

Le transport aérien interrégional québécois en piètre position Un obstacle majeur au développement des régions et de l'ensemble du Québec

Depuis trop longtemps les régions du Québec sont privées de service aérien interrégional, la situation perdure, voire même qu'elle se dégrade.

Ni Montréal, notre Métropole, ni Québec, notre Capitale nationale, principaux lieux décisionnels, centres des affaires et de services spécialisés en santé, etc. ne sont accessibles par avion pour une vaste majorité des résidents des régions comme la Gaspésie.

La raison en est fort simple : « **le coût exorbitant du billet** ». Le service aérien au Québec est davantage dédié à une certaine élite, gestionnaires et professionnels gouvernementaux, dirigeants publics et de grandes entreprises.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Si on compare le coût aller-retour pour un résident de la Gaspésie pour se rendre dans la Métropole, Montréal, comparativement au prix défrayé par un citoyen d'une autre province canadienne pour se rendre dans sa propre métropole, **les prix pour la région gaspésienne sont du double au triple** (données de janvier 2022) :

Gaspé - Montréal	800 km	1 085\$
Bonaventure - Montréal	750 km	932\$
Thunder Bay - Toronto	900 km	118\$
Timmins - Toronto	550 km	254\$
Sault Ste. Marie - Toronto	500 km	248\$
Goose Bay - St-Johns	850 km	560\$
Prince George - Vancouver	500 km	366\$
Fort McMurray - Calgary	675 km	472\$
Grande Prairie - Calgary	550 km	434\$

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 doivent défrayer pour se rendre dans leur propre métropole.

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\$

Comme si ce n'était pas suffisant, **la non disponibilité de siège** est une contrainte courante. En date du 2 janvier, pour la période du 3 au 17 janvier 2022, aucun siège aller-retour vers Montréal

n'était disponible sur **40 % des vols** à partir de **Gaspé**. Même constat à partir de l'aéroport de **Bonaventure**, en date du 10 janvier, **60 % du temps**, il n'y a pas de disponibilité sur la période de 15 jours qui suit. Force est de constater que **la desserte aérienne de la Gaspésie n'a jamais été en aussi piètre position**.

La situation entrave considérablement les efforts et les initiatives de développement des acteurs locaux et régionaux dans divers domaines : **municipal, économie, éducation, santé etc.** Inutile de répéter que le transport est l'épine dorsale du développement et une condition de base pour la qualité de vie du milieu. Mais ce message ne semble pas avoir été entendu par les décideurs en haut lieu et ce n'est pas d'hier!

Le tourisme est un exemple marquant. La Gaspésie est une destination de renommée internationale reconnue par les « *National Geographic et Lonely Planet* ». Toutefois, **il est impossible de développer le potentiel international de la région quand** un touriste Européen doit payer entre 1 000\$ et 1 500\$ pour un vol de Montréal ou de Québec vers Gaspé alors que son billet Europe-Québec ne lui a coûté que 600\$. Quelle aberration!

Les grands centres ont 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 nécessaires dans les 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 où qu'elles soient et souscrire aux besoins de nos Métropole et Capitale Nationale qui ont un rôle majeur à jouer sur l'échiquier québécois.

Toutefois, la vision, la volonté politique et l'équité pour les régions se doivent également d'être au rendez-vous. L'exemple, du coût du billet aller-retour Gaspésie-Montréal à plus de 1 000\$, voire jusqu'à 1 500\$ et quand vous trouvez un siège, car de Gaspé ou de Bonaventure, une fois sur deux, il n'y aura plus de place sur les vols offerts (vérification faite en janvier 2022). Malgré les mesures de soutien temporaires du gouvernement du Québec instaurées depuis un an, le niveau de service aérien dans la région a rarement été aussi désastreux.

Par solidarité et transparence, au chapitre des problématiques de transport régionales, impossible de ne pas mentionner la situation du transport des personnes et des marchandises sur la Basse-Côte-Nord : « *Une conjoncture totalement inacceptable au Québec en 2022* ».

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* ». Ce document nous informe que **les lacunes majeures du service aérien régional au Québec privent 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) chaque année.

On y stipule que le Québec compte 23 % de la population au pays, mais sa desserte aérienne régionale compte seulement pour 10 % du nombre annuel total de passagers intra-régionaux au Canada. C'est un déficit de plus de 50 % par rapport aux autres provinces. Sur la question du prix, l'IREC rapporte que notre prix moyen est 23 % plus élevé qu'en Colombie Britannique, 48 % plus élevé qu'en Ontario et 53 % supérieur à l'Alberta.

Selon des vérifications effectuées de 2001 à 2010, pour l'*Aéroport Michel Pouliot de Gaspé*, approximativement **70 % de la clientèle est composée de voyageurs dont le coût du billet**

est assumé par l'État (fonctionnaires ou personnes requérant des services publics spécialisés et dont les billets sont assumés par le gouvernement). Sur la base du Rapport de l'IREC affirmant qu'au Québec nous payons notre billet d'avion de 2 à 3 fois plus cher que la moyenne canadienne, strictement pour l'aéroport de Gaspé, c'est donc plus de 3.5M\$ annuellement que l'État dépense en trop pour les services aériens. À l'échelle de l'ensemble des aéroports du Québec, nous pouvons estimer que ce sont des dizaines de millions de dollars payés en trop par l'État québécois.

Il est également important de mentionner que le gouvernement du Québec ne possède aucun système de réservation ou d'achat de billets aériens qui permettrait de bénéficier d'un prix réduit en raison de son énorme pouvoir d'achat. Une telle situation ne pourrait être tolérée dans le secteur privé. Un autre coût injustifié pour l'État québécois! À elles seules, les économies qui découleraient **d'une gestion efficiente dans ce domaine permettrait d'investir dans la mise en place au Québec d'un véritable système de transport aérien interrégional accessible pour tous.**

A une époque où l'optimisation efficace et efficiente du temps est un vecteur des plus importants, le service aérien interrégional doit être démocratisé, ne plus être réservé à l'élite, c'est une question d'équité sociale et d'optimisation du développement de l'ensemble des régions.

L'échec répété des décideurs nationaux, politiciens et hauts fonctionnaires dans ce dossier n'est plus admissible. Le Québec est en dernière position au pays au niveau de son transport aérien intérieur et il s'agit d'une situation préjudiciable et inacceptable. Des solutions existent ailleurs, nous devons nous en inspirer. Il faut associer les régions, les élus, les leaders régionaux et les citoyens, citoyennes dans la mise en place de solutions efficaces et adaptées aux besoins des populations à desservir. Le récent rapport de l'IREC recommande qu'un projet de coopérative aérienne comme *TREQ* soit évalué à son juste mérite. Ce modèle a l'avantage de proposer un prix du billet deux fois moins élevé que les tarifs actuels et des appareils plus modernes offrant une plus grande capacité. Même si aucun aéronef de *TREQ* n'a encore décollé pour prendre le ciel québécois, dans les faits, plus de 15 000 Québécois et Québécoise de partout au Québec ont déjà adhéré à la coopérative. Cet engouement démontre à quel point un service aérien à prix abordable est indispensable. A priori, ce nouveau modèle semble être une bonne base pour redéfinir le service aérien interrégional québécois.

Un autre aspect important à considérer est le fait que le gouvernement du Québec est le premier acheteur de billets d'avion au Québec. Il est également le premier perdant au Canada en payant deux à trois fois plus cher qu'ailleurs. L'État devrait utiliser son énorme pouvoir d'achat pour épargner les dizaines de millions de dollars qu'il dépense en trop à chaque année, mais également afin de permettre aux citoyens des régions et de l'ensemble du Québec de bénéficier d'un coût de billet accessible et compétitif comparable à celui défrayé par les citoyens des autres provinces. En effet, par un système d'appel d'offres visant un fort volume de billets, le gouvernement pourrait bénéficier d'un prix très compétitif pour sa propre clientèle et exiger une tarification et des conditions compétitives pour l'ensemble de la clientèle des régions. Seul l'État Québécois détient ce levier puissant pour réformer en profondeur le système de transport aérien interrégional et enfin démocratiser au Québec ce service essentiel au plan social et économique.

La preuve a été faite au cours des dernières décennies, le modèle privé traditionnel œuvrant dans le secteur aérien interrégional au Québec a échoué à offrir un service efficace à prix abordable aux usagers. Continuer de subventionner sans conditions des entreprises non performantes qui chargent les coûts de billets d'avion les plus élevés au Canada en privant ainsi la majeure partie de la population du Québec, n'est plus tolérable. Des choix difficiles s'imposent et il est plus que temps de faire passer les intérêts de la population avant ceux des transporteurs aériens.

Le dépôt de la politique québécoise sur le transport aérien régional est attendu depuis plus d'un an, si le gouvernement du Québec détient des solutions avantageuses, il est plus que temps de les mettre sur la table. Il doit assumer un leadership mobilisateur, faire preuve de vision et d'innovation afin de mettre fin à cette crise chronique du transport aérien interrégional. De nombreuses organisations québécoises et plusieurs ressources compétentes dans le domaine ont présenté des solutions au ministère des Transports. Ce dernier est aux commandes de l'appareil, il a non seulement l'opportunité, mais le devoir de mettre en place un nouveau régime de transport interrégional, car c'est tout le Québec qui est socialement et économiquement perdant depuis trop longtemps.

Gaétan Lelièvre
Président, Lelièvre Conseils Développement des Régions

45, rue Thompson,
Gaspé (Québec) G4X 2K3

Tel.: 418.361.5621

Courriel : info@lelievreconseils.com

RAPPORT INTÉGRAL 2022.01.24, « Le transport aérien interrégional québécois en piètre position Un obstacle majeur au développement des régions et de l'ensemble du Québec » :

http://lelievreconseils.com/docs/Le_transport_aerien_interregional_quebecois.pdf

RAPPORT DE L'IREQ 2021.11.02, « *Desserte Aérienne régionale au Québec, les paramètres d'un redressement structurel* » :

<https://irec.quebec/ressources/publications/Fiche-TREQ.pdf>