

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Étude technique

Le transport aérien

DOCUMENT DE TRAVAIL
VERSION FINALE

Novembre 2000

RECHERCHE ET RÉDACTION

Jean Gagnon, analyste en transports, Service du transport maritime et aérien, DMT

RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES

Yvon Bélanger, technicien en travaux publics principal, Service des inventaires et plan, DATNQ

Denis Busque, technicien en travaux publics principal, Centre de services de Val-d'Or, DATNQ

Donald Fournier, contremaître en routes et structures, Centre de services de Ville-Marie, DATNQ

Mario Grenier, chef intérimaire du Centre de services d'Amos, DATNQ

Jean Iracà, urbaniste, Service des inventaires et plan, DATNQ

Nathalie Leblanc, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ

Monique Rousson, technicienne en information, Service des liaisons avec les partenaires et les usagers, DATNQ

André Trépanier, contremaître en routes et structures, Centre de services d'Amos, DATNQ

SOUTIEN TECHNIQUE

Diane Bilodeau, agente de secrétariat, Service du transport maritime et aérien, DMT

Andrée Champagne, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

Jocelyne Desrosiers, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

Angèle Prévost, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

Lise Tardif, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui, par leurs commentaires et leurs suggestions, ont contribué à la réalisation du présent document.

Le présent document a été préparé pour le Service des inventaires et plan de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires s'adresser à :

Ministère des Transports

Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec

Service des inventaires et plan

80, boulevard Québec

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Téléphone : (819) 763-3237

Télécopieur : (819) 763-3493

TABLE DES MATIÈRES

SIGLES	III
RÉSUMÉ	V
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 ENCADREMENT GOUVERNEMENTAL	3
2.1 Le cadre législatif, réglementaire et les orientations fédérales	3
2.2 Les orientations du gouvernement du Québec.....	5
2.3 Le nouveau contexte : des responsabilités accrues pour les milieux locaux	6
3.0 INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES	7
3.1 L’inventaire et le profil technique des infrastructures	7
3.2 La desserte aéroportuaire régionale et le nouveau contexte opérationnel et financier	15
3.3 L’aéroport de Saint-Bruno-de-Guigues.....	17
4.0 ACTIVITÉS DU TRANSPORT AÉRIEN	19
4.1 Les transporteurs aériens et les services	19
4.2 Le trafic des voyageurs	22
4.3 Le transport de marchandises.....	23
5.0 CONCLUSION	25
BIBLIOGRAPHIE	27

LISTE DES CARTES, DES PHOTOGRAPHIES ET DES TABLEAUX

CARTE

1. Localisation des infrastructures aériennes 13

PHOTOGRAPHIES

1. Photographie de l'aéroport de Val-d'Or..... 8
2. Photographie de l'aéroport de Rouyn-Noranda 9

TABLEAUX

1. Aéroports publics, région de l'Abitibi-Témiscamingue..... 11
2. Hydroaérodromes répertoriés* - Région de l'Abitibi-Témiscamingue..... 15
3. Nombre de Vols commerciaux réguliers de transport de personnes
en partance de Rouyn-Noranda..... 20
4. Nombre de Vols commerciaux réguliers de transport de personnes
en partance de Val-d'Or..... 20
5. Passagers embarqués/débarqués aux aéroports de Rouyn-Noranda
et de Val-d'Or - 1992-1997 22

SIGLES

AGL	Terme qui désigne une altitude donnée au-dessus du niveau du sol.
ARCAL	Balisage lumineux télécommandé d'aérodrome.
IFR	Règles de vol aux instruments.
ILS	Système d'aide à l'atterrissage aux instruments.
LOC-DME	Aide électronique à l'approche (de non précision) comprenant un radiophare d'alignement de piste (Localizer) et un dispositif de mesure de la distance (DME ou distance measuring equipment).
MRC	Municipalité régionale de comté.
NDB	Radiophare non directionnel.
VFR	Règles de vol à vue.

NOTE AU LECTEUR

Les mots en italique présents dans le texte se retrouvent dans le lexique, exception faite des lois, des règlements et titres d'ouvrages.

RÉSUMÉ

La présente étude dresse un portrait analytique du transport aérien en Abitibi-Témiscamingue. Pour ce faire, elle comporte trois parties : l'encadrement gouvernemental du transport aérien, les infrastructures aéroportuaires situées sur le territoire, de même que les activités de transport aérien proprement dites.

Le portrait présenté dans cette étude permet de dégager certains constats quant à la qualité de la desserte aéroportuaire et des services de transport disponibles dans la région.

Les six aéroports de la région couvrent l'ensemble du territoire. Compte tenu de la présence d'aéroports du côté ontarien du Témiscamingue (Earlton et North Bay), la desserte aéroportuaire paraît adéquate. La plupart des infrastructures ont fait l'objet d'investissements importants au cours des dix dernières années. Les travaux de construction, d'améliorations ou d'entretien font en sorte que la plupart des aéroports sont, en tenant compte de leur vocation et de leur niveau de services respectifs, généralement en bon état.

La région est dotée de deux aéroports d'envergure régionale situés dans les deux centres urbains les plus importants soit, Rouyn-Noranda et Val-d'Or, à environ 90 kilomètres de distance. Il est connu que ces aéroports ont des marchés qui se chevauchent en partie dans la région et que les deux jouent un rôle important dans la desserte du Nord-du-Québec. Ces infrastructures ont des volumes d'activités qui justifient leur présence, mais leur cession à des intérêts locaux, municipaux ou autres, de même que le retrait du soutien financier fédéral pour les dépenses d'exploitation et une importance accrue de l'impératif de l'autofinancement, font en sorte que ces aéroports évolueront davantage dans un univers concurrentiel.

Les services aériens réguliers se concentrent aux deux principaux centres régionaux, mais les autres aéroports sont accessibles pour les services de nolisement, notamment sur petits appareils. À l'instar des autres régions du Québec, l'Abitibi-Témiscamingue constitue un marché relativement petit, ce qui limite le nombre de destinations. La région est toutefois bien desservie, notamment vers les grands centres. Le coût des services est traditionnellement élevé, malgré la concurrence des transporteurs principaux, qui font compétition sur les services plutôt que sur les prix. La venue d'un autre transporteur, Air Montréal, avec une gamme de services et de prix différents, rend le transport aérien plus accessible.

Les activités de nolisement et le transport du fret demeurent difficiles à cerner à cause de l'absence de statistiques et du cadre concurrentiel des opérations. Il est toutefois connu que leur importance est significative. Dans le cas du nolisement, il s'agit d'une formule économique pour les groupes voyageurs et les entreprises y ont de plus en plus recours. C'est aussi une façon de rendre plus accessible les zones non desservies par les transporteurs réguliers, ou encore d'accéder directement et sans escale à certaines destinations. En ce qui concerne le fret, il est particulièrement important à Val-d'Or et à Rouyn-Noranda, surtout pour l'approvisionnement du Nord-du-Québec et l'acheminement de messageries, principalement vers les grands centres.

Un examen rapide de l'évolution de la fréquentation des services réguliers indique que la dernière récession, combinée à la fin des grands travaux hydroélectriques à la Baie-James, a eu des effets néfastes pour le secteur du transport aérien. La situation semble s'être stabilisée et présente une certaine reprise à Rouyn-Noranda. Le transport aérien demeure toutefois tributaire du dynamisme économique régional et à la merci des grands mouvements de l'économie mondiale, particulièrement en ce qui a trait aux marchés des ressources naturelles. De plus, l'amélioration des infrastructures routières et des technologies de communication affect négativement le recours au transport aérien.

Quant à la place du ministère des Transports du Québec dans ce domaine, elle a été définie dans une politique adoptée par le gouvernement du Québec, à la fin de 1995. Dans le cadre de cette politique, le Ministère assumera ses responsabilités vis-à-vis la desserte des territoires enclavés auxquels il donne déjà accès. Il n'y en a aucun dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue. L'aéroport de Saint-Bruno-de-Guigues est considéré comme un aéroport d'importance locale et l'orientation retenue pour ce type d'installation est d'en offrir la propriété et/ou la gestion au milieu local concerné. Il n'y a toutefois pas d'échéancier déterminé pour cette démarche et il n'a pas été question de cesser les opérations de cet aéroport. En ce qui concerne les autres infrastructures, le gouvernement du Québec n'entend pas se substituer au gouvernement fédéral dans le soutien financier dont celui-ci se retire. Le transport aérien demeure en effet un champ d'activités de compétence fédérale, pour lequel la marge de manœuvre du gouvernement du Québec demeure limitée.

1.0 INTRODUCTION

Le présent document vise à présenter un portrait analytique du transport aérien en Abitibi-Témiscamingue, en vue de définir, à une étape ultérieure du plan, les orientations d'action du Ministère des Transports (MTQ) en la matière pour cette région.

Comme le transport aérien et l'aviation sont de compétence fédérale, il est utile d'indiquer que la marge de manœuvre du MTQ dans ce domaine est limitée. En ce qui concerne plus précisément les aéroports, le gouvernement du Québec a rendu public sa politique en 1995¹. Cette politique définit, entre autres, les orientations quant à la place qu'occupera le Ministère au cours des prochaines années dans ce champ d'action. Compte tenu de la compétence du gouvernement fédéral, elles laissent entrevoir un rôle relativement restreint par rapport à d'autres modes de transport.

En tenant compte de cette réserve, il est néanmoins pertinent que le Ministère examine le transport aérien en tant qu'élément important du transport en Abitibi-Témiscamingue, dans une perspective de complémentarité des modes, et en tenant compte de l'aéroport d'envergure locale de Saint-Bruno-de-Guigues.

L'étude comprend trois parties principales : l'encadrement gouvernemental, les infrastructures aéroportuaires et les activités du transport aérien. La section sur l'encadrement gouvernemental permet de camper les compétences, de situer le rôle du gouvernement du Québec et de présenter l'évolution récente du cadre réglementaire. La section sur les infrastructures aéroportuaires présente les aéroports de la région, un survol du nouveau contexte dans lequel ils évoluent et leurs perspectives de développement. Une troisième section traite de l'industrie soit, les transporteurs et l'évolution des services dans la région, ainsi que leur développement et leur accès.

1 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires*, décembre 1995.

2.0 ENCADREMENT GOUVERNEMENTAL

2.1 Le cadre législatif, réglementaire et les orientations fédérales

Le transport aérien est un domaine de compétence exclusivement fédérale en vertu de la *Loi constitutionnelle de 1867*². En effet, le gouvernement fédéral en possède le contrôle législatif, réglementaire et fiscal.

Le transport aérien est principalement encadré par deux lois et les règlements qui en découlent. Ces lois et règlements traitent des aspects techniques et opérationnels de l'aviation, de même que des aspects économiques des activités de transports.

D'une part, la *Loi sur l'aéronautique*³ et le *Règlement de l'aviation canadien*⁴ (RAC) traitent des aspects techniques et opérationnels de l'aviation avec une préoccupation de sécurité des activités. C'est le ministère des Transports du Canada qui en est responsable, tant pour l'élaboration que pour l'application des règlements. Le RAC couvre tous les aspects techniques et opérationnels de l'aviation, qu'il s'agisse de l'immatriculation des aéronefs, de leur navigabilité aérienne, de leurs règles d'utilisation et de vol, des aéroports, de la délivrance des licences et de la formation du personnel, des services de navigation aérienne ou des services aériens commerciaux. Entre autres choses, c'est Transports Canada qui émet les certificats d'exploitation aux entreprises.

D'autre part, Transports Canada est aussi responsable des politiques fédérales régissant les services aériens intérieurs et internationaux au Canada. La *Loi sur les transports au Canada*⁵ et le *Règlement sur les transports aériens*⁶ traitent des aspects économiques et de l'accès au marché. Leurs applications relèvent de l'Office des transports du Canada. La réglementation vise à protéger les intérêts des voyageurs et des entreprises canadiennes. L'Office veille à ce que les transporteurs aériens, exploitant des services à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada, répondent à certaines exigences économiques minimales. À cette fin, il administre un système d'émission de licences aux transporteurs aériens, ainsi que les accords et les tarifs à l'égard des services aériens internationaux. L'organisme contrôle aussi l'accès au marché domestique en le réservant aux transporteurs canadiens, tout en s'assurant qu'ils détiennent une couverture d'assurances adéquate et qu'ils satisfont les exigences de Transports Canada.

L'exploitant d'un service doit donc détenir une licence de l'Office des transports du Canada et un certificat d'exploitation de Transports Canada. Il est à noter qu'une école de pilotage ou un transporteur aérien offrant des services aériens spécialisés (photographie aérienne, touage de bannière, relevés géotechniques, etc.) n'est pas tenu

2 *Loi constitutionnelle de 1867*, 30 de 31 vict., C.3 (R.U.)

3 *Loi sur l'aéronautique*, L.C., ch. A-2

4 *Règlement de l'aviation canadien*, DORS / 96-433

5 *Loi sur les transports au Canada*, L.C., 1996, ch. 10

6 *Règlement sur les transports aériens*, DORS / 88-58

de détenir un permis de l'Office; il doit toutefois satisfaire les normes techniques de Transports Canada.

Par ailleurs, en plus d'assumer l'encadrement législatif et réglementaire, Transports Canada est aussi été très impliqué dans la propriété, la gestion et le financement d'infrastructures, de même que l'exploitation de services. Toutefois, le gouvernement se désengage graduellement depuis une dizaine d'années. En effet, le gouvernement fédéral était propriétaire de la plus grande société aérienne au Canada, Air Canada. Cette société a été privatisée en 1988 et en 1989 par deux émissions d'actions.

Le gouvernement a aussi privatisé le système de navigation aérienne canadien en 1996, aux mains de Nav Canada. Le système de navigation aérienne permet le mouvement sûr et efficace des aéronefs depuis leur point d'origine jusqu'à leur destination. Il comprend le contrôle de la circulation aérienne dans l'espace aérien intérieur et international, des services d'information de vol comme les renseignements météorologiques à l'intention des pilotes, des services consultatifs d'aéroport et des aides à la navigation à l'approche de plusieurs aéroports et en route. Nav Canada est une société privée sans but lucratif qui fonctionne sur la base de principes commerciaux et qui doit faire ses frais. Elle possède et gère des installations et des équipements en Abitibi-Témiscamingue et elle fournit des services aux usagers qui partent de la région, qui s'y destinent ou qui la survolent.

En vertu de la *Politique nationale des aéroports* rendue publique⁷ en 1994 par le gouvernement fédéral, Transports Canada se retire de la propriété, de la gestion et dans une grande mesure, du financement des aéroports. Transports Canada tentait déjà de le faire depuis plusieurs années, mais la politique de 1994 est venue assujettir cette orientation à des conditions et à des échéanciers bien définis. Le gouvernement fédéral conserve toutefois son rôle en matière de législation et de réglementation du champ d'activités, notamment dans une préoccupation de sécurité des installations et des opérations.

En Abitibi-Témiscamingue, deux aéroports fédéraux ont été touchés par la politique de cession : Rouyn-Noranda et Val-d'Or. L'aéroport de Rouyn-Noranda a été transféré à la Ville de Rouyn-Noranda en 1996, tandis que celui de Val-d'Or a été cédé à un organisme sans but lucratif du milieu local, Aéroport régional de Val-d'Or inc. (ARVO) en 1998. Ces aéroports sont desservis par des vols réguliers. Ceux-ci font partie de la catégorie des aéroports « régionaux et locaux » définie aux termes de la politique fédérale et sont admissibles au *Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires* (PAIA) pour les dépenses d'investissements reliées à la sécurité des activités d'aviation. Ce programme est administré par le gouvernement fédéral. En ce qui concerne les aéroports sans vol régulier, le programme d'aide financière aux immobilisations a été aboli en 1994, avec l'application de la nouvelle politique fédérale.

7 Gouvernement du Canada, Transports Canada, *Politique nationale des aéroports*, juillet 1994.

2.2 Les orientations du gouvernement du Québec

Compte tenu de la compétence fédérale dans le transport aérien, le rôle du gouvernement du Québec demeure somme toute limité dans ce domaine. Il consiste surtout à promouvoir les intérêts du Québec auprès des intervenants du secteur, dont le gouvernement fédéral, à encadrer le processus d'implication des municipalités dans les infrastructures aéroportuaires, auparavant fédérales, et à gérer ses propres aéroports (actuellement au nombre de 23 sous juridiction québécoise).

Malgré les limites de son pouvoir d'intervention en la matière, le gouvernement québécois a adopté une politique aéroportuaire à la fin de 1995⁸. Ce positionnement était devenu nécessaire pour les raisons suivantes. Le gouvernement du Québec, par l'entremise du ministère des Transports, est devenu au fil des années, propriétaire de plusieurs aéroports. Cette implication s'est faite ponctuellement, à la suite de facteurs conjoncturels; il fallait donc faire le point sur le rôle qu'entend jouer le gouvernement du Québec dans ce domaine, au cours des années à venir. De plus, le gouvernement possède une compétence exclusive en matière municipale et les municipalités sont particulièrement visées dans la cession des aéroports fédéraux. Comme les municipalités ne sont pas, sous réserve de décrets à cette fin, légalement habilitées à conclure des ententes avec d'autres gouvernements que celui du Québec, il fallait définir des orientations en rapport avec la cession des aéroports fédéraux aux municipalités. En particulier, il fallait préciser les conditions nécessaires à l'octroi de décrets habilitant les municipalités à conclure des ententes à cette fin avec le gouvernement fédéral. Par ailleurs, le Ministère a été souvent sollicité pour apporter un soutien financier aux municipalités en rapport avec des projets aéroportuaires, sans toutefois qu'il y ait d'orientation claire à ce sujet.

En ce qui concerne les aéroports du Ministère, les orientations retenues ont été définies en fonction de l'importance stratégique des infrastructures. Le Ministère possède un aéroport dans la région, soit à Saint-Bruno-de-Guigues. Cet aéroport est classé sur le réseau local, selon les termes de la classification élaborée par le Ministère. Selon les orientations⁹ retenues pour les aéroports locaux qu'il possède, le Ministère est prêt à en examiner la cession de la propriété et/ou de la gestion, dans la mesure où le milieu local en manifesterait l'intérêt. La cession serait conditionnelle à la capacité financière du milieu à assumer les dépenses de fonctionnement et d'immobilisations prévisibles par la suite.

8 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires*, décembre 1995.

9 Ibid., p. 10.

L'infrastructure sera, le cas échéant, transférée en bon état et une aide pourra être fournie pour une période transitoire. Par ailleurs, la gestion des aéroports du gouvernement doit être davantage basée sur des principes commerciaux, de manière à augmenter l'autofinancement des opérations. Cette orientation qui concerne aussi celui de Saint-Bruno-de-Guigues, a fait l'objet de travaux en vue d'une politique de redevances.

Quant à la cession des deux aéroports fédéraux de la région, le gouvernement a appliqué ses orientations. Les municipalités devant signer des ententes avec Transports Canada à deux moments du processus de négociation, soit au début et à la fin, deux décrets sont nécessaires selon la *Loi sur le ministère du Conseil exécutif*. En vue de l'octroi du second décret qui permet à une municipalité de signer les ententes relatives à la cession finale de l'aéroport, la municipalité concernée devait, entre autres, démontrer dans un plan d'affaires, sa capacité financière d'assumer la prise en charge de l'équipement. La politique québécoise spécifie en effet que le gouvernement ne se substituera pas au gouvernement fédéral dans le rôle de soutien financier que celui-ci a joué traditionnellement, sans avoir le contrôle législatif, réglementaire et fiscal du champ d'activités. Après avoir satisfait l'ensemble des conditions, la Ville de Rouyn-Noranda a acquis l'aéroport en 1996. L'acquisition de l'aéroport de Val-d'Or avait suscité l'intérêt de la Ville, mais elle s'est par la suite retirée du dossier; c'est un organisme sans but lucratif local (ARVO) qui a négocié et qui a pris en charge l'aéroport. Comme il ne s'agit pas d'un organisme sous contrôle municipal, le processus d'acquisition n'a pas été assujéti à l'exigence de décrets du gouvernement du Québec.

Enfin, de la même manière que le gouvernement du Québec n'entend pas pallier le soutien financier que le gouvernement fédéral apportait à ses aéroports avant de les transférer, il n'entend pas non plus prendre la place que le gouvernement fédéral occupait dans le soutien financier des aéroports municipaux sans vol régulier.

2.3 Le nouveau contexte : des responsabilités accrues pour les milieux locaux

La redéfinition de la mission de Transports Canada, principalement son retrait des opérations et d'une bonne partie des responsabilités financières qui y sont reliées, constitue un changement majeur par rapport à la situation qui prévalait auparavant.

Dans le domaine aéroportuaire, le retrait de Transports Canada et le choix du gouvernement du Québec de ne pas s'y substituer, font en sorte que les milieux locaux s'impliqueront davantage dans la propriété, la gestion et le financement des infrastructures. D'une part, Transports Canada veut céder ses aéroports. La cession est déjà effectuée à Rouyn-Noranda et à Val-d'Or. D'autre part, la disparition du programme d'aide fédéral pour les petits aéroports sans vol régulier laisse les municipalités à elles-mêmes pour le financement des immobilisations pour ce type d'infrastructure.

3.0 INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

3.1 L'inventaire et le profil technique des infrastructures

L'Abitibi-Témiscamingue compte six aéroports publics de diverses envergures, dont deux régionales soit, ceux de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or. Les autres infrastructures sont d'envergure locale.

Tel que l'indique le tableau 1, l'infrastructure la plus longue est celle de Val-d'Or qui est dotée d'une piste asphaltée de 10 000' x 200'. Cette piste a fait l'objet d'une réfection en 1994-1995. L'aéroport est aussi le mieux pourvu en aide à la navigation, puisqu'il y a un système ILS qui permet des approches de précision de catégorie 1¹⁰. Les caractéristiques techniques de cet aéroport lui permettent d'accueillir des gros porteurs. L'aéroport est aussi doté d'une aérogare de 1 468 m² construite en 1987 et d'une station d'information de vol (heures d'exploitation limitées). Les services d'approvisionnement en carburant et de location de véhicules sont disponibles sur le site de l'aéroport.

10 Le système ILS permet une approche dans l'axe de la piste et un guidage de la pente de descente jusqu'à une hauteur de décision de 200' AGL.

PHOTOGRAPHIE DE L'AÉROPORT DE VAL-D'OR



Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Ressources naturelles, photographie aérienne, 1994.

L'aéroport de Rouyn-Noranda possède une piste asphaltée de 6500' x 150'. Les aides à la navigation (NDB et LOC-DME) permettent d'effectuer une variété d'approches de non-précision¹¹, avec une altitude minimale de 312' au dessus du sol pour le LOC-DME. Le plus gros appareil qui fréquente habituellement l'aéroport est le Boeing 737. On y trouve aussi une station d'information de vol en opération 24 heures par jour. L'aérogare a subi une réfection majeure en 1997. En 1998, l'aéroport fait l'objet de travaux majeurs soit, le repavage de la piste et des autres aires de mouvements, la réfection du système de drainage et des systèmes d'éclairage. Tout comme à Val-d'Or, on retrouve des services d'approvisionnement de carburant et de location de véhicules.

PHOTOGRAPHIE DE L'AÉROPORT DE ROUYN-NORANDA



Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Ressources naturelles, photographie aérienne, 1994

11 Ce sont des approches pour lesquelles seule l'information d'azimut est fournie.

Les autres aéroports sont d'envergure locale, quoiqu'ils aient pour la plupart, des pistes de bonnes dimensions. Parmi ceux-ci, l'aéroport d'Amos est le plus important. On y trouve deux entreprises qui offrent des services complémentaires d'entretien et de réparation d'aéronefs et d'équipement radio. Il y a également une école de pilotage et une autre, de parachutisme. Cet aéroport a fait l'objet de travaux majeurs à la fin des années 1980 soit, pour la réfection de la piste et l'installation d'un système de balisage lumineux, de même que pour des améliorations importantes à l'aérogare.

Quant aux trois autres soit, ceux de La Sarre, de Saint-Bruno-de-Guigues et de Senneterre, leur niveau de services, en hiver surtout, et leur accès par air, témoignent de leur importance. L'aéroport de La Sarre est entretenu en seconde priorité après la voirie municipale. Celui de Saint-Bruno-de-Guigues est entretenu l'hiver, quoique la présence de personnel sur place le jour seulement ou sur appel, lui vaut la mention « entretien limité » au Supplément de Vol. Quant à l'aéroport de Senneterre, il n'est pas entretenu durant cette saison. Les aéroports de La Sarre et de Senneterre sont de propriété municipale, alors que celui de Saint-Bruno-de-Guigues appartient au ministère des Transports du Québec.

Quant à leur accès par air, la présence d'aide électronique (NDB) à l'approche permettent d'effectuer des approches aux instruments de non-précision. Le manuel *Canada Air Pilot*¹² qui inventorie et décrit les procédures d'approches aux instruments, indique pour les aéroports d'Amos, La Sarre et de Saint-Bruno-de-Guigues, qu'ils sont dotés de systèmes de balisage lumineux et de systèmes ARCAL. La piste de Senneterre est accessible de jour seulement pour les vols en régime de vol à vue (VFR). Elle a aussi des contraintes opérationnelles relatives à la condition de la piste : surface molle et seuils décalés de 500 pieds.

En ce qui concerne les hydroaérodromes, le tableau 2 en présente les principaux, soit ceux qui sont répertoriés. Les hydroaérodromes sont presque toujours la propriété d'opérateurs privés qui les exploitent d'abord à leurs fins propres. Dans ce contexte, leur vocation n'est souvent pas de nature communautaire et de ce fait, leur accès est parfois limité. Une autorisation préalable est requise pour s'y rendre. Enfin, la facilité d'aménager et de démanteler les installations flottantes leur confère un certain caractère éphémère. Leur présence s'adapte aux besoins et à la conjoncture. Les hydroaérodromes demeurent toutefois des installations importantes pour le développement des activités récréotouristiques de la région et la desserte de certaines communautés autochtones.

12 Gouvernement du Canada, Transports Canada, *Canada Air Pilot – Procédures aux instruments*, Québec – CAP 6, en vigueur le 13 août 1998.

TABEAU 1**AÉROPORTS PUBLICS, RÉGION DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE**

Aéroport	Propriétaire	Piste	Aide à la navigation	Mouvement¹³	Remarques
Amos Municipal	Municipalité	5 000' X 100' asphaltée	NDB	1997 : 6 953 1996 : 6 207 1995 : 7 489 1994 : 7 713 1993 : 8 648 1992 : 8 357	Exploité par la municipalité. Sans vol régulier. Vente de carburant. Quatre entreprises sur place.
La Sarre	Municipalité	4 700' X 100' asphaltée	NDB	Information non enregistrée	Exploité par la municipalité, sans vol régulier Transporteur établi sur place : Hélicoptères Abitibi. Vente de carburant. Activité estivale surtout.
Rouyn-Noranda	Municipalité	6 500' X 150' asphaltée	NDB Loc-DME	1997 : 17 032 1996 : 15 907 1995 : 14 977 1994 : 14 865 1993 : 16 393 1992 : 15 010	Services aériens réguliers : Air Nova, Inter-Canadien, Air Montréal, Propair Transporteurs basés sur place : Vols nolisés réguliers H-Q, Société minière Raglan du Québec, Propair, École de pilotage : Aviation Rouyn-Noranda Vente de carburant
Saint-Bruno-de-Guigues	Transports Québec	4 500' X 100'	NDB	Information non enregistrée	Sans vol régulier, entretien limité en hiver Vente de carburant
Senneterre	Municipalité	4 000' x 100' sable	-	Environ 60 en 1996	Sans vol régulier, aucun entretien l'hiver Non exploité régulièrement
Val-d'Or	Aéroport régional de Val-d'Or inc. (ARVO)	10 000' X 200' asphaltée	NDB VOR / DME ILS	1997 : 21 447 1996 : 22 112 1995 : 22 038 1994 : 20 323 1993 : 17 802 1992 : 20 446	Services aériens réguliers : Air Alliance, Inter-Canadien, Air Creebec, First Air, Air Montréal. Transporteurs basés sur place : Air Creebec, Aviation Boréal, Héli Forex (hélicoptères), Hélicoptères Transit, Héli-Wask, École de pilotage : Envol 2000. Vente de carburant Base régionale pour la Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU).

Sources :

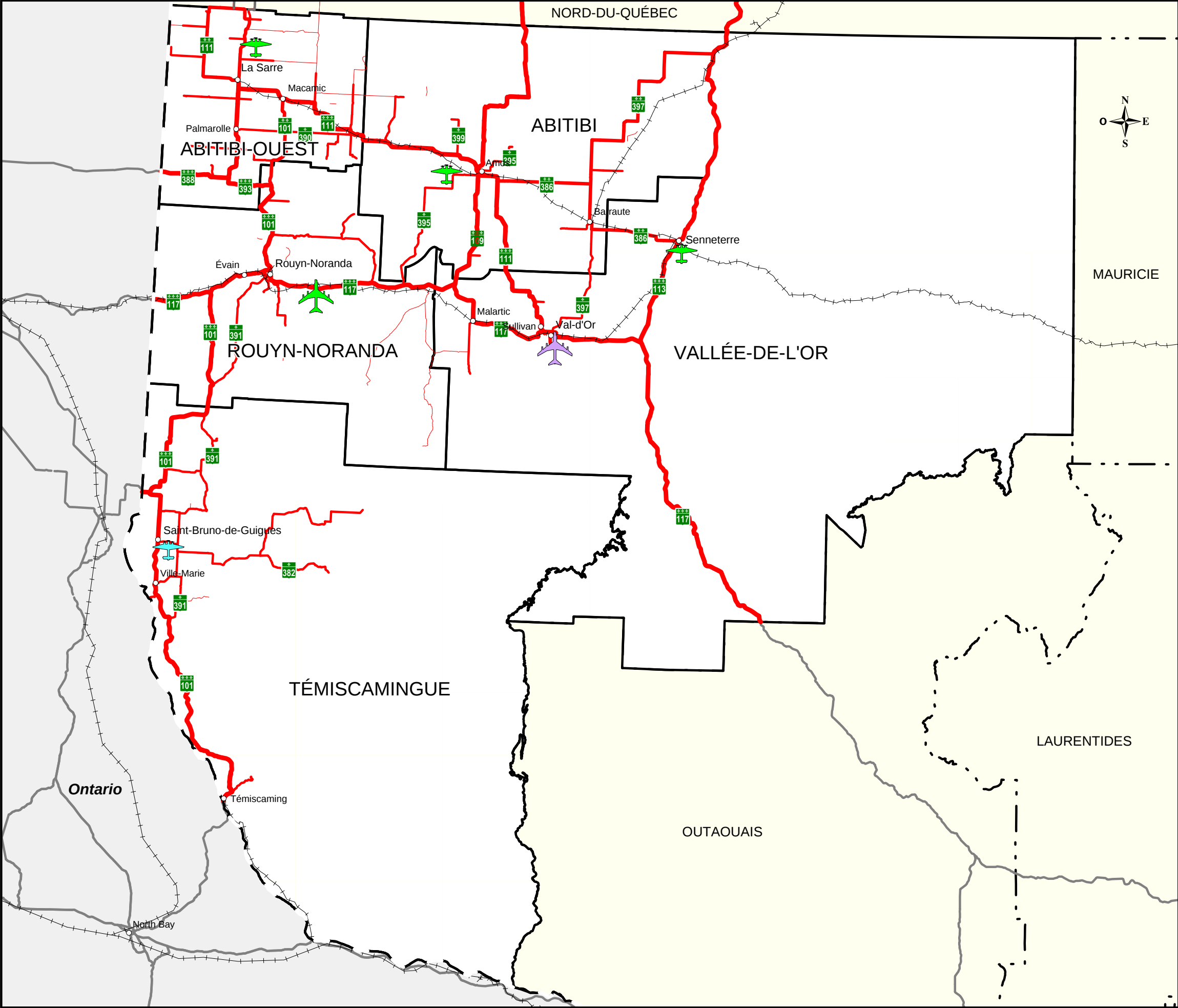
Pour les paramètres techniques

Canada, Transports Canada, A.I.P., Canada et ministère de la Défense nationale, Canada Supplément de Vol, publié par Géomatique Canada, Ministère des Ressources naturelles, document mis à jour périodiquement, version utilisée : OGO \ Z 26 février 1998 jusqu'à 0901Z 23 avril 1998.

Pour les données d'achalandage

Canada, Statistique Canada, Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs, TP 577, Rapport annuel 1996.

13 Mouvement : un mouvement d'aéronef est un atterrissage ou un décollage.



Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Le transport aérien

Carte 1 : Localisation des infrastructures aériennes

- Limite des provinces
- Limite des MRC
- - - Limite des régions administratives
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau collecteur
- Réseau d'accès aux ressources
- +++++ Chemin de fer

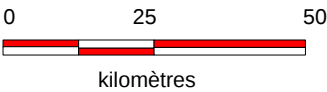
Classe

- Aéroport régional
- Aéroport local

Gestionnaire

- Ministère des Transports
- Municipal
- Autres

Échelle 1 : 1 250 000



Source :
- Ministère des Transports du Québec

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles,
carte numérique, échelle 1 : 250 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Juin 1999

TABEAU 2**HYDROAÉRODROMES RÉPERTORIÉS* - RÉGION DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE**

Localisation	Exploitant	Statut	Remarques
Lac Berthelot N 48-31-12 W 76-05-45	Gary Koch / Berthelot Lake Lodge	Enr.	-
Lac Trevet N 48-09-34 W 76-08-16	Pourvoirie Balbuzard Sauvage inc.	Enr.	-
La Sarre N 48-48 W 79-17	Propair	Enr.	Autorisation requise au préalable
Témiscamingue / Lac Kipawa N 46-47 W 78-58	Air Kipawa inc.	Enr.	-
Val d'Or / Hydrobase Piché-Dubuisson	R. Létourneau S. Hygo	Enr.	Autorisation requise au préalable.

Note : D'autres bases apparaissent sur la carte routière : Dorval Lodge près de la route 117 dans la réserve faunique La Vérendrye; au Lac Simon, près de la route 117 à la hauteur de Louvicourt; à Senneterre (rivière Bell); au Lac Beauchamp, près de l'aéroport d'Amos.

* Répertoriés au Supplément hydroaérodromes, ministère des Ressources naturelles du Canada, en vigueur de 0901Z, 27 mars 1997 au 0901Z.

3.2 La desserte aéroportuaire régionale et le nouveau contexte opérationnel et financier

Compte tenu du nombre d'aéroports et d'aérodromes qui s'y trouvent, la région de l'Abitibi-Témiscamingue semble bien pourvue en infrastructures aéroportuaires. Quoique d'importances et de qualités variables, ils se retrouvent tout de même dans tous les coins de la région. La région présente aussi cette particularité d'avoir deux centres urbains dont le rayonnement est régional, Rouyn-Noranda et Val-d'Or, avec chacun un aéroport de calibre régional, même si la distance qui les sépare n'est que de 90 kilomètres. Ces aéroports sont les seuls à recevoir des transporteurs réguliers donc, les résidents de la région qui désirent utiliser des vols réguliers doivent normalement se rendre à un de ces deux endroits. Ces deux aéroports se partagent le marché régional. Ainsi, Rouyn-Noranda dessert principalement le territoire des MRC de Rouyn-Noranda, d'Abitibi-Ouest et de Témiscamingue, alors que Val-d'Or dessert surtout le territoire de la MRC de Vallée-de-l'Or et celle d'Abitibi, avec possiblement un chevauchement des deux aires de marché dans les secteurs situés à mi-chemin entre les deux aéroports lorsque les destinations recherchées sont les mêmes.

En plus d'être fréquenté par les transporteurs régionaux associés aux deux compagnies majeures soit Air Alliance et Intercanadien, l'aéroport de Rouyn-Noranda sert de base à une entreprise de nolisement relativement importante, Propair. Il est également fréquenté par Air Montréal qui y offre des services réguliers. Hydro-Québec utilise aussi cet aéroport comme base d'opérations pour son personnel en provenance et à destination de la Baie-James. La minière Falconbridge y a également établi son centre d'opérations pour la mine Raglan située sur la péninsule d'Ungava, au Nouveau-Québec. L'aéroport de Rouyn-Noranda devient de plus en plus présent dans les opérations nordiques, un marché que l'aéroport de Val-d'Or a traditionnellement dominé.

L'aéroport de Val-d'Or est desservi par les transporteurs régionaux associés à Air Canada et Canadien et il sert de base d'opérations à Air Creebec qui y effectue des vols réguliers. L'aéroport est aussi fréquenté par Air Montréal. Cet aéroport joue aussi un rôle important pour le transport de marchandises et du courrier à destination du Nord et de la Terre de Baffin. Toutefois, l'amélioration de la desserte routière dans la région de la Baie-James diminue la nécessité de recourir au transport aérien.

L'annonce de la mise en place de la *Politique nationale des aéroports* par le gouvernement fédéral en 1994, constitue un point tournant majeur pour les deux principaux aéroports de la région. En effet, le gouvernement fédéral a jusqu'alors joué un rôle prépondérant dans le soutien de l'exploitation des aéroports de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or et il en assumait entièrement les coûts d'immobilisations. Avec la politique de 1994, le gouvernement fédéral se retire de la propriété et du financement des infrastructures. Il cède l'aéroport de Rouyn-Noranda à la Ville et celui de Val-d'Or à Aéroport régional de Val-d'Or inc.

Historiquement, les aéroports ont été déficitaires. En 1994, Transports Canada a adopté une politique afin de réduire les déficits. Les déficits ont substantiellement diminué sans toutefois être complètement éliminés à Val-d'Or. En 1998, l'aéroport de Rouyn-Noranda est en mesure d'autofinancer ses opérations. Quoi qu'il en soit, le retrait du gouvernement fédéral crée une pression sur les budgets des aéroports qui devront s'autofinancer de façon accrue. Le retrait du gouvernement fédéral signifie également que les aéroports évolueront davantage dans un univers concurrentiel. Les gestionnaires des aéroports de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or auront certainement à composer avec cette réalité compte tenu de la proximité des deux infrastructures et du chevauchement partiel de leur marché respectif.

Les autres aéroports de la région ne sont pas desservis par des vols réguliers. Lorsqu'ils sont ouverts, ils peuvent toutefois recevoir des services de nolisement sur petits appareils et permettre des évacuations médicales par avion. Les évacuations médicales par avion réacté sont toutefois contingentées en fonction des paramètres techniques et opérationnels des pistes, particulièrement en hiver. De plus, ces infrastructures servent aussi à l'aviation de plaisance ou à des activités récréatives. À Amos, l'aéroport sert également de base à des entreprises de formation et d'entretien reliées à l'aviation.

Comme presque partout ailleurs au Québec, les aéroports locaux de la région sont généralement peu achalandés, celui d'Amos étant cependant beaucoup plus fréquenté que les autres de sa catégorie, avec 6 207 mouvements en 1996. De plus, comme il a été mentionné à la section précédente, l'accès et le niveau de services en hiver sont limités. À l'instar de bon nombre d'aéroports locaux du Québec, les perspectives de développement de ceux-ci demeurent plutôt modestes. Il s'agit d'infrastructures dont les coûts d'exploitation sont à la charge des municipalités qui les possèdent, mais dont les dépenses d'immobilisations étaient admissibles à un programme d'aide financière fédéral qui a pris fin en 1994 avec la nouvelle politique de Transports Canada. Compte tenu du faible achalandage à plusieurs aéroports de ce type, il est possible que ce nouveau contexte mène à une rationalisation du réseau d'infrastructures à l'échelle du Québec. Pour les infrastructures qui restent, il est aussi possible que le transfert des responsabilités financières aux milieux locaux entraîne chez eux une révision des niveaux de services aux aéroports, de même qu'une révision des façons de faire en vue d'en augmenter l'efficacité opérationnelle.

3.3 L'aéroport de Saint-Bruno-de-Guigues

Le ministère des Transports est propriétaire de l'aéroport de Saint-Bruno-de-Guigues, près du lac Témiscamingue à 15 km de Ville-Marie, un centre administratif du Témiscamingue. Inauguré en 1990, cet aéroport a été aménagé à une époque où le transport aérien croissait rapidement et dans un contexte où le Témiscamingue était loin des aéroports desservis par des transporteurs et les services d'évacuation d'urgence médicale. L'étude d'opportunité¹⁴, réalisée en 1983, tenait compte également de l'éloignement par la route par rapport aux grands centres et de l'absence de transport ferroviaire pour les voyageurs. On estimait qu'un aéroport permettrait de réduire l'isolement du Témiscamingue et de récupérer une partie du trafic transitant par l'Ontario. Une étude des besoins indiquait alors qu'il y avait place pour un service sur petit appareil vers un centre comme Rouyn-Noranda par exemple.

La construction de l'infrastructure a été financée conjointement par le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec au coût de 6 M\$. Même s'il s'agit d'un aéroport enregistré (il n'y a pas de service régulier et il est situé en milieu rural), il a toutefois été construit conformément au manuel des normes et pratiques recommandées aux aérodomes, de sorte qu'il est certifiable.

Après huit ans d'existence, l'aéroport ne s'est pas développé comme prévu. D'une part, des événements extérieurs ont causé une forte décroissance du transport aérien au début des années 1990 et ont maintenu le trafic à des niveaux plus bas pour plusieurs années. Le transport aérien régional a été sévèrement touché au Québec, qui s'en relève partiellement, encore que les volumes d'achalandage demeurent souvent loin des niveaux observés dans la décennie précédente.

14 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *L'implantation d'un aéroport dans la région de Témiscamingue*, étude d'opportunité, 1983.

Dans ce contexte, l'aéroport n'a pas véritablement eu la chance de prendre son envol. L'aéroport n'est pas fréquenté par un transporteur régulier.

L'accès par air à l'aéroport a été amélioré par l'installation d'un NDB et la publication d'une approche aux instruments. Toutefois, la non-disponibilité d'un calage altimétrique¹⁵ local fait en sorte que le minimum d'approche demeure relativement élevé, à 801 pieds AGL pour une approche indirecte. L'exploitant peut aussi assurer une présence sur appel et deux employés d'entretien sont présents en période hivernale du lundi au vendredi, de 8 heures à 16 heures.

Même si le fonctionnement actuel de l'aéroport ne permet pas d'effectuer des comptages, il est reconnu que l'achalandage est faible. C'est d'ailleurs ce que semble refléter le faible volume de ventes d'essence.

Dans la politique que le gouvernement du Québec a adopté en matière d'aéroports en 1995, l'aéroport de Saint-Bruno-de-Guigues est classé sur le réseau local. L'orientation retenue à l'égard de cette catégorie d'aéroport est d'offrir la propriété et/ou la gestion de l'infrastructure au milieu local dans la mesure où il y est intéressé et où il en a les moyens. Il y a déjà eu des discussions avec la MRC du Témiscamingue en 1993 et des rencontres ont eu lieu depuis pour échanger de l'information et des points de vue sur le potentiel de l'aéroport.

15 Le calage altimétrique est la pression atmosphérique normalisée à un endroit donné. Le calage altimétrique permet de régler l'altimètre pour qu'il affiche l'altitude réelle de l'avion par rapport au niveau de la mer. Il s'agit d'une information importante pour le pilote, entre autres à l'atterrissage. La disponibilité d'un calage local à un aéroport donné en améliore l'accès en réduisant les minimums d'approches prescrits pour les procédures IFR.

4.0 ACTIVITÉS DU TRANSPORT AÉRIEN

Par sa situation géographique éloignée des grands centres du Québec et de l'Ontario et aux portes du Nord-du-Québec, la région de l'Abitibi-Témiscamingue est le théâtre d'activités de transport aérien relativement importantes, compte tenu de la taille du marché régional. Il est évident que le transport aérien est essentiel au développement de la région de même qu'à l'organisation de certains services essentiels, comme par exemple la santé ou encore des exercices particuliers comme la protection des forêts.

Le présent chapitre vise à présenter les activités de transport aérien qui ont cours dans la région, en présentant les entreprises et les services qu'elles offrent en plus de dresser un portrait de l'utilisation de ceux-ci.

4.1 Les transporteurs aériens et les services

La région de l'Abitibi-Témiscamingue est desservie par quatre transporteurs qui offrent des services aériens réguliers et par plusieurs entreprises de nolisement.

Au chapitre des services réguliers, seuls les aéroports de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or sont fréquentés. Les services sont assurés par Air Nova, Air Creebec, Air Montréal, Intercanadien, et Propair inc. Les services sont présentés aux tableaux 3 et 4. Ce sont ceux en vigueur le 1^{er} octobre 1998 et ils peuvent changer. En effet, quoique les services offerts par les transporteurs soient généralement assez stables, les compagnies doivent régulièrement s'adapter aux fluctuations saisonnières de la demande et aux actions de leurs concurrents. Un transporteur peut aussi mettre à l'essai de nouvelles liaisons et les retirer par la suite si les attentes ne sont pas satisfaites.

Les liaisons exploitées par Air Alliance et Intercanadien donnent accès aux autres points des réseaux de ces compagnies et de leurs partenaires, au Québec et ailleurs. Plusieurs de ces liaisons ont les grands centres pour destination, plus particulièrement Montréal. L'accès aux autres villes impliquent d'ailleurs souvent une escale à Montréal. Ces vols se font sur des appareils de 19 à 44 sièges, soit des Beech-1900, des Dash-8 et des ATR-42. La venue des appareils de 19 sièges a permis la mise en place de services directs impliquant de petits volumes de passagers ou des fréquences plus élevées. À titre d'exemple, des vols directs entre Québec et Val-d'Or ont ainsi été rendus possibles, alors qu'une escale à Montréal était auparavant nécessaire. Par contre, une liaison sans escale vers Toronto a aussi été mise à l'essai et abandonnée par la suite.

Air Creebec exploite aussi des services vers Montréal, à partir de Val-d'Or, mais sa vocation consiste principalement dans la desserte des communautés nordiques, notamment les villages cris de la Baie-James au Québec et en Ontario.

Le siège social de cette entreprise est situé à Val-d'or. Air Creebec a une entente commerciale avec Air Alliance qui fait en sorte que les deux entreprises offrent des services coordonnés et complémentaires.

La compagnie Air Montréal dessert également Rouyn-Noranda et Val-d'Or à partir de Montréal. Cette entreprise, dont la mission première est la messagerie et le transport de documents bancaires, a développé des services réguliers de transport de passagers en utilisant ses appareils en combinaison avec la messagerie. Le transporteur dessert le marché avec des appareils Metro Liner, d'une capacité de 19 sièges.

Les aéroports de la région sont aussi accessibles pour les transporteurs offrant des services de nolisement, sous réserve des contraintes opérationnelles des transporteurs et des paramètres techniques et opérationnels des aéroports. Le nolisement, surtout sur petits appareils, constitue une activité importante pour plusieurs entreprises, dont trois sont basées aux aéroports de la région. Il s'agit de Propair, d'Aviation Rouyn-Noranda et d'Aviation Boréal. Les deux premières opèrent à partir de Rouyn-Noranda, alors que la troisième est située à Val-d'Or.

TABEAU 3

NOMBRE DE VOLS COMMERCIAUX RÉGULIERS DE TRANSPORT DE PERSONNES EN PARTANCE DE ROUYN-NORANDA

Destination	Transporteur	Fréquence hebdomadaire*	Type d'appareil utilisé
Montréal	Air Alliance/Air Nova	31	Dash-08
	Inter-Canadien	18	ATR-42
	Air Montréal	10	Metro Liner SW3
Québec	Air Alliance/Air Nova	10	Beech 1900D
	Propair	5	Beech E100

Source : Horaires publiés par les entreprises aériennes (données à jour le 4 juin 1999).

* Vols directs seulement, n'incluant pas les vols avec escale à l'aéroport de Val-d'Or.

TABEAU 4

NOMBRE DE VOLS COMMERCIAUX RÉGULIERS DE TRANSPORT DE PERSONNES EN PARTANCE DE VAL-D'OR

Destination	Transporteur	Fréquence hebdomadaire*	Type d'appareil utilisé
Montréal	Air Alliance/Air Nova	31	Dash-08/Beech 1900D
	Inter-Canadien	23	ATR-42
	Air Montréal	10	Metro Liner SW3
	Air Creebec	6	Beech 1900D
Québec	Air Alliance/Air Nova	10	Beech 1900D
La Grande Rivière	Inter-Canadien	5	ATR-42
Nemaska	Air Creebec	5	Beech 1900D
Waskaganish	Air Creebec	1	Beech 1900D

Source : Horaires publiés par les entreprises aériennes (données à jour le 4 juin 1999).

* Vols directs seulement, n'incluant pas les vols avec escale à l'aéroport de Rouyn-Noranda.

Des services de nolisement par hydravion sont aussi disponibles et leur vocation consiste principalement à donner accès au territoire, pour l'exploration minière, les exploitations forestières et les pourvoiries de chasse et de pêche.

Pour compléter ce bref portrait des activités, il faut mentionner certaines activités de transport privé, effectuées par de grandes entreprises pour leurs fins propres. Ces activités peuvent représenter une quantité importante de mouvements d'appareils et de voyageurs. Deux activités de ce type ont cours à Rouyn-Noranda. Il s'agit d'Hydro-Québec qui utilise l'aéroport comme base opérationnelle pour ses mouvements de personnel vers la Baie-James et de la compagnie Falconbridge qui y a installé sa base d'opérations pour la mine Raglan, située dans le nord du Québec.

La diversité des services aériens offerts dans la région démontre qu'elle est bien servie par les transporteurs. Quoique la taille des marchés ne permette pas le développement de services réguliers dans tous les coins de la région, les services de nolisement sont toutefois accessibles à bien des endroits. De plus, au chapitre des services réguliers, l'avènement de services moins coûteux avec Air Montréal notamment, est venu compléter la gamme de services disponibles. L'adoption d'appareils plus petits chez certains transporteurs régionaux a aussi rendu plus facilement accessibles certaines destinations à faible volume.

Cette concurrence est permise par le contexte réglementaire actuel qui a subi un allègement considérable au cours des années 80, quant à l'accès aux marchés notamment. En effet, tout transporteur canadien a accès au marché domestique canadien, pourvu qu'il satisfasse les exigences minimales de l'Office des transports du Canada, à savoir, détenir une couverture d'assurance suffisante et un certificat d'exploitation de Transports Canada. Un certificat d'exploitation est émis à un transporteur qui satisfait les normes techniques de Transports Canada, lesquelles visent principalement à assurer la sécurité des opérations de transport.

Le marché n'est donc pas contingenté, quoique des barrières à l'entrée subsistent, comme le coût de mise en place des services et les risques financiers qui l'accompagnent par exemple. Jusqu'à la venue d'Air Montréal, dont la structure de fonctionnement et la nature des services permettent d'établir des tarifs substantiellement plus bas que ceux des transporteurs régionaux majeurs, la concurrence entre les deux entreprises principales avait davantage porté sur les services et la présence sur les marchés, plutôt que sur les prix. Cette situation avait d'ailleurs mené à des niveaux de services excessifs par rapport à la demande, c'est-à-dire, à une certaine surcapacité des services disponibles, sans que les prix décroissent pour autant. La situation actuelle se caractérise par une diversité de prix et de services.

4.2 Le trafic des voyageurs

Les statistiques disponibles sur le nombre de passagers aux aéroports permettent généralement de donner une idée partielle du niveau d'activités à certains aéroports, soit ceux fréquentés par des transporteurs qui participent à l'enquête de Statistiques Canada. Dans la région, ce sont Air Alliance, Intercanadien et Air Creebec. À cause des limites même de l'enquête, le niveau d'achalandage peut être considérablement sous-évalué si une part importante du trafic réel provient de transporteurs non participants.

À titre d'exemple, Air Montréal, comme d'autres transporteurs de taille plus modeste ailleurs au Québec, ne participe pas à l'enquête. Il en va de même pour les voyageurs qui empruntent des vols nolisés sur de petits appareils. Les entreprises effectuant des déplacements pour leurs fins propres ne sont pas non plus comptabilisées. Ces limites font en sorte que des données sont uniquement disponibles pour les aéroports de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or, encore que pour ceux-ci, les informations doivent être interprétées avec certaines réserves.

TABLEAU 5

PASSAGERS EMBARQUÉS/DÉBARQUÉS AUX AÉROPORTS DE ROUYN-NORANDA
ET DE VAL-D'OR - 1992-1997

	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Rouyn-Noranda	76 900	77 040	63 289	60 707	68 646	63 672
Val-d'Or	86 900	70 863	70 081	77 714	66 163	60 784

Source : Transports Canada.

À l'instar de la plupart des aéroports régionaux du Québec, le trafic de passagers aux aéroports de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or a été en décroissance pour une bonne partie de la décennie 1990. Il s'est stabilisé à Rouyn-Noranda, selon les données de Statistiques Canada, tandis qu'il a continué de décroître à Val-d'Or.

Les données présentées seraient de beaucoup sous-évaluées pour Rouyn-Noranda, notamment à cause de l'apport d'Hydro-Québec, de Falconbridge (mine Raglan), d'Air Montréal et de Propair. Les statistiques transmises par la direction de l'aéroport révèlent en effet un trafic beaucoup plus important, qui serait passé de 83 616 passagers en 1994 à 100 419 passagers en 1997.

Les données de Val-d'Or seraient vraisemblablement aussi sous-évaluées, quoique dans une moindre mesure, du fait qu'une grande proportion des activités seraient reliées à des transporteurs qui participent à l'enquête de Statistique Canada.

4.3 Le transport de marchandises

Le fret aérien peut être divisé en deux grandes catégories : les produits de messagerie et le fret général. Dans les deux cas, les informations disponibles ne permettent pas de dresser un portrait précis des activités. Toutefois, il est connu que le transport de fret par avion demeure surtout le fait de produits de haute valeur, de biens périssables et matériaux dont la livraison est urgente. Le transport aérien est en effet un mode coûteux et les expéditeurs n'y ont recours que lorsque le transport routier ne peut être utilisé ou encore si le temps de transport revêt une grande importance.

Dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue, des services de transport de documents bancaires et de messagerie privée sont dispensés par Air Montréal. Le transport du courrier et du fret à destination du Nord occupe aussi une place importante aux aéroports de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or. À Rouyn-Noranda, l'approvisionnement de la mine Raglan au Nouveau-Québec, génère des activités importantes. Il en va de même pour l'approvisionnement des communautés inuites à partir de Val-d'Or à destination de Kuujuaq et Iqaluit. Dans le cas de l'aéroport de Val-d'Or, on rapportait un trafic total de l'ordre de 6 000 tonnes en 1997, dont 90 % était constitué de denrées périssables pour le Nord transportées par les compagnies First Air, Intercanadien et Air Creebec. Quoiqu'important pour l'aéroport, ce trafic aurait un impact marginal sur le réseau routier qui lui donne accès. En effet, en traduisant le volume total en équivalent en camion (à 20 tonnes par camion, pour les besoins de cet exemple), on obtient 300 camions par année, ce qui est peu même en admettant une marge d'erreur confortable sur le tonnage moyen par camion.

Pour l'aéroport de Val-d'Or, on constate que le désenclavement par voie terrestre va amener une diminution du fret.

5.0 CONCLUSION

Le portrait présenté dans cette étude permet de dégager certains constats quant à la qualité de la desserte aéroportuaire et des services de transport disponibles dans la région.

Les six aéroports de la région couvrent l'ensemble du territoire. De ce fait, et compte tenu de la présence d'aéroports du côté ontarien du Témiscamingue, la desserte aéroportuaire paraît adéquate. La plupart des infrastructures ont fait l'objet d'investissements importants au cours des dix dernières années, pour des travaux de construction, d'améliorations ou d'entretien, de sorte que l'ensemble des aéroports sont, en tenant compte de leur vocation et de leur niveau de services respectifs, généralement en bon état.

La région est dotée de deux aéroports d'envergure régionale situés à environ 90 kilomètres de distance, aux deux centres urbains les plus importants, soit Rouyn-Noranda et Val-d'Or. Il est connu que ces aéroports ont des marchés qui se chevauchent en partie dans la région même, et les deux jouent un rôle important dans la desserte du Nord-du-Québec. Les deux infrastructures ont des volumes d'activités qui justifient leur présence, mais leur cession à des intérêts locaux, municipaux ou autres, de même que le retrait du soutien financier fédéral pour les dépenses d'exploitation et une importance accrue de l'impératif de l'autofinancement, font en sorte que ces aéroports évolueront davantage dans un univers concurrentiel.

Les services aériens réguliers se concentrent aux deux principaux centres régionaux, mais les autres aéroports sont accessibles pour les services de nolisement, notamment sur petits appareils. À l'instar des autres régions du Québec, l'Abitibi-Témiscamingue constitue un marché relativement petit, où la diversification des destinations est difficile. La région est toutefois bien desservie, notamment vers les grands centres. Le coût des services a été traditionnellement élevé, malgré la concurrence des transporteurs principaux, qui faisaient compétition sur les services plutôt que sur les prix. La venue d'un autre transporteur, Air Montréal, avec une gamme de services et de prix différents, a rendu le transport aérien plus accessible.

Les activités de nolisement et le transport du fret demeurent difficiles à cerner à cause de l'absence de statistiques et du cadre concurrentiel des opérations. Il est toutefois connu que leur importance est significative. Dans le cas du nolisement, il s'agit d'une formule économique pour les groupes voyageurs et les entreprises y ont de plus en plus recours. C'est aussi une façon de rendre plus accessibles les zones non desservies par les transporteurs réguliers ou encore d'accéder directement et sans escales à certaines destinations. En ce qui concerne le fret, il est particulièrement important à Val-d'Or et à Rouyn-Noranda, surtout pour l'approvisionnement du Nord-du-Québec et l'acheminement de messageries, principalement vers les grands centres.

Un examen rapide de l'évolution de la fréquentation des services réguliers indique que la dernière récession a eu des effets néfastes pour le secteur et que ces effets ont duré quelques années. La situation semble s'être stabilisée et il y même une reprise à Rouyn-Noranda. Le transport aérien demeure toutefois tributaire du dynamisme économique régional et à la merci des grands mouvements de l'économie mondiale, particulièrement les marchés des ressources naturelles. De plus, l'amélioration des infrastructures routières et des technologies de communication affecte négativement le recours au transport aérien.

Quant à la place du Ministère dans ce domaine, elle a été définie dans une politique adoptée par le gouvernement du Québec à la fin de 1995. Dans le cadre de cette politique, le Ministère assumera ses responsabilités vis-à-vis la desserte des territoires enclavés auxquels il donne déjà accès. Il n'y en a aucun dans la région couverte par le *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. L'aéroport de Saint-Bruno-de-Guigues est considéré comme un aéroport d'importance locale et l'orientation retenue par le gouvernement du Québec est d'en offrir la propriété et/ou la gestion au milieu local concerné. Il n'y a toutefois pas d'échéancier déterminé pour cette démarche et il n'a pas été question de cesser les opérations à cet aéroport. En ce qui concerne les autres infrastructures, le gouvernement du Québec n'entend pas se substituer au gouvernement fédéral dans le soutien financier dont celui-ci se retire. Le transport aérien demeure en effet un champ d'activités de compétence fédérale, pour lequel la marge de manœuvre du gouvernement demeure limitée.

BIBLIOGRAPHIE

Gouvernement du Canada, Transports Canada, *Canada Air Pilot – Procédures aux instruments*, Québec, CAP 6, en vigueur le 13 août 1998.

Gouvernement du Canada, Transports Canada, A.I.P. Canada et Ministère de la Défense nationale, *Canada Supplément de Vol*, publié par Géomatique Canada, Ministère des Ressources naturelles, document mis à jour périodiquement.

Gouvernement du Canada, Transports Canada, *Politique nationale des aéroports*, juillet 1994.

Gouvernement du Canada, Statistique Canada, *Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs*, TP 577, rapport annuel 1996.

Gouvernement du Canada, Transports Canada, A.I.P. Canada et Ministère de la Défense nationale, *Supplément hydroaérodromes*, publié par Géomatique Canada, Ministère des Ressources naturelles, document mis à jour annuellement.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires*, décembre 1995.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *L'implantation d'un aéroport dans la région de Témiscamingue*, 1983.

OAG Worldwide, *OAG Desktop Guide, North America*, Oak Brook (Illinois), publication périodique.

COMMENTAIRES DU GROUPE TEMOIN

**Rencontre du groupe témoin sur l'étude
« Le transport aérien »
du 29 juin 1999**

Salle de conférence du CRDAT, 170, avenue Principale, bureau 102, Rouyn-Noranda

Les personnes suivantes étaient présentes lors de la rencontre

M. Yvon Bélanger	Service des inventaires et plan, MTQ
M. Richard Brouillard	Aéroport régional de Val-d'Or
M. Jean Iracà	Service des inventaires et plan, MTQ
M. Marcel Martineau	Aéroport de Rouyn-Noranda
M. Ron Ménard	Aéroport régional de Val-d'Or
M. Jean Pronovost	Propair inc.
M ^{me} Martine Rioux	CRDAT

Le ministère des Transports remercie les participants du groupe témoin pour leurs commentaires et suggestions formulés lors de cette rencontre. Occasionnellement, nous avons aussi recueilli les commentaires et suggestions de personnes externes au groupe témoin. L'intégration de l'ensemble des commentaires et suggestions à la version finale de l'étude technique a permis d'en bonifier le contenu.

Les éléments qui n'ont pu être intégrés à la présente étude seront utiles dans le cadre d'études ultérieures et, tout comme les éléments intégrés, ils pourraient influencer le Ministère et ses partenaires pour l'élaboration du diagnostic préalable à la proposition de plan de transport. Afin de les garder en mémoire, un sommaire de ceux-ci a été réalisé.

***Commentaires ou suggestions issus du groupe témoin,
non intégrés au document***

- Les personnes présentes reconnaissent qu'il y a un chevauchement dans les marchés desservis par les aéroports régionaux, mais cela semble essentiel pour la desserte des passagers. Par contre, pour ce qui du nord, la desserte est plus compétitive.
- La situation de concurrence va forcer les aéroports régionaux à se faire une compétition malsaine. Peut-être que la gestion commune des deux aéroports amènerait une vision plus régionale.

- La diminution du nombre de passagers peut être causés par l'utilisation de nouvelles technologies (ex. : vidéoconférence) et l'amélioration de la qualité des routes, notamment la route 117 dans la réserve faunique La Vérendrye.
- La vigueur de l'économie est un facteur important dans l'achalandage du transport de passagers.
- Le coût élevé des billets d'avion fait en sorte que lors de voyages de groupe, le choix se porte, de plus en plus, vers un vol nolisé.
- Un participant mentionne qu'il serait intéressant de faire une recherche pour savoir combien investissait Transports Canada dans les aéroports en région avant la cession à des intérêts locaux, afin de savoir quelles sont les conséquences, soit en termes de services ou, soit en besoin de financement.
- Il faudrait analyser le niveau de services quant à l'aide à la navigation et de la privatisation de NAV Canada. Les participants craignent une baisse de niveaux de services.
- Il y a un projet afin d'analyser la pertinence de doter les aéroports d'importances de services d'incendies. Ce projet inquiète les exploitants d'aéroports car il y aura un impact sur les coûts d'exploitation.
- Les participants soulignent l'importance sociale des aéroports régionaux et de la pertinence d'avoir deux aéroports en région en cas de fermeture temporaire de l'un ou de l'autre (déplacement des personnes, services d'urgence).
- Un participant souligne que certains aéroports localisés dans des régions isolées sont subventionnés comme c'est le cas pour certaines aéroports de la basse Côte-Nord.
- La survie des aéroports en région qui ne bénéficie pas de vols réguliers est un enjeu préoccupant.