNE DURÉE D'AU PLUS 3 À 4 JOURS, DISPONIBLES POUR LES 2 PREMIÈRES SEMAINES DE FÉVRIER 2021.

*Crédit photo : Jaku Arias; Joseph Feliciano.*