Forum de concertation sur le transport aérien au Québec

Profil et contribution de l'industrie du transport aérien au développement économique et social du Québec et de ses régions

Rapport final

23 novembre 2011

Les Conseillers ADEC inc.

économie / administration / recherche marketing

560, boulevard Henri-Bourassa Ouest, bureau 311

Montréal (Québec) H3L 1P4

T. 514 332-7606 / F. 514 335-5434 / conseil@adec-inc.ca / www.adec-inc.ca

Remerciements

Les Conseillers ADEC inc. veulent remercier les entreprises qui lui ont fourni des informations sur leurs activités. Ils remercient également les membres du Forum qui ont suivi cette étude et ceux qui y ont participé afin de convaincre les entreprises de collaborer. Nous remercions toutes ces organisations sans qui ce rapport n'aurait pas pu être préparé.

Sommaire de direction

Le Forum de concertation sur le transport aérien au Québec (le Forum) a été mis sur pied au début de l'année 2011 par l'industrie et le Ministère des Transports du Québec (MTQ) afin de regrouper tous les acteurs importants de l'industrie du transport aérien au Québec. Son mandat est d'assurer le suivi de la mise en œuvre des pistes d'action de la Politique nationale de transport aérien, de lever les obstacles et de renforcer la concertation entre le milieu et le gouvernement. C'est dans ce contexte que le Forum a donné à notre firme, en mai 2011, le mandat de dresser un profil de l'industrie du transport aérien et d'évaluer sa contribution au développement économique du Québec et de ses régions.

Tracer un profil d'une industrie est relativement simple, mais mesurer précisément toute sa contribution au développement économique et social du Québec et de ses régions représente un défi des plus exigeants qu'il serait souhaitable de transformer en exercice continu. En effet, le Forum a rapidement constaté la rareté sinon l'inexistence des bilans complets de la situation dans le transport aérien au Québec. Malgré le désir de combler cette carence, il a fallu faire des choix parmi tous les sujets d'intérêts. Ainsi, le présent rapport met l'accent sur les aspects suivants :

- Le profil de l'industrie exposé sous forme de statistiques générales et de descriptions des rôles et responsabilités de chacun des acteurs de l'industrie;
- Le décompte des aéroports et aérodromes ainsi que des services aériens offerts au Québec;
- La portée économique de l'industrie, soit sa contribution au produit intérieur brut (PIB), au soutien à l'emploi et ses retombées fiscales;
- À partir des statistiques, la préparation de prévisions de croissance du trafic aérien de passagers au Québec;
- L'énoncé d'un certain nombre de problématiques, un bilan des forces et faiblesses du secteur et les perspectives d'avenir.

Profil de l'industrie

Le tableau qui suit fournit un certain nombre de données servant à caractériser la taille du marché et de l'industrie.

Image de l'industrie en chiffres, en 2010

Nombre total d'aérodromes au Québec	146
Nombre de transporteurs aériens	155
Nombre d'avions et d'hélicoptères privés immatriculés	6 466
Nombre de passagers payants	14 900 000
Nombre de mouvements totaux d'aéronefs	774 957
Volume de fret (tonnes)	128 855
Nombre d'établissements recensés dans l'industrie au Québec :	**380**
✧ Transporteurs aériens	125
✧ Administrations aéroportuaires	45
✧ Entreprises de services portuaires	210

Les aérodromes du Québec ne sont pas de même taille et ne remplissent pas les mêmes fonctions. Cependant, toutes les régions du Québec sont desservies de façon relativement adéquate et on peut qualifier le réseau de transport aérien de mature. Le Québec compte trois aéroports internationaux importants, six aéroports régionaux et plus d'une quarantaine d'autres aéroports offrant des services aériens réguliers. De plus, on dénombre environ 95 petits aérodromes offrant toute une série d'activités connexes multiples et diversifiées comme en fait foi l'énumération suivante.

Activités connexes au transport aérien

✧ Activités de parachutisme	✧ Évacuations aéromédicales
✧ Activités de planeurs	✧ Festivals aériens
✧ Activités militaires	✧ Voyages en hélicoptère
✧ Aviation d'affaires	✧ Voyages en hydravion
✧ Aviation privée	✧ Protection des forêts contre les incendies
✧ Écoles d'aviation	✧ Nolisement
✧ Écotourisme aérien	✧ Patrouille aérienne des glaces dans le nord du pays
✧ Entretien d'avions	✧ Remorquage d'objets par de petits aéronefs
✧ Épandage de produits	✧ Transport de petits colis
✧ Surveillance de la circulation dans les grandes villes, tournage de films, etc.	

Selon une étude récente portant sur l'ensemble du Canada, les compagnies aériennes auraient transporté 102 millions de passagers. Sur cette base, le Québec occupe 14 % du marché canadien. Selon la même étude, 1 141 000 tonnes de fret ont été manutentionnées, dont 11 % au Québec.

La portée économique de l'industrie

Afin de mesurer la portée économique de l'industrie, le Forum a d'abord délimité son contour, n'y incluant que les services de transport aérien. Ce choix s'impose pour témoigner de la contribution réelle de l'industrie et reconnaître aussi que d'autres industries et institutions y sont étroitement associées, comme le transport terrestre, l'aéronautique, le tourisme, ou encore de l'enseignement.

Les retombées économiques de l'industrie ont été mesurées à partir des dépenses effectuées par les établissements qui en font partie. Les données sur les dépenses ont été obtenues au moyen d'une enquête auprès d'un échantillon d'établissements. Deux ensembles de données ont été recueillis : les dépenses d'exploitation et les dépenses en immobilisations effectuées en 2010. À l'aide du modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), ADEC a simulé les retombées directes et indirectes et a ensuite calculé les retombées induites.

Le tableau qui suit fournit les principaux résultats. En 2010, les dépenses de 3,4 G$ ont soutenu 47 840 emplois et contribué à 3,1 G$ du PIB, soit 1,0 % du PIB total du Québec. Ce montant correspond, par exemple, au PIB du secteur de l'extraction minière et de l'extraction du pétrole et de gaz au Québec. Il correspond aussi à 25 % du PIB du secteur transport et entreposage. Les gouvernements du Québec et du Canada ont profité de cette activité en récoltant 775,7 M$ de taxes et d'impôts.

Impact économique des dépenses d'exploitation de l'industrie du transport aérien, au Québec

Retombées économiques	Transporteurs aériens	Entreprises aéroportuaires	Administrations aéroportuaires	Total
Montant dépensé (M$)	**1888,1**	**1216,7**	**273,0**	**3 377,8**
Main-d'œuvre (années-personnes)	19 596	24 025	4 220	**47 840**
Valeur ajoutée au prix du marché (M$)	1 419,5	1 412,9	287,9	**3 120,4**
Importations (M$)	962,0	353,9	81,3	**1 397,2**
Revenus du gouv. du Québec (M$)	255,0	268,7	48,6	**572,3**
Revenus du gouv. fédéral (M$)	92,5	93,7	17,2	**203,4**
Multiplicateur	**1,294**	**1,340**	**1,275**	

Sources : ISQ et compilation ADEC. Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total.

Les établissements de l'industrie dépensent chaque année des sommes considérables pour maintenir leurs actifs et même les améliorer; ces dépenses s'élèvent à 282,8 M$ en 2010. Les travaux et les achats issus de ces dépenses génèrent eux aussi des retombées économiques, présentées au tableau suivant.

Impact économique des dépenses d'investissements de l'industrie du transport aérien, au Québec

Retombées économiques	Transporteurs aériens	Entreprises aéroportuaires	Administrations aéroportuaires	Total
Montant dépensé (M$)	**64,0**	**37,6**	**181,3**	**282,8**
Main-d'œuvre (années-personnes)	96	317	1 531	**1 944**
Valeur ajoutée au prix du marché (M$)	8,6	31,3	151,1	**191,0**
Importations (M$)	57,7	14,3	68,9	**140,9**
Revenus du gouv. du Québec (M$)	1,3	4,9	23,6	**29,9**
Revenus du gouv. fédéral (M$)	0,5	1,7	8,1	**10,4**
Multiplicateur	**1,217**	**1,202**	**1,202**	

Sources : ISQ et compilation ADEC. Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total.

On a vu que toutes les régions du Québec sont desservies par le transport aérien et qu'elles profitent également d'activités économiques qui y sont reliées. ADEC a établi la distribution des retombées économiques par région administrative. Le tableau suivant montre le résultat de cet exercice.

Importance relative des régions dans l'industrie du transport aérien au Québec, en 2010

Région administrative	PIB (M$)	%	Établissements (nb)*	%	Aérodromes (nb)	%
Bas-Saint-Laurent	6 113,7	2,0 %	7	1,8%	5	3,4 %
Saguenay-Lac-Saint-Jean	8 988,2	3,0 %	21	5,5%	6	4,1 %
Capitale-Nationale	29 696,9	9,9 %	38	10,0%	6	4,1 %
Mauricie	8 135,4	2,7 %	19	5,0%	8	5,5 %
Estrie	9 591,6	3,2 %	2	0,5%	6	4,1 %
Montréal	102 985,9	34,5 %	123	32,4%	1	0,7 %
Outaouais	10 815,4	3,6 %	8	2,1%	4	2,7 %
Abitibi-Témiscamingue	5 969,4	2,0 %	28	7,4%	7	4,8 %
Côte-Nord	5 238,6	1,8 %	28	7,4%	21	14,4 %
Nord-du-Québec	2 752,9	0,9 %	8	2,1%	15	10,3 %
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	2 341,7	0,8 %	10	2,6%	6	4,1 %
Chaudière-Appalaches	13 728,6	4,6 %	9	2,4%	10	6,8 %
Laval	12 378,8	4,1 %	1	0,3%	0	0,0 %
Lanaudière	10 691,4	3,6 %	6	1,6%	9	6,2 %
Laurentides	15 911,5	5,3 %	31	8,2%	6	4,1 %
Montérégie	45 329,9	15,2 %	29	7,6%	18	12,3 %
Centre-du-Québec	8 192,3	2,7 %	9	2,4%	3	2,1 %
Nunavik	n/a	n/a	2	0,5%	15	10,3 %
Total[2]	**298 862,0**	**100,0 %**	**380**	**100,0 %**	**146**	**100,0 %**

Source : Compilation ADEC à partir de ISQ. 2011. Produit intérieur brut (PIB) aux prix de base par région administrative, Québec, 2010 et Nav Canada. 2011. Supplément de vol Canada.
* Le nombre d'établissements inclut ceux des Aéroports de Montréal. La somme des chiffres ne concorde pas avec le total, car il faut y ajouter Nav Canada qui opère dans plusieurs régions.

La gouvernance en transport aérien

Le transport aérien et les activités aéroportuaires sont régis par des lois et règlements sous la responsabilité du gouvernement du Canada. Par ailleurs, la presque totalité de l'exploitation des services aériens est de la responsabilité du secteur privé. Le gouvernement du Québec joue un rôle important dans le transport aérien au Québec, de par son statut de propriétaire et exploitant de 27 aéroports, par ses politiques et programmes d'aide financière, par son Service aérien gouvernemental (SAG), par ses forums de consultation de l'industrie, etc. D'autre part, plusieurs autres services sont du ressort du secteur public, comme par exemple : la propriété et la gestion de nombreux aéroports municipaux, les aéroports et services aériens d'Hydro-Québec, de la SOPFEU (la lutte contre les incendies de forêt), etc.

Les problématiques de l'heure

Les différents acteurs ont confiance en l'avenir de leur industrie, mais n'en contrôlent pas tous les aspects, soit par exemple le rendez-vous des passagers, les loyers, taxes et frais imposés par les agences gouvernementales, le prix du carburant, la conjoncture économique mondiale. Par contre, les différentes prévisions laissent croire qu'il y aura de la croissance au cours des 10 prochaines années, soit une croissance de 37 % du trafic de passagers sur cette période, selon le scénario moyen. En effet, selon nos prévisions, le trafic total de passagers au Québec devrait passer de 14,9 millions en 2010 à 18 millions en 2017.

L'enquête

L'enquête téléphonique a également permis de recueillir les points de vue des répondants quant aux enjeux et problématiques importantes de l'industrie. Ces enjeux ont d'ailleurs été corroborés et expliqués plus en détail au cours des entrevues individuelles.

Par ordre d'importance, les enjeux se classent comme suit :

1. L'état de l'économie (prix du pétrole, ralentissement économique, valeur du dollar);
2. Les coûts d'exploitation (prix du carburant, coûts de la main-d'œuvre, etc.);
3. Les exigences gouvernementales (sévérité, lourdeur bureaucratique, réglementation);
4. Les ressources humaines (relève, formation, qualité, processus d'embauche);
5. L'état des infrastructures aéroportuaires;
6. Les services offerts par les agences;
7. Le financement gouvernemental;
8. Le coût du transport aérien (prix élevé des billets, nombreuses taxes et frais de service).

Parmi les sujets de préoccupation, un certain nombre doit faire l'objet d'une attention particulière et entraîner des actions concrètes de la part de l'industrie. En voici quelques exemples :

- Stimuler la venue de touristes étrangers et de gens d'affaires au Québec et les encourager à utiliser l'avion.
- Stimuler la formation de la main-d'œuvre et plus particulièrement celle de pilotes bilingues. Promouvoir les métiers reliés à l'aviation et bâtir une relève adéquate pour tous les segments de l'industrie. Selon le Comité sectoriel de main-d'œuvre en aérospatiale, il y aurait 695 postes à combler au Québec en 2011, dont une centaine de postes de pilote.
- La protection du réseau aéroportuaire exige que les schémas d'aménagement, les plans d'urbanisme et les règlements municipaux protègent les zones d'exploitation des aéronefs des occupations du territoire incompatibles avec l'exploitation d'un aéroport.
- Éviter l'imposition de taxes et frais additionnels aux passagers, transporteurs et aéroports.
- Le service de transport aérien, offert par l'entreprise privée, se retrouve en compétition avec certains services publics pour lesquels l'usager ne paie pas tous les coûts. Ainsi, au plan des déplacements intérieurs, les transports routier et ferroviaire de passagers sont subventionnés. Cette situation fait en sorte que les prix relatifs du transport aérien sont jugés très élevés, comparativement aux prix de ces autres modes de transport. Une façon de réduire ces prix serait d'éliminer ou de réduire les taxes, les loyers et les redevances payés par les transporteurs et les aérodromes.
- Les gouvernements financent complètement les infrastructures routières et de transport en commun. Bien que le transport aérien ait lui aussi son Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), offert par Transports Canada pour les aéroports qui reçoivent des services aériens réguliers, ce dernier pourrait être amélioré. Le problème touche plus particulièrement les aéroports municipaux qui n'ont, à peu de choses près, aucun programme d'aide financière à leur disposition. Des représentations doivent donc être entreprises pour établir un programme conjoint Québec/Canada qui comblerait les besoins estimés d'investissements pour ces aéroports sur une période de 10 ans.
- Mettre sur pied une campagne de valorisation de l'industrie du transport aérien auprès des municipalités et du grand public et faire connaître l'apport économique important de cette industrie au Québec.

Table des matières

Remerciements i

Sommaire de direction ii

1 Introduction 1

2 Définition de l'industrie du transport aérien 4
- 2.1 La dimension sectorielle et les interrelations avec d'autres secteurs 4
- 2.2 La dimension géographique 5

3 Profil de l'industrie du transport aérien 6
- 3.1 La demande actuelle et les prévisions 7
  - 3.1.1 La demande actuelle 7
  - 3.1.2 Les perspectives d'avenir 10
  - 3.1.3 L'aviation privée 18
- 3.2 Les acteurs directs 19
  - 3.2.1 Les administrations aéroportuaires 19
  - 3.2.2 Les transporteurs aériens 25
  - 3.2.3 Les entreprises aéroportuaires 31
  - 3.2.4 Les établissements de soutien terrestre à l'industrie 33
- 3.3 Les acteurs institutionnels et l'environnement règlementaire 33

4 Portée économique de l'industrie 36
- 4.1 Définition des retombées économiques 36
- 4.2 Résultats de la collecte de données 38
- 4.3 Retombées économiques des dépenses d'exploitation 44
- 4.4 Retombées économiques des dépenses d'investissement 49
- 4.5 Investissements prévus au cours des cinq prochaines années 52
- 4.6 La portée régionale des retombées économiques par région administrative 53
  - 4.6.1 Répartition géographique des retombées 54

5 Problématiques et enjeux 56
- 5.1 Principaux enjeux 56
- 5.2 Analyse FFOM 75

6 Bilan, conclusions et recommandations 77
- 6.1 Principales pistes d'action proposées 77
- 6.2 Autres pistes d'action 80

Liste des figures

Figure 1.1 Schéma méthodologique 3
Figure 3.1 Nature des interventions des différents acteurs de l'industrie du transport aérien 6
Figure 3.2 Prévision de croissance du nombre de passagers payants embarqués-débarqués au Québec de 2012 à 2022 11
Figure 3.3 Prévision du nombre de passagers aériens au Québec, Années 2011 à 2017 17
Figure 3.4 Taux de variations du produit intérieur brut du Québec au prix de 2002, 1981-2009 18
Figure 3.5 Réseau aéroportuaire québécois 23
Figure 3.6 Aéroports du réseau supérieur québécois 24
Figure 3.7 Réseau québécois de services de transport aérien 29
Figure 3.8 Exemples de services de soutien à l'industrie du transport aérien 32

Liste des tableaux

Tableau 3.1 Passagers payants embarqués et débarqués, en 2010 7
Tableau 3.2 Mouvements d'aéronefs totaux dans certains aéroports du Québec (2005 à 2010) 8
Tableau 3.3 Statistiques de fret aérien aux principaux aéroports du Québec (en tonnes) 9
Tableau 3.4 Taux annuel de croissance moyen des embarquements et débarquements de passagers payants au Québec 10
Tableau 3.5 Taux de croissance annuel moyen des mouvements itinérants d'aéronefs au Québec 13
Tableau 3.6 Taux de croissance annuel moyen du fret aérien embarqué et débarqué au Canada 13
Tableau 3.7 Passagers payants embarqués-débarqués 15
Tableau 3.8 Nombre réel de passagers au Québec en 2010 16
Tableau 3.9 Estimation des dépenses annuelles des pilotes privés 19
Tableau 3.10 Répartition des 146 aérodromes québécois selon la classification fédérale 20
Tableau 3.11 Transporteurs aériens canadiens qui desservent les aéroports québécois 26
Tableau 3.12 Transporteurs aériens étrangers qui desservent les aéroports québécois 26
Tableau 3.13 Transporteurs étrangers qui offrent des services transfrontaliers au Québec 27
Tableau 3.14 Activités connexes au transport aérien 30
Tableau 3.15 Rôles et responsabilités des acteurs institutionnels 33

Tableau 4.1 Données sur les résultats de l'enquête 38
Tableau 4.2 Distribution des entreprises selon la part du revenu liée au domaine aérien et aéroportuaire, en % selon le décile (n=68) 39
Tableau 4.3 Nombre d'emplois en 2010, selon le domaine (n=145) 40
Tableau 4.4 Sources de revenus des établissements, en % de leurs revenus totaux (n=59) 41
Tableau 4.5 Dépenses d'exploitation déclarées des transporteurs aériens, en 2010 ($) 42
Tableau 4.6 Dépenses d'exploitation déclarées des administrations et des entreprises aéroportuaires, en 2010 ($) 42
Tableau 4.7 Dépenses d'investissement déclarées, en 2010 ($) 43
Tableau 4.8 Répartition des dépenses d'investissement déclarées par poste de dépense et selon le groupe 44
Tableau 4.9 Répartition des dépenses d'investissement déclarées par groupe et selon le poste de dépense 44
Tableau 4.10 Les dépenses d'exploitation par catégorie d'établissements en 2010 45
Tableau 4.11 Les emplois supportés par les dépenses d'exploitation 45
Tableau 4.12 La contribution des dépenses d'exploitation au produit intérieur brut 46
Tableau 4.13 Les importations suscitées par les dépenses d'exploitation 47
Tableau 4.14 Les recettes fiscales attribuables aux dépenses d'exploitation 48
Tableau 4.15 Impact économique pour le Québec des dépenses d'exploitation de l'industrie du transport aérien 48
Tableau 4.16 Les dépenses d'investissements par catégorie d'établissements en 2010 49
Tableau 4.17 Les emplois supportés par les dépenses d'investissement 50
Tableau 4.18 La contribution des dépenses d'investissement au produit intérieur brut 50
Tableau 4.19 Les importations suscitées par les dépenses d'investissement 51
Tableau 4.20 Recettes du gouvernement du Québec attribuables aux dépenses d'investissement 51
Tableau 4.21 Impact économique pour le Québec des dépenses d'investissements de l'industrie du transport aérien 52
Tableau 4.22 Importance relative des régions dans l'industrie du transport aérien au Québec, en 2010 55
Tableau 5.1 Les enjeux de l'industrie, selon les répondants au sondage 57

1 Introduction

Le Québec compte 146 aérodromes, dont 30 offrent présentement des services aériens réguliers. Trois d'entre eux, l'aéroport international Jean-Lesage de Québec et l'aéroport international Pierre Elliott Trudeau de Montréal et Montréal international (Mirabel), desservent des destinations internationales. Bien que les autres ne proposent pas de vols réguliers, ils n'en sont pas moins importants, car ils contribuent à toute une série d'autres activités : écoles de pilotage, aviation d'affaires, entreprises en aérospatiale, lutte aux incendies de forêt, épandage, nolisement, entretien, etc. En outre, plusieurs régions du Québec, notamment la Basse-Côte-Nord, les Îles-de-la-Madeleine, ne sont pas reliées aux grandes villes par le réseau routier ou ferroviaire. Dans ces régions isolées, le transport aérien s'avère essentiel pour assurer le transport de personnes et de marchandises, ainsi que les évacuations aéromédicales.

Les aéroports, les transporteurs aériens et les entreprises de soutien au transport aérien jouent donc un rôle social et économique important au Québec. Dans ce contexte, le Forum de concertation sur le transport aérien au Québec (le Forum) a mandaté les Conseillers ADEC pour réaliser un profil de l'industrie du transport aérien au Québec identifiant sa contribution au développement économique du Québec et de ses régions. L'objectif global de cette étude est donc de tracer un portrait des activités aériennes et aéroportuaires du Québec et d'en évaluer les retombées économiques. Un certain nombre de sous-objectifs énoncés par le Forum ont guidé la réalisation de cette étude, soit :

1er objectif : obtenir des données stratégiques, qualitatives, quantitatives et actuelles sur l'industrie du transport aérien;

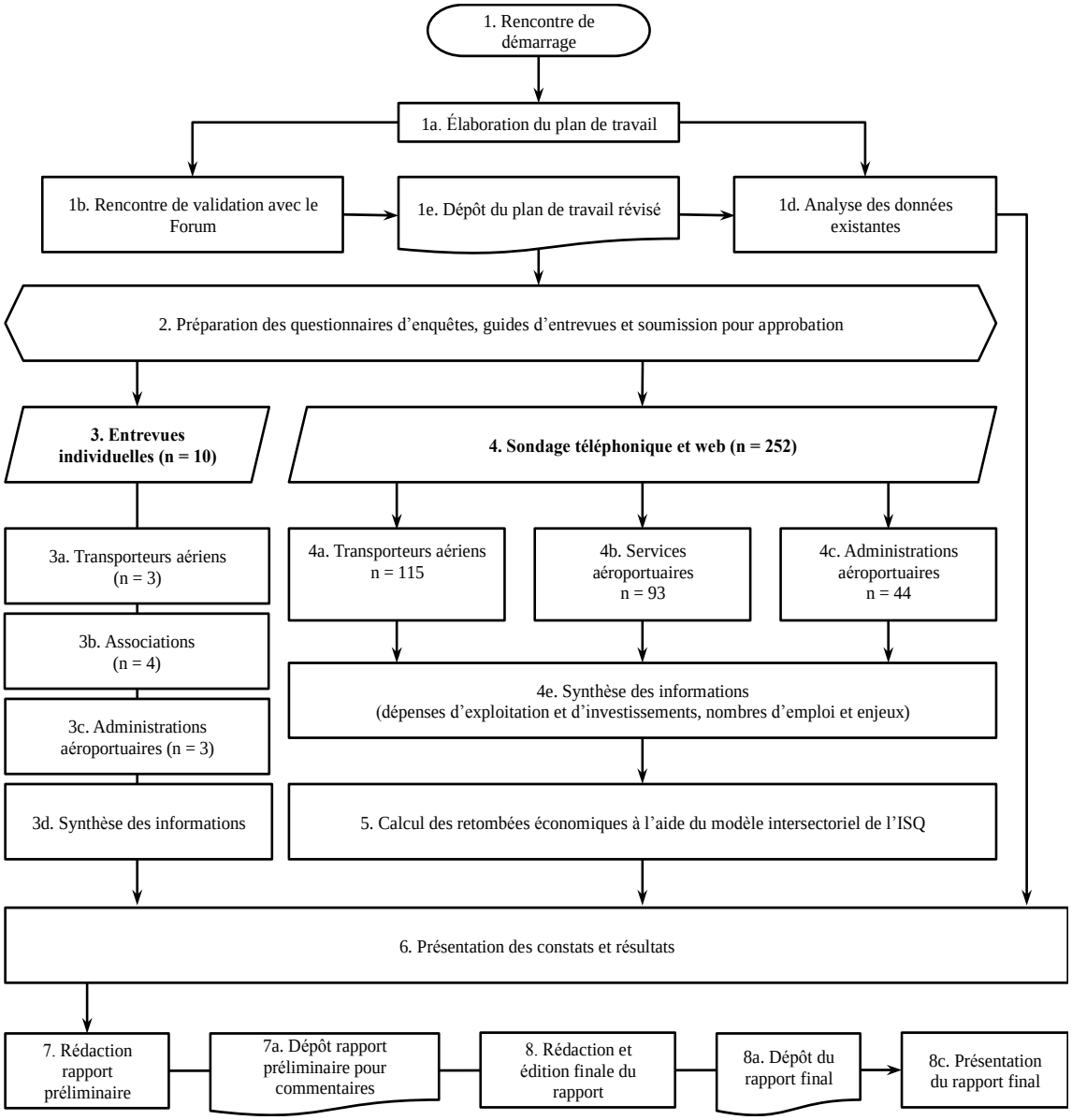
2e objectif : dresser un portrait le plus complet possible de la situation actuelle de l'industrie du transport aérien et des différents secteurs d'activités qui la composent, par région et pour le Québec;

3e objectif : réaliser une évaluation globale et par secteur d'activité de la contribution de l'industrie au développement économique et social des régions et du Québec;

4e objectif : identifier les orientations à privilégier quant au développement actuel et futur de l'industrie du transport aérien au Québec.

Différentes activités de collecte et d'analyses d'information ont été réalisées pour atteindre les objectifs poursuivis. ADEC a d'abord recueilli, lu et analysé la documentation récente disponible. Des entrevues individuelles ont ensuite été conduites avec des acteurs clés de l'industrie, afin de connaître leurs opinions quant aux problématiques vécues dans le secteur, ainsi que les perspectives d'avenir qu'ils entrevoient. Des entrevues ont également été réalisées avec des membres du Forum pour avoir leur point de vue sur les mêmes questions. Cet exercice a été suivi d'une enquête auprès d'un échantillon d'administrations aéroportuaires, de transporteurs ainsi que d'entreprises de soutien à l'industrie établies dans les enceintes des aéroports. Le questionnaire d'enquête, administré via Internet, portait sur les emplois, les revenus, les dépenses et les perspectives d'avenir de l'industrie. Ces données ont été nécessaires non seulement pour dresser le portrait de l'industrie, mais également pour en évaluer les retombées économiques, calculées à l'aide du modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec. Enfin, l'analyse et la synthèse de toutes ces informations ont permis à ADEC de formuler une série de constats et de recommandations visant à orienter le développement de l'industrie du transport aérien au Québec. Le schéma qui suit donne un aperçu de la démarche suivie pour réaliser le présent mandat.

Figure 1.1 Schéma méthodologique



2 Définition de l'industrie du transport aérien

2.1 La dimension sectorielle et les interrelations avec d'autres secteurs

Il existe plusieurs façons de définir une industrie et le choix de la définition est important pour en apprécier les retombées économiques. Pour le Forum, l'industrie du transport aérien est constituée de l'ensemble des établissements et des institutions qui participent à la chaîne de déplacements des passagers et des marchandises transportés par aéronef.

L'importance de cette chaîne de déplacements est souvent représentée par les mouvements d'aéronefs, le nombre de passagers embarqués et débarqués et le tonnage de fret transporté vers, à partir ou à l'intérieur du Québec. Or, sa réelle importance au plan social et économique est beaucoup mieux reflétée et mise en lumière lorsqu'on est privé de ce service. C'est à ces occasions, heureusement peu nombreuses, que l'on se rend compte du nombre de personnes touchées et de l'ampleur des secteurs et des entreprises « dépendantes » aux activités de transport aérien. En contrepartie, une définition trop large de l'industrie, qui inclurait des secteurs connexes, enlèverait de la crédibilité aux informations illustrant son importance sociale et économique.

Les études de retombées économiques déjà réalisées incluent différents secteurs de l'industrie. Par exemple, dans une étude publiée en 2010, Aéroports de Montréal (ADM) a choisi une définition territoriale de son secteur plutôt qu'une définition par fonctions. Cette définition comprend donc aussi bien des entreprises du domaine de l'aéronautique que des entreprises de transport terrestre en plus des entreprises du domaine aérien et aéroportuaire. Ces deux premiers secteurs sont exclus de notre définition de l'industrie.

Oxford Economics, dans un rapport publié en 2011 sur les « bénéfices » économiques du transport aérien au Canada, inclut pour sa part les transporteurs aériens, les aéroports, les services au sol, l'aérospatiale et une portion de l'industrie touristique dans sa définition de l'industrie. Inclure les secteurs de l'aérospatiale et du tourisme dans cette définition constitue un empiètement sur des secteurs qui sont liés, mais non entièrement dépendants de l'existence du transport aérien.

L'aérospatiale est une branche de l'industrie manufacturière et non des services de transport. C'est comme si on mesurait les retombées économiques du service de transport automobile et on y incluait les fabricants d'automobiles. Dans le même esprit, on ne devrait pas inclure, dans une étude de retombées économiques des services de transport automobile, les dépenses des touristes voyageant en automobile. Le Forum a donc préféré une définition moins large, mais à son avis plus représentative.

Dans le cadre de la présente étude, le contour précis de l'industrie a été défini à l'aide du système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) qui fournit des définitions communes par secteurs aux différents pays, ainsi qu'un cadre statistique qui facilite l'analyse par industrie sur une même base. Les codes et les définitions des activités comprises dans l'industrie aérienne et aéroportuaire retenus pour cette étude sont présentés en détail à l'Annexe A. Cependant, une liste des codes SCIAN n'est pas suffisante pour déterminer les contours de l'industrie puisque celle-ci est aussi constituée d'individus qui possèdent des aéronefs et les utilisent pour leur agrément. Les activités de ces consommateurs sont bien entendu supportées par des entreprises et engendrent des retombées économiques. La définition de l'industrie inclut aussi tout le secteur de l'aviation d'affaires, les établissements de formation et les écoles de pilotage sur les sites aéroportuaires, les services aériens spécialisés ainsi que l'aviation de loisir. Les secteurs exclus de notre définition comprennent, notamment : l'industrie aérospatiale, les organismes internationaux (OACI, IATA, ACI, SITA), les institutions d'enseignement dans le domaine du transport aérien (CÉGEP et universités), le tourisme et le transport terrestre.

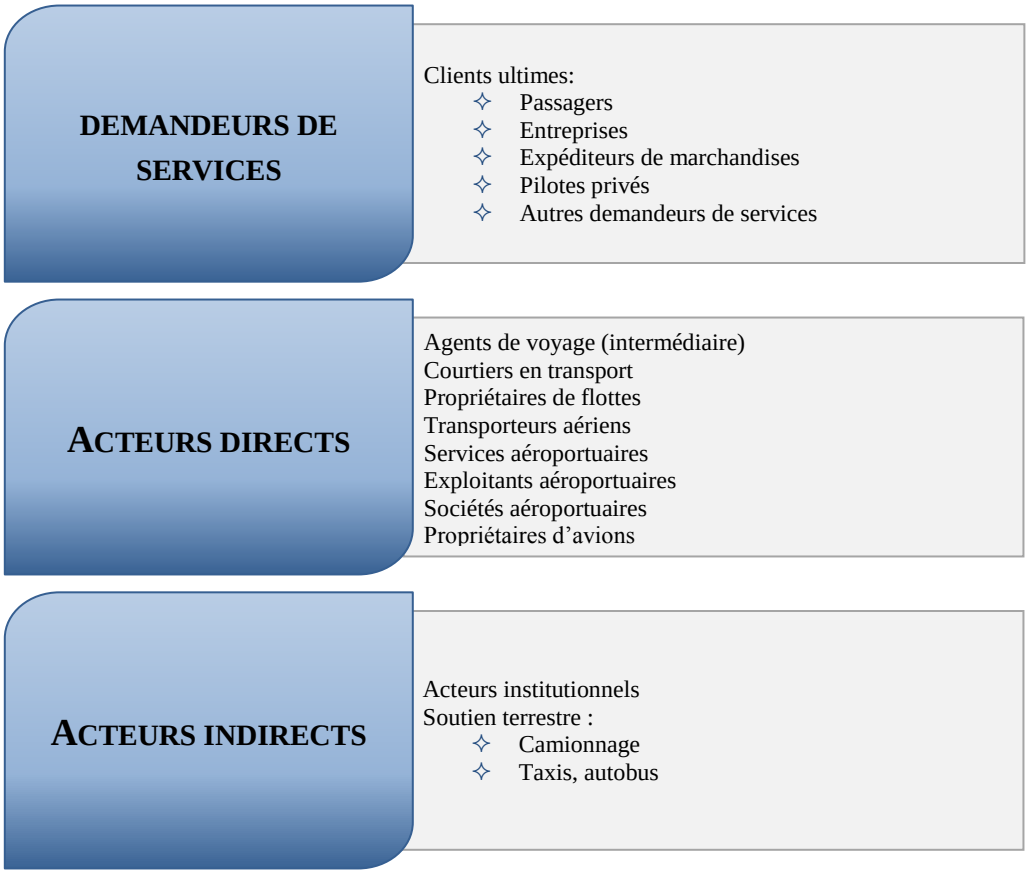
2.2 La dimension géographique

Le transport aérien est présent dans la grande majorité des régions administratives du Québec. Dans la mesure où l'on veut établir la portée régionale de l'industrie, on a tout intérêt à s'accoler aux dix-sept régions administratives du gouvernement du Québec pour lesquelles il existe une base de données de nature socioéconomique. C'est donc sur cette base géographique que sera traitée la portée géographique de l'industrie.

3 Profil de l'industrie du transport aérien

À l'origine d'une industrie, il y a une demande de la part des consommateurs et des usagers. Pour le transport aérien, cette demande provient des passagers, des entreprises, des gouvernements et des pilotes privés, qui doivent se déplacer d'une origine à une destination. On retrouve ensuite tous les acteurs qui font en sorte que cette demande soit satisfaite dans les meilleures conditions. Ces acteurs constituent l'industrie du transport aérien. On retrouve ensuite les acteurs indirects qui appuient l'industrie par leurs services ou qui la règlementent. La section qui suit fournit un profil de chacun de ces groupes d'acteurs du marché du transport aérien. La Figure 3.1 donne un aperçu général de la structure de l'industrie et de ses acteurs.

Figure 3.1
Nature des interventions des différents acteurs de l'industrie du transport aérien



3.1 La demande actuelle et les prévisions

Cette section examine les statistiques disponibles quant à la demande de transport aérien au Québec. Les données présentées proviennent d'enquêtes effectuées par Statistique Canada et Transports Canada, dont le nombre de répondants varie d'une année à l'autre. Ainsi, les données présentées ne comprennent pas l'ensemble des 146 aérodromes du Québec et ne sont pas nécessairement comparables d'une année à l'autre. Les données obtenues ont trait aux mouvements d'aéronefs (décollages et atterrissages), aux nombres de passagers embarqués et débarqués ainsi qu'aux volumes de fret transportés.

3.1.1 La demande actuelle

Le nombre de passagers payants embarqués et débarqués recensé par Transports Canada s'est élevé, en 2010, à 14 716 000. Parmi ceux-ci, plus de 86 % sont partis ou arrivés de l'aéroport Montréal/Trudeau. Pour 2010, le nombre de mouvements d'aéronefs total effectué dans les trente-huit aéroports pour lesquels nous avons pu obtenir des données se chiffre à 774 957, tel que présenté au Tableau 3.2.

Tableau 3.1
Passagers payants embarqués et débarqués, en 2010

Région administrative	Nombre d'aéroports	Passagers	% du total
Montréal	1	12 700 000	86,3
Capitale-Nationale	1	1 253 600	8,5
Côte-Nord	14	193 000	1,3
Nunavik	14	192 000	1,3
Abitibi-Témiscamingue	3	120 000	0,8
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	3	67 000	0,5
Saguenay-Lac-Saint-Jean	2	80 000	0,5
Nord-du-Québec	7	63 500	0,4
Bas-Saint-Laurent	3	41 000	0,3
Outaouais	1	5 000	0,0
Laurentides	1	0	0,0
Total	**50**	**14 716 000**	**100,0**

Sources : Compilation ADEC à partir du rapport annuel 2010 de Transports Canada et d'informations obtenues de plusieurs aéroports.

Tableau 3.2
Mouvements d'aéronefs totaux dans certains aéroports du Québec (2005 à 2010)

Aéroports	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Akulivik					1 850	1 393
Amos	6 995	3 389	3 157	3 670	3 740	2 869
Aupaluk					733	1 149
Baie-Comeau	11 269	9 419	9 562	9 780	9 805	8 967
Bromont	3 890	2 777	4 673	6 279	4 709	5 607
Chevery	3 328	3 450	3 888	3 133	3 286	3 716
Chibougamau/Chapais	5 474	4 399	4 723	5 278	5 516	6 974
Chicoutimi/Saint-Honoré	74 108	72 632	70 701	70 654	71 805	67 792
Drummondville	4 510	5 079	4 952	9 437	9 716	9 576
Eastmain River	1 253	1 006	1 058	942	855	137
Gaspé	3 715	4 283	4 561	4 614	4 553	4 506
Havre St-Pierre	8 347	4 278	6 368	7 332	9 123	6 461
Inukjuak					2 354	2 766
Ivujivik					1 495	1 562
Kangiqsualujjuaq					1 598	1 589
Kangiqsujuaq					1 816	2 317
Kangirsuk					2 121	1 954
Kuujjuarapik				483	6 407	6 388
Lourdes-de-Blanc-Sablon	5 194	5 683	5 538	6 064	6 113	5 890
Montréal/Mirabel	31 505	29 707	26 227	24 393		
Montréal/Trudeau	208 329	213 483	222 871	225 219	211 999	217 545
Natashquan	2 628	2 951	3 163	2 549	3 330	3 108
Pabok	482	473	488	476	385	408
Port-Menier	2 755	1 930	0	0	0	2 089
Puvirnituq	0	0	0	0	5 408	5 802
Quaqtaq	0	0	0	0	1 575	1 495
Québec/Jean-Lesage	101 367	109 031	119 441	125 512	128 890	126 689
Rimouski	4 613	3 831	6 967	5 539	4 840	4 188
Roberval	0	180	6 988	4 841	4 684	5 725
Saint-Augustin	0	3 109	2 925	1 879	1 959	1 469
Saint-Hubert	128 881	138 938	149 910	188 369	199 045	185 729
Saint-Jean-sur-Richelieu	35 615	37 834	37 201	40 440	40 808	39 890
Salluit	0	0	0	0	2 378	2 404
Sherbrooke	12 764	11 468	10 298	11 178	10 493	9 899
Tasiujaq	0	0	0	0	1 451	1 454
Trois-Rivières	30 209	29 106	25 610	20 953	18 302	18 716
Umiujaq	0	0	0	0	1 794	2 128
Waskaganish	3 926	3 637	3 933	3 353	2 785	3 362
Wemindji	474	0	1 332	1 166	1 457	1 244
Total	**691 631**	**702 073**	**736 535**	**783 533**	**789 178**	**774 957**

Sources : Statistique Canada. 2011. Cansim, Tableau 401-0023 et Statistique Canada. 2011. Rapport annuel (TP 577) - 2010 - n° 51-210-X au catalogue.

Transports Canada (2009) rapporte également que pour les transporteurs aériens, le terme « marchandises » désigne aussi bien les marchandises proprement dites que les bagages excédentaires pour lesquels les passagers doivent payer un supplément. Les cinq grandes catégories de marchandises sont les suivantes :

- Les marchandises qui tombent rapidement en désuétude (matériel électronique, matériel informatique, etc.);
- Les denrées périssables comme les fruits, les légumes, les fleurs et les produits de la pêche;
- Les produits ayant un délai de livraison critique (journaux, périodiques, etc.);
- Les articles qui se démodent rapidement, par exemple les vêtements;
- Les biens de grande valeur, comme les bijoux et les médicaments.

Au cours de l'année 2009, près de 128,9 millions de kilogrammes de fret ont transité par les trois aéroports québécois les plus importants.

Tableau 3.3
Statistiques de fret aérien aux principaux aéroports du Québec (en tonnes)

Année	Montréal/ Trudeau	Montréal/ Mirabel	Québec/ Jean-Lesage	Total
2005	77 199	41 241	3 073	**121 513**
2006	79 346	70 633	3 242	**153 221**
2007	78 879	61 246	1 452	**141 577**
2008	76 924	59 828	1 245	**137 997**
2009	66 260	59 644	1 774	**127 678**

Source : Statistique Canada/Transports Canada. Analyse économique, États 2-4-6, 2011.

3.1.2 Les perspectives d'avenir

Cette section propose des prévisions de croissance du trafic aérien passager au Québec pour les six prochaines années, à la lumière de diverses sources que nous avons consultées.

3.1.2.1 Les prévisions de Transports Canada

Dans son rapport de septembre 2009, intitulé « Prévisions des activités aériennes 2008-2022 », Transports Canada prévoit que le trafic passager total au Canada augmentera en moyenne de 2,9 % par année, pour atteindre 161,4 millions de passagers d'ici 2022.

Selon les prévisions de Transports Canada, « en 2008, le Québec a généré 13,6 millions d'embarquements et de débarquements de passagers (soit 12,5 % du total pour le Canada). Entre 1995 et 2008, le Québec a connu une croissance très inférieure à la moyenne nationale (2,8 % par année en moyenne, comparativement à 3,9 % pour le Canada).

À court terme, le taux annuel de croissance moyen (TACM) du nombre d'embarquements et de débarquements de passagers payants au Québec devrait refléter celui du pays (1,4 %) entre 2008 et 2012, et ce nombre devrait atteindre 14,4 millions. À long terme, le TACM du nombre d'embarquements et de débarquements de passagers payants au Québec devrait atteindre 2,7 % entre 2008 et 2017 et 2,0 % entre 2008 et 2022 ». Ces taux de croissance sont résumés au Tableau 3.4.

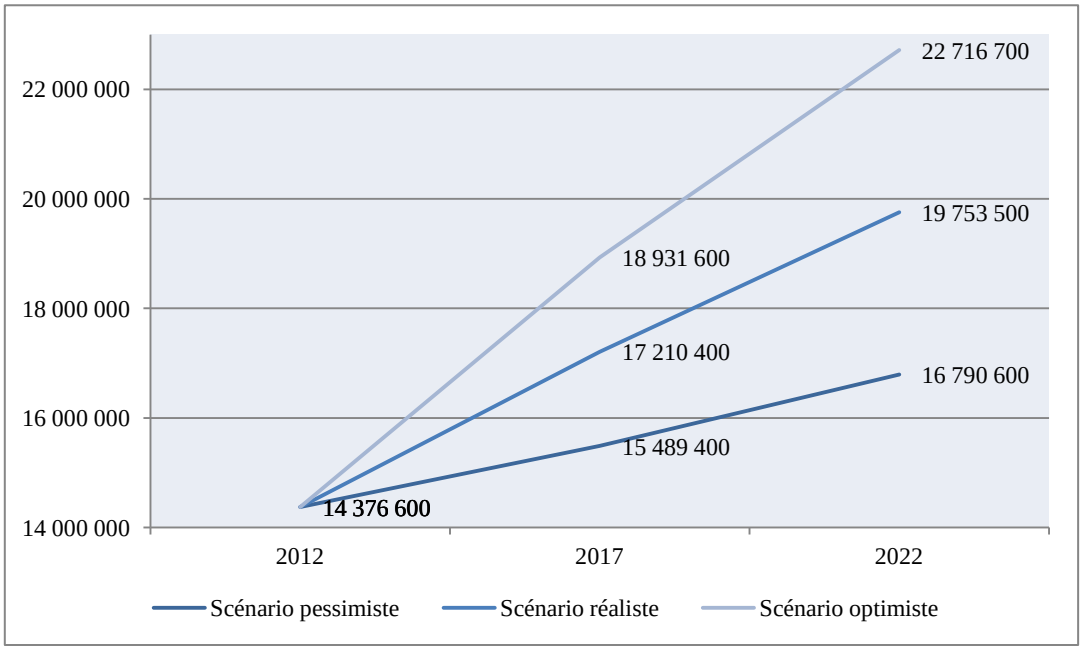
Tableau 3.4
Taux annuel de croissance moyen des embarquements et débarquements de passagers payants au Québec

Période	Taux (%)
1995-2008	2,8
2008-2012	1,4
2008-2017	2,7
2008-2022	2,0

Source : Transports Canada. 2009. Prévision des activités aériennes 2008-2022.

À partir de ces taux annuels moyens de croissance, Transports Canada a émis trois scénarios de croissance pour le Québec. Ces derniers sont illustrés à la Figure 3.2. Le trafic total devrait donc se situer entre 16,8 et 22,7 millions de passagers.

Figure 3.2
Prévision de croissance du nombre de passagers payants embarqués-débarqués au Québec de 2012 à 2022



Source : Transports Canada. 2009. Prévision des activités aériennes 2008-2022.

Pour sa part, le « Conference Board du Canada » (CBC) publiait, au début 2011, une étude intitulée « L'Industrie du transport aérien au Canada ». Cette étude présente un bilan de l'industrie et propose quelques pronostics pour le futur. L'étude couvre l'industrie canadienne dans son ensemble et ne fait cependant aucune distinction entre les provinces. Le CBC avance qu'en 2009, le nombre de passagers embarqués et débarqués aux aéroports canadiens est tombé sous la barre des 100 millions, mais il est remonté à 105 millions en 2010. Selon les auteurs, une portion importante de cette augmentation est attribuable au trafic international, ce qui constitue un signal positif pour les transporteurs aériens, puisque ce dernier génère des bénéfices plus élevés que le trafic domestique. Ce dernier a augmenté de 1,6 % et demeure en dessous du niveau prérécession.

Le rapport ne présente pas de prévision chiffrée de croissance du trafic aérien, mais expose cependant plusieurs éléments qui auront une influence positive sur le transport aérien au Canada au cours des prochaines années :

- Les voyageurs américains seront plus nombreux au Canada;
- Le nombre de voyageurs internationaux en provenance de l'Asie et de l'Europe augmentera aussi, surtout ceux venant de la Chine et de l'Inde;
- Le nombre de voyageurs domestiques augmentera légèrement;
- Les prix resteront raisonnables, à cause de la grande concurrence dans l'industrie et de la force du dollar canadien.

En conséquence, le CBC prévoit que les revenus de l'industrie augmenteront de 5,9 % en 2011 et en moyenne de 6,3 % par année d'ici 2015. En ce qui a trait aux coûts d'exploitation, le CBC prévoit qu'entre 2011 et 2014, les coûts augmenteront en moyenne de 6,5 % par année, surtout à cause du prix des aéronefs. Quant aux profits avant impôts, ils ont atteint un niveau record de 1,2 G$ en 2010. On prévoit que ce niveau ne pourra se maintenir à cause justement de la hausse des coûts anticipée. À moyen terme, on prévoit que les profits baisseront à 785 M$ cette année et se situeront dans une fourchette de 700 à 800 millions au cours des trois prochaines années.

Selon le même rapport, « au cours de la période de prévision (2008-2012), c'est l'Ontario qui devrait enregistrer la croissance la plus forte (1,8 %) en ce qui a trait aux mouvements itinérants d'aéronefs. Entre 2008 et 2022, la croissance annuelle moyenne dans la région des Prairies et du Nord et dans les provinces de l'Atlantique devrait correspondre à la moyenne nationale, soit 1,7 %. Le Québec (1,6 %) et la région du Pacifique (1,5 %) devraient connaître une croissance légèrement inférieure à la moyenne nationale au cours de la même période ».

Tableau 3.5
Taux de croissance annuel moyen des mouvements itinérants d'aéronefs au Québec

Période	Taux (%)
1995-2008	-1,5
2008-2012	1,0
2008-2017	1,6
2008-2022	1,6

Source : Transports Canada. 2009. Prévision des activités aériennes 2008-2022.

Les marchandises embarquées et débarquées

Aucune prévision régionale n'a été faite par Transports Canada pour le fret aérien. Voici par contre le tableau des prévisions nationales. Compte tenu de ce qui précède, il est raisonnable de penser que les taux obtenus au Québec seraient inférieurs aux taux canadiens.

Tableau 3.6
Taux de croissance annuel moyen du fret aérien embarqué et débarqué au Canada

Période	Taux (%)
1995-2008	4,9
2008-2012	2,0
2008-2017	4,1
2008-2022	4,2

Source : Transports Canada. 2009. Prévision des activités aériennes 2008-2022.

3.1.2.2 Les prévisions du Airports Council International (ACI)

L'ACI a publié en septembre 2008 son rapport « ACI global traffic forecast report 2008-2027 ». Les prévisions contenues dans ce rapport sont basées sur les prévisions de croissance du trafic aérien de plus de 250 aéroports à travers le monde et sur les plus récentes statistiques transmises par les membres de l'ACI. Les auteurs prévoient que le trafic aérien mondial va rebondir à partir de 2010, mais que les taux de croissance devraient diminuer vers la fin de la période de planification, soit en 2027, alors que les marchés auront atteint leur maturité dans plusieurs pays. Le nombre total de passagers dépassera les 5 milliards en 2009 et devrait atteindre 11 milliards en 2027 (6,2 en trafic domestique et 4,7 en trafic international).

« On prévoit qu'au cours des prochains 20 ans, le trafic aérien mondial augmentera de 4,2 % par année, surtout à cause de la croissance du trafic international (4,5 % par an). Malgré une forte croissance anticipée du marché domestique en Chine et aux Indes, la prévision mondiale est de 4,1 % par année pour ce segment de trafic. […] En Amérique du Nord, on prévoit que la hausse du trafic international sera plus forte que celle du trafic domestique entre 2008 et 2027. Plusieurs facteurs sont en cause : la maturité relative des marchés domestiques, le plus faible potentiel de croissance à cause de la géographie ou de la présence de moyens de transport alternatifs efficients. […] Même si le marché du transport aérien en Amérique du Nord est présentement le plus vaste marché au monde, il perdra sa position dominante à cause de la forte demande anticipée dans d'autres régions, en particulier en Asie-Pacifique, au Moyen-Orient et en Afrique. La région de l'Asie-Pacifique deviendra la plus importante en termes de volume de passagers ». Source : ACI. 2008. Global traffic forecast report 2008-2027.

3.1.2.3 Les prévisions de l'IATA et de l'OACI

L'Association du transport aérien international (IATA) a publié l'an dernier son rapport « Airline Industry Forecast 2010-2014 ». Ce rapport est offert gratuitement aux membres, mais est moins accessible au public. Cependant, l'Association a publié, en septembre 2011, un communiqué faisant état de ses prévisions pour l'année 2012. En voici un extrait pertinent :

« La perspective d'ensemble de l'industrie laisse présager une croissance plus faible en 2012. Les économies occidentales fortement endettées semblent devoir connaître une longue période de croissance économique faible, ou pire encore. Alors que les économies en développement semblent en bien meilleure position, les prévisions de croissance de l'industrie sont limitées parce que de nombreuses liaisons aériennes couvrent les nations développées. Le quatrième trimestre de 2011 et le premier semestre de 2012 pourraient bien voir les marchés de transport aérien atteindre leur niveau le plus bas. Les profits anticipés de 4,9 milliards $ pour l'industrie tiennent compte des facteurs suivants :

- **Les marchés passagers** auront une croissance de 4,6 % (plus lente que prévu pour 2011, soit 5,9 %), mais la croissance du rendement baissera à 1,7 % (environ la moitié des 3,0 % prévus en 2011).
- **Les marchés de fret** auront une croissance de 4,3 % (le triple de la croissance de 1,4 % en 2011), mais sans croissance des rendements ». Source : IATA. 2011. Communiqué de presse.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a publié en juillet 2010 son dernier communiqué de presse portant sur les prévisions à moyen terme du trafic aérien au plan mondial. Ces prévisions couvrent la période 2009-2012. Pour la région Amérique du Nord, les prévisions de croissance du trafic en 2010 sont de 2,8 %, 2,2 % en 2011 et 2,5 % en 2012.

3.1.2.4 Nos experts

Tous les experts dans le domaine aéroportuaire ou du transport aérien interrogés se sont montrés raisonnablement positifs quant à la performance de l'industrie du transport aérien au cours des prochaines années. Tous prévoient que la croissance se poursuivra.

3.1.2.5 Prévisions de la firme ADEC

En considérant toutes les sources d'information que nous avons consultées, nous proposons ci-après nos propres prévisions de croissance du trafic passager au Québec, en nous référant au tableau des prévisions de croissance des passagers aériens de Transports Canada, présenté précédemment.

Tableau 3.7
Passagers payants embarqués-débarqués

Année	Prévision pessimiste	Prévision moyenne	Prévision optimiste
2012	14 376 600	14 376 600	14 376 600
2017	15 489 400	17 210 400	18 931 600
2022	16 790 600	19 753 500	22 716 700

Source : Transports Canada. 2009. Prévision des activités aériennes 2008-2022.

Transports Canada (2009) propose des prévisions pour le Québec réalisées à partir du nombre total de passagers en 2008, estimé à 13 584 000 de passagers. Or, le nombre réel de passagers pour le Québec a atteint 14 160 977 en 2008, soit environ 600 000 passagers de plus. Par contre, en 2009, le nombre réel de passagers a baissé à 13 593 194, soit une baisse de 4 % par rapport à 2008.

Il convient de rappeler que les passagers utilisant Montréal/Trudeau représentent 86 % et ceux de Québec/Jean-Lesage, 8,5 % du total. Ainsi, les deux aéroports internationaux contribuent à près de 95 % du trafic aérien de passagers au Québec! De 2009 à 2010, le trafic passager à Montréal/Trudeau a augmenté de 6,1 %, atteignant près de 13 millions de passagers. Pour les six premiers mois de 2011, le trafic a augmenté de 6,0 % par rapport à la même période en 2010. À l'aéroport Québec/Jean-Lesage, on rapporte avoir accueilli 1,2 million de passagers en 2010, soit

une augmentation de 15 % par rapport à 2009. Le tableau suivant présente les données réelles concernant le nombre de passagers au Québec en 2010 à ces aéroports.

Tableau 3.8
Nombre réel de passagers au Québec en 2010

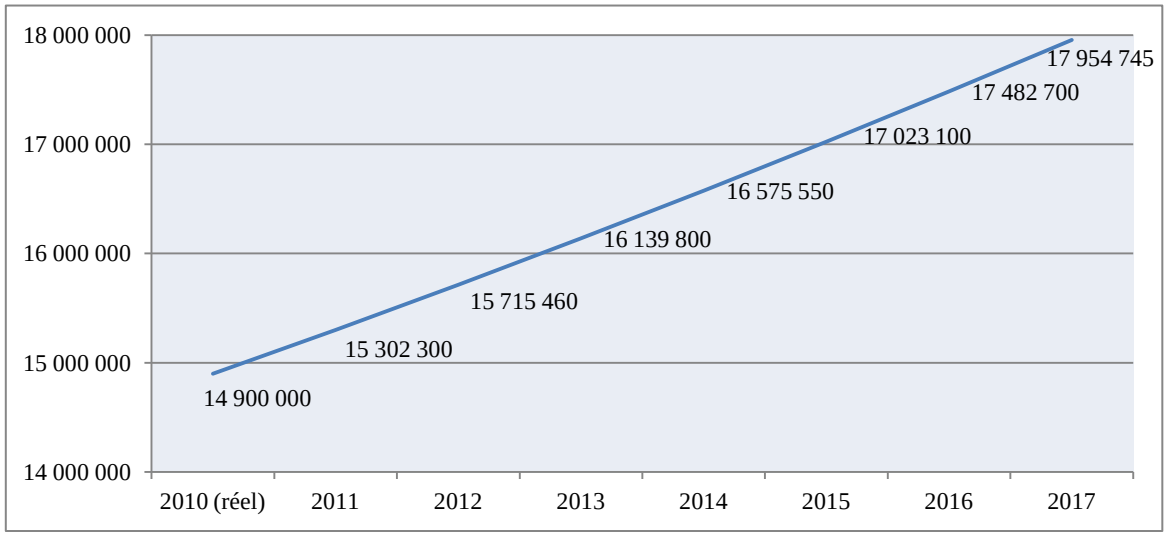
Aéroport	Nombre réel de passagers
Montréal/Trudeau	12 971 339
Québec/Jean-Lesage	1 190 087
Autres aéroports (estimation)	750 000
Total	**14 911 426**

Source : Sites Internet de ADM et Aéroport de Québec.

Quant aux autres aéroports, le nombre total de passagers fut de 733 000 en 2008. En appliquant un taux de croissance de 1 % par année en 2009 et 2010, nous pouvons estimer à 750 000 le nombre total de passagers en 2010. Ces chiffres nous portent à croire que les prévisions établies en 2008 par Transports Canada pour le Québec ont été quelque peu sous-estimées, entre autres pour la prévision moyenne, quoique nous ne soyons pas à l'abri d'une autre récession économique mondiale qui affecterait une fois encore le trafic aérien au cours des prochaines années.

Puisque les prévisions de Transports Canada sous-estiment la réalité, nous avons élaboré le calcul suivant : en utilisant le taux de croissance de 2,7 % prévu par Transports Canada pour la période de 2008 à 2017 et en prenant une base de 14 900 000 passagers en 2010, tel que proposé ci-haut, nous obtenons les prévisions suivantes que nous croyons plus réalistes.

Figure 3.3
Prévision du nombre de passagers aériens au Québec, Années 2011 à 2017

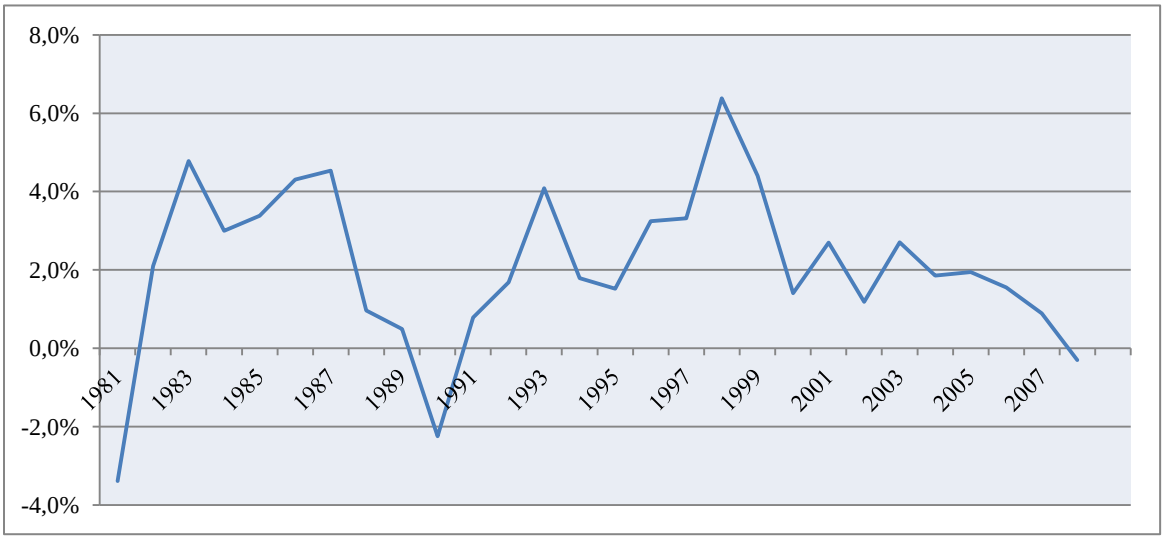


Source : Prévisions ADEC.

Des cibles de 17 millions de passagers en 2015 et de 18 millions en 2017 nous apparaissent atteignables. En fait, ces prévisions sont à mi-chemin entre les prévisions moyennes et optimistes de Transports Canada, établies en 2009. Nos prévisions s'appuient aussi sur celles de l'ACI, plus optimistes encore, qui prévoit une croissance mondiale du trafic aérien de 4,2 %, et sur les pronostics positifs du Conference Board of Canada quant à la performance de l'industrie du transport aérien au Canada.

Enfin, il est utile de rappeler que la conjoncture économique est un facteur déterminant de la demande de transport aérien et que le lissage de la courbe de prévisions cache de nombreuses fluctuations possibles, comme en fait foi le graphique suivant des taux de variation du PIB réel du Québec au cours des trente dernières années. Le milieu aérien n'est pas lui non plus à l'abri de telles fluctuations.

Figure 3.4
Taux de variations du produit intérieur brut du Québec au prix de 2002, 1981-2009



Source : Statistique Canada, Division des comptes des revenus et des dépenses. Comptes économiques et provinciaux, novembre 2010 et avril 2011.

En résumé, dans cette section nous avons fait le tour de l'ensemble des sources identifiables pour obtenir des prévisions de croissance du trafic aérien au Québec. Plusieurs organisations préparent de telles prévisions, mais, malheureusement, la majorité d'entre elles sont confidentielles, réservées aux membres ou encore disponibles, mais à des coûts très onéreux. Nous avons donc élaboré nos propres prévisions pour le Québec, lesquelles sont quelque peu supérieures à celles de Transports Canada, élaborées au début de 2009. Nous estimons qu'elles sont plus réalistes, compte tenu des nombres réels de passagers atteints en 2009 et 2010.

3.1.3 L'aviation privée

Les aérodromes accueillent aussi l'aviation privée. Le registre des aéronefs civils canadiens de Transports Canada indique que 5 842 avions et 624 hélicoptères privés étaient immatriculés au Québec en décembre 2010. À notre connaissance et selon les informations recueillies des membres de l'industrie, il n'existe pas de statistiques officielles concernant les coûts d'exploitation de l'aviation privée au Québec. ADEC a donc estimé les dépenses des pilotes d'avions et d'hélicoptères privés québécois à partir de données fournies par l'association des Aviateurs et pilotes de brousse du Québec (APBQ).

Ces derniers indiquent que les pilotes d'avion volent, en moyenne, 200 heures par année et que le coût d'exploitation horaire moyen d'un avion monomoteur à pistons typique est estimé à 136,23 $. Le produit de ces données montre que les pilotes d'avion privés québécois dépensent 159,2 M$ par année en frais d'exploitation de leurs appareils. Pour les hélicoptères, le coût d'exploitation moyen d'un Robinson R44 est estimé à environ 447,77 $ de l'heure. En supposant que les 624 hélicoptères privés volent, en moyenne, 100 heures par année, les dépenses totales associées à ces derniers s'élèvent à 27,9 M$ annuellement. En ajoutant ce montant aux dépenses des pilotes d'avion, le montant total des dépenses des pilotes privés augmente à 187,1 M$. Ces données sont résumées au Tableau 3.9.

Tableau 3.9
Estimation des dépenses annuelles des pilotes privés

Dépenses des pilotes privés	Avions	Hélicoptères
Nombre d'appareils immatriculés	5 842 appareils	624 appareils
Nombre d'heures de vols annuels	200 heures	100 heures
Coût horaire moyen	136,23 $	447,77 $
Total	**159,2 M$**	**27,9 M$**

Source : Compilation ADEC à partir de données de l'APBQ et du Registre des aéronefs civils canadiens de Transports Canada.

3.2 Les acteurs directs

3.2.1 Les administrations aéroportuaires

Le système de transport du Québec, dont le transport aérien fait partie, assure les liens indispensables entre les personnes, les entreprises et les communautés. Or, une grande partie du Québec n'est pas relié au réseau routier donnant accès au sud de la province. Le transport aérien joue donc, dans ces cas, un rôle vital pour acheminer les personnes et les marchandises partout sur le territoire et pour évacuer les malades des communautés isolées, en cas d'urgence. Le réseau aéroportuaire québécois est étendu et dispersé, à l'image de la géographie et de la répartition de la population du territoire.

Depuis 1995, les aérodromes du Québec sont répartis selon deux classifications : celle de la Politique nationale des aéroports de Transports Canada et celle du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires. Ces deux classifications sont distinguées dans ce qui suit, mais d'abord, spécifions qu'un aérodrome est défini comme étant « un terrain pourvu des installations et des équipements nécessaires pour le décollage et l'atterrissage des avions », alors qu'un aéroport est défini comme un « lieu aménagé pour le trafic aérien, comportant l'ensemble des installations techniques et commerciales nécessaires »[1].

3.2.1.1 Classification fédérale

La Politique nationale des aéroports de Transports Canada, adoptée en 1994, répartit les 146 aérodromes certifiés et enregistrés par Nav Canada en six catégories, tel que montré au Tableau 3.10[2]. Parmi ces aérodromes, six sont munis d'une tour de contrôle, dont cinq exploitées par NAV Canada, soit Montréal/Trudeau, Québec/Jean-Lesage, Saint-Hubert, Saint-Jean-sur-Richelieu et Chicoutimi/Saint-Honoré. Celle de Bagotville est exploitée par le ministère de la Défense nationale. Huit autres aéroports sont dotés de stations d'information de vol (FSS), également exploitées par NAV Canada, soit : Îles-de-la-Madeleine, Kuujjuaq, La Grande-Rivière (LG-2), Mont-Joli, Montréal/Mirabel, Rouyn-Noranda, Sept-Îles et Val-d'Or.

Tableau 3.10
Répartition des 146 aérodromes québécois selon la classification fédérale

Catégorie	Nombre
National	3
Régional	6
Local-commercial	12
Isolé	31
Petit	94
Total	**146**

Source : Nav Canada. 2011. Supplément de vol Canada.

[1] Office québécois de la langue française. En ligne. Octobre 2011.
[2] La liste complète des 146 aérodromes enregistrés et certifiés au Québec par Transports Canada est présentée en annexe.

Aéroports nationaux

On compte trois aéroports nationaux au Québec : Montréal/Trudeau et Montréal/Mirabel exploités par Aéroports de Montréal (ADM), et Québec/Jean-Lesage. Ces trois aéroports sont des aéroports internationaux et font partie des 26 aéroports du Réseau national des aéroports (RNA) dont le gouvernement canadien a conservé la propriété, mais qui sont exploités par une administration aéroportuaire canadienne locale (AAC), en vertu de baux de longue durée (60 ans). Organismes à but non lucratif, ces AAC versent un loyer annuel au gouvernement fédéral pour exercer le droit d'exploiter ces aéroports.

Aéroports régionaux

Un aéroport régional est un aéroport certifié par Transports Canada, qui offre des services aériens réguliers de passagers et dessert une grande région géographique. Le Québec en compte six : Baie-Comeau, Mont-Joli, Rouyn-Noranda, Bagotville, Sept-Îles et Val-d'Or. Ces aéroports sont très importants dans le système aéroportuaire du Québec, car ils servent de « feeders » pour les aéroports majeurs de Montréal et de Québec en leur amenant des centaines de milliers de passagers qui prennent des correspondances sur des vols domestiques long-courriers, transfrontaliers ou internationaux.

Aéroports locaux-commerciaux

Un aéroport local-commercial est un aéroport certifié par Transports Canada qui offre des services aériens réguliers de passagers et dessert une collectivité locale. Au Québec, on compte douze aéroports locaux-commerciaux (voir la liste à l'annexe C). Ces aéroports reçoivent tous des services aériens réguliers, sur une base annuelle ou semestrielle dans certains cas.

Aéroports isolés

Un aéroport isolé se dit d'un aéroport certifié par Transports Canada qui offre à une collectivité éloignée le seul moyen de transport fiable de passagers accessible toute l'année. Comme ces aéroports desservent des communautés isolées, ils reçoivent tous des services aériens réguliers, utilisant différents types d'appareils (Boeing-737, DASH-8, Twin-Otter, etc.), selon la longueur et l'état de la piste disponible (pavée ou en gravier). Ces aéroports remplissent aussi une fonction sociale essentielle, puisqu'ils sont utilisés régulièrement pour des évacuations aéromédicales.

Petits aéroports

Un petit aéroport est un aéroport qui n'offre pas de service aérien régulier de transport de passagers. Cet aéroport peut être certifié ou enregistré par Transports Canada et peut appartenir à une municipalité ou à une entreprise privée. Ces aéroports desservent essentiellement les activités de l'aviation générale, telles que la formation de pilotes, l'aviation privée ou d'affaires, l'entretien d'avions, le parachutisme, le transport d'employés (Hydro-Québec par exemple), la lutte aux feux de forêt, le transport de chasseurs et de pêcheurs vers des pourvoiries, etc.

3.2.1.2 Classification du Québec

Le réseau aéroportuaire québécois est illustré à la page suivante. En s'y attardant, on constate que parmi les 92 aéroports reconnus dans la politique nationale du gouvernement du Québec, ce dernier en possède 27, le gouvernement du Canada, 14 alors que 41 sont de propriété municipale et 11 appartiennent à d'autres propriétaires. Cette liste est moins exhaustive que celle du gouvernement du Canada, car cette dernière tient compte d'une cinquantaine de petits aérodromes qui sont de nature privée et qui ne desservent pas de petite localité, mais qui sont tout de même enregistrés auprès de Nav Canada.

En 1995, dans le cadre de l'élaboration de sa politique en matière d'infrastructures aéroportuaires, le gouvernement du Québec présentait une classification des infrastructures qui distinguait les aéroports essentiels, regroupés sous le terme de réseau supérieur, de ceux dont la vocation est avant tout locale. Selon cette classification, le réseau supérieur comprenait 39 aéroports en 1995 : ceux des grands centres, Montréal et Québec (3), ceux des capitales régionales éloignées (7), ainsi que ceux desservant des communautés isolées ou très éloignées (29). Depuis, quatre infrastructures de la Basse-Côte-Nord ont été ajoutées, pour un total de 43, tel qu'illustré à la Figure 3.6.

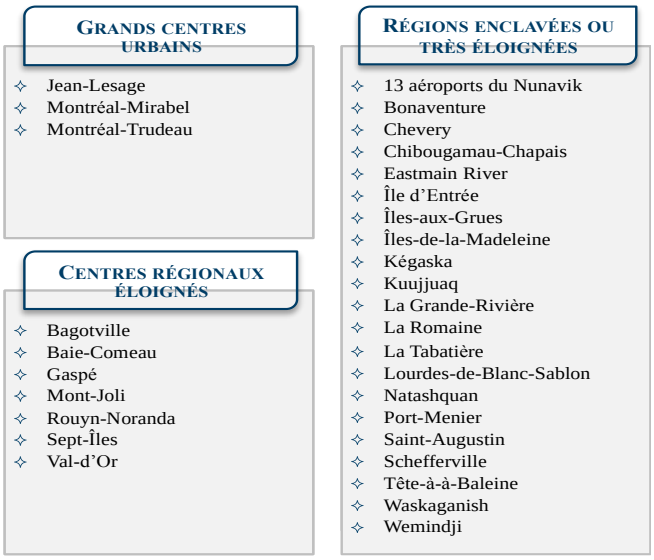
Figure 3.5
Réseau aéroportuaire québécois

Source : Transports Québec, Service du transport aérien.

Secteur de la géomatique, 28 novembre 2011.

Source : Ministère des Transports du Québec. 2011. Service du transport aérien.

Figure 3.6
Aéroports du réseau supérieur québécois



Source : Ministère des Transports du Québec. 1995. Politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires.

Bien que les aéroports des communautés enclavées soient désignés à « vocation locale », en l'absence d'accès routier et en raison de leur grand éloignement, ils jouent un rôle essentiel à la réalisation des grandes missions de l'État (santé, éducation, justice, administration du territoire), en plus d'être nécessaires à l'approvisionnement des populations concernées. Les autres infrastructures appartiennent au réseau local ou sont des pistes privées, de petite taille pour la plupart, à l'exception de celles qu'Hydro-Québec a aménagées pour les besoins de ses opérations dans le Nord-du-Québec.

3.2.2 Les transporteurs aériens

En vertu de la Loi sur l'aéronautique, le Règlement de l'aviation canadien (RAC) de 2010 distingue différentes catégories de transporteurs aériens, soit :

- Les opérations aériennes étrangères; cette catégorie comprend les transporteurs aériens étrangers qui veulent exploiter des vols au Canada;
- Les opérations de travail aérien (remorquage d'objets, épandage de produits, patrouille aérienne, tournage de films, surveillance de la circulation, etc.)
- L'exploitation d'un taxi aérien; pour les petits aéronefs ne dépassant pas 9 sièges;
- Le service aérien de navette; pour les aéronefs disposant de 10 à 19 sièges;
- L'entreprise de transport aérien; pour les compagnies qui exploitent des appareils disposant de 20 sièges et plus.

À noter qu'une entreprise de transport aérien peut offrir différents types de services : vols réguliers ou nolisés, transport de passagers ou de fret (avions tout cargo), vols internationaux, transfrontaliers ou domestiques, etc. Elle doit évidemment détenir tous les certificats requis, pour chaque type de service. Les détails du RAC sont présentés à l'annexe D.

3.2.2.1 Nature des services offerts

Au cours de la constitution du répertoire et de l'enquête, 155 transporteurs aériens ont été identifiés, dont 30 sont des compagnies établies ailleurs qu'au Québec. Ces compagnies offrent des services aériens variés, soit : des services internationaux de passagers et de fret, des services transfrontaliers, des services domestiques ou intérieurs ou d'autres activités aériennes.

Services internationaux de passagers

Au Québec, la majorité des vols internationaux réguliers sont offerts à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal; quelques-uns sont aussi offerts à l'aéroport international Jean-Lesage de Québec. En 2011, dix-neuf transporteurs aériens, dont 5 canadiens, y offraient des services internationaux de passagers. Quatre d'entre eux offrent également des services internationaux nolisés à certains aéroports durant certaines périodes de l'année, tel que présenté au Tableau 3.11.

Tableau 3.11
Transporteurs aériens canadiens qui desservent les aéroports québécois

Transporteur aérien	Aéroport	Pays desservis
Air Canada	Montréal	24 destinations en vols directs
Air Transat	Montréal	32 destinations internationales en vols directs sans escale (vols nolisés dont plusieurs sont saisonniers)
	Québec	Cuba, Mexique, France
Canjet	Montréal	15 destinations, surtout des vols nolisés directs sans escale vers le sud durant l'hiver
	Québec	République dominicaine, Cuba
Canjet pour Air Transat	Rouyn-Noranda	Mexique
Sunwing	Bagotville	Cuba, Mexique, République Dominicaine
	Montréal	8 destinations internationales, essentiellement des vols nolisés directs sans escales vers le sud durant l'hiver
	Québec	Cuba, Mexique, Jamaïque, République dominicaine
	Sept-Îles	Cuba
	Val-d'Or	République dominicaine
WestJet	Montréal	Cancun et Punta Cana

Source : Transport Canada. Rapport annuel 2010.

Tableau 3.12
Transporteurs aériens étrangers qui desservent les aéroports québécois

Transporteur aérien	Aéroport	Pays d'appartenance
Aéromexico	Montréal	Mexique
Air Algérie	Montréal	Algérie
Air France-KLM	Montréal	France
Air France-KLM	Montréal	Pays-Bas
Air-Saint-Pierre	Montréal (saisonnier)	France
British Airways	Montréal	Royaume-Uni
Corsair Fly	Montréal (saisonnier)	France
Cubana Airlines	Montréal	Cuba
Lufthansa	Montréal	Allemagne
Qatar Airlines	Montréal	Qatar
Royal Air Maroc	Montréal	Maroc
Royal Jordanian	Montréal	Jordanie
SATA Int. Airlines	Montréal (saisonnier)	Portugal
Swiss International Air Lines	Montréal	Suisse

Source : Site Internet de Aéroports de Montréal.

Services internationaux de fret

L'aéroport international Montréal/Mirabel a une vocation d'aéroport tout cargo; Cargojet Canada, les intégrateurs FEDEX, Purolator et UPS y opèrent des vols tout cargo.

Services transfrontaliers

Quatre transporteurs aériens canadiens offrent des services réguliers ou nolisés vers les États-Unis, soit : Air Canada (13 destinations desservies), Air Transat (Orlando et Fort Lauderdale), WestJet (Las Vegas et Fort Lauderdale) et Canjet (Orlando). À partir de l'aéroport de Québec, quatre transporteurs canadiens, soit Air Transat, WestJet, Sunwing et Canjet offrent des vols nolisés saisonniers (surtout en hiver) vers les États-Unis (Floride). De plus, treize transporteurs aériens étrangers assuraient des services transfrontaliers réguliers à destination et en provenance du Québec, en 2010. Ces compagnies sont identifiées au Tableau 3.13.

Tableau 3.13
Transporteurs étrangers qui offrent des services transfrontaliers au Québec

Transporteur aérien	Aéroport
Air Wisconsin (US Airways)	Montréal, Québec
American Airlines	Montréal
American Eagle (American Airlines)	Montréal
Atlantic Southeast Airlines	Montréal
Colgan Air	Montréal
Comair (Delta Air Lines)	Montréal
ExpressJet Airlines (Continental Airlines)	Québec, Montréal, La Macaza/ Mont-Tremblant (saisonnier)
GoJet Airlines	Montréal
Pinnacle Airlines (Delta Airlines)	Québec, Montréal
Republic Airlines	Montréal
Shuttle America (United Airlines)	Montréal, Québec (saisonnier)
Skywest Airlines (United Airlines)	Montréal, Québec
Trans States Airlines (United Airlines)	Montréal, Québec (saisonnier)

Source : Transport Canada. Rapport annuel 2010, Sites Internet de ADM et de Aéroport de Québec.

Services domestiques ou intérieurs

En 2010, les huit transporteurs commerciaux qui assuraient les vols réguliers à l'intérieur du Québec étaient Air Canada Express-Jazz, Air Creebec, Air Inuit, Air Labrador, Exact Air, First Air, Pascan Aviation et Provincial Airlines. D'autre part, des courtiers en aviation, comme Air Liaison et Expresso, passent des contrats avec des transporteurs aériens et offrent des services aériens réguliers. Leurs destinations sont illustrées à la Figure 3.7.

Nolisement

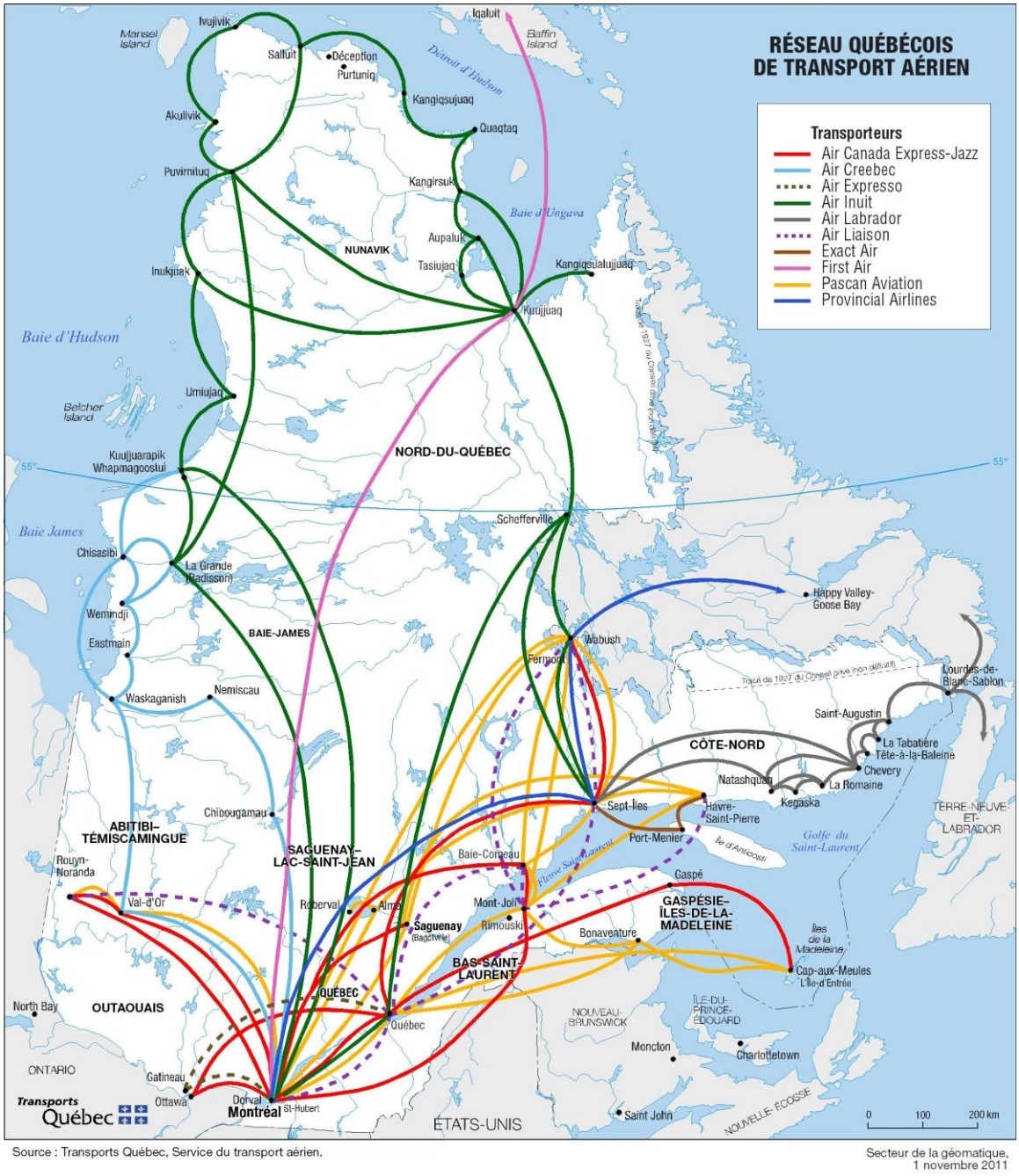
Plus d'une vingtaine de transporteurs aériens offrent des services de nolisement d'avions à la demande, pour le transport de touristes, de gens d'affaires, d'employés d'entreprises, de chasseurs et pêcheurs, de marchandises, etc. Mentionnons ici les principales entreprises dans ce domaine : Pascan Aviation, Propair, Starlink Aviation, Skyservices, Max Aviation, Air Labrador, Nolinor Aviation, etc.

Autres activités aériennes

En plus du transport aérien de personnes et de marchandises, en vols réguliers ou nolisés, l'industrie du transport aérien au Québec inclut une foule d'autres activités connexes. Celles-ci sont énumérées au Tableau 3.14

Suite à la présentation de l'éventail des services offerts par les transporteurs aériens au Québec et une liste sommaire des autres activités aériennes y ayant cours, nous passerons maintenant en revue les services de soutien aux activités aériennes.

Figure 3.7
Réseau québécois de services de transport aérien



Source : Ministère des Transports du Québec, Service du transport aérien.

Tableau 3.14
Activités connexes au transport aérien

Activités	Description
Activités de parachutisme :	Certains aéroports sont des bases importantes d'activités de parachutisme (écoles)
Activités de planeurs :	Exemple : durant l'été, les activités de planeurs avec le ministère de la Défense nationale sont importantes pour l'aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu.
Activités militaires :	Certains aéroports peuvent aussi recevoir à l'occasion des avions militaires, comme ceux du gouvernement fédéral qui servent aux déplacements des ministres. Ex. : Bagotville.
Aviation d'affaires :	Individus ou entreprises qui possèdent un avion et l'utilisent pour le transport des personnes et des marchandises pour leur entreprise.
Aviation privée :	Individus qui possèdent un avion et qui s'en servent pour des activités de loisirs.
Écoles d'aviation :	Certains aéroports ont des activités importantes de formation avec des écoles de pilotage (Saint-Hubert, Saint-Honoré).
Écotourisme aérien :	Le réseau Écofly propose un réseau d'escales et de circuits d'aérotourisme quatre saisons au Québec; 34 aéroports québécois sont membres de ce réseau.
Entretien d'avions :	Plusieurs aéroports accueillent sur leur site des entreprises qui oeuvrent dans le domaine de l'entretien et la réparation d'avions (ex. : Premier Aviation à Trois-Rivières).
Épandage de produits :	Plusieurs aéroports servent de base d'opérations pour des activités d'épandage d'insecticides (par exemple, épandage contre la tordeuse de bourgeons en Gaspésie).
Évacuations aéromédicales :	Plusieurs aéroports jouent un rôle important dans le domaine de la santé, en réalisant des évacuations aéromédicales vers les grands centres, avec les avions ambulances du gouvernement du Québec.
Festivals aériens :	Certains aéroports organisent aussi des festivals aériens annuels ou bisannuels : les Faucheurs de Marguerites à Sherbrooke, l'International de montgolfières de Saint-Jean-sur-Richelieu ou le spectacle aérien de Val-d'Or, par exemple.
Hélicoptères :	Transport de charges externes, de passagers, évacuations aéromédicales, etc.
Hydravions :	transport de chasseurs et pêcheurs vers les pourvoiries, tours d'hydravions pour les touristes (comme au Lac-à-la-Tortue).
Protection des forêts contre les incendies :	La Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU) appartient au gouvernement du Québec et exploite des bases d'opérations à plusieurs aéroports, dont Maniwaki et Roberval; ces aéroports accueillent les avions d'observation, des hélicoptères et les CL-415.
Patrouille aérienne des glaces dans le nord du pays.	
Remorquage d'objets par de petits aéronefs :	Banderoles publicitaires, par exemple.
Surveillance de la circulation dans les grandes villes, tournage de films, etc.	
Transport de petits colis :	Exemple : banques ou intégrateurs comme Purolator.

3.2.3 Les entreprises aéroportuaires

Les administrations aéroportuaires entretiennent leurs infrastructures et assurent la fourniture de tous les services requis par leurs usagers. Ces services comprennent l'approvisionnement en eau, le réseau d'égouts, la fourniture d'énergie (électricité, gaz, carburant, etc.), les routes d'accès et les stationnements, le déneigement, les communications (téléphone), les services policiers, la protection contre les risques d'incendie, etc. Ces biens et services sont fournis par des entreprises généralement localisées dans les enceintes des aéroports. Ces établissements de soutien sont essentiels au bon fonctionnement de l'industrie et génèrent une grande activité économique, mesurée dans le cadre de la présente étude. Ces établissements peuvent être regroupés en cinq grandes catégories (pour chaque catégorie, des exemples sont présentés à la Figure 3.8).

a) Services aux passagers : Services aux passagers et à leurs accompagnateurs, essentiellement offerts dans les aérogares.

b) Agences gouvernementales et connexes : Agences mandatées pour faire respecter les lois et les règlements des différents paliers de gouvernement qui touchent l'industrie du transport aérien.

c) Services reliés au fret aérien : Services spécialisés nécessaires pour assurer la réception et la livraison du fret aérien transporté par avion aux aéroports.

d) Services aux transporteurs aériens : Fournisseurs de services de soutien aux transporteurs aériens dans les aéroports.

e) Entreprises connexes au domaine de l'aviation : Panoplie d'entreprises établies sur les terrains aéroportuaires pour offrir des services de soutien à l'industrie du transport aérien ou exploiter des activités en propre.

Figure 3.8
Exemples de services de soutien à l'industrie du transport aérien

SERVICES AUX PASSAGERS

- Boutiques commerciales (souvenirs, librairies, confiseries, fleuriste, journaux, etc.)
- Boutiques hors taxes (aéroports internationaux)
- Bureaux de change, guichets bancaires, etc.
- Chariots à bagages (et récupération) et consignes à bagages
- Divers: emballage de valises, comptoir pour objets perdus, chapelle, halte-garderie, etc.
- Hôtels et services de navette
- Restauration : restaurants, bars, cafés, casse-croûte, etc.
- Services de porteurs et salons VIP (dans les grands aéroports)
- Stationnement automobile et service de valet
- Transport : autobus, taxis, limousines, autos de location, etc.

AGENCES GOUVERNEMENTALES ET CONNEXES

- Agence canadienne d'inspection des aliments
- Agence canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et ses sous-traitants
- Agence de Santé publique du Canada
- Agence des services frontaliers du Canada (immigration et services douaniers)
- Douanes et Immigration américaines (à Montréal-Trudeau)
- Gendarmerie Royale du Canada (GRC)
- Immigration Québec
- Sûreté aéroportuaire, Corps Canadien des Commissionnaires, agences de sécurité, etc.
- Sûreté du Québec ou Corps policier municipal
- Transports Canada (sûreté et sécurité)

SERVICES RELIÉS AU FRET AÉRIEN

- Compagnies de camionnage
- Compagnies de manutention
- Courtiers en douanes

SERVICES AUX COMPAGNIES AÉRIENNES

- Avitaillement en carburant
- Cuisines de l'air
- Entretien des aéronefs
- Entretien des appareils de communication
- Environnement Canada (météorologie)
- Hangars d'entreposage
- Manutention des bagages
- NAV Canada (contrôle aérien)
- Nettoyage intérieur des avions

ENTREPRISES CONNEXES AU DOMAINE DE L'AVIATION

- Agence Spatiale canadienne (Saint-Hubert)
- Écoles de parachutisme
- Entretien de gros aéronefs (Trois-Rivières)
- Entretien des F-18 à Mirabel
- Fabrication de petits aéronefs (Lachute, Trois-Rivières, Saint-Jean-sur-Richelieu, etc.)
- Garderie pour enfants des employés (Montréal/Trudeau)
- SEPAQ
- SOPFEU

Source : Compilation ADEC.

3.2.4 Les établissements de soutien terrestre à l'industrie

Le transport aérien constitue un des nombreux segments de la chaîne de déplacement des passagers et des marchandises. Une partie de cette chaîne est occupée par le transport terrestre, plus précisément par les entreprises commerciales dont les activités principales sont liées au service de taxi, de limousine, d'autobus et de camionnage. Bien sûr, le transport terrestre vers les aérodromes peut aussi être effectué par voitures privées. Bien que nous soyons conscients de l'importance de cette interaction et de cette association nécessaire entre les transports terrestre et aérien, nous avons exclu cette portion de transport terrestre de la définition de l'industrie. Les dépenses qui y sont reliées n'ont pas été comptabilisées et ne font donc pas l'objet de calculs de retombées économiques.

3.3 Les acteurs institutionnels et l'environnement règlementaire

Le transport aérien et les activités aéroportuaires sont régis par des lois et des règlements sous la responsabilité du gouvernement du Canada. Transports Canada est responsable d'établir ces lois et règlements ainsi que les grands objectifs et politiques qui encadrent le transport aérien national et international au Canada. Plusieurs autres organisations interviennent ou gravitent autour de cette industrie. Le tableau qui suit présente brièvement ces organisations et leurs rôles respectifs alors qu'un aperçu plus détaillé est fourni à l'annexe B.

Tableau 3.15
Rôles et responsabilités des acteurs institutionnels

Agences et organisations fédérales	Rôles et responsabilités
Transports Canada	✧ Établissement des lois et des règlements qui régissent l'industrie. ✧ Responsable de l'application des lois et règlements. ✧ Encadrement par les politiques. ✧ Administration de programmes. ✧ Propriété et exploitation de 11 aéroports.
Office des transports du Canada	✧ Tribunal administratif qui administre les dispositions de la réglementation économique des lois du Parlement.
Bureau de la sécurité des transports du Canada	✧ Organisme indépendant visant à promouvoir la sécurité dans les transports.
Tribunal d'appel des transports du Canada	✧ Organisme qui fournit un processus indépendant de révision à toute personne ayant reçu un avis à l'égard de mesures administratives ou d'application des règlements.

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	✧ Société d'État chargée de protéger le public par un contrôle des passagers et de leurs bagages.
Nav Canada	✧ Société privée qui possède et exploite le système de navigation aérienne civile du Canada.
Développement économique Canada pour les régions du Québec (DEC)	✧ Financement de projets aéroportuaires.
Gouvernement du Québec	**Rôles et responsabilités**
Ministère des Transports du Québec	✧ Propriétaire de 27 aéroports et de 7 héliports. ✧ Application de la Politique nationale de transport aérien adoptée en 2002. ✧ Administration des programmes d'aide financière. ✧ Soutien de l'action de comités de consultation de l'industrie aérienne et aéroportuaire.
Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation du Québec	✧ Financement de projets relatifs aux aéroports.
Service aérien gouvernemental	✧ Assure à la population des régions éloignées l'accès rapide à des soins médicaux appropriés. ✧ Lutte contre les incendies de forêt et la surveillance du territoire. ✧ Services aériens au premier ministre et aux membres des équipes ministérielles dans l'exercice de leurs fonctions.
Organisations internationales au Québec	**Rôles et responsabilités**
Airports Council International (ACI)	✧ Représente les intérêts des aéroports par rapport aux gouvernements et aux organisations internationales. ✧ Développe des normes, des politiques et des pratiques pour les aéroports et fournit de l'information et de la formation pour améliorer les normes aéroportuaires partout dans le monde.
Association du transport aérien international (IATA)	✧ Représente les transporteurs aériens membres et dirige des initiatives de modernisation du transport aérien.
Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)	✧ Assure la croissance d'une manière sécuritaire et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier, pour établir des normes applicables à l'aviation civile internationale et pour promouvoir le développement de tous les aspects de l'aéronautique civile internationale.
Société internationale des télécommunications aéronautiques (SITA)	✧ Fournit des services de communications et des services informatiques à l'industrie aéronautique.

Organisations canadiennes au Québec	Rôles et responsabilités
Association canadienne de l'aviation d'affaires (ACAA)	✧ Représente les intérêts de l'aviation d'affaires canadienne.
Association du transport aérien du Canada (ATAC)	✧ Représente l'industrie du transport aérien commercial, l'industrie de la formation en aviation, ainsi que les fournisseurs de biens et services à l'aviation au Canada.
Conseil des aéroports du Canada (CAC)	✧ Association professionnelle des aéroports canadiens.
Canadian Airlines Pilots Association (CALPA)	✧ Porte-parole des pilotes professionnels des transporteurs aériens.
Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA)	✧ Représente les plus grands transporteurs aériens de passagers du Canada : Air Canada, Air Transat, Air Canada Express et WestJet.
Canadian Owners and Pilots Association (COPA)	✧ Encourage la sécurité aérienne en favorisant une meilleure éducation et intervient pour réduire les coûts de l'aviation générale
Organisations québécoises	**Rôles et responsabilités**
Association des gens de l'air du Québec (AGAQ)	✧ Encourage le bilinguisme dans les communications et à l'intérieur des transporteurs aériens et défend les intérêts des travailleurs du domaine aérien au Québec, ainsi que la sécurité des usagers.
Association des aviateurs et pilotes de brousse du Québec (APBQ)	✧ Regroupe et représente les aviateurs du Québec, afin de promouvoir l'aviation récréative et le vol de brousse, protéger le droit de voler, favoriser l'accessibilité et la sécurité des vols, faciliter l'échange entre les membres et donner accès à des ressources d'aide, de formation et d'information.
Association québécoise du transport aérien (AQTA)	✧ Regroupe la majorité des exploitants d'avions, d'hélicoptères et d'hydravions, des fournisseurs de produits et services associés à l'aviation au Québec ainsi que des établissements de formation au pilotage.
Comité sectoriel de main-d'œuvre en aérospatiale (CAMAQ)	✧ Suscite et appuie la concertation des partenaires de l'industrie aérospatiale au Québec dans leurs efforts d'adaptation et de développement de la main-d'œuvre.
Conseil des aéroports du Québec (CAQ)	✧ Représente ses membres et associés à travers le Québec et leur fournit des services efficaces afin de contribuer à la viabilité, au développement et à la sécurité des aéroports.

4 Portée économique de l'industrie

4.1 Définition des retombées économiques

De manière à évaluer l'apport économique de l'industrie, ADEC en mesure la contribution au produit intérieur brut (PIB), à l'emploi et en revenus fiscaux pour les gouvernements à l'aide du modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ).

Le modèle intersectoriel du Québec est l'outil d'analyse économique qui permet d'évaluer pour l'ensemble du Québec les retombées directes et indirectes de tout projet (qu'il soit de nature industrielle, touristique, gouvernementale ou para gouvernemental), sur la création d'emplois sur la masse salariale obtenue, sur la valeur ajoutée (qui est une mesure de la production intérieure de l'économie québécoise) et finalement sur les revenus supplémentaires des deux paliers de gouvernement. Dans sa version la plus détaillée, il permet de quantifier l'impact sur les 196 secteurs productifs de l'économie du Québec, ainsi que sur les 603 catégories de biens et services. De plus, cinq (5) secteurs primaires et 176 secteurs de la demande finale sont pris en compte dans cette version du modèle. Il va sans dire que ce modèle est couramment utilisé entre autres par les différents ministères du gouvernement du Québec ainsi que par les sociétés d'État, dont Hydro-Québec pour quantifier les retombées économiques d'un projet ou d'une dépense.

Deux grandes catégories de retombées économiques sont calculées par le modèle intersectoriel du Québec, à savoir les retombées (effets) directes et les retombées (ou effets) indirectes. À partir de ces résultats, ADEC estime une troisième catégorie de retombées, les retombées induites, définies ci-après. Par retombées économiques directes, nous entendons, par exemple, le fait qu'une entreprise qui effectue des dépenses d'exploitation se trouve à effectuer des achats auprès de firmes, lesquelles, à leur tour, paient des salaires à leurs employés et achètent des biens et des services auprès d'autres fournisseurs dans l'économie du Québec et même à l'extérieur de celle-ci (ce sont des importations). Cette entreprise est donc directement responsable de la création (ou du soutien) d'emplois et de l'accroissement d'activité de différents fournisseurs ou entreprises du Québec.

Les retombées économiques indirectes s'expliquent par le fait que les fournisseurs de biens et de services auprès d'une entreprise créent eux-mêmes une demande de biens et de services auprès de leurs propres fournisseurs entraînant par le fait même un accroissement d'activités chez ces derniers. Cette succession d'achats de biens et de services auprès des différents niveaux de fournisseurs (la chaîne des fournisseurs) ainsi que l'accroissement des heures travaillées par les salariés et les travailleurs autonomes se traduit dans ce que nous appelons les effets ou les retombées indirectes.

Les retombées économiques induites résument l'ensemble de l'activité économique supplémentaire générée par le fait qu'une partie des salaires versés aux différents employés des secteurs touchés par les dépenses d'immobilisation (ou d'exploitation) est dépensée à nouveau dans l'économie du Québec, créant à leur tour une demande additionnelle pour des biens et des services. À partir des salaires et traitements avant impôts découlant des dépenses d'exploitation ou d'immobilisation, nous soustrayons les impôts payés aux deux paliers de gouvernement ainsi que la moitié des montants attribuables à la parafiscalité, afin d'obtenir les salaires et gages disponibles pour la consommation et l'épargne. Ensuite, nous supposons qu'en moyenne les travailleurs épargnent 10 % de leur salaire net; il s'ensuit donc que 90 % des salaires nets des travailleurs seront réinjectés dans l'économie du Québec, pour créer une nouvelle ronde d'activité économique et donc des impacts économiques additionnels. Finalement, puisque nous connaissons l'impact économique de l'injection de 100 milliards de dollars (G$) des dépenses personnelles dans l'économie du Québec, nous sommes donc en mesure d'évaluer, par une simple règle de trois, l'impact de ces dépenses.

La somme des retombées directes, indirectes et induites nous permet de calculer différents ratios. Aux fins de l'analyse, nous avons calculé un multiplicateur de type keynésien qui fait état du contenu québécois des dépenses. Ce multiplicateur est calculé en additionnant la valeur ajoutée au prix de base, les autres productions et les taxes indirectes nettes des subventions pour l'effet total le tout divisé par la même addition, mais calculée à partir de la somme des effets directs et indirects seulement. Le multiplicateur nous informe du montant des activités additionnelles créées ou soutenues dans les différents secteurs économiques du Québec suite aux dépenses liées au projet nettes des importations.

4.2 Résultats de la collecte de données

Afin d'évaluer les retombées économiques des activités des établissements qui composent l'industrie du transport aérien, il faut disposer de données sur leurs dépenses. Plus la nature des dépenses est détaillée, plus l'estimation sera précise. Malheureusement de telles données ne sont pas publiées par les organismes qui prélèvent des données statistiques. ADEC a donc procédé à une enquête complémentaire auprès des établissements de l'industrie pour connaître leurs données récentes (2010). À cet effet, rappelons que Aéroports de Montréal (ADM) a fait faire une étude des impacts économiques de ses aéroports en 2010, utilisant sensiblement la même approche que pour la présente étude. Malgré certaines différences présentées à l'annexe H, il a été convenu avec le Forum d'intégrer leurs résultats aux nôtres.

Un recensement des établissements correspondant à la définition convenue de l'industrie a donc été réalisé, suivi d'un sondage par téléphone et par Internet. Les établissements retenus sont soit des transporteurs aériens, soit des administrations aéroportuaires ou encore des entreprises qui louent des espaces dans les enceintes des aéroports. Pour ces derniers, les dépenses retenues pour les calculs sont celles directement reliées au transport aérien et aéroportuaire. L'enquête s'est déroulée du 5 août au 29 septembre.

Au total, 380 établissements ont été recensés au cours de notre premier contact avec les administrations aéroportuaires. De ce nombre, 128 « appartiennent » à ADM de telle sorte que 252 établissements sont éligibles au sondage. De ce nombre, 149 ont donné leur nombre d'employés et 70 ont complété plus d'une question du questionnaire présenté à l'Annexe G.

Tableau 4.1
Données sur les résultats de l'enquête

Établissements éligibles	**252**
Établissements ayant répondu à au moins une question	149
Établissements ayant répondu à plus d'une question	70
Établissements n'ayant pas répondu	121

Voici les résultats des différentes réponses aux questions.

Q1. En 2010, quel pourcentage de vos revenus était lié à des activités aériennes et aéroportuaires au Québec?

R1. Parmi les entreprises interrogées, 60 % réalisent 90 % de leurs revenus en lien avec le milieu aéroportuaire et aérien alors que 13 % en réalisent 10 % et moins. Le tableau qui suit présente la distribution du nombre d'entreprises par décile.

Tableau 4.2
Distribution des entreprises selon la part du revenu liée au domaine aérien et aéroportuaire, en % selon le décile (n=68)

Pourcentage	Nombre de répondants	Proportion des entreprises	Cumulatif
Moins de 10 %	8	13 %	13 %
Entre 11 % et 20 %	5	7 %	20 %
Entre 21 % et 30 %	2	3 %	23 %
Entre 31 % et 40 %	2	3 %	26 %
Entre 41 % et 50 %	5	7 %	33 %
Entre 51 % et 60 %	3	4 %	37 %
Entre 61 % et 70 %	0	3 %	40 %
Entre 71 % et 80 %	2	0 %	40 %
Entre 81 % et 90 %	1	13 %	53 %
Entre 91 % et 100 %	40	47 %	100 %

Q2. Si le pourcentage de votre chiffre d'affaires lié aux activités aériennes et aéroportuaires est inférieur à 50 %, dans quels secteurs d'activités retirez-vous vos autres revenus?

R2. Les entreprises dont les revenus ne proviennent pas à plus de 50 % du transport aérien et des activités aéroportuaires sont impliquées dans plusieurs autres activités, par exemple : pourvoirie, transformation du bois, location de bureaux ou de locaux, location d'espaces pour les avions, chasse et pêche, entretien de bâtiment, construction, activités touristiques. Cette énumération montre jusqu'à quel point l'industrie est associée à plusieurs autres domaines de l'économie.

Q3. En 2010, combien avez-vous d'employés qui se consacraient à des activités aériennes ou aéroportuaires au Québec?

Le nombre d'employés déclaré par les entreprises est de 5 988 qui se répartissent comme suit :

Tableau 4.3
Nombre d'emplois en 2010, selon le domaine (n=145)

Catégorie d'établissement	Nombre d'emplois	Pourcentage	Moyenne par établissement
Transporteurs aériens (n= 78)	4 510	75 %	57
Entreprises aéroportuaires (n=39)	1 137	19 %	29
Administrations aéroportuaires (n= 28)	341	6 %	12
Total	**5 988**	**100 %**	**41**

Q3a. Sur la base de vos revenus au Québec en 2010, indiquez vos sources de revenus, en %.

R3a. Le Tableau 4.4 montre sans surprise que les sources principales de revenus sont, dans l'ordre, les passagers (54 %), le nolisement d'avion (21 %), les subventions gouvernementales (3,2 %) et autres sources (16,4 %). Ces proportions varient sensiblement d'une catégorie d'entreprises à l'autre. Par exemple, 85 % des recettes des transporteurs aériens proviennent des passagers et du nolisement d'avions alors que du côté des administrations aéroportuaires, les sources sont principalement la location de terrains (20 %), la vente de carburant (17 %), les services d'entretien (14 %), les frais d'atterrissage (12 %) et les revenus FAA.

Pour leur part, les autres entreprises aéroportuaires tirent leurs revenus des passagers (24,6 %), des subventions gouvernementales et d'autres sources. Parmi les autres sources, ont retrouve le nolisement d'hélicoptères, l'épandage aérien, la formation (école de pilotage), le parachutisme, les services de photographie aérienne, etc.

Tableau 4.4
Sources de revenus des établissements, en % de leurs revenus totaux (n=59)

Sources de revenus	Transporteurs aériens	Administrations aéroportuaires	Entreprises aéroportuaires	Total
Passagers	60,50%	0,89%	24,62%	54,11%
Accompagnateurs	0,00%	0,14%	0,03%	0,01%
Employés	0,04%	0,00%	0,26%	0,07%
Fret	0,09%	0,00%	5,18%	0,80%
Nolisement d'avions	24,99%	1,73%	2,31%	21,29%
Services d'entretien d'aéronefs	0,86%	14,17%	0,02%	1,05%
Services de manutention	0,00%	0,16%	0,02%	0,01%
Location d'espaces ou de terrain	0,64%	20,14%	0,02%	1,01%
Frais d'atterrissage	0,00%	12,02%	0,00%	0,28%
Frais d'aérogares	0,03%	5,23%	0,00%	0,14%
Revenus de concession	0,00%	5,53%	0,00%	0,13%
Revenus de FAA	0,00%	11,48%	0,00%	0,27%
Subventions gouvernementales	0,02%	3,01%	22,34%	3,20%
Ventes de carburants	0,60%	16,94%	1,18%	1,06%
Location de véhicules	0,05%	0,49%	0,92%	0,18%
Contrat de gardiennage	0,04%	0,00%	0,00%	0,04%
Autres	12,15%	8,06%	43,09%	16,37%
Total	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**

Q4. Les dépenses d'exploitation : Pour les dépenses d'exploitation, une série de questions différentes a été posée à chacun des trois groupes d'établissement étant donné que leurs structure de dépenses est différente.

Au total, les 55 entreprises ayant répondu ont dépensé 97 M$ en 2010, chacun des secteurs ayant contribué différemment comme le montrent les tableaux suivants. Parmi les 55 répondants, 27 se trouvaient du côté des transporteurs aériens, 16 du côté des administrations aéroportuaires et 12 parmi les autres entreprises aéroportuaires. Aussi bien que le montant total que la nature des dépenses agit sur les retombées économiques puisqu'elle met à contribution différents secteurs de l'activité économique. Ainsi, jusqu'à une douzaine de catégories de dépenses ont été retenues. Les tableaux suivant présentent les dépenses par catégorie d'établissement selon leur nature.

Tableau 4.5
Dépenses d'exploitation déclarées des transporteurs aériens, en 2010 ($)

Postes de dépenses ($)	Transporteurs aériens	%
Salaires et avantages sociaux	27 527 003	32%
Carburant	14 824 421	17%
Maintenance	19 832 452	23%
Catering	196 478	0%
Dépenses d'administration	4 395 688	5%
Frais gouvernementaux	1 106 433	1%
Frais financiers	4 293 782	5%
Assurances	3 045 631	4%
Services professionnels	1 038 373	1%
Frais de voyage et déplacement	1 853 102	2%
Location d'équipement	8 023 281	9%
Total	**86 136 645**	**100%**

Tableau 4.6
Dépenses d'exploitation déclarées des administrations et des entreprises aéroportuaires, en 2010 ($)

Postes de dépenses	Entreprises aéroportuaires	%	Administrations aéroportuaires	%
Salaires et avantages sociaux	3 886 857	62%	1 984 556	43%
Dépenses d'administration	437 981	7%	152 041	3%
Frais financiers	103 181	2%	44 936	1%
Assurances	429 843	7%	195 257	4%
Frais de voyage et déplacement	145 896	2%	202 930	4%
Services publics	312 438	5%	208 092	5%
Honoraires professionnels	89 178	1%	536 227	12%
Entretien véhicules	n/a	n/a	314 225	7%
Entretien bâtiments	493 108	8%	344 534	7%
Entretien terrain	n/a	n/a	303 784	7%
Taxes municipales et scolaires	74 943	1%	61 308	1%
Loyer	n/a	n/a	270 824	6%
Cout des intrants	342 209	5%	n/a	n/a
Total	**6 315 634**	**100%**	**4 618 714**	**100%**

Certaines dépenses donnent lieu à plus d'importations que d'autres. C'est notamment le cas pour le carburant qui n'est pas produit au Québec. Donc, dépendamment des biens ou des services achetés au Québec, ils produisent des retombées plus ou moins élevées sur l'économie québécoise.

Q7a. Les dépenses d'immobilisation : Nous avons voulu savoir quelles avaient été les dépenses d'immobilisation des établissements au cours de l'année 2010 en distinguant les dépenses de remplacement des actifs de celles consacrées à de nouveaux actifs. Encore une fois, la nature des dépenses a une incidence sur les retombées économiques. C'est pourquoi cinq catégories de dépenses différentes ont été déterminées : travaux de génie civil, achat ou location d'équipement, achat d'avions, achat ou location de matériel roulant et achat d'immeubles.

R7a. Les tableaux suivant montrent la distribution des dépenses d'immobilisation au total, par catégorie d'établissement et selon la nature des dépenses. Au total, c'est plus de 47 M$ qui ont été dépensés à ce titre en 2010. Les achats d'avion (54 %) et les travaux de génie civil (32 %) constituent les postes de dépense les plus importants. Sans surprise, les transporteurs aériens dominent le champ des investissements avec 58,3 % de toutes les dépenses.

Tableau 4.7
Dépenses d'investissement déclarées, en 2010 ($)

Postes de dépenses	Transporteurs aériens	Entreprises aéroportuaires	Administrations aéroportuaires	Total
Travaux de génie civil	399 450	4 137 240	10 936 426	**15 473 116**
Achat ou location d'équipement	2 835 651	864 472	489 308	**4 189 431**
Achat d'avions	24 713 000	700 000	190 000	**25 603 000**
Achat ou location de matériel roulant	456 935	239 908	43 220	**740 063**
Achat d'immeubles (garage, entrepôt, etc.)	4 000	293 152	1 553 919	**1 851 071**
Total	**28 409 036**	**6 234 772**	**13 212 873**	**47 856 681**

Tableau 4.8
Répartition des dépenses d'investissement déclarées par poste de dépense et selon le groupe

Postes de dépenses	Transporteurs aériens	Entreprises aéroportuaires	Administrations aéroportuaires	Total
Travaux de génie civil	3%	27%	71%	**100%**
Achat ou location d'équipement	68%	21%	12%	**100%**
Achat d'avions	97%	3%	1%	**100%**
Achat ou location de matériel roulant	62%	32%	6%	**100%**
Achat d'immeubles (garage, entrepôt, etc.)	0%	16%	84%	**100%**
Total	**59%**	**13%**	**28%**	**100%**

Tableau 4.9
Répartition des dépenses d'investissement déclarées par groupe et selon le poste de dépense

Postes de dépenses	Transporteurs aériens	Entreprises aéroportuaires	Administrations aéroportuaires	Total
Travaux de génie civil	1%	66%	83%	**32%**
Achat ou location d'équipement	10%	14%	4%	**9%**
Achat d'avions	87%	11%	1%	**53%**
Achat ou location de matériel roulant	2%	4%	0%	**2%**
Achat d'immeubles (garage, entrepôt, etc.)	0%	5%	12%	**4%**
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

4.3 Retombées économiques des dépenses d'exploitation

Estimation des dépenses

L'enquête a permis d'estimer des dépenses de 97 M$ auprès de 55 établissements déclarants répartis en trois segments : les transporteurs aériens, les entreprises aéroportuaires et les administrations aéroportuaires. Par extrapolation, nous estimons que les dépenses totales attribuables aux 252 établissements s'élèvent à 661,6 M$. Les dépenses attribuables aux 128 entreprises couvertes par l'étude de ADM s'élèvent à 2,72 G$. Ces dépenses ont été calculées à partir des données comprises dans le rapport de ADM. Donc, au total, l'industrie aéroportuaire et aérienne a dépensé 3,38 G$ au Québec en 2010. Ces données montrent que la part des dépenses effectuées aux aéroports de Montréal est de 80 % du total alors que celle de tous les autres établissements est de 20 % du total. Cette statistique se compare à celle du trafic aérien où, comme on l'a vu, 86 % du trafic aérien du Québec se situe aux aéroports de Montréal et 14 % ailleurs.

Le poids des segments a aussi été calculé à partir des données d'ADM et de l'enquête. Ainsi, le poids des dépenses du segment du transport aérien a été évalué à 56 %, celui des services à l'appui du transport aérien à 36 % et finalement celui des administrations aéroportuaires et services gouvernementaux à 8 %. L'enquête a également permis d'établir une structure des dépenses appropriée pour chacun des segments du marché de l'industrie. Ces données sur les dépenses et leurs natures ont ensuite permis de calculer les retombées économiques de l'industrie.

Tableau 4.10
Les dépenses d'exploitation par catégorie d'établissements en 2010

Catégories d'établissements	Dépenses ($)	Parts (%)
Transporteurs aériens	1 888 090 000	56 %
Entreprises aéroportuaires	1 216 731 000	36 %
Administrations aéroportuaires	272 998 000	8 %
Total	**3 377 819 000**	**100 %**

Sources : Compilation ADEC.

Les emplois supportés

En tenant compte des effets directs, indirects et induits, l'ensemble des dépenses d'exploitation permet de créer ou de soutenir près de 47 840 emplois en années-personnes, soit l'embauche d'une personne pendant une année complète ou deux personnes chacune travaillant en moyenne six mois par année, ou toute autre combinaison. Les transporteurs aériens soutiennent 41 % de ces emplois, soit 19 596 années-personnes, ce nombre s'élève à 24 025 pour les entreprises de services connexes alors que les administrations aéroportuaires contribuent à soutenir 4 220 emplois.

Tableau 4.11
Les emplois supportés par les dépenses d'exploitation

Emplois (années-personnes)	Directs	Indirects	Induits	Total
Transporteurs aériens	10 536	5 217	3 843	**19 596**
Entreprises aéroportuaires	14 632	5 133	4 259	**24 025**
Administrations aéroportuaires	1 725	1 758	737	**4 220**
Total	**26 893**	**12 109**	**8 839**	**47 840**

Sources : ISQ et compilation ADEC. Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total.

La production intérieure brute reliée à l'industrie

À part les salariés et les autres travailleurs, deux autres facteurs de production doivent être rémunérés. D'abord, les propriétaires individuels au titre de leur propre entreprise, les membres indépendants de professions libérales (médecins, dentistes, avocats, artistes, etc.) et finalement le revenu net de loyer des particuliers. Le dernier facteur de production à rémunérer est l'entrepreneur d'une entreprise (sauf l'entrepreneur individuel) ainsi que le capital, tant financier que physique, que chaque entreprise utilise. On inclut donc ici l'amortissement, la dépréciation du matériel et des bâtiments, les intérêts ainsi que les autres frais (charges patronales, avantages sociaux, taxes sur la production) et finalement les subventions à la production. La somme de ces trois sources de rémunération soit les salaires et traitement avant impôts, le revenu net des entreprises individuelles et les autres revenus bruts avant impôts constituent ce que nous appelons la « valeur ajoutée aux prix de base ». Celle-ci est une mesure de l'activité économique supplémentaire générée dans l'économie du Québec suite aux dépenses d'exploitation. Cette valeur ajoutée totalise 3,0 G$.

En plus d'estimer l'accroissement de l'activité économique qui résultera des dépenses d'exploitation, toute étude de retombées économiques cherche à estimer les retombées fiscales, soit le montant des différentes taxes et des impôts qui entreront dans les coffres des deux paliers de gouvernement. Par définition, les taxes indirectes constituent des paiements versés à ces derniers suite aux achats en biens et services effectués par les différents secteurs productifs de l'économie du Québec et par les consommateurs. Celles-ci sont composées de la TVQ, de la TPS ainsi que des taxes spécifiques québécoises et des taxes et droits d'accise fédéraux. En additionnant le montant des taxes indirectes de 154,9 M$ à la « valeur ajoutée aux prix de base », nous obtenons la « valeur ajoutée aux prix du marché » (ou produit intérieur brut aux prix du marché). Dans le cadre de ces dépenses d'exploitation, celle-ci s'élève à près de 3,1 G$.

Tableau 4.12
La contribution des dépenses d'exploitation au produit intérieur brut

Valeur ajoutée au prix du marché (M$)	Directs	Indirects	Induits	Total
Transporteurs aériens	619,4	471,8	328,4	**1 419,5**
Entreprises aéroportuaires	775,5	273,5	363,9	**1 412,9**
Administrations aéroportuaires	103,3	121,7	62,9	**287,9**
Total	**1 498,2**	**867,0**	**755,2**	**3 120,38**

Sources : ISQ et compilation ADEC. Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total.

Les importations

Les importations représentent la valeur (au prix à la production) des achats faits auprès de fournisseurs extérieurs (extérieur du Québec) par les entreprises du Québec. Ces importations peuvent être concurrentielles ou non concurrentielles (biens non fabriqués au Québec). Dans les deux cas, ceci se traduit par une sortie (fuite) d'argent de l'économie québécoise. Dans le cadre des dépenses d'exploitation, ces importations totalisent un peu plus de 1,4 G$. Fait à noter, les importations du segment transport aérien sont beaucoup plus élevées du fait, entre autres, de l'importance des dépenses de carburant.

Tableau 4.13
Les importations suscitées par les dépenses d'exploitation

Importations (M$)	Directs	Indirects	Induits	Total
Transporteurs aériens	0,0	795,4	166,6	**962,0**
Entreprises aéroportuaires	0,0	169,3	184,6	**353,9**
Administrations aéroportuaires	0,0	49,4	31,9	**81,3**
Total	**0,0**	**1 014,1**	**383,2**	**1 397,2**

Sources : ISQ et compilation ADEC. Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total.

Les recettes fiscales

Le dernier élément qu'une étude de retombées économiques cherche à quantifier est le montant des recettes fiscales additionnelles que les deux paliers (Québec et Ottawa) de gouvernement vont percevoir suite aux dépenses analysées. Bien entendu, les taxes indirectes dont nous venons de discuter sont une composante importante de ces recettes additionnelles. Les impôts sur les salaires et traitements ainsi que la parafiscalité sont les deux autres composantes dont il faut tenir compte pour avoir un portrait global des retombées fiscales pour chacun des deux paliers de gouvernement. Les dépenses d'exploitation de l'industrie vont générer des revenus additionnels de près de 572,3 M$ pour le gouvernement du Québec. Les recettes fiscales additionnelles pour le gouvernement fédéral s'élèvent quant à elles à 203,4 M$.

Tableau 4.14
Les recettes fiscales attribuables aux dépenses d'exploitation

Recettes fiscales (M$)	Directs	Indirects	Induits	Total
Gouvernement du Québec				
Transporteurs aériens	130,3	68,0	56,8	**255,0**
Entreprises aéroportuaires	164,7	41,1	62,9	**268,7**
Administrations aéroportuaires	21,3	16,4	10,9	**48,6**
Gouvernement fédéral				
Transporteurs aériens	43,7	24,1	24,7	**92,5**
Entreprises aéroportuaires	53,5	12,8	27,4	**93,7**
Administrations aéroportuaires	7,2	5,3	4,7	**17,2**

Sources : ISQ et compilation ADEC. Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total.

Les principaux résultats des simulations des retombées économiques des dépenses d'exploitation associées à l'industrie du transport aérien au Québec sont résumés au Tableau 4.15 alors que les tableaux détaillés sont présentés à l'annexe I.

Tableau 4.15
Impact économique pour le Québec des dépenses d'exploitation de l'industrie du transport aérien

Retombées économiques	Transporteurs aériens	Entreprises aéroportuaires	Administrations aéroportuaires	Total
Montant dépensé (M$)	1 888,1	1 216,7	273,0	**3 377,8**
Main-d'œuvre (années-personnes)	19 596	24 025	4 220	**47 840**
Valeur ajoutée au prix du marché (M$)	1 419,5	1 412,9	287,9	**3 120,4**
Importations (M$)	962,0	353,9	81,3	**1 397,2**
Revenus du gouv. du Québec (M$)	255,0	268,7	48,6	**572,3**
Revenus du gouv. fédéral (M$)	92,5	93,7	17,2	**203,4**
Multiplicateur	**1,294**	**1,340**	**1,275**	

Sources : ISQ et compilation ADEC. Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total.

Rappelons que le multiplicateur de type keynésien donne une idée du contenu québécois des retombées économiques. Il est calculé en additionnant la valeur ajoutée au prix de base, les autres productions et les taxes indirectes nettes des subventions pour l'effet total (c'est-à-dire incluant les effets induits) le tout divisé par la même addition, mais calculée à partir du sous-total (effets directs et indirects seulement).

Le multiplicateur signifie que pour chaque millier de dollars de dépenses d'exploitation (nettes des importations) injecté dans l'économie du Québec par les transporteurs aériens, par exemple, des activités additionnelles au montant de 294 $ sont créées ou soutenues dans les différents secteurs économiques du Québec. Pour les entreprises aéroportuaires, ce montant est de 340 $ alors que pour les administrations il se chiffre à 275 $.

4.4 Retombées économiques des dépenses d'investissement

Les dépenses par secteur

Les établissements déclarent avoir investi un peu plus de 47,8 M$ en immobilisations en 2010, à des fins de remplacement des biens immobilisés ou pour des projets d'expansion. À cette donnée s'ajoutent les dépenses réalisées aux aéroports de Montréal/Trudeau et de Montréal/Mirabel de l'ordre de 200 M$. Les facteurs d'expansion basés sur le nombre d'établissements total par groupes ont été utilisés pour extrapoler les dépenses totales de l'échantillon à l'ensemble de l'industrie. En appliquant ces facteurs, nous estimons que les investissements totaux en 2010 s'élèvent à 282,8 M$. La répartition des dépenses est présentée au Tableau 4.16. On y remarque que les dépenses d'immobilisations des administrations aéroportuaires représentent 64 % des dépenses totales.

Tableau 4.16
Les dépenses d'investissements par catégorie d'établissements en 2010

Catégories d'établissements	Dépenses ($)	Parts (%)
Transporteurs aériens	63 987 000	23 %
Entreprises aéroportuaires	37 567 000	13 %
Administrations aéroportuaires	181 255 000	64 %
Total	**282 809 000**	**100 %**

Sources : Compilation ADEC.

Les emplois supportés

L'ensemble des dépenses d'immobilisations effectuées en 2010 permet de créer ou de maintenir 866 emplois directs en années-personnes. Le nombre d'emplois augmente à 1 944 lorsqu'on ajoute les emplois créés ou maintenus grâce aux effets indirects et induits. Notons que les dépenses d'investissements des administrations aéroportuaires ont soutenu près de 80 % de ces emplois.

Tableau 4.17
Les emplois supportés par les dépenses d'investissement

Emplois (années-personnes)	Directs	Indirects	Induits	Total
Transporteurs aériens	31	47	18	**96**
Entreprises aéroportuaires	143	111	63	**317**
Administrations aéroportuaires	692	537	303	**1 531**
Total	**866**	**695**	**384**	**1 944**

Sources : ISQ et compilation ADEC. Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total.

La production intérieure brute reliée à l'industrie

La valeur ajoutée aux prix de base est constituée des salaires et gages avant impôts, du revenu net des entreprises individuelles et finalement des autres revenus bruts avant impôts. Tel que mentionné précédemment, cette valeur ajoutée est une mesure de l'activité économique générée ou soutenue par les services offerts. Si à cette valeur ajoutée nous additionnons les taxes indirectes, nous obtenons la valeur ajoutée aux prix du marché qui s'élève, au total, à 191 M$ et dont plus de la moitié est attribuable aux effets directs.

Tableau 4.18
La contribution des dépenses d'investissement au produit intérieur brut

Valeur ajoutée au prix du marché (M$)	Directs	Indirects	Induits	Total
Transporteurs aériens	3,7	3,4	1,6	**8,6**
Entreprises aéroportuaires	17,2	8,8	5,4	**31,3**
Administrations aéroportuaires	82,9	42,3	25,9	**151,1**
Total	**103,8**	**54,5**	**32,8**	**191,0**

Sources : ISQ et compilation ADEC. Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total.

Les importations

Les dépenses d'investissements ont nécessité des importations d'une valeur de 141 M$ au cours de l'année 2010, dont près de 50 % découlent des dépenses des administrations aéroportuaires.

Tableau 4.19
Les importations suscitées par les dépenses d'investissement

Importations (M$)	Directs	Indirects	Induits	Total
Transporteurs aériens	52,9	4,0	0,8	**57,7**
Entreprises aéroportuaires	2,3	9,3	2,7	**14,3**
Administrations aéroportuaires	11,1	44,7	13,1	**68,9**
Total	**66,3**	**58,0**	**16,6**	**140,9**

Sources : ISQ et compilation ADEC. Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total.

Les recettes fiscales

Les dépenses d'immobilisations génèrent un montant de près de 30 M$ dans les coffres du gouvernement du Québec dont près de la moitié, soit 15,4 M$, découlent des effets directs de cette dépense. Les recettes du gouvernement fédéral s'élèvent à 10,4 M$.

Tableau 4.20
Recettes du gouvernement du Québec attribuables aux dépenses d'investissement

Recettes fiscales (M$)	Directs	Indirects	Induits	Total
Gouvernement du Québec				
Transporteurs aériens	0,6	0,5	0,3	**1,3**
Entreprises aéroportuaires	2,5	1,4	0,9	**4,9**
Administrations aéroportuaires	12,3	6,9	4,5	**23,6**
Gouvernement fédéral				
Transporteurs aériens	0,3	0,2	0,1	**0,5**
Entreprises aéroportuaires	0,8	0,5	0,4	**1,7**
Administrations aéroportuaires	3,8	2,4	1,9	**8,1**

Sources : ISQ et compilation ADEC. Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total.

Synthèse des résultats

Les principaux résultats des simulations des retombées économiques des dépenses d'investissement associées à l'industrie du transport aérien au Québec sont résumés au Tableau 4.21 alors que les tableaux détaillés sont présentés à l'annexe I.

Tableau 4.21
Impact économique pour le Québec des dépenses d'investissements de l'industrie du transport aérien

Retombées économiques	Transporteurs aériens	Entreprises aéroportuaires	Administrations aéroportuaires	Total
Montant dépensé (M$)	**64,0**	**37,6**	**181,3**	**282,8**
Main-d'œuvre (années-personnes)	96	317	1 531	**1 944**
Valeur ajoutée au prix du marché (M$)	8,6	31,3	151,1	**191,0**
Importations (M$)	57,7	14,3	68,9	**140,9**
Revenus du gouv. du Québec (M$)	1,3	4,9	23,6	**29,9**
Revenus du gouv. fédéral (M$)	0,5	1,7	8,1	**10,4**
Multiplicateur	**1,217**	**1,202**	**1,202**	

Sources : ISQ et compilation ADEC. Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total.

4.5 Investissements prévus au cours des cinq prochaines années

Ensuite, nous avons voulu connaître les intentions d'investissement de l'industrie au cours des cinq prochaines années. Au total, les établissements prévoient investir 1,1 G$ dans leurs immobilisations au cours des cinq prochaines années, soit 226 M$ par année, en moyenne. Sans surprise, ce sont des administrations aéroportuaires qui comptent investir le plus au cours des 5 prochaines années avec des dépenses prévues de plus de 620 M$. Les autres établissements ne seront pas en reste avec pus de 275 millions d'investissement. Les transporteurs quant à eux comptent investir plus de 240 M$.

4.6 La portée régionale des retombées économiques par région administrative

Il n'est pas vraiment nécessaire de démontrer l'importance économique des aéroports internationaux au Québec (Montréal/Trudeau, Montréal/Mirabel et Québec/Jean-Lesage). Il suffit de se rappeler que ces trois aéroports reçoivent près de 14 millions de passagers par année et manutentionnent plus de 120 000 tonnes métriques de marchandises, ce qui représente 86 % de tout le trafic aérien du Québec. Leur importance pour l'économie du Québec est donc évidente.

De même, les quelque 50 aéroports régionaux, locaux et isolés qui reçoivent des services aériens réguliers de passagers ont une importance économique et sociale évidente, compte tenu, entre autres facteurs, des liens créés sur le territoire qu'occupe le Québec. Ces aéroports desservent plus de 700 000 passagers par année. Par contre, il est plus difficile de mesurer l'importance économique des aéroports municipaux, qui ne reçoivent aucun service aérien régulier de passagers. On peut cependant évoquer quelques arguments qui témoignent de l'importance de ces aéroports dans le système de transport aérien au Québec :

1. ÉTABLIR UN LIEN AVEC LE RÉSEAU NATIONAL DE TRANSPORT

L'aéroport municipal est une porte d'entrée au réseau de transport aérien provincial et national. L'absence d'un aéroport dans une communauté peut nuire à son développement. Les communautés qui ne sont pas desservies par un aéroport à proximité peuvent encaisser des pénalités économiques qui peuvent affecter chaque citoyen, qu'il utilise ou non les lignes aériennes ou l'aviation générale. La présence d'un aéroport est un atout important pour relier la communauté au système national de transport aérien, ne serait-ce que par des vols nolisés occasionnels.

2. STIMULER LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE

La présence d'un aéroport engendre des activités économiques associées ou non à l'aviation; ces diverses activités soutiennent des emplois, payent des salaires, permettent de réaliser des investissements, le paiement de taxes et impôts, etc. Citons ici l'exemple de l'aéroport de Lachute qui a grandement développé son secteur de l'aviation générale depuis quelques années.

3. ATTIRER ET SOUTENIR LES ENTREPRISES

La présence d'un aéroport dans une communauté est un facteur important pour la localisation d'entreprises; plusieurs entreprises choisissent de s'implanter loin des grands centres, dans des communautés plus petites, pour profiter de meilleurs avantages; la présence d'un aéroport est importante pour plusieurs d'entre elles, à la fois pour le transport du personnel ou des marchandises. Citons ici l'exemple de l'aéroport de Trois-Rivières où plusieurs entreprises reliées à l'aviation s'y sont établies.

4. OCCUPER LE TERRITOIRE

Dans un territoire aussi vaste que le Québec, plusieurs aéroports jouent un rôle important pour desservir des régions éloignées ou servir de base pour le développement économique du territoire lors de la réalisation de grands projets. Ce fut le cas, notamment, pour les projets hydroélectriques de la Baie-James. Les perspectives de développement suscitées par le Plan Nord, que ce soit dans le domaine minier ou du développement hydro-électrique, renforcent l'importance des aéroports municipaux dans plusieurs régions du Québec. Citons en exemple l'aéroport d'Amos, qui a compté 4 732 usagers en 2010. Même si un aéroport municipal ne reçoit aucun service aérien régulier, il est un atout important dans sa communauté et peut soutenir une foule d'autres activités, tel que mentionné précédemment.

4.6.1 Répartition géographique des retombées

Dans une industrie dont la caractéristique principale est de déplacer des personnes et des produits partout sur le territoire et dans le monde, il est difficile d'attribuer à une région donnée les retombées d'une dépense quelconque. On sait par contre qu'une concentration d'établissements dans une même région est susceptible d'y apporter une contribution économique proportionnelle à cette concentration.

Or, on ne connaît pas parfaitement la chaîne de fournisseurs de biens et de services reliés au transport aérien. C'est pourquoi, il faut rechercher des indicateurs indirects montrant l'importance relative de l'activité aérienne et aéroportuaire dans chacune des régions du Québec. Le Tableau 4.22 montre un certain nombre de ces indicateurs.

À la lecture du tableau, on se rend compte que le nombre d'aérodromes dans une région donnée n'est pas un bon indicateur de l'importance économique de leur présence. À notre avis, le nombre d'établissements dans une région serait un meilleur indicateur. Il s'associe d'ailleurs beaucoup mieux au PIB régional que le nombre d'aérodrome.

Tableau 4.22
Importance relative des régions dans l'industrie du transport aérien au Québec, en 2010

Région administrative	PIB (M$)	%	Établissements (nb)*	%	Aérodromes (nb)	%
Bas-Saint-Laurent	6 113,7	2,0 %	7	1,8%	5	3,4 %
Saguenay-Lac-Saint-Jean	8 988,2	3,0 %	21	5,5%	6	4,1 %
Capitale-Nationale	29 696,9	9,9 %	38	10,0%	6	4,1 %
Mauricie	8 135,4	2,7 %	19	5,0%	8	5,5 %
Estrie	9 591,6	3,2 %	2	0,5%	6	4,1 %
Montréal	102 985,9	34,5 %	123	32,4%	1	0,7 %
Outaouais	10 815,4	3,6 %	8	2,1%	4	2,7 %
Abitibi-Témiscamingue	5 969,4	2,0 %	28	7,4%	7	4,8 %
Côte-Nord	5 238,6	1,8 %	28	7,4%	21	14,4 %
Nord-du-Québec	2 752,9	0,9 %	8	2,1%	15	10,3 %
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	2 341,7	0,8 %	10	2,6%	6	4,1 %
Chaudière-Appalaches	13 728,6	4,6 %	9	2,4%	10	6,8 %
Laval	12 378,8	4,1 %	1	0,3%	0	0,0 %
Lanaudière	10 691,4	3,6 %	6	1,6%	9	6,2 %
Laurentides	15 911,5	5,3 %	31	8,2%	6	4,1 %
Montérégie	45 329,9	15,2 %	29	7,6%	18	12,3 %
Centre-du-Québec	8 192,3	2,7 %	9	2,4%	3	2,1 %
Nunavik	n/a	n/a	2	0,5%	15	10,3 %
Total[2]	**298 862,0**	**100,0 %**	**380**	**100,0 %**	**146**	**100,0 %**

Source : Compilation ADEC à partir de ISQ. 2011. Produit intérieur brut (PIB) aux prix de base par région administrative, Québec, 2010 et Nav Canada. 2011. Supplément de vol Canada.
* Le nombre d'établissement inclut ceux des Aéroports de Montréal et la somme des chiffres ne concorde pas avec le total, car il faut y ajouter Nav Canada qui opère dans plusieurs régions.

Par exemple, la région administrative de Montréal abrite 0,7 % de tous les aérodromes, mais compte pour 34,5 % du PIB du Québec et loge 32,4 % de tous les établissements. À l'inverse, la Côte-Nord loge 1,4 % de tous les aérodromes, alors que son PIB n'est que de 1,8 % de celui de l'ensemble du Québec. La Côte-Nord abrite cependant 7,4 % de tous les établissements.

5 Problématiques et enjeux

5.1 Principaux enjeux

Dans cette section, nous dressons la liste des principaux enjeux auxquels fait face l'industrie du transport aérien au Québec à l'heure actuelle. Pour se faire, ADEC a d'abord demandé aux représentants des établissements qui ont répondu au sondage d'identifier les enjeux les plus importants pour leur organisation.

Par ordre d'importance, les enjeux se classent comme suit :

1. L'état de l'économie (prix du pétrole, ralentissement économique, valeur du dollar).
2. Les coûts d'exploitation (prix du carburant, coûts de la main-d'œuvre, etc.).
3. Les exigences gouvernementales (sévérité, lourdeur bureaucratique, réglementation).
4. Les ressources humaines (relève, formation, qualité, processus d'embauche).
5. L'état des infrastructures aéroportuaires.
6. Les services offerts par les agences.
7. Le financement gouvernemental.
8. Le coût du transport aérien (prix élevé des billets, nombreuses taxes et frais de service).

Les préoccupations varient d'une catégorie d'établissement à l'autre comme le montre le tableau suivant. Par exemple, pour le secteur des transporteurs aériens, les deux problèmes majeurs sont les coûts d'exploitation et l'état de l'économie alors que pour les administrations aéroportuaires, c'est le financement gouvernemental suivi de l'état des infrastructures. Pour les entreprises aéroportuaires, les deux principales préoccupations sont l'état de l'économie et l'état des infrastructures. Ces enjeux et d'autres problématiques importantes sont commentés dans ce qui suit. Les commentaires reposent sur les entrevues effectuées auprès de joueurs clés de l'industrie et sur notre propre expertise. Le guide d'entrevue et la liste des personnes interrogées sont présentés aux annexes J et K.

Tableau 5.1
Les enjeux de l'industrie, selon les répondants au sondage

Q10) Parmi les enjeux suivants, lesquels sont les plus importants pour votre établissement ou votre organisation? Sur une échelle de 1 à 10, indiquer le niveau d'importance où 1 est peu important et 10 très important.

Enjeux	Cat. 1	σ	Base	Cat. 2	σ	Base	Cat. 3	σ	Base	Total	%	Base
1. L'état de l'économie	8,81	1,64	27	8,27	2,28	15	8,44	1,90	16	8,57	1,87	58
2. Les coûts d'exploitation	8,93	1,59	27	7,80	2,27	15	8,13	2,16	16	8,41	1,97	58
3. Les exigences gouvernementales	8,44	2,03	27	7,20	2,68	15	8,69	1,99	16	8,19	2,24	58
4. Les ressources humaines	8,52	2,28	27	8,20	2,54	15	7,31	2,87	16	8,10	2,52	58
5. L'état des infrastructures aéroportuaires	5,48	3,17	27	8,33	1,95	15	9,25	1,34	16	7,26	2,98	58
6. Les services offerts par les agences	5,89	2,98	27	5,87	3,54	15	8,56	1,79	16	6,62	3,07	58
7. Le financement gouvernemental	4,31	2,91	26	5,67	3,44	15	9,50	1,10	16	6,12	3,45	57
8. Le coût du transport aérien	5,04	3,51	25	6,20	3,49	15	5,13	3,31	15	5,38	3,42	55

Cat. 1 = Transporteurs aériens; Cat. 2 = Services aéroportuaires; Cat. 3 = Administrations aéroportuaires; σ = écart-type

1. L'ÉTAT DE L'ÉCONOMIE

➢ *Les perspectives économiques mondiales, canadiennes et québécoises*

L'industrie du transport aérien est très sensible à la performance de l'économie, autant en ce qui concerne les passagers d'affaires que les touristes. On a bien vu l'effet que la récession économique de 2009 a eu sur le transport aérien mondial; la situation économique actuelle, surtout en Europe et aux États-Unis, n'est pas rose et le nombre de passagers internationaux venant de ces régions sera certainement en baisse. Par contre, la situation économique au Canada est relativement bonne et l'industrie du transport aérien a récupéré ses pertes de passagers en 2010 et 2011. D'autre part, au Québec et au Canada, les gouvernements font face à de sérieux déficits budgétaires et doivent prendre des mesures pour réduire les dépenses et augmenter les revenus, ce qui aura sans doute un effet négatif sur le transport aérien. Nous ne sommes pas à l'abri d'une autre période de ralentissement économique mondial. De plus, le taux de change du dollar canadien sur les marchés mondiaux a aussi un impact; si un dollar canadien fort comme présentement incite les Canadiens à voyager à l'étranger, il n'incite pas les Américains et les Européens à venir nous visiter.

➢ *La concurrence des aéroports américains*

Depuis quelques années, de plus en plus de Québécois sont attirés par les prix alléchants offerts par les transporteurs opérant à bas prix et par d'autres avantages, comme le stationnement automobile gratuit et des prix hôteliers raisonnables offerts aux aéroports de Burlington (Vermont) et de Plattsburgh (New York). L'aéroport international de Plattsburgh vient d'ailleurs d'annoncer, au début de septembre, la réception d'une subvention de 760 000 dollars américains du « US Department of Transportation » afin de démarrer un projet d'agrandissement de l'aérogare. L'objectif de cet aéroport est clairement d'attirer davantage de passagers québécois.

Aéroports de Montréal (ADM) évalue les pertes de passagers dues à cette concurrence à quelque 300 000 voyageurs par année. Comme ADM a accueilli près de 13 millions de passagers en 2010, la perte annuelle représenterait 2,3 %. La perte de passagers québécois est encore assez limitée et ne semble pas poser de menace importante à l'aéroport Montréal/Trudeau, mais ce phénomène pourrait prendre de l'ampleur au cours des prochaines années.

Air Canada estime que d'ici 2015, jusqu'à 3,4 millions de passagers pourraient prendre l'avion à partir de quatre aéroports américains (Buffalo Niagara, Niagara Falls, Plattsburgh et Bellingham), ce qui aurait des répercussions négatives directes de 2,3 G$ sur l'économie canadienne. Soulignons que le Conseil des Aéroports du Canada a entrepris une étude pour quantifier cette perte de passagers canadiens au profit des aéroports américains.

2. LES COÛTS D'EXPLOITATION

➢ *Le prix du pétrole*

Le prix du pétrole sur les marchés mondiaux a aussi un grand impact sur le transport aérien, car les transporteurs aériens consacrent 30-35 % de leur budget aux frais de carburant. Le 26 octobre dernier, le prix du baril de pétrole sur le marché de New York était de 90,61 $ US; la prévision pour douze mois est de 100 dollars US le baril. Selon le représentant d'Air Canada par exemple, chaque hausse d'un dollar du prix du baril entraîne une hausse des coûts de 26 M$.

D'ailleurs, depuis le 10 octobre 2011, chaque passager enregistré en classe économique sur des vols d'Air Canada (AC) à destination des États-Unis devra désormais payer 25 $ pour le premier bagage enregistré et 35 $ pour le second. AC introduit aussi un nouveau tarif de 70 $ pour un second bagage enregistré pour certains vols internationaux. Les vols intérieurs ne sont pas touchés par cette nouvelle politique. AC a justifié l'instauration de ces frais additionnels, s'ajoutant au prix du billet d'avion, par le prix élevé du carburant.

De son côté, l'association internationale du transport aérien (IATA) prévoit ce qui suit pour 2012 : « Les prix du carburant devraient diminuer légèrement, en fonction d'un prix de 100 $ par baril (moins que le prix de 110 $ prévu pour 2011). Mais comme les opérations de couverture sur le carburant retardent les bénéfices occasionnés par des prix au comptant plus bas, la facture de carburant va atteindre 32 % des coûts des transporteurs (en hausse par rapport au taux de 30 % pour 2011), pour s'élever à 201 G$ ». Le prix du baril de pétrole sur les marchés mondiaux sera donc un élément important à surveiller au cours des prochaines années.

- ***La rentabilité de l'industrie du transport aérien***

Toutes les entreprises de transport aérien au Canada et au Québec s'inquiètent de leur rentabilité et même de leur survie, peu importe leur taille. L'analyse de l'environnement économique mondial et nord-américain donne des résultats préoccupants. D'ailleurs, un récent sondage du CAMAQ (en mars 2011), effectué auprès des entreprises qui oeuvrent dans l'industrie du transport aérien et de l'entretien d'aéronefs au Québec, démontre que le développement des affaires et la rentabilité sont les principales préoccupations de ces entreprises.

- ***Les taxes municipales et scolaires payées par les grands aéroports***

Les grands aéroports qui appartiennent au gouvernement fédéral, soit Montréal/Trudeau, Montréal/Mirabel et Québec/Jean-Lesage, doivent également payer aux municipalités et commissions scolaires certaines sommes en remplacement d'impôts fonciers (en-lieu de taxes), comme s'ils étaient propriétaires des installations. En 2010, ADM a ainsi dû verser à ce titre, une somme de 37,9 M$ pour ses deux aéroports, soit 9,2 % de ses revenus. Pour sa part, Aéroport de Québec a versé un montant de 2,3 M$ en paiements d'en-lieu de taxes, soit 6,4 % de ses revenus.

La facture des taxes foncières payées par ADM est évidemment retransmise aux transporteurs aériens, qui le transmettent à leur tour aux passagers ce qui, en retour, pousse le prix du billet d'avion à la hausse. À cet effet, ADM a entrepris, depuis plusieurs années, des démarches auprès du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal pour faire réduire la facture, mais sans succès.

3. LES EXIGENCES GOUVERNEMENTALES

➢ *Les exigences gouvernementales en matière de réglementation*

Le CAQ souscrit pleinement à l'objectif de Transports Canada visant à améliorer la sûreté et la sécurité dans les aéroports canadiens. Cependant, le CAQ déplore que Transports Canada n'ait pas, présentement, une vue d'ensemble de l'impact de toutes les nouvelles réglementations sur la gestion des aéroports régionaux et municipaux au Canada. L'adoption simultanée de plusieurs nouveaux règlements ou de règlements révisés fort exigeants a pour résultat de taxer au maximum les petits aéroports qui manquent de ressources matérielles, financières et humaines pour mettre en œuvre toute cette nouvelle réglementation dans les délais prescrits.

Le CAQ veut obtenir plus de temps pour que les aéroports locaux et régionaux soient en mesure de s'organiser, obtenir les budgets requis de la municipalité, donner de la formation aux employés et usagers de l'aéroport, etc. Il est donc demandé à Transports Canada de simplifier la nouvelle réglementation et de ralentir le rythme de sa mise en œuvre. Citons ici en exemple l'implantation du Système de gestion de la sécurité (SGS), qui en est rendu à l'implantation de la phase 3; le règlement sur la sûreté aérienne pour les aéroports et ses deux phases proposées d'implantation; la révision et la mise en œuvre prochaine du Manuel TP-312 « Normes et pratiques recommandées pour les aérodromes » (version 5), etc.

➢ *Le loyer des aéroports faisant partie du Réseau national des aéroports (RNA)*

Le montant du loyer annuel payé à Transports Canada par les aéroports faisant partie du Réseau national des aéroports, dont l'aéroport international Jean-Lesage de Québec, et les aéroports de Montréal, préoccupe aussi grandement l'industrie.

Citons ici les propos tenus par le directeur général de l'IATA à Montréal, le 20 janvier 2011, indiquant que « cette facture totale, qui a atteint 257 M$ en 2009, constitue un désavantage concurrentiel inutile pour les aéroports canadiens ». Soulignons que cette ponction fiscale, qu'on ne retrouve nulle part ailleurs dans le monde, affecte la compétitivité de l'aéroport Montréal/Trudeau et a pour conséquence de lui faire perdre un certain nombre de passagers, au profit des aéroports américains de Plattsburgh et de Burlington. Par exemple, pour l'année 2010, ADM a payé un loyer de 36,8 M$ à Transports Canada, ce qui représente 9 % de ses revenus totaux. Le montant de ce loyer est évidemment refilé aux transporteurs aériens, qui le transmettent à leur tour aux passagers, constituant ainsi un autre facteur qui fait monter le prix du billet d'avion. Pour sa part, Aéroport de Québec a payé un loyer de 1,7 M$ en 2010, soit 4,8 % de ses produits. La facture totale pour les aéroports du Réseau national atteindrait environ 300 M$ en 2011.

L'industrie doit donc continuer de sensibiliser les agences et les ministères à cette réalité, ainsi qu'à appuyer les efforts d'ADM et d'ADQ pour convaincre Transports Canada de revoir sa politique sur les loyers payés par les aéroports du réseau national, et de les réduire, afin de rendre ces aéroports plus concurrentiels. D'ailleurs, cette question a été un des principaux sujets abordés lors de la conférence « Aviation Day Canada » organisée par l'IATA à Ottawa le 25 octobre 2011. De plus, les aéroports du Réseau National se plaignent de devoir fournir gratuitement des espaces dans les aérogares aux divers ministères et agences gouvernementales. Selon ADM, ces espaces fournis gratuitement représentent environ 35 % des espaces commerciaux à Montréal/Trudeau et représentent donc une perte importante de revenus.

- ***Les questions environnementales : la gestion du bruit***

La question du bruit généré par les activités de l'aviation s'avère une préoccupation importante à certains endroits (Montréal/Trudeau, Mascouche, Saint-Hubert, etc.), autant pour l'industrie que pour les populations environnantes. D'une part, les pressions citoyennes ont pour effet de créer des entraves à l'exploitation aéroportuaire, alors que d'autre part, la qualité de vie des populations environnantes peut être grandement perturbée. Comme on le sait, la réglementation relative au bruit causé par les aéronefs est de juridiction fédérale et relève de la Loi sur l'aéronautique. Transports Canada a donc élaboré une politique en cette matière.

Pour Transports Canada, il est de la responsabilité de l'exploitant de l'aéroport de gérer cette question, entre autres par la mise sur pied d'un comité local de gestion du bruit, sur lequel siègent toutes les parties impliquées, soit les transporteurs aériens, la direction de l'aéroport, les usagers, des représentants des citoyens concernés, les autorités municipales, NAV Canada, Transports Canada, etc. Ce n'est qu'après avoir suivi un long processus, incluant la consultation des citoyens riverains, que l'administration de l'aéroport peut imposer des restrictions opérationnelles aux transporteurs, en vertu de la Loi sur l'aéronautique.

Par ailleurs, les municipalités doivent réaliser que les aéroports sont des moteurs importants de développement économique; elles doivent veiller à éviter l'étalement urbain près des aéroports et veiller à ce que l'utilisation des terrains autour des aéroports soit faite en harmonie avec l'exploitation aéroportuaire, autant que faire se peut. Enfin, il est certain que ce n'est que par la concertation entre tous qu'on pourra trouver un juste équilibre entre les besoins opérationnels des exploitants et la quiétude des citoyens riverains. La perspective d'un recours collectif devant les tribunaux de la part de citoyens vivant aux environs de l'aéroport de Saint-Hubert constitue une menace pour l'industrie et, en cas de victoire des citoyens, pourrait affecter l'avenir de plusieurs aéroports, dont Montréal/Trudeau.

4. LES RESSOURCES HUMAINES

➢ *Les ressources humaines et la relève*

Les organismes internationaux dans le domaine du transport aérien (OACI, IATA, ALPA, etc.) ont tous déjà souligné la pénurie appréhendée de personnel qualifié chez les transporteurs aériens au niveau mondial, en particulier les pilotes; cette pénurie se fait déjà sentir au Canada et au Québec dans plusieurs corps d'emploi : pilotes, mécaniciens, ingénieurs, régulateurs de vol, gestionnaires en aviation, etc.

L'embauche massive par les grands transporteurs aériens canadiens impose aux petites entreprises du Québec un taux de roulement de plus de 75 %, selon l'AQTA. Les grands transporteurs, comme Air Canada et Air Transat, comblent leurs besoins de nouveaux pilotes en allant recruter ceux des transporteurs régionaux. Ce recrutement de pilotes qualifiés serait fait de façon assez cavalière, sans planification, de sorte que les compagnies régionales, comme Pascan,

perdent des pilotes compétents sans préavis. À leur tour, celles-ci vont recruter chez de plus petites compagnies, comme Propair, Grondair, etc.; ces compagnies se retrouvent donc avec des pilotes moins expérimentés pour exécuter leurs opérations. Cet effet domino pénalise l'industrie québécoise et met en danger la survie de certains petits transporteurs aériens. Au cours des prochaines années, il faudra ajouter à cela de nombreux départs à la retraite de pilotes plus âgés.

Il faut donc bâtir une relève adéquate et former plus de pilotes dans les écoles de pilotage; cependant, il semble y avoir un manque de pilotes instructeurs qualifiés. L'un des défis sera donc d'attirer les jeunes dans les carrières en transport aérien. On doit aussi s'assurer que les établissements d'enseignement aient les équipements modernes nécessaires pour répondre à la demande et continuer à fournir une formation de haut niveau. Comme l'anglais est la langue mondiale de l'aviation, on devra accorder plus d'importance à la formation de jeunes pilotes bilingues. En mars dernier, le CAMAQ estimait à 695 le nombre de postes à combler dans l'industrie du transport aérien et de l'entretien d'aéronefs au Québec en 2011, dont une centaine de postes de pilotes. Pour les entreprises oeuvrant dans ces domaines, l'embauche d'effectifs qualifiés et la réduction du taux de roulement sont la deuxième préoccupation en importance (18 %), après le développement des affaires et la rentabilité (67 %).

Le manque de relève en main-d'œuvre qualifiée pour les aéroports est aussi un problème, quoique moins criant; les aéroports doivent former les nouveaux employés sur le tas, ce qui est plus long et plus dispendieux. La perte d'expertise dans le domaine aéroportuaire chez Transports Canada est aussi une préoccupation pour les aéroports régionaux et municipaux (moins de ressources et de compétences disponibles), depuis la mise en œuvre de la Politique nationale des aéroports. Le secteur privé essaie de prendre la relève, mais il a peu de compétence dans certains domaines tels que : sûreté et sécurité, SGS, certification des aéroports, ingénierie spécialisée pour les pistes, etc.

Soulignons la récente initiative du Conseil des Aéroports du Québec qui examine la possibilité de traduire en français un cours spécialisé offert en anglais aux électriciens d'aéroports par le Canadian Airports Council (CAC) et de l'offrir au Québec. Le Georgian College en Ontario offre un programme de formation de trois ans (Aviation Management) destiné à former de la relève en gestion pour les aéroports et les compagnies aériennes; un CÉGEP francophone pourrait certainement offrir un programme semblable en français.

5. L'ÉTAT DES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

➢ *La pérennité des installations*

En plus de la question du bruit mentionnée, un autre facteur qui représente une menace pour l'avenir des aéroports est le manque de vision des municipalités qui ne prennent pas toutes les mesures nécessaires pour protéger l'existence et l'avenir de leur aéroport au cours des prochaines décennies. Pour ce faire, les municipalités devraient adopter des plans d'urbanisme et des règlements de zonage municipaux qui limitent, par exemple, le développement domiciliaire autour des aéroports.

À cet effet, en septembre dernier, l'AQTA a présenté un mémoire à la Commission de l'aménagement du territoire du Québec sur l'avant-projet de loi intitulé « Loi sur l'aménagement du territoire et de l'urbanisme ». Ce mémoire rappelait aux membres de la Commission l'importance d'un aménagement planifié et structuré autour des zones aéroportuaires afin d'éviter des conflits entre les citoyens et les utilisateurs des aéroports.

- ✓ Qu'arrivera-t-il au secteur de l'aviation générale dans la grande région de Montréal si la ville de Mascouche concrétise sa volonté de fermer l'aéroport pour y changer la vocation des terrains en faveur du développement commercial, industriel et/ou domiciliaire?
- ✓ Quel est l'avenir de l'aéroport de Saint-Hubert face à la contestation des citoyens qui veulent limiter le secteur de la formation des pilotes à cet aéroport à cause du bruit?
- ✓ Que ferons-nous dans vingt ou trente ans quand l'aéroport de Montréal/Trudeau aura besoin d'expansion? Sera-t-il possible de le faire sur place ou devra-t-on envisager de déménager certaines activités aériennes ailleurs? Sera-t-il possible de transférer certaines de ces activités à Mirabel, si d'ici là l'étalement urbain de Montréal gagne les Basses-Laurentides?

Ces questions préoccupent l'industrie présentement.

6. LES SERVICES OFFERTS PAR LES AGENCES

➢ *La diminution des services douaniers fournis aux aéroports*

Il a été porté à notre attention qu'aux aéroports municipaux les services douaniers offerts par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) n'étaient pas adéquats pour desservir l'aviation générale et d'affaires. Peu d'aéroports offrent ces services durant le jour, et on les trouve pratiquement seulement à Montréal et Québec le soir et les fins de semaine. De plus, l'Agence fonctionne sur une base de recouvrement des coûts, ce qui occasionne des frais élevés aux utilisateurs de ces services.

Voici un exemple parmi d'autres : l'ASFC a fermé le bureau de Granby. Alors que les services étaient gratuits auparavant, l'aéroport de Bromont doit maintenant faire venir sur demande les douaniers canadiens du poste de Stanstead, à une heure de trajet, sur une base de recouvrement des coûts. Ainsi, pour un vol en provenance des É.-U., le propriétaire d'un avion a dû payer 1 800 $. Ces frais sont excessifs et nuisent grandement à l'aviation générale et d'affaires au Québec. Il y a certainement lieu de sensibiliser l'ASFC à cette problématique.

7. LE FINANCEMENT GOUVERNEMENTAL

➢ *Le financement des aéroports régionaux*

Tous les aéroports qui profitent de services aériens réguliers sont éligibles au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) de Transports Canada, qui finance jusqu'à 100 % du coût des projets d'immobilisation reliés à la sécurité. Ce programme dispose d'une enveloppe budgétaire annuelle d'environ 35 M$ par année et le Québec en reçoit en moyenne environ 25 % par année, soit 8 M$.

Une étude réalisée en 2007 par le Conseil des aéroports du Québec, sur l'état des infrastructures aéroportuaires au Québec, indiquait que : les frais nécessaires « pour permettre aux 50 aéroports qui ont participé à l'étude de satisfaire les critères du TP-312 de Transports Canada par une mise aux normes des infrastructures composées par les aires de manœuvre et les systèmes de balisage lumineux seraient, sur un horizon de planification de 10 ans, de 44,7 M$ (en dollars de 2007) ».

Il apparaît donc clair que les fonds consacrés au PAIA, au cours des prochaines années, ne seront pas suffisants pour répondre aux besoins du Québec. Lors de la révision de ce programme par Transports Canada l'an dernier, le CAQ avait soumis plusieurs suggestions pour améliorer ce programme de financement : élargissement du programme aux petits aéroports, augmentation des catégories de projets admissibles, hausse de l'enveloppe budgétaire annuelle et simplification de la gestion du programme. Peu de ces suggestions ont été retenues. Des représentations devront être faites auprès de Transports Canada afin que l'enveloppe du PAIA soit augmentée.

Sur une note positive, soulignons que les gouvernements fédéral et provincial se sont récemment engagés à offrir une contribution de 50 M$ chacun au programme de développement de l'aéroport international Jean-Lesage de Québec, dont le coût total de 225 M$. La part du fédéral proviendra du volet « Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers » qui fait partie du plan Chantiers Canada.

- ***Le financement des petits aéroports***

Comme nous l'avons mentionné ci-haut, seuls les aéroports non fédéraux qui reçoivent des services aériens réguliers sont éligibles présentement au PAIA de Transports Canada. Ainsi, un grand nombre d'aéroports municipaux ne peuvent y avoir recours pour financer leurs projets d'immobilisations liés à la sécurité aérienne. Pourtant, plusieurs de ces aéroports jouent un rôle économique important en accueillant l'aviation générale et d'affaires ou des activités telles que : fabrication de petits avions, hangars d'entretien, etc.

Il y a quelques années, le Conseil des aéroports du Québec avait fondé de grands espoirs sur le programme Chantiers Canada (volet Collectivités), lors de sa création par le gouvernement fédéral. Malheureusement, les infrastructures aéroportuaires n'ont pas été incluses dans la liste des projets éligibles à ce programme. Pourtant, les besoins sont grands, essentiellement pour la réfection des pistes, qui coûtent plusieurs millions de dollars chacune, mais il n'y a pratiquement aucun programme normé qui puisse répondre à ces besoins.

Heureusement, quelques projets particuliers ont été financés au cours des deux ou trois dernières années par le gouvernement du Québec ou Développement Économique Canada dans certaines régions du Québec (La Sarre, Alma, Trois-Rivières, La Macaza/Mont-Tremblant Intl et Maniwaki). Le MTQ a créé, il y a quelques années, le Volet 4 de son programme d'aide au transport aérien (PATA), mais ce programme est nettement sous-financé; il dispose en effet d'un budget d'un million de dollars seulement, avec un maximum de 300 000 $ par projet approuvé. Par contre, soulignons que le MTQ a récemment reconduit le programme PATA pour trois autres années, jusqu'en mars 2014.

L'étude du CAQ (2007) et citée précédemment évalue à 71,6 M$ les besoins en immobilisation des aéroports inadmissibles au PAIA de Transports Canada. Il nous apparaît donc essentiel de créer un programme semblable au PAIA, pour permettre de financer la réfection des infrastructures des aéroports municipaux. Soulignons que le CAQ a récemment entrepris une mise à jour de cette étude pour les aéroports municipaux. Les résultats de cette étude devraient être connus au printemps 2012. Par ailleurs, il faut noter que les montants indiqués dans cette étude ne couvrent que les projets de réfection des aéroports; ces estimations n'incluent pas les projets de développement, comme les allongements de piste, que plusieurs municipalités aimeraient réaliser pour y attirer de plus gros appareils.

8. LE COÛT DU TRANSPORT AÉRIEN

➢ *Le prix élevé du transport aérien*

Comme dans tous les marchés concurrentiels, les sociétés aériennes établissent le prix de leur produit, en l'occurrence celui des billets, en fonction de l'offre et de la demande de transport aérien et des frais d'exploitation. En proposant des tarifs abordables, les transporteurs aériens peuvent attirer les voyageurs et ainsi prospérer. Cependant, tous les acteurs de l'industrie soulignent de façon unanime que le prix des billets d'avion est très élevé au Québec et au Canada, principalement à cause de tous les frais non directement liés aux services, comme les taxes, redevances, tarifs, loyers payés par les Administrations aéroportuaires canadiennes au gouvernement fédéral, etc. C'est un des facteurs qui pousserait de nombreux Québécois à utiliser les aéroports américains de Burlington et Plattsburgh.

Prenons deux exemples concrets : un billet pour un vol aller-retour de Montréal aux Îles-de-la-Madeleine avec Air Canada, en classe Tango, du 28 novembre au 2 décembre et réservé le 27 octobre, coûte 725,00 $, plus 186,68 $ en taxes, frais et suppléments (soit 25,8 % du prix), pour un total de 911,68 $. Pour un vol aller-retour Montréal-Sept-Îles sur Air Canada, classe Tango, aux mêmes dates, le billet coûte 793,00 $ plus 196,15 $ en coûts additionnels (24,7 % du total), pour un total de 989,15 $. Des prix aussi élevés ne favorisent évidemment pas le transport aérien régional, quoique les transporteurs offrent occasionnellement des rabais sur certains sièges. D'ailleurs, le maire des Îles-de-la-Madeleine nous faisait remarquer que de tels coûts élevés sont une contrainte importante à l'accessibilité du transport aérien dans les régions.

Au bout du compte, en acquittant un billet d'avion, chaque voyageur canadien assume les frais suivants :

- Taxe sur les produits et services (TPS) du gouvernement du Canada;
- Taxe de vente provinciale (TVP) ou taxe de vente harmonisée (TVH) du gouvernement provincial;
- Frais de sûreté du gouvernement fédéral, pour l'Agence canadienne de sûreté du transport aérien (ACSTA);
- Taxe(s) d'accise sur le carburant du gouvernement fédéral et, parfois, du gouvernement provincial;
- Frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) de l'autorité aéroportuaire.

Les voyageurs qui arrivent au Canada en provenance des États-Unis assument également les frais de redevances de NAV Canada, afférentes aux services de contrôle de la circulation aérienne. Les voyageurs internationaux peuvent devoir acquitter d'autres taxes et redevances, selon leur destination.

Tel que mentionné, le prix du transport aérien est aussi affecté par les prix du pétrole sur les marchés mondiaux. En effet, lorsque le prix du baril est élevé, de nombreux transporteurs imposent des frais supplémentaires sur le prix des billets, en fonction du prix du carburant. Le CNLA souligne sur son site Internet qu'il « prie instamment le gouvernement canadien d'agir sans délai en vue d'alléger le fardeau de taxes et de redevances injustifié que doivent assumer les transporteurs aériens du pays et leurs clients en prenant les mesures suivantes : abolir les loyers

des aéroports du Réseau national, décréter un moratoire sur la taxe d'accise fédérale sur le carburant et poursuivre le financement intérimaire de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) ».

- ***Des transporteurs à rabais au Canada?***

Selon nos informations, plusieurs transporteurs à rabais (Low Cost carriers) ont été sollicités pour venir offrir des services aériens aux aéroports canadiens, dont ceux de Montréal et Québec. Ces transporteurs ont refusé à cause de la structure de coûts d'exploitation trop élevée au Canada. Ils préfèrent offrir leurs vols à partir des aéroports américains situés près de la frontière comme Burlington (Jet Blue) et Plattsburgh (Direct Air, Spirit Airlines).

Donnons un exemple : le 18 novembre 2010, WestJet offrait un vol Toronto-Montréal au prix de 39 $. Le même jour, JetBlue proposait un vol New York-Boston pour 38 $; ces deux vols, qui sont environ de la même distance, relient deux grands centres économiques à partir d'aéroports majeurs. Par contre, si on ajoute les frais et taxes, le billet New York-Boston coûtait au final 51 $ alors que le billet Montréal-Toronto coûtait 100 $, soit le double.

Le transporteur aérien WestJet se présente comme un transporteur à bas prix. Il l'était certainement lors de sa création en 1995, mais est-ce encore le cas? On peut en douter. Par exemple, pour un vol aller-retour entre Montréal et Toronto, les 17 et 18 novembre 2011, Air Canada offre un tarif à 168 $ (sans les taxes) alors que le tarif offert par WestJet est de 158 $. La différence de prix est faible. Mentionnons qu'à ce tarif, il faut ajouter les taxes et fais au montant de 137 $, soit 45 % du prix du billet!

Le président d'Air Canada avait indiqué il y a quelque temps que sa compagnie examinait la possibilité de créer une filiale de transporteur à rabais; il appert que cette idée a été mise sur la glace, compte tenu de la situation économique actuelle et de la rentabilité douteuse d'une telle opération; rappelons-nous l'échec subi il y a quelques années lors de la mise sur pied de la filiale Tango.

9. AUTRES

➢ *La sûreté du transport aérien*

À l'heure actuelle, la question de la sûreté n'est pas un enjeu majeur dans le domaine du transport aérien. Depuis les évènements du 11 septembre 2001, tous les gouvernements ont pris des mesures importantes pour réduire la menace terroriste. Au Canada, de nouvelles lois ont été votées, de nouveaux règlements ont été adoptés en vertu de la Loi sur l'aéronautique et de nouveaux programmes ont été mis sur pied, pour rendre l'industrie du transport aérien plus imperméable au terrorisme international. Cependant, plusieurs pays sur la planète sont aux prises avec des soulèvements populaires ou des guerres civiles (Tunisie, Égypte, Syrie, Lybie, etc.), plusieurs conflits armés ont cours ailleurs (Irak, Afghanistan, Israël c. Palestine, etc.), bref, la situation politique et sociale est instable à plusieurs endroits et un nouvel attentat terroriste contre le transport aérien n'est pas à écarter.

➢ *La sécurité du transport aérien*

Selon le Conseil National des Lignes aériennes du Canada (CNLA), « la sécurité est en fait le principe fondamental qui sous-tend l'activité de l'industrie aérienne » et tous les transporteurs aériens canadiens font de la sécurité leur priorité. Selon le rapport annuel 2011 de Transports Canada, en 2010, on a dénombré 234 accidents aériens au Canada. Le taux d'accidents de 2010 (données provisoires) est de 5,9 accidents par 100 000 heures de vol, un taux identique à celui de la période 2005-2009. On a dénombré 60 décès liés au transport aérien en 2010, comparativement à 62 en 2009.

Pour le Québec, les statistiques sont les suivantes : une moyenne annuelle de 53,6 accidents d'aéronefs sur la période 2005-2009; une moyenne de 5,0 accidents mortels par année sur la même période; une moyenne de 7,6 décès par année pour la même période, soit moins qu'en Ontario et en Colombie-Britannique. Chaque décès est évidemment tragique, mais le bilan québécois est bon. La perception du public est cependant teintée par la publicité négative faite autour de chaque accident d'avion, alors que selon l'AQTA, pour chaque kilomètre parcouru, le transport aérien est 22 fois plus sécuritaire que le transport routier au Québec. Ainsi, les

transporteurs aériens doivent poursuivre inlassablement leurs efforts pour maintenir un haut niveau de sécurité afin de conserver la confiance du public.

➢ *La faiblesse du marché domestique*

Par rapport aux années 70-80, le transport aérien régional a diminué d'environ 50 % au Québec. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce phénomène : hausse du prix du billet d'avion, réduction de la concurrence, développement du réseau routier, baisse de la population dans les régions, développement d'autres moyens de communication (Internet, vidéo-conférence), etc.

Ce phénomène va se poursuivre à cause de la baisse de la population dans les régions, causée par la dénatalité et l'exode des jeunes vers les grands centres. Par contre, plusieurs projets de développement économique importants pourraient compenser cette baisse, notamment les projets miniers et hydro-électriques sur la Côte-Nord, en Abitibi-Témiscamingue, à la Baie-James et au Nunavik. Ceci explique aussi l'absence d'un exploitant de vols nolisés privés dans l'est du Québec (Bas-Saint-Laurent, Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine) depuis la disparition des Ailes de Gaspé. Dans ces régions, si on veut noliser un petit appareil, on doit le faire venir à vide de Québec ou de Montréal et payer le coût additionnel pour le déplacement en région.

➢ *L'émission des GES par les aéronefs*

L'émission de GES représente aussi un enjeu important pour les transporteurs aériens. Notons au départ que l'industrie du transport aérien générait environ 0,9 % des émissions de CO_2 totales au Québec[3]. Malgré ce faible impact, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'est donnée comme objectif d'améliorer ce rendement par une réduction de 2 % par année d'ici 2050. Depuis quelques années, les constructeurs d'avions et les motoristes sont à pied d'œuvre pour concevoir des aéronefs et des moteurs plus performants et efficaces en matière de consommation énergétique. Cependant, on ne peut penser que tous les avions moins performants seront remplacés du jour au lendemain; il faut tenir compte de la durée de vie utile des aéronefs et de la capacité financière des transporteurs aériens. L'objectif de l'OACI est cependant réaliste et nul doute que nos transporteurs aériens pourront s'y conformer sans trop de mal à long terme.

[3] Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. 2006. Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2003 et évolution depuis 1990.

D'ailleurs, un des engagements importants du CNLA est de « réduire l'impact des déplacements aériens sur l'environnement. Chaque transporteur travaille d'ailleurs en ce sens sur plusieurs plans, dont l'efficacité des carburants et la réduction des émissions, du bruit et des déchets, en plus d'adopter de meilleures pratiques relativement à l'utilisation du glycol pour le dégivrage ». Le CNLA a publié récemment un document intitulé « Feuille de route de l'aviation – Améliorer l'efficacité de l'aviation et réduire les émissions » qui fait état des mesures adoptées par ses quatre transporteurs membres pour réduire les émissions de GES et de l'empreinte carbone au Canada.

- ***Le développement des autres moyens de transport***

Il faut être conscient que tous les investissements gouvernementaux consentis pour le développement des autres moyens de transport peuvent nuire à la croissance du transport aérien. Depuis plusieurs années, le gouvernement du Québec a investi des sommes considérables pour améliorer et développer le réseau routier dans la province, notamment pour relier les régions aux grands centres. Citons quelques exemples : le prolongement de l'autoroute 50, entre Gatineau et Lachute; la construction de l'autoroute 175, entre Québec et le Saguenay; le prolongement de l'autoroute 20 vers Rimouski, etc. Aussi, depuis deux ans, Transports Canada subventionne les services de traversier entre les Îles-de-la-Madeleine et l'ÎIe-du-Prince-Édouard douze mois par année, au lieu de onze mois seulement. De plus, différents projets ferroviaires sont présentement à l'étude et pourraient aussi avoir un impact négatif sur le transport aérien au Québec, soit le projet de train à haute vitesse dans le corridor Québec-Windsor et les projets de trains Montréal-Boston et Montréal-New York.

- ***L'avenir d'Air Canada au Québec***

Malgré toutes les rumeurs qui ont circulé au cours des dernières années, Air Canada a décidé de maintenir ses opérations régionales au Québec. Ces opérations sont importantes, car AC est le grand transporteur national au pays et dessert depuis environ 50 ans toutes les régions du Québec et permet de relier ces régions au réseau national de transport aérien, aux grands aéroports de Montréal et de Québec et, par conséquent, aux vols domestiques longs-courriers, transfrontaliers et internationaux. De plus, AC offre le programme de points Aéroplan, très populaire auprès de la clientèle.

Nous ne connaissons pas les intentions de la compagnie face à son avenir au Québec. Elles dépendent en grande partie de la santé financière d'AC, qui doit entre autres financer le remplacement des appareils DASH-8 utilisés présentement. Cette question du renouvellement de la flotte d'appareils d'Air Canada Express préoccupe entre autres la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine. Certains diront que si AC se retire des régions du Québec, d'autres transporteurs prendront la place. Ce n'est pas si évident. Qui, de Air Inuit, Air Creebec, Pascan, Porter ou WestJet serait intéressé? Quelle compagnie aurait les reins assez solides pour se lancer dans cette aventure? Il faudra sans doute que cette compagnie signe une entente de partenariat avec AC afin d'harmoniser les horaires, d'offrir le programme Aéroplan et de maintenir les correspondances avec les vols transfrontaliers et internationaux d'AC. L'exemple des chemins de fer d'intérêt local vis-à-vis les grands chemins de fer de classe 1 au Canada est à observer avec soin.

- ***L'aviation générale et d'affaires***

Plusieurs intervenants de l'aviation générale et d'affaires nous ont mentionné que trop de municipalités exploitant des aéroports n'accordent pas assez d'importance à leur aéroport et ne fournissent pas assez d'efforts pour maintenir leurs installations et services en bon état et les développer. Ils manquent entre autres de services d'accueil, de services offerts à l'aviation générale et d'affaires (carburant, bases d'ancrage, taxis, autos de location, salles de toilette, casse-croûte, etc.). Souvent aucun service n'est disponible le soir et les week-ends; certains aéroports ne disposent d'aucun préposé, même durant le jour!

L'aviation générale et d'affaires s'avère un élément important de l'industrie du transport aérien au Québec et génère des activités économiques importantes. Notons qu'en 2010 on comptait 6 773 aéronefs immatriculés au Québec, en grande majorité de petits avions. Même s'il est vrai que ces opérations ne génèrent pas des revenus faramineux pour les aéroports municipaux, notons cependant que cette clientèle d'avions d'affaires ou de pilotes privés dépense environ deux fois plus par jour que les personnes qui voyagent en automobile (frais de carburant, hôtels, taxis, autos de location, etc.).

➢ *Le tourisme*

Le secteur du tourisme s'appuie sur l'industrie du transport aérien. Plusieurs études ont été publiées sur ce sujet au cours des dernières années et nous ne désirons pas reprendre toutes ces analyses. Rappelons cependant que le directeur général de l'IATA a déclaré en janvier 2011 à Montréal que le niveau de taxation imposé sur le prix des billets d'avion avait fait glisser le Canada du 8^{e} au 15^{e} rang des pays les plus visités au monde en 2009.

D'autre part, lors de nos consultations, plusieurs participants ont déploré le fait que le gouvernement du Québec et les municipalités ne faisaient pas assez d'efforts pour stimuler l'aérotourisme. D'autre part, les participants veulent aussi que les deux paliers de gouvernement continuent d'appuyer financièrement les grandes manifestations sportives (couse de formule 1, Grand Prix de Tennis, tournoi LPGA, etc.), culturelles (Festivals de cinéma, Festival de Jazz de Montréal, etc.) et les grands congrès internationaux et autres activités, afin d'attirer encore plus de visiteurs étrangers au Québec. On appuie aussi le développement de grands complexes touristiques comme Mont-Tremblant, le massif de Charlevoix, le Vieux-Québec, etc., avec le même objectif.

Le gouvernement fédéral a rendu publique récemment sa nouvelle Stratégie fédérale en matière de tourisme au Canada, intitulée « Accueillir le monde ». La Stratégie énonce quatre priorités, dont l'une est axée sur le transport aérien international. Le CAC et le CNLA appuient déjà publiquement cette initiative. Rappelons cependant que la Politique touristique du Québec date de 2005 et que le dernier Plan stratégique couvre la période 2005-2007.

Cette section a donc soulevé de nombreux enjeux dans le domaine du transport aérien au Québec présentement. À la section suivante, nous examinerons certaines pistes d'action qui permettraient de mieux faire face à ces enjeux.

5.2 Analyse FFOM

La présente section présente une analyse sommaire des forces, faiblesses, opportunités et menaces (FFOM) concernant l'industrie du transport aérien au Québec en 2011 réalisée à partir des énoncés de problématiques et des perspectives d'avenir. Cette brève analyse a été nourrie par les entrevues que nous avons réalisées avec des acteurs clés de l'industrie, par la lecture de nombreux rapports et documents sur le sujet, ainsi que par la connaissance que nous avons de cette industrie.

Forces	Faiblesses
• Le territoire du Québec est vaste, il y a beaucoup d'aéroports, toutes les régions sont desservies; • Tous les secteurs de l'industrie de l'aviation sont actifs au Québec : vols réguliers et nolisés, aviation générale et d'affaires, hélicoptères, écoles, entretien d'avions, etc. • Bonnes performances financières et opérationnelles des aéroports internationaux (Montréal et Québec) et régionaux; • Les aéroports internationaux et régionaux sont en bon état et bien équipés; • NAV Canada offre de très bons services de navigation aérienne; • Bon niveau de sûreté et sécurité pour les transporteurs aériens et les aéroports; • Bonne performance de l'économie québécoise et canadienne, compte tenu du contexte mondial; • Bonne santé financière des grands transporteurs : Air Canada, WestJet, Air Transat; • Entrepreneurship et dynamisme des transporteurs régionaux; • Engagement positif du gouvernement du Québec envers le transport aérien, avec ses divers programmes et la création du Forum; • Présence d'Air Canada dans les régions, ce qui permet de les relier au réseau de transport national et international via Québec et Montréal; • Beaucoup d'activités et d'attraits touristiques au Québec pour attirer le tourisme étranger; • Très bonne formation et haute compétence de la main-d'œuvre dans l'industrie du transport aérien : pilotes, mécaniciens, ingénieurs, contrôleurs aériens, personnel des aéroports, etc.	• Petitesse du marché domestique; baisse ou stabilisation des populations dans plusieurs régions; • Grand nombre d'infrastructures aéroportuaires; plusieurs sont en mauvais état; importants besoins de fonds pour les maintenir en bon état; • Forte réglementation gouvernementale fédérale pour les aéroports et les transporteurs aériens; • Coûts élevés des billets d'avion, à cause des taxes, tarifs, loyers, frais, coûts d'exploitation, etc. • Enjeux environnementaux, en particulier la gestion du bruit (Saint-Hubert, Montréal, Lac-à-la-Tortue, Mascouche); • Manque de services douaniers aux petits aéroports pour l'aviation générale et d'affaires; • Prépodérance d'Air Canada dans les régions du Québec (manque de concurrence); • Manque de services aux aéroports municipaux pour l'aviation générale et d'affaires (accueil, carburant, etc.); frais trop élevés; • Pressions immobilières autour de certains aéroports; manque d'intérêt de certaines municipalités envers le transport aérien; réglementation municipale mal adaptée aux aéroports; • Manque de bilinguisme chez les jeunes pilotes.

Opportunités	Menaces
• Développement important du secteur minier dans plusieurs régions; • Plan Nord du Gouvernement du Québec; • Développement du secteur des vols nolisés aux aéroports régionaux; • Développement de projets hydro-électriques; • Programmes d'infrastructures des gouvernements (Fonds Chantier Canada, PIQM); • Démographie : les baby-boomers à la retraite ont de bons revenus et voyagent davantage; • Développer une stratégie touristique, des activités et produits touristiques; développer l'aérotourisme; • L'affirmation de la souveraineté canadienne dans l'Arctique entraînera une hausse de la demande en transport aérien nolisé. • Développement de l'industrie des croisières au Québec; en profiter pour amener ou sortir les croisiéristes par avion; • Développer l'industrie du fret aérien en région en consolidant la demande des exportateurs (par exemple aux Îles-de-la-Madeleine).	• Manque de relève au niveau de la main-d'œuvre (pilotes, mécaniciens, ingénieurs, régulateurs, gestionnaires d'aéroports, etc.); • Concurrence soutenue de certains aéroports américains de proximité : Burlington et Plattsburgh; • Hausse anticipée du prix du carburant au cours des prochaines années; • Prix relativement élevés du transport aérien en région; • Ralentissement économique américain et mondial à prévoir; • Concurrence des autres modes de transport (développement du réseau routier, projets de THV dans le corridor Québec-Windsor; trains Montréal-Boston, train Montréal-NY); • Environnement; problème du bruit, réduction des GES requise des transporteurs aériens, etc.; • Avenir d'Air Canada au Québec; maintien des services aériens en région; remplacement à venir de sa flotte d'appareils; • Démographie dans certaines régions du Québec; exode vers les grands centres; • Risque de déplacement à Toronto de certaines activités des transporteurs aériens majeurs (Air Transat, Air Canada).

6 Bilan, conclusions et recommandations

La présente section a pour objectif de soumettre au Forum de concertation quelques pistes d'action, pour les prochains cinq ans, en vue de répondre aux enjeux qui ont été exposés au chapitre précédent.

6.1 Principales pistes d'action proposées

1. LE BESOIN DE FINANCEMENT POUR LES PETITS AÉROPORTS

Les petits aéroports, qui n'ont pas de services aériens réguliers, ne sont pas éligibles au PAIA de Transports Canada, alors que plusieurs d'entre eux ont des infrastructures en mauvais état (pistes, systèmes d'éclairage, drainage, etc.). Ces petits aéroports québécois jouent un rôle économique important dans le système aéroportuaire en accueillant une foule d'activités reliées aux activités aériennes.

Le Forum doit donc sensibiliser davantage les gouvernements fédéral et provincial à cette problématique, afin que des programmes d'aide financière adéquats soient mis sur pied pour cette catégorie d'aéroports (du type Fonds Chantier Canada-Québec, Programme d'aide aux petits aéroports, PQM, etc.), comme ce fut le cas pour l'industrie ferroviaire et les chemins de fer d'intérêt local. D'ailleurs, le Conseil des aéroports du Québec poursuit son travail dans la préparation d'un dossier qui sera remis au gouvernement provincial dans les prochains mois en vue de la création d'un programme d'aide pour les petits aéroports (PAPA). D'autre part, soulignons que le ministère des Transports du Québec a récemment reconduit pour trois ans, jusqu'en mars 2014, son Programme d'aide au transport aérien (PATA); cependant, le MTQ devrait augmenter sensiblement l'enveloppe consacrée aux immobilisations, qui n'est que de 1 M$ par année présentement.

2. LA FORMATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE ET LA RELÈVE

Tous les spécialistes de l'industrie ont souligné le manque de relève anticipé au cours des prochaines années, en particulier chez les compagnies aériennes, surtout chez les pilotes et les mécaniciens. Le Forum doit donc prendre des mesures pour lancer une campagne de sensibilisation auprès des jeunes, afin de les attirer vers les carrières en transport aérien.

Parallèlement, le Forum doit aussi s'assurer que les établissements d'enseignement aient les outils et les équipements nécessaires pour répondre à la demande et continuer à fournir une formation de haut niveau. Toutefois, l'accent devrait être accordé à la formation de pilotes bilingues.

3. LA TARIFICATION ÉLEVÉE DES BILLETS D'AVION

Tous les acteurs de l'industrie s'entendent pour souligner que le prix des billets d'avion est très élevé au Québec et au Canada, principalement à cause de tous les frais, taxes, redevances, tarifs et loyers payés par les Administrations aéroportuaires canadiennes au gouvernement fédéral entre autres. C'est un des facteurs qui pousse de nombreux Québécois à utiliser les aéroports américains de Burlington et Plattsburgh.

Le Forum doit donc sensibiliser les agences et ministères à cette réalité, ainsi qu'appuyer les efforts d'ADM et d'ADQ, pour convaincre Transports Canada de revoir sa politique sur les loyers payés par les aéroports du réseau national afin de permettre à ces aéroports de devenir plus concurrentiels. Le Forum devrait aussi appuyer les efforts de ces deux organismes pour obtenir une baisse du fardeau fiscal (taxes municipales et scolaires) qui les affecte. De même, le Forum doit appuyer toutes les demandes faites par l'industrie pour obtenir des baisses de taxes et de tarifs qui font augmenter le prix des billets d'avion et mettent ainsi en péril la survie des petits transporteurs aériens au Québec.

4. LA VALORISATION DE L'INDUSTRIE AUPRÈS DES MUNICIPALITÉS

Plusieurs intervenants de l'aviation générale et d'affaires ont mentionné que trop de municipalités exploitant ou non des aéroports n'accordent pas assez d'importance à leur aéroport et ne fournissent pas assez d'efforts pour maintenir leurs installations et services en bon état et les développer. Ils manquent entre autres de services d'accueil, de services offerts à l'aviation générale et d'affaires (carburant, bases d'ancrage, taxis, autos de location, etc.). Il semble que ces municipalités aient une méconnaissance de l'importance économique de leur aéroport. Des démonstrations et des représentations auprès d'elles seraient nécessaires.

D'autres déplorent le fait que certaines municipalités semblent favoriser le développement immobilier au détriment de leur aéroport (Mascouche, Saint-Hubert). Certains soulignent que la réglementation municipale est mal adaptée dans certains cas au fonctionnement d'un aéroport.

Le Forum devrait donc lancer une campagne de sensibilisation auprès des municipalités, en collaboration avec la FQM et l'UMQ, pour les sensibiliser aux retombées économiques positives de l'industrie du transport aérien. La présente étude pourra certes être utilisée à cet effet.

5. LA VALORISATION DE L'INDUSTRIE AUPRÈS DU PUBLIC

Le bilan de sécurité des compagnies aériennes au Québec est très bon, mais la perception du public est différente à cause de toute la publicité négative faite autour de chaque accident d'avion. Le Forum doit se pencher sur cette question et lancer une campagne de sensibilisation auprès du grand public, afin de mettre en évidence le bilan de sécurité positif du transport aérien au Québec; par exemple, selon l'AQTA, pour chaque kilomètre parcouru, le transport aérien est 22 fois plus sécuritaire que le transport routier au Québec.

Cette campagne de sensibilisation doit aussi porter sur l'impact économique positif de l'industrie du transport aérien au Québec et sur la bonne performance opérationnelle et financière des aéroports et des transporteurs aériens. D'ailleurs, dans le cadre du Forum de concertation sur l'industrie maritime, le gouvernement du Québec avait lancé il y a quelques années une campagne de sensibilisation sur les bienfaits du transport maritime et sur le fleuve Saint-Laurent comme autoroute pour le transport des marchandises. Ce serait un bon exemple à suivre.

6. LE BRUIT AUX AÉROPORTS

La question du bruit généré par les activités de l'aviation est une préoccupation importante à certains endroits (Montréal/Trudeau, Mascouche, Saint-Hubert, etc.), autant pour l'industrie que pour les populations environnantes. Le Forum doit appuyer les associations AQTA et CAQ dans leurs efforts de sensibilisation de tous les acteurs impliqués, compagnies aériennes, aéroports, municipalités, groupes de citoyens, etc. afin que l'exploitation d'un aéroport se fasse de façon harmonieuse avec le milieu environnant. Il faut aussi sensibiliser davantage les municipalités à l'étalement urbain autour des aéroports. D'ailleurs, l'Association québécoise du transport aérien (AQTA) élabore un projet de guide sur la gestion du bruit aux aéroports, qui a été remis récemment au ministère des Transports du Québec et qui pourrait servir d'outil de sensibilisation auprès des municipalités.

6.2 Autres pistes d'action

1. LES SERVICES DOUANIERS CANADIENS

Plusieurs intervenants ont souligné que les services douaniers offerts par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) n'étaient pas adéquats pour desservir l'aviation générale et d'affaires utilisant les aéroports municipaux. Le Forum doit donc appuyer les efforts de ses membres et faire pression auprès de l'Agence, afin que les services soient améliorés et offerts à des coûts raisonnables.

2. LA RÉGLEMENTATION DE TRANSPORTS CANADA

Les aéroports régionaux et municipaux en particulier se plaignent de la réglementation fédérale, trop complexe, trop rigide et trop onéreuse pour eux (SGS, TP-312, etc.). Le Forum doit donc appuyer le CAQ dans ses démarches pour sensibiliser Transports Canada à cette problématique, afin que ce dernier introduise de façon plus raisonnable et progressive ses nouveaux règlements et simplifie sa réglementation pour ces aéroports.

3. LE PLAN NORD

L'annonce récente du Plan Nord par le premier ministre du Québec est porteuse d'espoir pour les transporteurs aériens et les aéroports. Le Plan Nord permettra sans doute une plus grande occupation du territoire au Nunavik entre autres. Le Forum doit donc s'assurer que l'industrie du transport aérien obtienne sa juste part des investissements publics qui seront faits au cours des prochaines années dans le domaine des transports, dans le cadre de ce Plan. Notons aussi que les représentants de l'Abitibi déplorent vivement que leur région ne soit pas incluse dans le territoire couvert par le Plan Nord.

4. LES RELATIONS AVEC LES TRANSPORTEURS ET LES AÉROPORTS

Les transporteurs aériens et les aéroports sont les deux principaux acteurs de l'industrie du transport aérien. Le ministère des Transports du Québec doit continuer d'appuyer les deux organismes qui les représentent (AQTA et CAQ) et aussi maintenir de bonnes relations avec les grands transporteurs, comme Air Canada surtout, qui joue un rôle important dans la desserte aérienne de plusieurs régions québécoises.

Le Forum doit également connaître les intentions d'Air Canada quant à la poursuite de ses dessertes régionales au Québec, ainsi que ses plans concernant le remplacement des DASH-8.

5. LE TOURISME

La clientèle touristique s'avérant une composante importante pour l'industrie du transport aérien, le Forum doit suivre avec intérêt et appuyer toutes les initiatives qui visent à promouvoir le tourisme intérieur et à attirer des touristes étrangers au Québec. Plusieurs intervenants souhaitent que le gouvernement conçoive une stratégie touristique nationale, dont un des volets serait le développement aérotouristique. Faire front commun avec les associations de promotion touristique régionale, les ATR. Rappelons que la Politique touristique du Québec date de 2005 et qu'aucune mise à jour n'a été faite depuis; de même, le dernier Plan stratégique couvre la période 2005-2007 et est aujourd'hui périmé. Par contre, nous croyons savoir qu'un Plan Marketing 2011-2014 est en cours de préparation et devrait être rendu public au cours des prochains mois.

D'autre part, le gouvernement fédéral a rendu publique récemment sa nouvelle Stratégie fédérale en matière de tourisme au Canada, intitulée « Accueillir le monde ». La Stratégie énonce quatre priorités, dont l'une est axée sur le transport aérien international. Déjà, le CAC et le CNLA ont appuyé publiquement cette initiative.

6. L'OCCUPATION DU TERRITOIRE ET L'AFFIRMATION DE LA SOUVERAINETÉ CANADIENNE DANS L'ARCTIQUE

Au cours des prochaines années, le gouvernement canadien fera de cette question une priorité; plusieurs initiatives prévues peuvent avoir un impact positif sur la fourniture de services de transport aérien par des entreprises du Québec (exercices militaires, établissement de nouvelles communautés ou de nouvelles infrastructures, etc.). L'industrie du transport aérien au Québec doit exercer une veille à ce sujet, afin de profiter de toutes les opportunités qui se présenteront.

7. LA CONCURRENCE DES AUTRES MODES DE TRANSPORT

Le Forum doit être conscient que certains investissements gouvernementaux dirigés vers le développement des autres moyens de transport, soit le réseau routier ou ferroviaire, peuvent nuire à la croissance du transport aérien.

Plusieurs projets présentement à l'étude pourraient avoir un impact négatif sur le transport aérien au Québec, tels le projet de train à haute vitesse dans le corridor Québec-Windsor, les projets de trains rapides Montréal-Boston et Montréal-New York, ainsi que les projets de développement du réseau routier, comme l'autoroute 175 vers le Saguenay ou le prolongement de la route 138 jusqu'à Blanc-Sablon. Par contre, tous les investissements qui appuient une meilleure desserte routière ou ferroviaire des aéroports sont des éléments positifs.

8. UNE VISION À LONG TERME

Comme le proposait l'AQTA dans son mémoire de novembre 2010 au Comité sénatorial permanent des transports et des communications à Ottawa, « pour assurer le développement du transport aérien et lui permettre de faire face à ces nouveaux enjeux, nous devons doter notre industrie d'une vision à long terme qui reconnaîtra son importance au niveau économique et social ». Le Forum est certes l'endroit idéal pour discuter et amorcer le développement de cette vision.