

VERS UN PLAN DE TRANSPORT DE LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 12 LE TRANSPORT AÉRIEN

Analyse et rédaction : Claude Gauthier, agent de recherche
 Ralph Plourde, agent de recherche
 Service des normes en transport maritime, aérien et ferroviaire

Collaboration : Jacques Ruel, ing.
 Service des normes en transport maritime, aérien et ferroviaire

Version décembre 1997

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
12.1. Le cadre institutionnel et réglementaire	2
12.2. La politique fédérale sur les aéroports	3
12.3. Le système de navigation aérienne du Canada.....	5
12.4. Les orientations du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires.....	6
12.5. Le réseau aéroportuaire de la Côte-Nord.....	8
12.6. Les transporteurs aériens et les caractéristiques des services	15
12.7. Résultats des questionnaires d'enquête	31
12.7.1. Enquête auprès des gestionnaires d'aéroports	31
12.7.2. Enquête auprès des compagnies aériennes de nolisement	38
12.8. Questions environnementales	42
12.9. Conclusion (tendances et perspectives)	42
12.9.1. Les infrastructures aéroportuaires	43
12.9.2. Les services de transport aérien.....	44

LISTE DES CARTES

CARTE 1 RÉSEAU AÉROPORTUAIRE DE LA CÔTE-NORD - 1996.....	9
--	---

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1-A PARAMÈTRES TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELS DES AÉROPORTS DE PROPRIÉTÉ PUBLIQUE DE LA CÔTE-NORD (1 ^{RE} PARTIE)	12
TABLEAU 1-B PARAMÈTRES TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELS DES AÉROPORTS DE PROPRIÉTÉ PUBLIQUE DE LA CÔTE-NORD (2 ^E PARTIE)	13
TABLEAU 2 SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS - RÉGION DE LA CÔTE-NORD	20
TABLEAU 3 TRAFIC AÉRIEN SUR LA CÔTE-NORD - SERVICES RÉGULIERS	27
TABLEAU 4 ÉVOLUTION DU TRAFIC AÉRIEN SUR LA CÔTE-NORD ET SUR CERTAINS POINTS AU QUÉBEC (1970-1994)	30
TABLEAU 5-A SOMMAIRE DES RÉSULTATS D'ENQUÊTE AUPRÈS DES GESTIONNAIRES D'AÉROPORTS (1 ^{RE} PARTIE)	36
TABLEAU 5-B SOMMAIRE DES RÉSULTATS D'ENQUÊTE AUPRÈS DES GESTIONNAIRES D'AÉROPORTS (2 ^E PARTIE)	37
TABLEAU 6 RÉSULTATS D'ENQUÊTE AUPRÈS DES COMPAGNIES AÉRIENNES.....	41

INTRODUCTION

La situation géographique de la Côte-Nord par rapport à l'ensemble du Québec, l'immense étendue de son territoire et l'absence de liaisons terrestres entre certaines localités (Basse-Côte-Nord) de même qu'avec certains lieux de villégiature font en sorte que l'avion constitue un moyen de transport privilégié dans cette région. Le transport aérien permet en effet de "raccourcir" à quelques heures seulement des trajets qui autrement pourraient se mesurer en termes de jours par voie terrestre.

Le présent chapitre sur le transport aérien débute par une présentation du cadre institutionnel et réglementaire régissant ce secteur d'activité (section 12.1), un exposé sommaire de la nouvelle politique fédérale sur les aéroports (12.2) et une brève description du rôle du système de navigation aérienne du Canada (12.3).

La section 12.4 résume les orientations du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires et situe les aéroports de la Côte-Nord par rapport à la classification fonctionnelle du réseau aéroportuaire québécois.

Dans la section 12.5, on y trouve une description du réseau aéroportuaire de la Côte-Nord, les principales caractéristiques techniques et opérationnelles des aéroports de la région, un aperçu de leur trafic et de leur performance financière d'exploitation, de même que les principales compagnies aériennes y offrant des services réguliers.

La section suivante (12.6) nous informe sur les transporteurs aériens de la région et les différents services offerts autant au niveau des liaisons locales qu'interrégionales, les principales liaisons et leur importance en termes de trafic et de fréquence de service, ainsi que la tendance ou l'évolution du trafic observée sur la Côte-Nord au cours des 25 dernières années comparativement à d'autres points du Québec.

Certains commentaires portant sur les résultats des questionnaires d'enquête envoyés aux gestionnaires d'aéroports et aux compagnies aériennes de nolisement figurent à la section 12.7, alors que la section 12.8 soulève sommairement les principaux problèmes d'ordre environnemental que l'on peut rencontrer aux aéroports.

Finalement, la dernière section (12.9) de ce chapitre décrit brièvement les principales conséquences appréhendées de la nouvelle politique fédérale sur les aéroports à l'égard de ceux situés sur la Côte-Nord, ainsi que les perspectives perçues à court terme sur les services de transport aérien de la région.

12.1. Le cadre institutionnel et réglementaire

Le transport aérien est essentiellement de juridiction fédérale. Tout transporteur désirent établir des services aériens commerciaux pour le transport des passagers et du fret doit satisfaire à des exigences réglementaires à la fois du point de vue économique et du point de vue opérationnel.

Le gouvernement du Canada a mis sur pied deux organismes qui régissent le transport aérien et qui veillent au respect de ces exigences. Il s'agit de l'Office des transports du Canada et du ministère des Transports.

L'Office est l'instance responsable des exigences économiques, ce qui comprend la nécessité pour un transporteur de satisfaire aux exigences d'admissibilité relatives à la propriété et au contrôle canadiens ainsi qu'aux exigences particulières d'assurance responsabilité, conformément à la Loi sur les transports au Canada et au Règlement sur les transports aériens. Cet examen conduit à l'obtention d'une licence de l'Office des transports du Canada.

Quant au ministère des Transports, il voit à ce qu'un transporteur se conforme à une série d'exigences d'exploitation et d'entretien visant à s'assurer d'une exploitation sûre, conformément à la Loi sur l'aéronautique et au Règlement de l'Aviation canadien (RAC). Transports Canada est responsable de l'émission du certificat d'exploitation.

L'exploitant d'un service aérien 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 de détenir un permis de l'OTC; il doit toutefois satisfaire aux normes techniques de Transports Canada.

12.2.

La politique fédérale sur les aéroports

En juillet 1994, le gouvernement fédéral (Transports Canada) rendait publique sa nouvelle Politique nationale des aéroports. Cette politique ne touche que les aéroports qui sont la propriété de Transports Canada ou qui sont subventionnés par le Ministère.

La Politique nationale des aéroports fixe, pour la première fois, un cadre définissant clairement le rôle du gouvernement fédéral aux aéroports et prévoyant l'abandon de son rôle actuel de propriétaire et exploitant pour celui de locateur et d'autorité de réglementation.

Au Canada, il y a 726 aéroports certifiés; Transports Canada exploite ou subventionne 150 de ces 726 aéroports certifiés. Par ailleurs, 94 % de tous les passagers transitent par 26 aéroports. Pour Transports Canada, le pays a besoin d'un réseau national d'aéroports sûrs et rentables. De plus, les utilisateurs des aéroports doivent payer une part équitable des frais.

La Politique nationale des aéroports définit que le gouvernement fédéral demeurera propriétaire des 26 aéroports identifiés comme faisant partie du Réseau national d'aéroports. Cependant, ces aéroports seront loués à des administrations aéroportuaires canadiennes, qui seraient responsables de leur gestion financière et opérationnelle. Ces aéroports comprennent ceux des capitales nationales, provinciales et ceux qui acheminent au moins 200 000 voyageurs par année. Au Québec, les aéroports qui appartiennent à cette catégorie sont ceux de Montréal (Dorval et Mirabel) exploités par Aéroports de Montréal inc. et celui de Québec (Jean-Lesage). Dans ce dernier cas, cet aéroport est encore exploité directement par Transports Canada.

Transports Canada a défini aussi d'autres catégories d'aéroports à savoir, les aéroports régionaux et locaux, les petits aéroports et les aéroports éloignés. Les premiers offrent des services aériens réguliers à taux unitaire mais acheminent moins de 200 000 voyageurs par année. Les deuxièmes n'offrent aucun service aérien régulier. Enfin, les aéroports éloignés constituent pour les collectivités isolées le seul moyen de transport fiable accessible à longueur d'année.

Les aéroports régionaux et locaux doivent être transférés à des intérêts locaux d'ici l'an 2000. Ces aéroports seront admissibles à un Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA). Les petits aéroports devaient être transférés à des intérêts locaux avant 1997. Enfin, le gouvernement fédéral continuera de financer l'exploitation des aéroports éloignés en raison de la nécessité de conserver l'aide à ces collectivités afin qu'elles demeurent accessibles toute l'année.

En ce qui concerne le territoire de la Côte-Nord, les aéroports de Baie-Comeau, de Sept-Îles et de Havre-Saint-Pierre font partie des aéroports régionaux et locaux. Il

en sera de même également à compter du 1^{er} janvier 1998 pour ce qui est de l'aéroport de Natashquan, Transports Canada ayant décidé à l'automne de 1997 de procéder à un reclassement de cet aéroport (appartenant jusque-là à la catégorie des aéroports éloignés) suite à l'ouverture de la route 138 jusqu'à Natashquan. L'aéroport de Forestville appartient à la catégorie des petits aéroports. Enfin, les aéroports de Chevery, de Lourdes-de-Blanc-Sablon et de Schefferville sont compris dans la catégorie des aéroports éloignés.

12.3.

Le système de navigation aérienne du 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.

Les services du Système de navigation aérienne sont assurés par les centres de contrôle régional, les tours de contrôle de la circulation aérienne, les stations d'information de vol, un système radar national, des systèmes de communications, des ordinateurs et du logiciel d'exploitation, des systèmes de visualisation radar et des aides à la navigation.

Le Système de navigation aérienne emploie 6 000 personnes à l'administration centrale, dans les six bureaux régionaux et à de nombreuses installations au Canada. Les recettes prévues comprennent 544 millions de dollars provenant de la taxe de transport aérien payée par les passagers aériens et 41 millions de dollars d'autres sources.

Le Système de navigation aérienne du Canada a été vendu le 1^{er} novembre 1996 à NAV Canada, une société sans but lucratif créée en 1995 et dirigée par un conseil d'administration formé de représentants nommés par le gouvernement fédéral, les syndicats d'employés, le Canadian Business Aircraft Association et l'Association du transport aérien du Canada. Transports Canada n'est donc plus impliqué d'aucune façon dans l'exploitation du système de navigation aérienne. La société NAV Canada fonctionnera sur une base commerciale et tous les services offerts seront défrayés par les utilisateurs, soit les transporteurs aériens et les propriétaires privés d'aéronefs.

12.4.

Les orientations du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires

Dans la foulée des études et analyses entreprises par Transports Canada depuis le début des années 90 en vue de procéder à une rationalisation de ses activités dans le domaine aéroportuaire, le MTQ a aussi procédé à des évaluations. Ainsi, en 1992, le Ministère a fait effectuer une évaluation de fond de son réseau aéroportuaire par la firme Price-Waterhouse.

Cette analyse et d'autres effectuées à l'interne ont culminé par l'adoption au Conseil des ministres en décembre 1995 de "La Politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires". Cette politique définit une orientation du Québec envers tous les aéroports publics du Québec, qu'ils soient la propriété du gouvernement fédéral, du gouvernement du Québec, des municipalités ou même d'Hydro-Québec. Cette politique donne aussi les orientations du Québec en regard de la Politique nationale des aéroports de Transports Canada.

Aussi, la politique du Québec présente une classification fonctionnelle du réseau aéroportuaire québécois et retient un réseau supérieur d'aéroports et un réseau d'aéroports locaux, de moindre importance. Ainsi, sur le territoire de la Côte-Nord les aéroports suivants appartiennent au réseau supérieur :

Baie-Comeau
Sept-Îles
Port-Menier
Natashquan
Chevery
Saint-Augustin
Lourdes-de-Blanc-Sablon
Schefferville

Par ailleurs, les aéroports de Grandes-Bergeronnes, Forestville, Mingan et Havre-Saint-Pierre sont inclus dans le réseau aéroportuaire local.

Enfin, le document de politique du Québec contient les orientations qu'il entend privilégier. Ainsi, le MTQ demeurera propriétaire des aéroports qui font partie du réseau supérieur. Il examinera cependant la possibilité d'en déléguer la gestion, l'entretien et l'exploitation.

En ce qui concerne le transfert éventuel de propriété des aéroports fédéraux, le Québec se garde le droit d'approuver ou de rejeter chacun des projets de cessions. Aussi, le Québec continuera de suivre de près la situation des aéroports de Dorval, de Mirabel et de Québec (Jean-Lesage). Enfin, le Québec ne suppléera pas au gouvernement fédéral dans le domaine de l'aide financière aux aéroports municipaux.

12.5.

Le réseau aéroportuaire de la Côte-Nord

La carte 1 présente les aéroports de propriété publique de la Côte-Nord selon leur classification dans le réseau québécois.

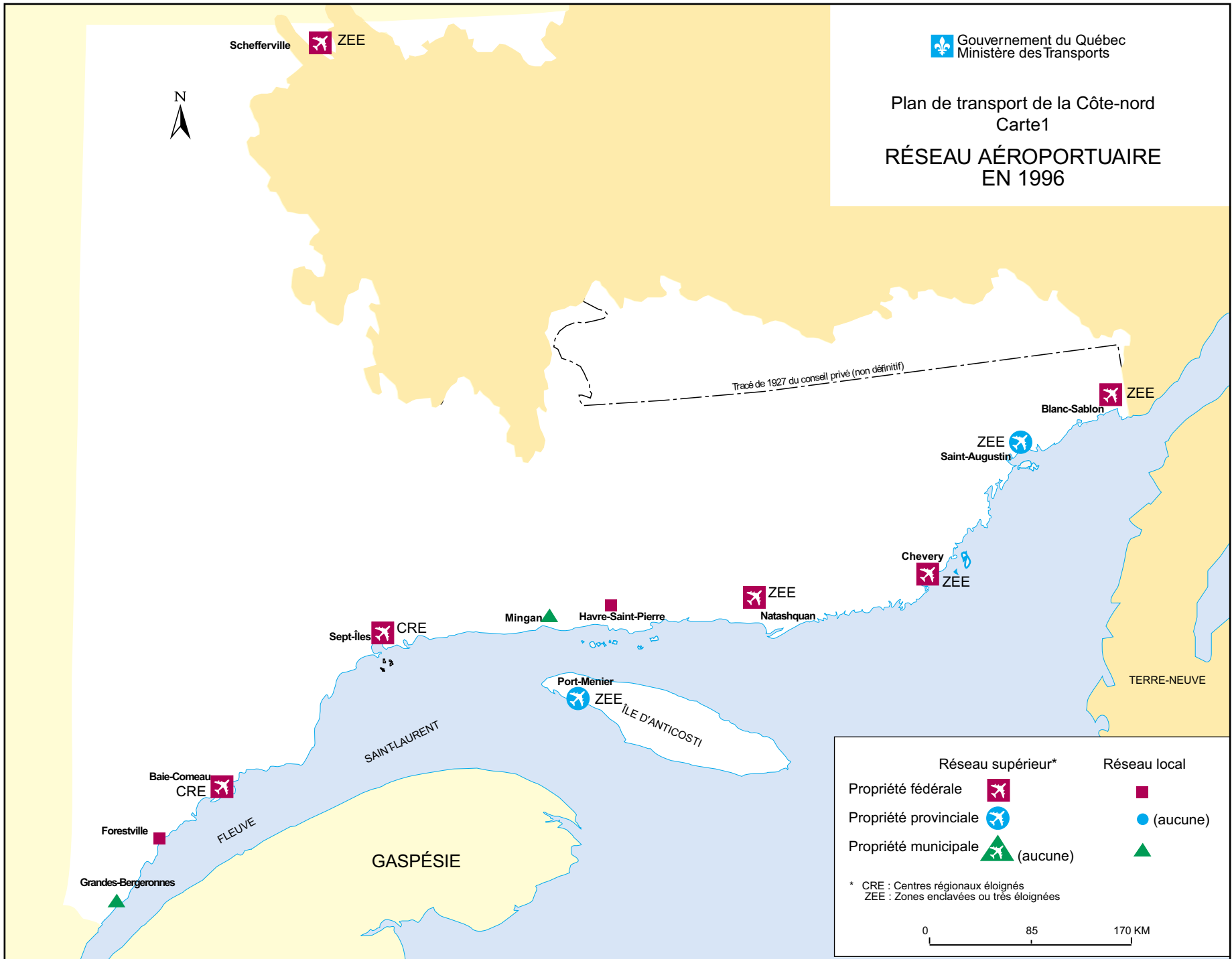
Le territoire compte 12 aéroports de propriété publique, 8 étant la propriété de Transports Canada, 2 la propriété de municipalités et 2 la propriété de Transports Québec, soit ceux de Port-Menier et de Saint-Augustin. Toutefois, au niveau de l'exploitation, seulement 2 aéroports, ceux de Baie-Comeau et Sept-Îles sont exploités directement par Transports Canada, 2 par Transports Québec et 8 par des municipalités.

Il est à noter que 8 aéroports appartiennent au réseau supérieur d'aéroports, tel que défini par Transports Québec et 4 au réseau local. Aussi, les aéroports sont desservis par des transporteurs offrant des services aériens à taux unitaire. Des 12 aéroports que compte le territoire, un seul, celui de Grandes-Bergeronnes n'est pas doté d'une aide électronique à la navigation et seulement deux, Grandes-Bergeronnes et Mingan n'ont pas d'approches aux instruments de type public. En somme, sur le plan technique et opérationnel, on peut affirmer que le territoire de la Côte-Nord est pourvu d'aéroports de bonne qualité qui répondent amplement aux besoins de la population.

Le Tableau 1 (A et B) résume les principales caractéristiques techniques et opérationnelles des aéroports de propriété publique de la Côte-Nord.

En ce qui concerne le trafic, deux aéroports, soit ceux de Baie-Comeau et de Sept-Îles, dominent de loin avec respectivement 15 473 et 38 976 mouvements en 1994. Les autres aéroports dont on possède des statistiques de mouvements présentent un trafic relativement faible (voir Tableau 1-B). Toutefois, ces aéroports demeurent vitaux compte tenu de leur isolement et de leur éloignement de Sept-Îles, par exemple. Enfin, on ne possède aucune information vérifiée concernant les mouvements d'aéronefs aux aéroports de Grandes-Bergeronnes, Forestville et de Mingan. À tout le moins, le nombre de mouvements à chacun de ces aéroports est très faible et possiblement de l'ordre de 1 200 par année pour l'aéroport de Forestville et de 500 mouvements et moins pour les aéroports de Grandes-Bergeronnes et de Mingan.

Insérer la carte 1



Source: Ministère des Transports, Service de la réglementation et des programmes en transport multimodal, La politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires.

Sur un plan financier, les données ne sont disponibles que pour les aéroports fédéraux et celui de Port-Menier. Tous les aéroports de Transports Canada sont déficitaires, les aéroports de Baie-Comeau et de Sept-Îles présentaient respectivement un déficit de 1,1 million de dollars en 1992, et de 1,2 million de dollars en 1995. Les autres aéroports fédéraux montrent aussi des déficits d'exploitation de l'ordre de 150 000 \$ à 250 000 \$ annuellement. Les aéroports de Port-Menier et de Saint-Augustin montrent un déficit de l'ordre de 275 000 \$ annuellement.

Un réseau aéroportuaire ne se limite pas uniquement à des aéroports de propriété publique. Il peut comprendre également des pistes d'atterrissage de propriété privée, des hydrobases et des héliports. Ceux-ci ne sont pas inclus dans le présent texte parce qu'ils n'ont finalement que peu d'impact au niveau des besoins de planification publique.

Le transport aérien

**TABLEAU 1-A : PARAMÈTRES TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELS
DES AÉROPORTS DE PROPRIÉTÉ PUBLIQUE DE LA CÔTE-NORD (1^{RE} PARTIE)**

AÉROPORT	PROPRIÉTAIRE	EXPLOITANT	STATUT	PISTES (LONGUEUR/LARGEUR)	SURFACE	BALISAGE ⁽¹⁾ LUMINEUX
Baie-Comeau	Transports Canada	Transports Canada	Certifié Public	10-28 : 6 000' X 150'	Revêtement bitu- mineux	Piste, appr., VASIS, ARCAL, RIL
Sept-Îles	Transports Canada	Transports Canada	Certifié Public	09-27 : 6 572' X 200' 13-31 : 6 037' X 200' 05-23 : 5 900' X 200'	Revêtement bitu- mineux	Piste, appr., VASIS, RIL
Port-Menier	Transports Québec	Transports Québec	Certifié Public	12-30 : 4 920' X 150'	Revêtement bitu- mineux	Piste, appr., VASIS, RIL, ARCAL
Natashquan	Transports Canada	Village Natashquan	Certifié Public	14-32 : 4 500' X 100'	Revêtement bitumineux	Piste, appr., VASIS, ARCAL, RIL
Schefferville	Transports Canada	Conseil de bande Naskapis - Montagnais	Certifié Public	18-36 : 5 500' X 150'	Revêtement bitumineux	Piste, appr., ARCAL, RIL, VASIS
Grandes-Bergeronnes	Village	Village	Enregistré Public	10-28 : 1 500' X 50'	Revêtement bitumineux	Aucun
Forestville	Transports Canada	Municipalité	Certifié Public	09-27 : 4 000' X 150'	Revêtement bitumineux	Piste
Mingan	Municipalité	Municipalité	Enregistré Public	11-29 : 4 700' X 150' 06-24 : 5 000' X 150'	Revêtement bitu- mineux	Piste, RIL, ARCAL
Havre-St-Pierre	Transports Canada	Municipalité	Certifié Public	09-27 : 4 500' X 100'	Revêtement bitumineux	Piste, appr., RIL, VASIS, ARCAL
Chevery	Transports Canada	Municipalité	Certifié Public	08-26 4 500' X 150'	Revêtement bitumineux	Piste, appr., RIL, PAPI, ARCAL
St-Augustin	Transports Québec	Transports Québec	Certifié Public	02-20 4 590' X 100'	Revêtement bitumineux	Piste, appr., RIL, VASIS, ARCAL
Lourdes-de-Blanc-Sablon	Transports Canada	Municipalité	Certifié Public	05 -23 4 500' X 150'	Revêtement bitumineux	Piste, appr., RIL, VASIS, ARCAL

(1) Les sigles réfèrent aux types de balisage disponibles :
 ARCAL : Balisage lumineux d'aérodrome télécommandé.
 PAPI : Indicateur de trajectoire d'approche de précision.
 RIL : Feux d'identification de piste.
 VASIS : Indicateur visuel de pente d'approche.

Le transport aérien

**TABLEAU 1-B : PARAMÈTRES TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELS
DES AÉROPORTS DE PROPRIÉTÉ PUBLIQUE DE LA CÔTE-NORD (2^e PARTIE)**

AÉROPORT	COMMUNICATIONS (1)	AIDES À LA NAVIGATION (2)	APPROCHES (3)	PRINCIPAUX SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS (septembre 1996)	POLITIQUE AÉRO- PORTUAIRE DU MTQ	MOUVEMENTS	FINANCEMENT EMPLOI (1992)
Baie-Comeau	MF, RCO	ILS IBC 110.3 NDB BC 414 VOR/DME YBC 117.7	IFR : VOR/DME 10 VOR 28 LOC (BC)/DME 28 ILS/NDB 10	Air Alliance Inter-Canadien Air Satellite Confortair Air Roberval	Réseau supérieur	1994 15 473 1993 15 820 1992 19 872 1991 22 653 1990 22 466	Rec. 335 000 \$ Dép. 1 467 408 \$ Déf. (1 132 408 \$) Emp. TC 26 Autres 120
Sept-Îles	MF, RDO, ATIS, SOL, TOUR, PAL, VDF	ILS IZV 109.5 NDB ZV 273 VORTAC YZV 114.5	IFR : NDB 09, 31 VOR/DME 05, 13 LOC (BC) 27 ILS/NDB/DME 09	Air Alliance Inter-Canadien Régionnaire Confortair Aviation Québec- Labrador Air Roberval	Réseau supérieur	1994 38 976 1993 36 154 1992 44 030 1991 42 451 1990 38 477	Rec. 824 000 \$ Dép. 2 725 148 \$ Déf. (1 901 148 \$) Emp. TC 73 Autres 158
Port-Menier	MF, UNICOM (AAU)	NDB PN 360	IFR : NDB 12	Aviation Québec- Labrador	Réseau supérieur	1994 3 410 1993 2 942 1992 3 070 1991 3 017 1990 3 914	Déficit annuel de l'ordre de 275 000 \$
Natashquan	MF, RCO	NDB NA 385 VOR/DME YNA 113.6	IFR : NDB 14 VOR 14-32	Inter-Canadien Régionnaire Aviation Québec- Labrador	Réseau supérieur	1994 7 800 1993 7 201 1992 7 685 1991 7 465 1990 7 102	Rec. 72 800 \$ Dép. 261 400 \$ Déf. (188 600 \$) Emp. TC 0 Autres 19
Schefferville	MF, DRCO, ATIS, ATF, PAL, AWOS	NDB KL 203 VOR/DME YKL 112.7	IFR : NDB 18 NDB/VOR 18 NDB/VOR 36 NDB 36	Air Alliance Inter-Canadien Air Schefferville	Réseau supérieur	1994 6 298 1993 6 893 1992 6 861 1991 7 761 1990 9 335	Rec. 63 000 \$ Dép. 263 000 \$ Déf. (200 000 \$) Emp. TC 5 Autres 14
Grandes- Bergeronnes	ATF	Aucun	VFR : vol à vue seulement	Aucun	Réseau local	Aucune information	Aucune information
Forestville	ATF	NDB FE 239	IFR : NDB A	Aucun	Réseau local	Aucune information	Déficit annuel de l'ordre de 45 000 \$

Le transport aérien

**TABLEAU 1-B : PARAMÈTRES TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELS
DES AÉROPORTS DE PROPRIÉTÉ PUBLIQUE DE LA CÔTE-NORD (2^e PARTIE)**

AÉROPORT	COMMUNICATIONS (1)	AIDES À LA NAVIGATION (2)	APPROCHES (3)	PRINCIPAUX SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS	POLITIQUE AÉROPROTUAIRE DU MTQ	MOUVEMENTS	FINANCEMENT EMPLOI (1992)
Mingan	ATF	NDB YLP 259	IFR : Appr. de compagnie seulement	Aucun	Réseau local	Aucune information	Aucune information
Havre-St-Pierre	MF, RCO	NDB YGV 344 LOC/DME IGV 109.3	IFR : NDB A LOC/NDB/DME 09 LOC(BC)/DME 27	Inter-Canadien Aviation Québec- Labrador Régionnaire	Réseau local	1994 9 674 1993 9 059 1992 8 328 1991 6 768 1990 7 416	Rec. 59 400 \$ Dép. 270 400 \$ Déf. (211 000 \$) Emp. TC 0 Autres 22
Chevery	ATF	NDB YHR 276 LOC/DME IHR 109.7	IFR : Appr. de compagnies	Inter-Canadien Régionnaire Trans-Côte	Réseau supérieur	1992 5 071	Rec. 56 000 \$ Dép. 267 700 \$ Déf. (211 700 \$) Emp. TC.0 Autres 15
St-Augustin	MF, RCO	NDB YIF LOC/DME IIF 108.7	IFR : NDB/DME 02 LOC/DME 20 LOC (BC)/DME 02	Inter-Canadien Régionnaire Trans-Côte	Réseau supérieur	1993 1714 1992 1451	Coût d'exploitation : environ 300 000 \$
Lourdes-de-Blanc-Sablon	MF, RCO	NDB BX 220 LOC/DME IBX 109.1	IFR : NDB 05 LOC/DME 05 LOC (BC) DME A	Inter-Canadien Régionnaire Trans-côte	Réseau supérieur	1992 5 894	Rec. 69 000 \$ Dép. 291 000 \$ Déf. : (222 000 \$)

- (1) Principaux services de communications :
 ATIS : Service automatique d'information terminale.
 ATF : Fréquence de trafic d'aérodrome.
 AWOS : Système automatique d'observations météorologiques.
 MF : Fréquence obligatoire.
 PAL : Station radio périphérique télécommandée.
 RCO : Installation radio télécommandée.
 VDF : Radiogoniomètre VHF (très haute fréquence).
- (2) Principaux types d'aides de navigation :
 ILS : Système d'approche aux instruments.
 NDB : Radiophare non directionnel.
 VOR/DME : Radiophare omni-directionnel VHF/Équipement de mesure de la distance
 LOC/DME : Radiophare d'alignement de piste pour procédures d'approche de non-précision.
- (3) Approches :
 VFR : Règles de vol à vue.
 IFR : Règles de vol aux instruments.

Direction du transport multimodal
1996-09-30

12.6. Les transporteurs aériens et les caractéristiques des services

Les transporteurs

La région de la Côte-Nord est desservie à la fois par des transporteurs régionaux et des transporteurs locaux.

Quoique les services dispensés par les transporteurs aériens permettent d'offrir aux usagers des liens généralement assez stables, les compagnies doivent régulièrement s'adapter aux fluctuations saisonnières de la demande et des actions de leurs concurrents.

C'est pour ces motifs que pour des considérations pratiques, la description de l'offre des services dispensés sur la Côte-Nord qui est effectuée ci-dessous a été fixée au 1^{er} mars 1996, date à laquelle ont été compilées les informations.

Comme ailleurs au Québec, les deux transporteurs régionaux, Air Alliance et Inter-Canadien, offrent leurs services aux principaux aéroports de la région, au moyen d'appareils Dash-8 et ATR-42 d'une capacité de 37 à 44 sièges¹.

Ces deux transporteurs relient la région de la Côte-Nord aux grands centres et aux régions du Saguenay-Lac-Saint-Jean et du Bas-du-Fleuve.

Plusieurs transporteurs locaux complètent les services des transporteurs régionaux, en offrant leurs services à l'intérieur d'une région ou entre deux régions adjacentes. Il s'agit de Air Roberval (Bagotville - Baie-Comeau - Sept-Îles), Air Satellite² (Mont-Joli - Baie-Comeau - Sept-Îles), Aviation Québec Labrador (Sept-Îles - Havre-Saint-Pierre - Natashquan), Confortair³ (Sept-Îles - Baie-Comeau), Trans-Côte (Sept-Îles - Havre-Saint-Pierre - Natashquan - Chevery - Blanc-Sablon) et Régionnair (tous les points entre Sept-Îles et Blanc-Sablon).

Depuis un an environ, certains transporteurs locaux ont commencé à développer des services parallèles à ceux des transporteurs régionaux. Par exemple, Confortair³ a développé de nouveaux services dans le corridor Sept-Îles - Montréal en offrant des prix de l'ordre de 30 % plus bas que ceux des transporteurs régionaux. Confortair exploite des appareils Jetstream-31 (18-19 sièges).

¹ Depuis le mois d'août 1996, Air Alliance opère également des B-1900D.

² Les services entre Baie-Comeau et Sept-Îles ont été interrompus depuis, ainsi que les services vers Montréal et Québec.

³ Confortair se consacre maintenant exclusivement à l'exploitation de vols nolisés.

Le 8 janvier 1996, Air Satellite¹ suivait la même voie en reliant Baie-Comeau et Sept-Îles à Québec et à Montréal au moyen d'appareils Cessna-402 de 7 places. Air Satellite offrait alors des tarifs de base inférieurs à ceux des grandes compagnies aériennes.

Cette stratégie semble répondre au besoin exprimé par le regroupement des chambres de commerce régionales du Québec et à sa tête, la Chambre de commerce de Baie-Comeau, lesquelles se sont adressées à deux reprises au Comité permanent des transports (gouvernement du Canada) afin de dénoncer le coût élevé du transport aérien et la réglementation économique qui régit le transport aérien au Canada.

Selon les chambres de commerce, la déréglementation n'a pas produit les résultats escomptés et celles-ci attribuent les hausses de tarifs à l'absence de concurrence entre les transporteurs.

Le problème des tarifs aériens en région est loin d'être résolu et, sans nécessairement être la seule cause, il a une incidence sur le niveau de trafic aux aéroports régionaux au même titre que tous les facteurs économiques qui ont affecté le transport aérien au Québec et dans les régions canadiennes.

Les services

Sept-Îles et Baie-Comeau sont les deux points principaux de la région, par lesquels on peut rejoindre les grands centres de Montréal et de Québec, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, le Bas du Fleuve, la Haute-Côte-Nord et la Basse-Côte-Nord.

En termes de fréquence des services et de nombre de sièges offerts, les principales liaisons sont :

- Sept-Îles - Québec - Montréal
- Baie-Comeau - Québec - Montréal
- Baie-Comeau - Sept-Îles
- Baie-Comeau - Rimouski

La région de la Côte-Nord est d'ailleurs une des mieux desservies avec celle de l'Abitibi au chapitre de la fréquence des services aériens réguliers. Le Tableau 2 présente les points desservis en provenance ou à destination de la Côte-Nord. Compte tenu de sa quantité de population, la Basse-Côte-Nord est elle-même assez bien desservie par plusieurs transporteurs aériens : Aviation Québec Labrador, Inter-Canadien², Régionnair et Trans-Côte.

La Basse-Côte-Nord dispose de plusieurs aéroports et d'un bon réseau de pistes.

¹ Voir renvoi (2) au bas de la page précédente.

² En avril 1997, Inter-Canadien se retirait de tous les points à l'est de Natashquan. En octobre 1997, il étendait ce retrait jusqu'à Sept-Îles, confiant alors à son partenaire Régionnair sur la Côte-Nord l'exploitation de tous ses vols entre Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre et Natashquan. Il fit également de même au Labrador, permettant ainsi à un autre de ses partenaires régionaux, soit Air Schefferville, d'exploiter toutes ses liaisons entre Sept-Îles et Wabush.

Les aéroports principaux de Chevery, Saint-Augustin et Blanc-Sablon de même qu'un bon réseau de pistes (Régionnaire) à La Tabatière, Tête-à-la-Baleine, La Romaine et Kégaska ont contribué au développement d'un transport aérien fiable dans la région.

Des vols quotidiens sont offerts entre Blanc-Sablon et Sept-Îles (Régionnaire, Trans-Côte) avec escales à Saint-Augustin, Chevery, Natashquan et Havre-Saint-Pierre. Des vols quotidiens sont également offerts de Saint-Augustin à Natashquan, avec toutes les escales à La Tabatière, Tête-à-la-Baleine, Chevery, La Romaine et Kégaska. Le Twin-Otter, un appareil de 18 passagers, est spécialement adapté aux pistes de ces petits aéroports. Ces vols permettent aussi une correspondance avec les autres vols quotidiens dont ceux de Régionnaire et d'Inter-Canadien.

Le trafic

L'importance des principales liaisons interrégionales énumérées plus haut est bien illustrée dans les résultats de trafic entre Baie-Comeau et Sept-Îles, d'une part, et Québec et Montréal, d'autre part (Tableau 3).

La région de la Côte-Nord a suivi la tendance observée dans d'autres régions (Tableau 4) :

- le trafic a augmenté de façon considérable dans les années 70;
- le sommet au cours des 25 dernières années se retrouve près de l'année 1979;
- le trafic intérieur canadien (-26,6 % vs 1979) et de la Côte-Nord (-58,0 % vs 1979) n'ont jamais retrouvé celui de l'année 1979.

Le transport aérien est un secteur dépendant des autres activités de l'économie :

- de 1980 à 1992, on a pu être témoin d'une restructuration majeure de l'économie : réduction de personnel, baisse de profit des sociétés, libre-échange, etc... ;
- au niveau des ménages, on a assisté pendant cette période à un ralentissement dans la croissance des revenus des particuliers.

Cependant, la chute du trafic confirme que la région de la Côte-Nord a été plus touchée que d'autres régions, en raison de l'abandon d'activités minières à Schefferville et à Sept-Îles.

Les services de transport des marchandises

Le transport aérien

Comme partout ailleurs au Québec, le transport de marchandises, de courrier et de messageries privées par voie aérienne demeure très limité : les considérations économiques font que le fret n'est transporté par la voie des airs qu'en absolue nécessité.

En effet, les transporteurs réguliers offrent à leurs clients un service de messageries et de fret, mais le coût est particulièrement élevé. Par exemple, un envoi de Québec vers Baie-Comeau ou Sept-Îles sur les vols d'un des deux transporteurs régionaux coûte 13,50 \$ pour une enveloppe et 26,50 \$ pour un colis de 5 kg.

Indépendamment des services très spécialisés (transport de documents bancaires et de messageries privées), les services réguliers de fret sont offerts sur les mêmes vols que ceux destinés au transport des passagers.

L'importance relative du fret aérien par rapport au trafic des passagers est cependant très difficile à cerner en termes de revenus générés pour les compagnies aériennes, puisque ces données ne sont pas publiées.

Par ailleurs, bien peu de transporteurs se consacrent exclusivement au transport des marchandises. C'est pourtant le cas pour la compagnie Transfair de Longue-Pointe-de-Mingan qui dessert la Basse-Côte-Nord et le Nord québécois. Ces services sont offerts à contrat sur la base du nolisement d'appareils.

Quant aux services offerts par les compagnies de messageries privées telles que Purolator et Dicom, leur mode de fonctionnement repose principalement sur le transport routier. Cependant, ces compagnies font usage en sous-traitance du transport régulier et des services de nolisement de petits appareils. Le transport aérien prend plus d'importance dans les localités isolées.

Les services postaux fonctionnent sur le même principe : dans toutes les localités où il est possible d'accéder par la route, Postes Canada utilise ce mode de transport. Par exemple, avant le prolongement de la route 138 jusqu'à Natashquan, tout le courrier à destination de la Basse-Côte-Nord était envoyé par route à Havre-Saint-Pierre et acheminé par avion à partir de ce point. Depuis que la route 138 est ouverte à la circulation jusqu'à Natashquan, tout le courrier emprunte désormais la route jusqu'à cet endroit.

Les vols nolisés

Le transport aérien

Le rôle des services de vols nolisés est d'offrir à la clientèle un complément aux vols réguliers. Parce que les utilisateurs partagent généralement un but commun en affrétant un appareil, le principal avantage de ces services demeure sa flexibilité.

Les petits groupes voyageant par affaires, de même que les chasseurs et les pêcheurs sont susceptibles d'utiliser des vols nolisés.

Une vingtaine de transporteurs locaux oeuvrent dans le secteur des vols nolisés, proposant à leur clientèle des appareils de moins de 10 places (Beaver, Otter, Aztec, Navajo) ou des hélicoptères (Astar-350 ou Bell 206).

Ce type de transport est très présent sur la Basse-Côte-Nord et ce, surtout à Natashquan, à La Romaine et à Lourdes-de-Blanc-Sablon de même qu'entre Havre-Saint-Pierre et l'Île d'Anticosti.

Le transport aérien

TABLEAU 2 : SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS - RÉGION DE LA CÔTE-NORD

Vols directs en semaine sans correspondance

DESTINATION	POINTS D'ORIGINE	COMPAGNIE	# VOLS PAR SEMAINE	APPAREILS
BAIE-COMEAU	Bagotville	3J*	5	EMB
	Mont-Joli	AC	10	DH8
		CP	5	ATR
	Montréal	AC	10	DH8
		CP	10	ATR
		V7	5	J31
		QR	6	CNA
	Ottawa	CP	5	ATR
	Québec	AC	10	DH8
		CP	10	ATR
		V7	5	J31
		QR	6	CNA
	Rimouski	V7	10	PAG
		QR	23	BNI
	Roberval	3J*	5	EMB
	Sept-Îles	AC	5	DH8
		CP	5	ATR
		V7	6	J31
		3J*	10	PAG/EMB
		QR	6	CNA
	HAVRE-SAINT-PIERRE	Blanc-Sablon	CP	5
CP*			5	BE1
7T			10	BEC
Chevery		CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
Natashquan		CP	5	ATR
		CP*	5	BE1

Le transport aérien

TABLEAU 2 : SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS - RÉGION DE LA CÔTE-NORD

Vols directs en semaine sans correspondance

DESTINATION	POINTS D'ORIGINE	COMPAGNIE	# VOLS PAR SEMAINE	APPAREILS
		7T	10	BEC
		3J*	5	EMB
	Saint-Augustin	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
	Sept-Îles	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
		3J*	5	EMB
NATASHQUAN				
	Blanc-Sablon	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
	Chevery	CP	5	ATR
		CP*	10	BE1/DHT
		7T	10	BEC
	La Romaine	CP*	5	DHT
		3J*	10	DH0
	Havre-St-Pierre	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
		3J*	5	EMB
	Kegaska	CP*	5	DHT
		3J*	10	DH0
	Saint-Augustin	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
	Sept-Îles	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC

Le transport aérien

TABLEAU 2 : SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS - RÉGION DE LA CÔTE-NORD

Vols directs en semaine sans correspondance

DESTINATION	POINTS D'ORIGINE	COMPAGNIE	# VOLS PAR SEMAINE	APPAREILS
		3J*	10	EMB
PORT-MENIER				
	Sept-Îles	3J*	3	PAG
SCHEFFERVILLE				
	Sept-Îles	CP*	5	EMB
		9V	5	BE9
	Wabush	9V	5	BE9
SEPT-ÎLES				
	Bagotville	AC	5	DH8
		3J*	5	EMB
	Baie-Comeau	AC	5	DH8
		CP	5	ATR
		3J*	5	EMB
		V7	5	J31
		QR	5	CNA
	Blanc-Sablon	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
	Bonaventure	3J*	5	PAG
	Chevery	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
	Havre-St-Pierre	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
		3J*	5	EMB
	Mont-Joli	3J*	5	PAG
	Montréal	AC	15	DH8
		CP	10	ATR/F28

Le transport aérien

TABLEAU 2 : SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS - RÉGION DE LA CÔTE-NORD

Vols directs en semaine sans correspondance

DESTINATION	POINTS D'ORIGINE	COMPAGNIE	# VOLS PAR SEMAINE	APPAREILS
		V7	5	J31
		QR	5	CNA
	Natashquan	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
		3J*	10	EMB
	Ottawa	AC	5	DH8
	Saint-Augustin	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	10	BEC
	Port-Menier	3J*	3	PAG
	Québec	AC	15	DH8
		CP	20	ATR/F28
		V7	5	J31
		QR	5	CNA
	Rimouski	QR	10	CNA
	Roberval	3J*	5	EMB
	Schefferville	CP*	5	EMB
		9V	5	BE9
	Wabush	AC	10	DH8
		CP	5	F28
		3J*	5	BE1
		9V	5	BE9
BLANC-SABLON				
	Chevery	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		7T	12	PAG
	Churchill Falls	AG	5	SWM
	Deer Lake	AG	6	SWM

Le transport aérien

TABLEAU 2 : SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS - RÉGION DE LA CÔTE-NORD

Vols directs en semaine sans correspondance

DESTINATION	POINTS D'ORIGINE	COMPAGNIE	# VOLS PAR SEMAINE	APPAREILS
	Goose Bay	AG	5	SWM
	Havre-Saint-Pierre	CP	5	ATR
		CP*	1	BE1
		7T	12	PAG
	Natashquan	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		7T	12	PAG
	Saint-Augustin	CP	5	ART
		CP*	6	BE1
		7T	12	PAG
	Saint-Anthony	AG	11	SWM
	Saint-Johns	AG	11	SWM
	Sept-Îles	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		7T	12	PAG
CHEVERY				
	Blanc-Sablon	7T	12	PAG
		CP*	6	BE1
		CP	5	ATR
	La Romaine	CP*	5	DHT
	Havre-St-Pierre	CP	5	ATR
		CP*	5	BE1
		7T	12	PAG
	Kegaska	CP*	5	DHT
	La Tabatière	CP*	5	DHT
	Natashquan	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		7T	12	PAG

Le transport aérien

TABLEAU 2 : SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS - RÉGION DE LA CÔTE-NORD

Vols directs en semaine sans correspondance

DESTINATION	POINTS D'ORIGINE	COMPAGNIE	# VOLS PAR SEMAINE	APPAREILS
	Saint-Augustin	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		CP*	5	DHT
		7T	12	PAG
	Sept-Îles	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		7T	12	PAG
	Tête-à-la-Baleine	CP*	5	DHT
SAINT-AUGUSTIN				
	Blanc-Sablon	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		7T	12	PAG
	Chevery	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		CP*	5	DHT
		7T	12	PAG
	Havre-St-Pierre	CP	5	ATR
		CP*	1	BE1
		7T	12	PAG
	La Tabatière	CP*	5	DHT
	Natashquan	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		7T	12	PAG
	Sept-Îles	CP	5	ATR
		CP*	6	BE1
		7T	12	PAG
	Tête-à-la-Baleine	CP*	5	DHT

TABLEAU 2 (Suite et fin)

LÉGENDE

COMPAGNIES		APPAREILS	
AC	Air Alliance	ATR	Aérospatiale ATR-42 (42-44 sièges)
AG	Interprovincial Airlines	DHT	De Havilland Twin-Otter (18 sièges)
CP	Inter-Canadien	BE1	Beechcraft 1900 (18 sièges)
CP*	Régionnaire	BEC	Beechcraft King Air (6-10 sièges)
QR	Air Satellite	DH0	De Havilland Otter (9 sièges)
V7	Confortair	BE9	Beechcraft C99 (15 sièges)
3J*	Air Schefferville, Air Roberval ou Aviation Québec Labrador	BNI	Britten-Norman Islander (10 sièges)
7T	Trans-Côte	CNA	Cessna 402 (7 sièges)
9V	Air Schefferville ⁽¹⁾	DH8	De Havilland Dash-8 (36 sièges)
		EMB	Embraer-110 (15 sièges)
		F28	Fokker F-28 (65 sièges)
		J31	British Aerospace Jetstream (18-19 sièges)
		PAG	Piper Navajo (7 sièges)
		SWM	Swearingen Metroliner

(1) Ce transporteur porte également le code 3J lorsqu'il effectue des vols en partenariat avec Air Alliance.

Sources:

- Official Airline guides 1^{er} mars 1996
- Horaires des transporteurs

TABLEAU 3 : TRAFIC AÉRIEN SUR LA CÔTE-NORD

Origine et destination des passagers aériens
Services réguliers - voyages intérieurs (entrées et sorties)

	1994	1991	1988	1985	1982	1979
BAIE-COMEAU						
DE/VERS :						
Blanc-Sablon	-	-	-	-	30	20
Chevery	-	-	-	-	10	-
Mont-Joli	540	-	730	1 750	950	980
Montréal	13 580	8 220	13 910	26 430	18 220	19 260
Québec	9 280	6 120	6 010	16 640	12 770	22 180
Saint-Augustin	-	-	-	-	-	-
Toronto	940	410	1 090	2 300	2 800	2 510
Autres villes	2 000	1 120	810	2 530	2 530	6 490
TOTAL	26 340	15 870	22 550	49 650	37 310	51 440
SEPT-ÎLES						
DE/VERS :						
Blanc-Sablon	890	740	1 320	2 270	1 290	60
Chevery	2 060	430	810	950	590	30
Montréal	22 590	25 410	20 540	34 150	36 090	53 550
Natashquan	2 160	1 610	1 810	1 470	870	20
Québec	19 970	17 530	19 920	30 280	31 350	47 550
Saint-Augustin	1 200	630	1 080	1 000	440	70
Schefferville	2 300	400	750	1 600	2 360	5 300
Wabush	4 180	1 820	4 080	12 130	12 300	18 530

TABLEAU 3 : TRAFIC AÉRIEN SUR LA CÔTE-NORD

Origine et destination des passagers aériens
Services réguliers - voyages intérieurs (entrées et sorties)

	1994	1991	1988	1985	1982	1979
Autres villes	5 340	5 390	7 910	10 640	23 130	46 330
TOTAL	60 690	53 960	58 220	94 490	108 420	171 440
SCHEFFERVILLE						
DE/VERS :						
Blanc-Sablon	-	-	-	-	-	10
Chevery	-	-	-	-	20	-
Montréal	840	580	550	2 870	3 520	5 440
Québec	990	500	390	1 600	3 050	4 300
Saint-Augustin	-	-	-	-	10	-
Sept-Îles	2 300	400	750	1 600	2 360	5 300
Autres villes	570	150	240	610	1 300	3 790
TOTAL	4 700	1 630	1 930	6 680	10 260	18 840
HAVRE-ST-PIERRE						
DE/VERS :						
Blanc-Sablon	-	-	210	440	-	-
Chevery	-	-	-	-	-	-
Montréal	850	680	790	360	-	-
Natashquan	1 230	970	1 990	2 070	-	-
Québec	1 090	1 010	1 070	790	20	-
Saint-Augustin	-	-	230	-	-	-
Autres villes	770	930	1 200	2 030	-	-

TABLEAU 3 : TRAFIC AÉRIEN SUR LA CÔTE-NORD

Origine et destination des passagers aériens
Services réguliers - voyages intérieurs (entrées et sorties)

	1994	1991	1988	1985	1982	1979
TOTAL	3 940	3 590	5 490	5 690	20	0
NATASHQUAN						
DE/VERS :						
Blanc-Sablon	-	-	-	-	120	-
Chevery	-	-	-	-	20	20
Havre-St-Pierre	1 230	970	1 990	2 070	-	-
Montréal	380	700	590	240	-	420
Québec	1 150	1 660	1 170	700	750	700
Saint-Augustin	-	-	-	-	40	-
Sept-Îles	2 160	1 610	1 810	1 470	870	10
Autres villes	480	530	800	950	2 300	170
TOTAL	5 400	5 470	6 360	5 430	4 100	1 320

N.B. : Depuis 1983, les statistiques sont rapportées de façon plus sommaire, ce qui affecte les données des aéroports de la Basse-Côte-Nord.

SOURCE :

Statistique Canada, Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur, cat. no 51-204

**TABLEAU 4 : ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR LA CÔTE-NORD
ET SUR CERTAINS POINTS AU QUÉBEC (1970-1994)**

Origine et destination des passagers aériens

Services réguliers - voyages intérieurs (entrées et sorties)

	1994	1991 (1) (2)	1988 (1)	1985	1982	1979	1976	1970
1. TRAFIC DE LA CÔTE-NORD								
DE/VERS :								
Baie-Comeau	26 340	15 870	22 550	49 650	37 310	51 440	48 160	29 195
Blanc-Sablon	7 960	7 490	5 930	6 980	4 770	2 140	2 660	1 855
Chevery	6 510	2 210	4 420	3 980	3 290	940	1 740	460
Saint-Augustin	3 770	2 670	4 020	2 720	1 550	420	730	685
Sept-Îles	60 690	53 960	58 220	94 490	108 420	171 440	179 340	95 845
Schefferville	4 700	1 630	1 930	6 680	10 260	18 840	21 900	13 155
Havre-Saint-Pierre	3 940	3 590	5 490	5 690	20(3)	(3)	(3)	(3)
Natashquan	5 400	5 470	6 360	5 430	4 100	1 320	4 300	3 065
TOTAL	119 310	92 890	108 920	175 620	169 720	246 540	258 830	144 260
2. TRAFIC AU QUÉBEC								
DE/VERS :								
Québec	278 180	236 770	286 120	380 380	374 290	572 450	447 630	221 840
Montréal	2 011 990	2 138 810	2 622 840	2 516 260	2 299 530	2 716 440	2 343 660	1 619 540
Mont-Joli	23 610	14 160	17 680	34 260	44 320	83 680	78 740	33 140
Val-d'Or	50 090	29 410	70 110	83 530	75 810	99 460	79 440	26 350
Rouyn	55 610	28 740	81 790	83 890	65 960	78 900	60 730	25 760
Gaspé	16 710	8 850	1 620	2 210	15 290	17 610	16 960	N.D.
3. CANADA	10 312 520	11 370 860	13 104 920	11 919 220	12 138 790	14 050 500	10 372 750	6 119 890

SOURCE :

Statistique Canada, Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur, cat. no 51-204

(1) Trafic de Air Alliance rapporté à partir de 1993 seulement

(2) Arrêt des activités d'Intair en 1991

(3) Activités exercées à Mingan

12.7. Résultats des questionnaires d'enquête

Afin de pouvoir compléter le portrait de la situation sur le transport aérien (de personnes et de marchandises) sur la partie du territoire nord-côtier s'étendant de Tadoussac à Natashquan, et de palier à l'absence de certains renseignements via les sources habituelles d'information, deux questionnaires d'enquête ont été préparés et expédiés en mai 1996 aux intervenants suivants de ce secteur d'activité :

- aux gestionnaires d'aéroports ; et
- aux compagnies aériennes offrant des services de nolisement.

Ces questionnaires ont été élaborés de façon à être le plus court possible et limités à des points bien spécifiques, ceci afin de ne pas décourager le répondant avec un questionnaire qui pourrait l'astreindre à de longues recherches, et favoriser par le fait même un taux de réponse plus élevé et l'obtention de renseignements qui soient les plus complets et précis possibles.

12.7.1. Enquête auprès des gestionnaires d'aéroports

Le questionnaire d'enquête préparé à l'intention des gestionnaires d'aéroports portait sur les éléments suivants :

- le nom des transporteurs aériens :
 - offrant des services de nolisement à l'aéroport ;
 - fournissant des services de poste et/ou de messagerie (et la fréquence de ces services) ;
- le nombre de mouvements d'avions pour les années 1990 à 1995 ;
- le nombre d'embarquements/débarquements selon la catégorie de vols (réguliers et nolisés) pour les années 1990 à 1995 ;
- le dernier bilan financier d'exploitation ;
- les forces et les faiblesses (avantages et contraintes) de l'aéroport, et les principaux problèmes appréhendés pour les prochaines années ;
- les perspectives de développement ou d'avenir de l'aéroport ;
- au plan environnemental :

Le transport aérien

- les incidents survenus ces dernières années ;
- les risques liés aux activités de l'aéroport ;
- les mesures de prévention adoptées ; et
- si une étude d'impact a déjà été réalisée en regard de ces risques.

Le questionnaire a été envoyé aux administrateurs des aéroports de Grandes-Bergeronnes, Forestville, Baie-Comeau, Sept-Îles, Longue-Pointe de Mingan, Havre-Saint-Pierre, Natashquan et Port-Menier.

La collaboration des répondants a été, dans l'ensemble, très bonne. Tous les questionnaires ont été retournés, le taux de réponses aux questions approchant les 80 %. Certaines questions sont toutefois demeurées sans réponse. Ainsi, aucune information n'a pu être obtenue sur l'achalandage relié aux vols nolisés, les aéroports ne tenant aucun registre pour la compilation de telles données. La majorité des aéroports bénéficiant de dessertes régulières n'ont même d'ailleurs pu fournir de telles statistiques pour les vols réguliers.

Le transport aérien

Le tableau qui suit indique en regard de chaque aéroport interrogé le nom de transporteurs aériens y offrant des services de nolisement. La liste fournie par les répondants peut ne pas être exhaustive cependant.

Services de nolisement	Grande s-Berge-ronnes	Forest-ville	Baie-Comea u	Sept-Îles	Mingan	Havre-Saint-Pierre	Natash-quan	Port-Menier
Aero Golfe							X	
Aeropro			X					
Air Montréal			X					
Air Pabok								X
Air Satellite		X	X	X		X	X	X
Air Schefferville				X				
Aviation Québec Labrador			X	X		X	X	X
Confortair			X	X		X	X	X
Deraps Aviation							X	
Forestville Hélicoptère		X						
Gasair			X					
Gron dair								X
Hélicoptères Viking				X				
Labrador Airways						X		
Les Ailes de Gaspé								X
Myrand Aviation								X
Régionnair				X		X		
Sept-Îles Aviation				X				
Service aérien du St-Laurent								X
Trans Côte				X		X	X	
Transfair					X			

Quatre des huit aéroports interrogés ont identifié des transporteurs aériens fournissant des services de poste et/ou messagerie privée (et même de cargo dans certains cas). Le tableau suivant donne le nom de ces compagnies aériennes de même que la fréquence rapportée de ces services.

Le transport aérien

Aéroports	Services aériens de poste et/ou messagerie privée (fréquence)
Baie-Comeau Havre-Saint-Pierre	Air Montréal (2 fois/jour) Confortair (5 jours/sem.) Inter-Canadien (5 jours/sem.) Labrador Airways (2 jours/sem.) Régionnaire (tous les jours)
Natashquan	Air Satellite (cargo, 2-3 fois/sem.) Av. Québec Labrador (cargo, tous les jours) Confortair (cargo, 2-3 fois/sem.) Inter-Canadien (tous les jours) Régionnaire (tous les jours)
Port-Menier	Confortair (4 fois/sem.)

Les questions ouvertes portant sur les forces et les faiblesses de l'aéroport, ses perspectives de développement ou d'avenir et les problèmes appréhendés pour les prochaines années, n'ont pas donné lieu à de nombreux commentaires. Quelques points intéressants sont cependant ressortis de ces questions :

- la ville de Forestville a adopté une stratégie de développement pour "son" aéroport ; elle vise le doter, entre autres, d'un service régional (ex. : Baie-Comeau, Rimouski, Mont-Joli, Chicoutimi, Rivière-du-Loup et peut-être Québec) ;
- le prolongement de la route 138 jusqu'à Natashquan devrait favoriser à cet endroit un accroissement de l'achalandage touristique (chasse et pêche) à l'aéroport ;
- l'aéroport de Havre-Saint-Pierre serait en pleine expansion (tablier et aérogare déjà trop petits).

Parmi les autres commentaires émis, on signale :

- la "perte" possible de l'avion DC-6 qui effectue la navette entre Mont-Joli et Port-Menier en période de chasse ; son remplacement par plusieurs petits appareils entraînerait semble-t-il un problème d'achalandage important à l'aéroport de Port-Menier ;
- un accès routier médiocre à l'aéroport de Baie-Comeau ;
- une croissance modeste des activités est à prévoir à long terme à l'aéroport de Sept-Îles ;
- bien qu'il soit assez fréquenté par les petits avions au cours de l'été, l'aéroport

de Grandes-Bergeronnes demeure un équipement secondaire, sans aucun service régulier.

Le Tableau 5 (A et B) présente une synthèse des autres informations obtenues (nombre de mouvements d'avions, embarquements et débarquements, coûts d'exploitation, environnement) lors de cette enquête.

Au plan environnemental, il semble n'être survenu aucun incident aux aéroports nord-côtiers au cours des cinq dernières années, à part un déversement d'huile à Sept-Îles et à Port-Menier. Les risques à l'égard de l'environnement pouvant être liés à certaines activités effectuées aux aéroports semblent se limiter au déversement de produits pétroliers (huile à chauffage et carburant) et à l'utilisation de certains produits chimiques tels le glycol (déglacage des ailes d'avions) et l'urée (déglacage des pistes).

TABLEAU 5-A

**SOMMAIRE DES RÉSULTATS D'ENQUÊTE AUPRÈS
DES GESTIONNAIRES D'AÉROPORTS (1^{RE} PARTIE)**

AÉROPORTS		Grandes- Bergeronnes	Forestville	Baie-Comeau	Sept-Îles
Propriété/Gestion		Mun./Mun.	Féd./Mun.	Féd./Féd.	Féd./Féd.
Nombre de mouvements					
année	1990	n/d		22 466	38 477
	1991	"	environ	22 653	42 451
	1992	"	1 200	19 872	44 030
	1993	"	par	15 820	36 154
	1994	"	année	15 473	38 976
	1995	"		14 200	n/d
Embarquements et débarquements					
a) Vols nolisés		n/d	n/d	n/d	n/d
b) Vols réguliers					
année	1990	n/a	n/d	66 500	141 148
	1991	"	"	61 700	139 700
	1992	"	"	54 700	118 928
	1993	"	"	46 300	105 328
	1994	"	"	43 982	99 768
	1995	"	"	43 568	108 600
Coûts exploitation 1995					
Revenus \$		aucun	4 000	520 900	1 114 400
Dépenses \$		3 900	47 500	966 300	2 320 000
Surplus (Déficit) \$		(3 900)	(43 500)	(445 400)	(1 205 600)
Environnement					
a) incidents (5 ans)	non		non	non	huile
b) facteurs de risques	non		non	carburant	huile, urée, glycol
c) mesures adoptées	non		en voie d'élaboration	plan d'urgence	plan d'urgence
d) étude d'évaluation	non		conformité enviro.	non	oui

Signes conventionnels

n/d = non disponible, information non fournie ou aucune réponse

n/a = non applicable

n/s/p = ne sais pas

Le transport aérien

TABLEAU 5-B

**SOMMAIRE DES RÉSULTATS D'ENQUÊTE AUPRÈS
DES GESTIONNAIRES D'AÉROPORTS (2^e PARTIE)**

AÉROPORTS Propriété/Gestion	Mingan Mun./Mun.	Havre-St-Pierre Féd./Mun.	Natashquan Féd./Mun.	Port-Menier Prov./Prov.
Nombre de mouvements année				
1990	n/d	n/d	7 102	3 914
1991	"	6 768	7 465	3 017
1992	"	8 328	7 685	3 070
1993	"	9 059	7 201	2 942
1994	"	9 674	7 800	3 410
1995	"	9 949	7 690	3 002
Embarquements et débarquements				
a) Vols nolisés	n/d	n/d	n/d	n/d
b) Vols réguliers				
année				
1990	n/a	n/d	n/d	n/d
1991	"	"	"	"
1992	"	"	"	"
1993	"	"	"	"
1994	"	"	"	"
1995	"	"	"	"
Coûts exploitation 1995				
Revenus \$	n/d	101 680	121 632	24 325
Dépenses \$	n/d	262 302	269 315	192 451
Surplus (Déficit) \$		(160 622)	(147 683)	(168 126)
Environnement				
a) incidents (5 ans)	non	non	non	huile à chauffage
b) facteurs de risques	non	glycol, urée	carburant	carburant
c) mesures adoptées	n/d	distributeurs de carburant	absorbant	respect normes remplissage
d) étude d'évaluation	n/s/p	oui	n/s/p	n/s/p

Signes conventionnels

n/d = non disponible, information non fournie ou aucune réponse

n/a = non applicable

n/s/p = ne sais pas

12.7.2. Enquête auprès des compagnies aériennes de nolisement

Il y a très peu d'information disponible sur les vols nolisés via les sources habituelles de renseignements ou de statistiques. Celles qui existent (publications de Statistiques Canada) se limitent, pour ce qui est du marché des vols intérieurs, aux grands transporteurs nationaux tels Royal Aviation ou Air Transat, ou aux dix principales paires de villes (des liaisons comme Toronto-Vancouver ou Montréal-Vancouver) représentant 85 % du total du trafic des vols nolisés intérieurs. Il n'y a aucune donnée à l'échelle provinciale, encore moins au niveau des régions.

Sur la Côte-Nord, outre les grandes compagnies aériennes telles Air Alliance et Inter-Canadien, on dénombre une vingtaine de petites entreprises de transport aérien basées en région et y exerçant leurs activités.

Le questionnaire d'enquête préparé à leur intention visait l'obtention des renseignements suivants :

- si le nolisement avait été, en 1995, la principale activité de l'entreprise ;
- la composition de la flotte aérienne (types d'appareils et capacité) affectée aux vols nolisés ;
- la répartition (en %) de la clientèle des vols nolisés selon le motif de déplacement ;
- le nombre de vols nolisés effectués en 1995 selon les principales destinations ;
- pour les prochaines années, les perspectives de développement sur la Côte-Nord concernant le secteur des vols nolisés et celui des vols réguliers ;
- les projets de développement de l'entreprise en ce qui concerne les vols nolisés et les vols réguliers ;
- le pourcentage de croissance annuelle prévue, pour les prochaines années sur la Côte-Nord, en ce qui a trait au trafic de fret aérien et aux trafics de passagers pour les vols nolisés et les vols réguliers.

Le transport aérien

L'enquête a été effectuée au cours des mois de mai et juin 1996. Sur les 21 questionnaires expédiés, douze ont été retournés pour un taux de participation de 57 %.

Des douze transporteurs aériens ayant répondu au questionnaire, six ont classé le nolisement comme ayant été leur seule ou principale activité en 1995 (plus de 70 % de leur chiffre d'affaires), soient Aviation Justair, Brassard Air Service, Deraps Aviation, Héli-Excel, Héli-Manicouagan et Labrador Air Safari.

Cinq transporteurs ont indiqué oeuvrer dans le marché des vols réguliers dont un de façon exclusive (Inter-Canadien), les quatre autres effectuant également du nolisement (35 % ou moins de leur chiffre d'affaires en 1995). Il s'agit des entreprises suivantes : Air Satellite, Confortair, Régionnair et Trans-Côte. Enfin, un dernier répondant signale effectuer exclusivement du transport de cargo vers la Basse-Côte-Nord et le nord du Québec (Transfair).

Ces entreprises exploitent pour fins de nolisement une gamme assez variée de petits aéronefs. Le tableau qui suit fait état de la composition de la flotte aérienne affectée aux vols nolisés (passagers et cargo) par ces entreprises.

Nombre	Type d'appareil	Capacité (nombre de sièges ou poids)
3	Cessna 185	4
1	Cessna 206	4
2	Bell 206B	4
2	Cessna 310	5
1	Cessna 335	5
5	Astar 350BA	5
2	Astar 350D	5
3	Astar 350B2	6
1	Piper Aztec	6
5	DHC-2 Beaver	6/7
1	Beech King Air	7
4	Piper Navajo	7/9/10
4	Cessna 402	9
4	DHC-3 Otter	9/10
1	Twin Otter	18
1	Beech 1900	19
1	Embraer	19
2	DC-3	7 000 lbs

La répartition de la clientèle selon le motif du nolisement varie considérablement

d'une entreprise à l'autre, comme en témoignent les résultats obtenus lors de l'enquête et compilés au Tableau 6. Pour certaines entreprises, 80 % des nolisements sont reliés à des activités de chasse et de pêche, alors que pour d'autres la majorité des vols nolisés sont effectués pour des raisons d'affaires.

Le Tableau 6 indique également le nombre d'appareils affectés au nolisement par les entreprises ayant participé à l'enquête, ainsi que le nombre de vols nolisés ayant été effectués au cours de l'année 1995 (et, dans certains cas, les principales liaisons concernées).

Les questions ouvertes portant sur les perspectives de développement, pour les prochaines années, des secteurs des vols nolisés et réguliers sur la Côte-Nord et les projets des entreprises à l'égard de ces secteurs d'activités, ont fait l'objet de peu de commentaires de la part des répondants. Voici néanmoins les principales observations ou principaux commentaires émis :

- les perspectives de développement sont plutôt stables (statu quo, aucun changement) ou liées directement à l'expansion de certains projets (SM-III sur les rivières Cacheil et aux Pékans) ou secteurs d'activités (exploration ou prospection minière, tourisme) ;
- la chasse aux caribous pendant la période hivernale est en croissance ;
- projets de survols touristiques dans la région de Sept-Îles/de vols nolisés dans le nord du Labrador ;
- plusieurs lacs seraient encore inexploités au nord de Natashquan pour des activités de pêche ou de chasse dans le secteur.

Enfin, quelques entreprises (au moins trois) projettent l'acquisition d'un autre appareil (aéronef) si la demande le justifie.

TABLEAU 6

**RÉSULTATS D'ENQUÊTE AUPRÈS DES COMPAGNIES AÉRIENNES
(Services de nolisement)**

TRANSPORTEURS AÉRIENS	MOTIF (%)					NOLISEMENT		PRINCIPALES LIAISONS OU DESTINATIONS
	Affaires	Agrément			Appareils Vols 1995	NOMBRE		
				Aut.				
Air Satellite	50	50	-		8	n/d		
Aviation Justair	-	80	20		1	97	Différents lacs depuis Fermont	
Brassard Air Service	55	45	-		2	300	Camps et pourvoiries rayon 200 mi. de Sept- Îles	
Confortair	90	-	10		2	1 280	Liaison Havre-St- Pierre/Port-Menier (80 %)	
Deraps Aviation	50	40	10		3	1 240	Liaison Natashquan/La Romaine (80 %)	
Héli-Excel	96	4	-		7	n/d		
Héli-Manicouagan	100	-	-		5	n/d		
Labrador Air Safari	10	80	10		7	1 635	Lacs et rivières rayon 100 mi. Nord Manic I et Manic V	
Régionnair	75	25	-		3	n/d		
Trans Côte	75	20	5		3	41	Liaison Basse-Côte- Nord/Sept-Îles (75 %)	
Transfair	-	-	100		2	n/d	Cargo Basse-Côte-Nord et nord du Québec	

Signe conventionnel

n/d : non disponible ou information très partielle ou non fournie

12.8. Questions environnementales

En ce qui concerne les risques ou les facteurs de risques de nature environnementale reliés aux infrastructures aéroportuaires, il faut identifier les fuites de carburant, les produits dégivrants de la famille des glycols, l'urée et les inconvénients associés au bruit produit par les aéronefs.

Les fuites de carburant des aéronefs suite à des fissures dans les réservoirs des appareils au moment du ravitaillement sont possibles mais rares et ne concernent habituellement que des quantités minimales. Il faudrait s'assurer que tous les aéroports du territoire de la Côte-Nord soient équipés pour faire face à ces problèmes potentiels. Il faut aussi mentionner les fuites de carburant pouvant provenir des réservoirs d'huile à chauffage.

De même, les produits dégivrants de la famille des glycols peuvent être répandus au sol au moment de l'application. Ce problème existe surtout à l'aéroport de Sept-Îles où les avions peuvent être immobilisés au sol durant de longues périodes permettant ainsi les accumulations de neige ou de glace sur les surfaces portantes de l'avion. Aux autres aéroports, les séjours au sol des avions sont habituellement de courte durée et donc le risque d'accumulation de neige et de glace est réduit. À notre connaissance, l'aéroport de Sept-Îles est pourvu des équipements pour la cueillette du glycol répandu au sol.

Les aéroports fédéraux et celui de Port-Menier font usage d'urée durant l'hiver. Ce produit associé à l'eau de ruissellement peut occasionner une pollution locale. Cependant, compte tenu des volumes très réduits utilisés, ce produit ne constitue qu'un risque très faible de la pollution.

La pollution par le bruit est sans aucun doute le facteur environnemental négatif le plus présent aux aéroports, en principe. Cependant, sur le territoire de la Côte-Nord, compte tenu de la localisation des aéroports de Sept-Îles et de Baie-Comeau hors des zones fortement habitées, du trafic aérien relativement limité à ces aéroports, de la faible population sur le reste du territoire à l'étude, le bruit occasionné par les aéronefs ne constitue, somme toute, qu'un inconvénient mineur.

12.1.

12.1.

12.9. Conclusion (tendances et perspectives)

12.9.1. Les infrastructures aéroportuaires

La publication de la Politique nationale des aéroports de Transports Canada et celle de la Politique du gouvernement du Québec en matière d'infrastructures aéroportuaires sont les deux événements qui sont les plus susceptibles d'influer sur l'avenir des aéroports.

En effet, de par la politique fédérale, tous les aéroports de la Côte-Nord qui sont présentement la propriété de Transports Canada (et qui n'appartiennent pas à la catégorie des aéroports éloignés) devront être transférés d'ici l'an 2 000 (2 003 dans le cas de l'aéroport de Natashquan) aux autorités municipales locales. Elles devront gérer ces aéroports pour générer des surplus, sinon elles devront combler les déficits d'exploitation. Cette tâche sera difficile pour les aéroports de Baie-Comeau et de Sept-Îles qui avaient respectivement des déficits d'exploitation de près de 450 000 \$ et de plus de 1,2 million de dollars en 1995. Ces deux aéroports présentent quand même un niveau de trafic qui devrait assurer à long terme leur survie; le niveau de service offert devrait diminuer cependant.

La survie des aéroports de Forestville, de Natashquan et de Havre-Saint-Pierre est plus problématique, compte tenu de leur niveau de trafic très faible. Il deviendra difficile pour les autorités municipales concernées de maintenir ces aéroports en exploitation. Il faudra attendre le résultat des négociations avec Transports Canada. Pour l'instant, la survie des aéroports de Blanc-Sablon, Chevery et Schefferville est assurée puisque Transports Canada s'est engagé à défrayer les coûts d'exploitation de ces aéroports et à effectuer les travaux d'immobilisation requis, ces aéroports appartenant à la catégorie des aéroports éloignés.

Comme il fallait s'y attendre conséquemment à l'ouverture de la route 138 (à la fin de 1996) vers le village de Natashquan, l'aéroport du même nom a été reclassifié par Transports Canada (en octobre 1997) pour devenir un aéroport de la catégorie régionale et locale à compter du 1^{er} janvier 1998. Par conséquent, cet aéroport devra être cédé à des intérêts locaux comme le prévoit la Politique nationale des aéroports de juillet 1994. La date limite pour cette cession sera alors le 1^{er} janvier 2003.

L'aéroport de Port-Menier appartient à Transports Québec et dans son document de politique, le Québec s'est engagé à demeurer propriétaire de ses aéroports apparaissant au réseau supérieur d'aéroports, ce qui est le cas pour cet aéroport. Toutefois, la gestion de cette infrastructure pourrait éventuellement être confiée aux autorités municipales locales.

En résumé, le réseau aéroportuaire du Québec et celui de la Côte-Nord est

en transition. D'ici cinq ans, des modifications importantes sont susceptibles de se produire. Plusieurs aéroports changeront de propriétaire, le niveau des services offerts pourrait diminuer, et possiblement quelques aéroports ne seront plus en exploitation.

12.9.2. Les services de transport aérien

Les perspectives de transport aérien sont liées à l'évolution de la structure industrielle et touristique de la région. Les projets de développement industriel sont créateurs d'emplois et génèrent un trafic additionnel pour les compagnies aériennes. Par exemple, il est estimé que le projet d'aménagement d'infrastructures hydroélectriques au lac Robertson sur la Basse-Côte-Nord aurait accru le trafic de 5 000 passagers par année environ.

Au niveau touristique, l'ouverture à la circulation de la route 138 entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan devrait contribuer au développement touristique de cette région en la rendant plus accessible à la population.

Si une augmentation des touristes est susceptible d'entraîner une demande accrue pour les services de nolisement reliés aux activités de chasse et de pêche, l'ouverture de la route 138 pourrait avoir un effet contraire sur les services réguliers. Dans l'éventualité où les usagers actuels du service aérien emprunteraient davantage la route pour se déplacer, les transporteurs devront revoir la nature de leurs services, ce qui pourrait changer la dynamique du transport à l'est de Sept-Îles et se traduire par le recours aux services dispensés par des transporteurs locaux au détriment des transporteurs régionaux.

Afin de pouvoir mieux s'ajuster à la concurrence en région, les grands transporteurs régionaux ont commencé à substituer certaines dessertes effectuées par des appareils de taille moyenne (Dash-8 et ATR-42 d'une capacité de 36 à 44 sièges) en les remplaçant par de plus petits avions (Beechcraft 1900), ce qui leur permettrait d'augmenter la fréquence de leurs services en région, surtout le nombre de vols sans escales, et de réduire leurs tarifs ; ces tarifs sont considérés par nombre d'intervenants régionaux comme un obstacle au développement régional même si la région de la Côte-Nord est une des mieux desservies avec celle de l'Abitibi au chapitre de la fréquence des services aériens.