

**Profil de la demande
de transport aérien régional
de passagers au Québec
et tendances**



**SYSTÈMES
DE TRANSPORT**



**ÉTUDES ET RECHERCHES
EN TRANSPORT**

**Profil de la demande
de transport aérien régional
de passagers au Québec
et tendances**

**SYSTÈMES
DE TRANSPORT**

**Isabelle Dostaler
Lalla Sabbane
Cyril Stein
Jerry Tomberlin**

ÉTUDES ET RECHERCHES
EN TRANSPORT

PROFIL DE LA DEMANDE DE TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL DE PASSAGERS AU QUÉBEC ET TENDANCES

Isabelle Dostaler, Ph.D
École de gestion John Molson, Université Concordia

Lalla Sabbane, M.Sc.
École de gestion John Molson, Université Concordia

Cyril Stein, MBA
École de gestion John Molson, Université Concordia

Jerry Tomberlin, Ph.D
École de gestion John Molson, Université Concordia

Réalisé pour le compte du ministère des Transports du Québec

Février 2008

La présente étude a été réalisée à la demande du ministère des Transports du Québec et a été financée par la Direction de la recherche et de l'environnement.

Les opinions exprimées dans le présent rapport n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement les positions du ministère des Transports du Québec.

Équipe de recherche :

École de gestion John-Molson
Université Concordia

Isabelle Dostaler, Ph. D., professeure agrégée, chef d'équipe
Lalla Sabbane, M. Sc., professionnelle de recherche
Cyril Stein, MBA, professionnel de recherche
Jerry Tomberlin, Ph. D., professeur titulaire

Comité de suivi

Transports Québec :

Claude Gauthier, chargé de projet
Augustin Raharolahy, chargé de projet
Christine Audet, membre du comité
Denis Simard, membre du comité
Claude Trudel, membre du comité

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec, 2008
ISBN 978-2-550-52176-1
ISBN 978-2-550-52177-8 (PDF)

Titre et sous-titre du rapport Profil de la demande de transport aérien régional de passagers au Québec et tendances		N° du rapport Transports Québec RTQ-08-01	
		Date de publication du rapport (Année – Mois) 2008-02	
Titre du projet de recherche Profil de la demande de transport aérien régional de passagers au Québec et tendances		N° du contrat (RRDD-AA-CCXX) 2520-05-RJ01	N° de projet ou dossier R589.1
Responsable de recherche Isabelle Dostaler, Ph.D		Date du début de la recherche 2006-01	Date de fin de la recherche 2007-04
Auteur(s) du rapport Isabelle Dostaler, Lalla Sabbane, Cyril Stein et Jerry Tomberlin			
Chargé de projet, direction Augustin Raharolahy, direction transport maritime, aérien, ferroviaire		Coût total de l'étude 128 200 \$	
Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme) École de gestion John Molson Université Concordia 1455, boul. de Maisonneuve Ouest Montréal (Québec) H3G 1M8		Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme) <i>Préciser DRE ou autre direction du MTQ</i> Direction de la recherche et de l'environnement 930, chemin Sainte-Foy, 6^e étage Québec (Québec) G1S 4X9	
Problématique Le développement du transport aérien régional a toujours été une préoccupation gouvernementale, en raison de l'éloignement ou de l'isolement de certaines communautés ou en raison du coût relativement élevé des dessertes régionales.			
Objectifs 1) Établir le portrait actuel de la demande de transport aérien régional de passagers. 2) Approfondir l'analyse des besoins des voyageurs et de leur sensibilité par rapport aux services aériens actuels et sur des liaisons identifiées desservant certaines régions du Québec.			
Méthodologie La méthodologie appliquée par l'équipe de recherche de l'Université Concordia se résume comme suit : 1) Monographie des régions concernées. 2) Collecte des données sur les habitudes et l'organisation du voyage, sur l'appréciation des services aériens et sur le profil socioéconomique des passagers. Le suivi des travaux est assuré au sein du Service du transport aérien du ministère des Transports du Québec par un comité de suivi.			
Résultats et recommandations Le rapport comprend trois parties: a) la monographie des cinq régions cibles; b) les résultats du sondage auprès des voyageurs; c) l'interprétation des résultats. Les recommandations sont : a) favoriser la concurrence afin d'améliorer l'offre de transport aérien en région; b) favoriser le développement régional afin de stimuler la demande pour le transport aérien; c) favoriser l'entrepreneuriat en matière de transport aérien pour assurer la relève et informer le public voyageur au sujet des différentes options disponibles; d) prévoir une gestion ministérielle plus intégrée, avec l'allocation optimale des ressources et le regroupement des divers utilisateurs potentiels (transport médical, employés du secteur public).			
Mots-clés transport aérien régional	Nombre de pages 351 pages	Nombre de références bibliographiques 9	Langue du document <input checked="" type="checkbox"/> Français <input type="checkbox"/> Anglais Autre (spécifier) :

SOMMAIRE

Le présent document expose le rapport d'une étude sur le transport aérien régional confiée à l'Université Concordia par le Service du transport aérien du ministère des Transports du Québec. L'étude a été menée du 31 mars 2006 au 31 mai 2007. L'éloignement et l'isolement de certaines communautés, de même que le coût élevé des dessertes régionales malgré les besoins de transport aérien, ont toujours compté au nombre des préoccupations gouvernementales. Toutefois, aucune recherche sur les besoins des passagers empruntant les routes aériennes régionales n'avait été réalisée jusqu'à maintenant au Québec.

Selon le mandat défini par Transports Québec, la présente recherche porte sur les cinq régions administratives suivantes : le Bas-Saint-Laurent, l'Abitibi-Témiscamingue, la Côte-Nord, le Saguenay—Lac-Saint-Jean et la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. Celles-ci seront désignées sous le nom de « régions cibles » tout au long du rapport. De façon plus spécifique, l'objectif de la recherche était de répondre aux questions suivantes :

1. Quelle est la demande pour le transport aérien régional dans le Bas-Saint-Laurent, en Abitibi-Témiscamingue, au Saguenay—Lac-Saint-Jean, en Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine et sur la Côte-Nord?
2. Comment cette demande a-t-elle évolué de 1994 à 2005?
3. Quels sont les facteurs qui expliquent cette évolution dans chaque région?
4. Quels sont les caractéristiques, les motivations, les besoins et les habitudes de voyage des utilisateurs du transport aérien régional? L'offre de services répond-elle aux besoins?
5. Comment évoluera la demande pour le transport aérien régional à court terme et à moyen terme dans chaque région?

Deux volets méthodologiques allant du plus global (macro) au plus précis (micro) et s'appuyant sur des approches quantitatives et qualitatives ont été employés afin de répondre aux questions de recherche. Une monographie des cinq régions cibles a d'abord été effectuée puis elle a été suivie d'un sondage par intercept auprès des voyageurs.

La première partie de notre étude, soit la monographie des régions, nous a amenés à conclure que la demande pour le transport aérien est en baisse. En effet, de 1995 à 2004, le taux annuel moyen de croissance était de -9,8 % dans le Bas-Saint-Laurent, de -3 % en Abitibi-Témiscamingue, de -2,2 % sur la Côte-Nord, et de -3,6 % au Saguenay—Lac-Saint-Jean. Le seul taux annuel moyen de croissance positif a été observé dans la région de la Gaspésie—

Îles-de-la-Madeleine, où la demande a augmenté de 1,2 % chaque année de 1995 à 2004. De façon générale, cette baisse de la demande semble refléter le déclin démographique et économique dans les différentes régions. La préparation de la monographie de même que la tenue d'ateliers de discussion avec des représentants des régions nous ont permis de jeter un regard plus approfondi sur chacune des régions cibles. Une image beaucoup plus positive a émergé au cours de ce processus. En effet, nous avons pu apprécier l'ardeur avec laquelle travaille chaque région afin d'assurer sa survie. Les initiatives des acteurs locaux pour favoriser le développement dans chacune des régions pourraient entraîner, à moyen et à long terme, un renversement de la tendance négative de la demande pour le transport aérien régional.

Le sondage que nous avons effectué auprès de 2011 voyageurs nous a permis de mieux comprendre qui sont les utilisateurs du transport aérien régional et les raisons pour lesquelles ils voyagent. Notre échantillon représente une population maximale d'environ 37 000 voyageurs s'étant déplacés dans les cinq régions cibles entre les mois d'août 2006 et janvier 2007. Nous avons pu observer que les utilisateurs actuels du système de transport aérien régional continuent d'être en majeure partie des voyageurs d'affaires et que le système qu'ils utilisent est caractérisé par des prix souvent trop élevés et des horaires mal adaptés.

À la lumière de nos résultats de recherche nous formulons les recommandations suivantes :

- **Favoriser le développement de la concurrence dans le domaine du transport aérien.** De façon générale, nous pensons que le contrôle des tarifs aériens et l'adaptation de l'offre à la demande doivent se faire principalement en favorisant la compétition et le renforcement de la capacité entrepreneuriale liée au transport aérien au Québec. À ce titre, le Programme d'aide au transport aérien (PATA) nous semble particulièrement pertinent.
- **Conjuguer réseau de transport et développement régional.** Nous croyons que le transport et le développement régional vont de pair et proposons la création d'un cercle vertueux en menant la bataille sur deux fronts : assurer la présence d'un réseau de transport aérien adéquat et stimuler le développement économique et démographique des régions. Ainsi, nous jugeons que le Programme de réduction des tarifs aériens doit être maintenu.
- **Mettre en œuvre une stratégie de communication adéquate.** Nous avons été particulièrement étonnés au cours des discussions avec les voyageurs sondés du peu de connaissance qu'ils avaient des options de transport aérien autres qu'Air Canada Jazz. Il nous semble impératif d'accompagner les mesures proposées plus haut d'une stratégie de communication adroitement mise en œuvre visant à informer le public voyageur au sujet des services offerts par les petits transporteurs

régionaux. Notons que le PATA semble particulièrement pertinent à cet égard puisqu'il donne aux régions des moyens pour faire la promotion d'un nouveau service aérien.

- **Aller vers une gestion ministérielle intégrée.** Cette dernière recommandation dépasse quelque peu le cadre de notre mandat. Nous croyons cependant que dans une province caractérisée par une faible densité de population, la ressource la plus précieuse en matière de transport aérien régional est le nombre de voyageurs potentiels. Alors que le Conseil du trésor a adopté une gestion décentralisée pour le déplacement des fonctionnaires et du personnel des organismes gouvernementaux, une gestion ministérielle plus intégrée favoriserait l'allocation optimale de cette ressource et le regroupement des divers utilisateurs potentiels (transport médical, employés du secteur public, etc.) du transport aérien régional au Québec.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	5
1. INTRODUCTION.....	33
1.1 CONTEXTE.....	33
1.2. OBJECTIFS DE RECHERCHE ET MÉTHODOLOGIE.....	34
1.3. STRUCTURE DU RAPPORT DE RECHERCHE.....	35
2. MONOGRAPHIE DES RÉGIONS.....	37
2.1. DÉMOGRAPHIE DES RÉGIONS.....	39
2.1.1. <i>Structure et évolution de la population en région</i>	39
2.1.2. <i>Facteurs explicatifs du constat démographique en région</i>	41
2.1.3. <i>Y a-t-il une relève à la main-d’œuvre en région?</i>	44
2.2. CLIMAT ÉCONOMIQUE DES RÉGIONS.....	46
2.2.1. <i>Indices de développement</i>	46
2.2.2. <i>Revenu disponible par habitant</i>	51
2.2.3. <i>Niveaux d’emploi et chômage</i>	53
2.3 TRAFIC AÉRIEN, 1995-2004.....	57
2.3.1 <i>Mise en contexte</i>	57
2.3.2 <i>Le trafic aérien au Canada</i>	60
2.3.3. <i>Évolution du trafic aéroportuaire au Québec</i>	62
2.3.4. <i>Évolution du trafic aéroportuaire dans les régions cibles</i>	63
2.4 TRAFIC AÉRIEN REGIONAL ET FACTEURS EXPLICATIFS.....	66
2.4.1. <i>La région du Bas-Saint-Laurent</i>	66
2.4.2. <i>La région de l’Abitibi-Témiscamingue</i>	75
2.4.3. <i>La région de la Côte-Nord</i>	85
2.4.4. <i>La région du Saguenay—Lac-Saint-Jean</i>	92
2.4.5. <i>La région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine</i>	101
3. SONDAGE AUPRÈS DES VOYAGEURS.....	109
3.1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L’ÉCHANTILLON.....	109
3.1.1. <i>Profil de l’échantillon</i>	109
3.1.2. <i>Les données géographiques liées aux déplacements dans les régions du Québec</i>	118
3.1.3. <i>Le voyage durant lequel les passagers ont été interrogés</i>	122
3.1.4. <i>Le profil sociodémographique de l’échantillon</i>	142
3.1.5. <i>La satisfaction des passagers</i>	153
3.1.6 <i>La récapitulation de la présentation générale de l’échantillon</i>	159
3.2. LA RÉGION DU BAS-SAINT-LAURENT.....	161
3.2.1. <i>Le profil sociodémographique de la région</i>	161
3.2.2. <i>Les habitudes de voyage des répondants</i>	169
3.2.3. <i>Intention de voyager en avion, facteurs incitatifs et facteurs dissuasifs</i>	176
3.2.4. <i>Le profil économique de la région</i>	188
3.3. LA REGION DE L’ABITIBI-TÉMISCAMINGUE.....	193
3.3.1. <i>Le profil sociodémographique de la région</i>	193
3.3.2. <i>Les habitudes de voyage des répondants</i>	201
3.3.3. <i>Intention de voyager, facteurs incitatifs et facteurs dissuasifs</i>	208
3.3.4. <i>Le profil économique de la région</i>	219
3.4 LA RÉGION DE LA CÔTE-NORD.....	224
3.4.1. <i>Le profil sociodémographique de la région</i>	224
3.4.2. <i>Les habitudes de voyage des répondants</i>	232

3.4.3. <i>Intention de voyager, facteurs incitatifs et facteurs dissuasifs</i>	239
3.4.4. <i>Le profil économique de la région</i>	250
3.5. LA RÉGION DU SAGUENAY—LAC-SAINT-JEAN.....	254
3.5.1. <i>Le profil sociodémographique de la région</i>	254
3.5.2. <i>Les habitudes de voyage des répondants</i>	262
3.5.3. <i>Intention de voyager, facteurs incitatifs et facteurs dissuasifs</i>	269
3.5.4. <i>Le profil économique de la région</i>	280
3.6 LA RÉGION DE LA GASPÉSIE—ÎLES-DE-LA-MADELEINE	284
3.6.1 <i>Le profil sociodémographique de la région</i>	284
3.6.2. <i>Les habitudes de voyage des répondants</i>	292
3.6.3. <i>Intention de voyager, facteurs incitatifs et facteurs dissuasifs</i>	299
3.6.4. <i>Le profil économique de la région</i>	310
4. INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS	317
5. CONCLUSION : PRONOSTIC ET RECOMMANDATIONS	323
5.1. UN PRONOSTIC RELATIVEMENT FAVORABLE.....	323
5.2. FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE LA CONCURRENCE	324
5.3. RÉSEAU DE TRANSPORT ET DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL.....	327
5.4. STRATÉGIE DE COMMUNICATION	329
5.5. VERS UNE GESTION MINISTÉRIELLE INTÉGRÉE	330
ANNEXE 1 – GLOSSAIRE	333
ANNEXE 2 - LISTE DES PARTICIPANTS AUX ATELIERS DE DISCUSSION	335
ANNEXE 3 – LE QUESTIONNAIRE ET LES REPONSES OBTENUES POUR CHAQUE QUESTION	337
BIBLIOGRAPHIE	351

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2.1 Évolution de la population de femmes dans les régions cibles, 1996-2005	p.42
Tableau 2.2 Indice de remplacement des régions à l'étude, 1995 et 2005 ..	p.45
Tableau 2.3 Poids économique et taux de croissance annuelle de la production des régions cibles	p.48
Tableau 2.4 Revenu disponible par habitant dans les régions cibles, 1995 et 2004*	p.52
Tableau 2.5 Part du trafic aéroportuaire vers Montréal et rang des aéroports régionaux	p.77
Tableau 2.6 Part du trafic aéroportuaire vers Montréal et rang des aéroports régionaux	p.95
Tableau 3.1 La collecte de données	p.110
Tableau 3.2 Le mois durant lequel les données ont été recueillies	p.113
Tableau 3.3 La période de la journée durant laquelle les passagers prennent leur vol	p.114
Tableau 3.4 Comparaison entre la région du domicile et la région du lieu de travail des passagers.....	p.117
Tableau 3.5 Comparaison entre la destination du vol et celle du voyage...p.	121
Tableau 3.6 Le nombre de personne accompagnant les passagers durant leur voyage.....	p.124
Tableau 3.7 Perception des passagers vis-à-vis de leur vol actuel	p.124
Tableau 3.8 Durée du déplacement en fonction du voyage	p.125
Tableau 3.9 Le <i>modus operandi</i> d'achat du billet d'avion en fonction de l'acheteur.....	p.127
Tableau 3.10 La personne ou l'organisme qui paie le billet d'avion selon le motif du voyage.....	p.127
Tableau 3.11 Tableau croisé entre les services aériens et le fait de payer pour leur amélioration.....	p.129

Tableau 3.12 La répartition des tarifs réduits en fonction du motif du voyage	p.133
Tableau 3.13 Le nombre de jours auquel remontent la planification du voyage et l'achat du billet d'avion	p.134
Tableau 3.14 L'écart entre la planification du voyage et l'achat du billet selon les classes d'âge	p.136
Tableau 3.15 L'écart entre la planification du voyage et l'achat du billet selon le motif du voyage	p.137
Tableau 3.16 Le moyen de transport le plus utilisé pour les déplacements professionnels selon le type et la taille de l'organisation dans laquelle les passagers travaillent	p.140
Tableau 3.17 Le comportement de voyage au cours de l'année suivante..	p.141
Tableau 3.18 Sexe des répondants	p.142
Tableau 3.19 L'état matrimonial des répondants	p.144
Tableau 3.20 Le nombre d'enfants	p.144
Tableau 3.21 Situation actuelle des répondants	p.145
Tableau 3.22 La situation actuelle des passagers en fonction du type d'organisation dans laquelle ils travaillent	p.147
Tableau 3.23 Répartition des secteurs d'activité	p.151
Tableau 3.24 L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent.....	p. 153
Tableau 3.25 Le niveau de satisfaction globale des expériences de voyage à l'intérieur du Québec	p.153
Tableau 3.26 Corrélations entre le niveau de satisfaction et le prix du billet d'avion (Visite à la famille ou aux amis).....	p.154
Tableau 3.27 Corrélations entre le niveau de satisfaction et le prix du billet d'avion (Rendez-vous médical)	p.155
Tableau 3.28 Corrélations entre le niveau de satisfaction, la perception et les attentes en matière de services aériens	p.155
Tableau 3.29 Commodité des horaires des vols en fonction du motif du voyage.....	p.156

Tableau 3.30 Effet dissuasif des horaires peu adaptés.....	p.157
Tableau 3.31 Corrélations entre la satisfaction et la perception de la sûreté aérienne.....	p.158
Tableau 3.32 Corrélations entre la satisfaction et la perception des services aériens	p.159
Tableau 3.33 Récapitulation des données de l'échantillon.....	p.160
Tableau 3.34 Le sexe des répondants.....	p.162
Tableau 3.35 Le groupe d'âge des répondants.....	p.163
Tableau 3.36 État matrimonial des répondants.....	p.163
Tableau 3.37 Le nombre moyen d'enfants.....	p.166
Tableau 3.38 Le niveau de scolarité le plus élevé achevé.....	p.166
Tableau 3.39 La répartition de l'occupation des répondants.....	p.167
Tableau 3.40 La répartition des motifs des répondants.....	p.168
Tableau 3.41 Déplacements depuis le Bas-Saint-Laurent au cours de l'année précédant le voyage.....	p.169
Tableau 3.42 Répartition des moyens de transport les plus utilisés selon le motif du voyage.....	p.171
Tableau 3.43 Déplacements vers le Bas-Saint-Laurent au cours de l'année précédant le voyage.....	p.173
Tableau 3.44 Besoin de voyager et motif du voyage.....	p.176
Tableau 3.45 Temps disponible pour voyager et motif du voyage.....	p.176
Tableau 3.46 Ressources financières disponibles pour voyager et motif du voyage.....	p.177
Tableau 3.47 Impact d'une mauvaise expérience de service.....	p.177
Tableau 3.48 Impact d'une mauvaise expérience de service et motif du voyage.....	p.178
Tableau 3.49 Impact d'un retard ou d'une annulation de vol.....	p.178

Tableau 3.50 Impact d'un retard ou d'une annulation de vol et motif du voyage.....	p.179
Tableau 3.51 Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion.....	p.179
Tableau 3.52 Impact du caractère sécuritaire des modes de transport terrestre et motif du voyage	p.180
Tableau 3.53 Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion.....	p.180
Tableau 3.54 Impact de la fiabilité des modes de transport terrestre et motif du voyage	p.181
Tableau 3.55 L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès.....	p.181
Tableau 3.56 Impact de la facilité d'accès à l'aéroport et motif du voyage.....	p.182
Tableau 3.57 Les horaires des vols ne répondent pas aux besoins des passagers	p.182
Tableau 3.58 Impact des horaires de vol et motif du voyage	p.183
Tableau 3.59 Le stationnement de l'aéroport de départ coûte trop cher...p.	183
Tableau 3.60 Impact du coût du stationnement et motif du voyage.....	p.184
Tableau 3.61 Il n'y a pas souvent de vols directs vers les destinations qui intéressent les passagers	p.184
Tableau 3.62 Impact de l'offre de vols directs et motif du voyage.....	p.185
Tableau 3.63 Voyages effectués au cours de l'année précédente et probabilité de voyager au cours de l'année suivante.....	p.185
Tableau 3.64 Le Bas-Saint-Laurent comme destination et origine du voyage.....	p.186
Tableau 3.65 Répartition des secteurs d'activité.....	p.190
Tableau 3.66 L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent.....	p.192
Tableau 3.67 Taux de pénétration des technologies des communications dans la région du Bas-Saint-Laurent.....	p.192

Tableau 3.68 Le sexe des répondants	p.194
Tableau 3.69 Le groupe d'âge des répondants	p.195
Tableau 3.70 État matrimonial des répondants	p.195
Tableau 3.71 Le nombre moyen d'enfants.....	p.198
Tableau 3.72 Le niveau de scolarité le plus élevé achevé.....	p.198
Tableau 3.73 La répartition de l'occupation des répondants.....	p.199
Tableau 3.74 La répartition des motifs des répondants.....	p.200
Tableau 3.75 Déplacements depuis l'Abitibi-Témiscamingue au cours de l'année précédant le voyage.....	p.201
Tableau 3.76 Répartition des moyens de transport les plus utilisés selon le motif du voyage.....	p.203
Tableau 3.77 Déplacements vers l'Abitibi-Témiscamingue au cours de l'année précédant le voyage.....	p.205
Tableau 3.78 Besoin de voyager et motif du voyage.....	p.208
Tableau 3.79 Temps disponible pour voyager et motif du voyage.....	p.208
Tableau 3.80 Ressources financières disponibles pour voyager et motif du voyage.....	p.209
Tableau 3.81 Impact d'une mauvaise expérience de service.....	p.209
Tableau 3.82 Impact d'une mauvaise expérience de service et motif du voyage.....	p.210
Tableau 3.83 Impact d'un retard ou d'une annulation de vol.....	p.210
Tableau 3.84 Impact d'un retard ou d'une annulation de vol et motif du voyage.....	p.211
Tableau 3.85 Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion.....	p.211
Tableau 3.86 Impact du caractère sécuritaire des modes de transport terrestre et motif du voyage.....	p.212

Tableau 3.87 Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion.....	p.212
Tableau 3.88 Impact de la fiabilité des modes de transport terrestre et motif du voyage.....	p.213
Tableau 3.89 L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès.....	p.213
Tableau 3.90 Impact de la facilité d'accès à l'aéroport et motif du voyage	p.214
Tableau 3.91 Les horaires des vols ne répondent pas aux besoins des passagers.....	p.214
Tableau 3.92 Impact des horaires de vol et motif du voyage.....	p.214
Tableau 3.93 Le stationnement de l'aéroport de départ coût trop cher.....	p.215
Tableau 3.94 Impact du coût du stationnement et motif du voyage.....	p.215
Tableau 3.95 Il n'y a pas souvent de vols directs vers les destinations qui intéressent les passagers.....	p.216
Tableau 3.96 Impact de l'offre de vols directs et motif du voyage	p.216
Tableau 3.97 Voyages effectués au cours de l'année précédente et probabilité de voyager au cours de l'année suivante.....	p.217
Tableau 3.98 L'Abitibi-Témiscamingue comme destination et origine du voyage.....	p.217
Tableau 3.99 Récapitulation des données.....	p.221
Tableau 3.100 L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent	p.223
Tableau 3.101 Taux de pénétration des technologies des communications dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue.....	p.223
Tableau 3.102 Le sexe des répondants	p.225
Tableau 3.103 Le groupe d'âge des répondants.....	p.226
Tableau 3.104 État matrimonial des répondants.....	p.226
Tableau 3.105 Le nombre moyen d'enfants	p.229

Tableau 3.106 Le niveau de scolarité le plus élevé achevé.....	p.229
Tableau 3.107 La répartition de l'occupation des répondants.....	p.230
Tableau 3.108 La répartition des motifs des répondants.....	p.231
Tableau 3.109 Synthèse des données pour l'année précédant le voyage..	p.232
Tableau 3.110 Répartition des moyens de transport les plus utilisés selon le motif du voyage	p.234
Tableau 3.111 Déplacements vers la Côte-Nord au cours de l'année précédant le voyage.....	p.236
Tableau 3.112 Besoin de voyager et motif du voyage.....	p.239
Tableau 3.113 Temps disponible pour voyager et motif du voyage.....	p.240
Tableau 3.114 Ressources financières disponibles pour voyager et motif du voyage.....	p.240
Tableau 3.115 Impact d'une mauvaise expérience de service	p.241
Tableau 3.116 Impact d'une mauvaise expérience de service et motif du voyage.....	p.241
Tableau 3.117 Impact d'un retard ou d'une annulation de vol.....	p.241
Tableau 3.118 Impact d'un retard ou d'une annulation de vol et motif du voyage.....	p.242
Tableau 3.119 Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion.....	p.242
Tableau 3.120 Impact du caractère sécuritaire des modes de transport terrestre et motif du voyage.....	p.243
Tableau 3.121 Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion.....	p.243
Tableau 3.122 Impact de la fiabilité des modes de transport terrestre et motif du voyage	p.244
Tableau 3.123 L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès.....	p.244
Tableau 3.124 Impact de la facilité d'accès à l'aéroport et motif du voyage.....	p.245

Tableau 3.125 Les horaires des vols ne répondent pas aux besoins des passagers.....	p.245
Tableau 3.126 Impact des horaires de vol et motif du voyage.....	p.245
Tableau 3.127 Le stationnement de l'aéroport de départ coûte trop cher..	p.246
Tableau 3.128 Impact du coût du stationnement et motif du voyage.....	p.246
Tableau 3.129 Il n'y a pas souvent de vols directs vers les destinations qui intéressent les passagers.....	p.246
Tableau 3.130 Impact de l'offre de vols directs et motif du voyage.....	p.247
Tableau 3.131 Voyages effectués au cours de l'année précédente et probabilité de voyager au cours de l'année suivante.....	p.248
Tableau 3.132 La Côte-Nord comme destination et origine du voyage.....	p.248
Tableau 3.133 Répartition des secteurs d'activité.....	p.252
Tableau 3.134 L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent.....	p.253
Tableau 3.135 Taux de pénétration des technologies des communications dans la région de la Côte-Nord.....	p.254
Tableau 3.136 Le sexe des répondants.....	p.256
Tableau 3.137 Le groupe d'âge des répondants.....	p.256
Tableau 3.138 État matrimonial des répondants.....	p.257
Tableau 3.139 Le nombre moyen d'enfants.....	p.259
Tableau 3.140 Le niveau de scolarité le plus élevé achevé.....	p.260
Tableau 3.141 La répartition de l'occupation des répondants.....	p.261
Tableau 3.142 La répartition des motifs des répondants.....	p.262
Tableau 3.143 Déplacements depuis le Saguenay – Lac-Saint-Jean au cours de l'année précédant le voyage.....	p.263
Tableau 3.144 Répartition des moyens de transport les plus utilisés selon le motif du voyage.....	p.265

Tableau 3.145 Déplacements vers le Saguenay – Lac-Saint-Jean au cours de l'année précédant le voyage.....	p.266
Tableau 3.146 Besoin de voyager et motif du voyage.....	p.270
Tableau 3.147 Temps disponible pour voyager et motif du voyage.....	p.270
Tableau 3.148 Ressources financières disponibles pour voyager et motif du voyage.....	p.270
Tableau 3.149 Impact d'une mauvaise expérience de service.....	p.271
Tableau 3.150 Impact d'une mauvaise expérience de service et motif du voyage.....	p.271
Tableau 3.151 Impact d'un retard ou d'une annulation de vol	p.272
Tableau 3.152 Impact d'un retard ou d'une annulation de vol et motif du voyage.....	p.272
Tableau 3.153 Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion.....	p.273
Tableau 3.154 Impact du caractère sécuritaire des modes de transport terrestre et motif du voyage.....	p.273
Tableau 3.155 Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion.....	p.273
Tableau 3.156 Impact de la fiabilité des modes de transport terrestre et motif du voyage.....	p.274
Tableau 3.157 L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès.....	p.274
Tableau 3.158 Impact de la facilité d'accès à l'aéroport et motif du voyage.....	p.275
Tableau 3.159 Les horaires des vols ne répondent pas aux besoins des passagers.....	p.275
Tableau 3.160 Impact des horaires de vol et motif du voyage	p.275
Tableau 3.161 Le stationnement de l'aéroport de départ coûte trop cher ..	p.276
Tableau 3.162 Impact du coût du stationnement et motif du voyage	p.276

Tableau 3.163 Il n'y a pas souvent de vols directs vers les destinations qui intéressent les passagers.....	p.276
Tableau 3.164 Impact de l'offre de vols directs et motif du voyage.....	p.277
Tableau 3.165 Voyages effectués au cours de l'année précédente et probabilité de voyager au cours de l'année suivante.....	p.277
Tableau 3.166 Le Saguenay – Lac-Saint-Jean comme destination et origine du voyage.....	p.278
Tableau 3.167 Répartition des secteurs d'activité.....	p.282
Tableau 3.168 L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent.....	p.283
Tableau 3.169 Taux de pénétration des technologies des communications au Saguenay – Lac-Saint-Jean.....	p.284
Tableau 3.170 Le sexe des répondants.....	p.286
Tableau 3.171 Le groupe d'âge des répondants.....	p.286
Tableau 3.172 État matrimonial des répondants.....	p.286
Tableau 3.173 Le nombre moyen d'enfants.....	p.289
Tableau 3.174 La récapitulation des données.....	p.289
Tableau 3.175 La répartition de l'occupation des répondants.....	p.290
Tableau 3.176 La répartition des motifs des répondants.....	p.291
Tableau 3.177 Déplacements depuis la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine au cours de l'année précédant le voyage.....	p.292
Tableau 3.178 Répartition des moyens de transport les plus utilisés selon le motif du voyage.....	p.294
Tableau 3.179 Déplacements vers la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine au cours de l'année précédant le voyage.....	p.296
Tableau 3.180 Besoin de voyager et motif du voyage.....	p.300
Tableau 3.181 Temps disponible pour voyager et motif du voyage.....	p.300
Tableau 3.182 Ressources financières disponibles pour voyager et motif du voyage.....	p.300

Tableau 3.183 Impact d'une mauvaise expérience de service.....	p.301
Tableau 3.184 Impact d'une mauvaise expérience de service et motif du voyage.....	p.301
Tableau 3.185 Impact d'un retard ou d'une annulation de vol.....	p.302
Tableau 3.186 Impact d'un retard ou d'une annulation et motif du voyage.....	p.302
Tableau 3.187 Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion.....	p.303
Tableau 3.188 Impact du caractère sécuritaire des modes de transport terrestre et motif du voyage.....	p.303
Tableau 3.189 Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion.....	p.303
Tableau 3.190 Impact de la fiabilité des modes de transport terrestre et motif du voyage.....	p.304
Tableau 3.191 L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès.....	p.304
Tableau 3.192 Impact de la facilité d'accès à l'aéroport et motif du voyage.....	p.305
Tableau 3.193 Les horaires des vols ne répondent pas aux besoins des passagers.....	p.305
Tableau 3.194 Impact des horaires de vol et motif du voyage	p.305
Tableau 3.195 Le stationnement de l'aéroport de départ coûte trop cher..	p.306
Tableau 3.196 Impact du coût du stationnement et motif du voyage	p.306
Tableau 3.197 Il n'y a pas souvent de vols directs vers les destinations qui intéressent les passagers.....	p.306
Tableau 3.198 Impact de l'offre de vols directs et motif du voyage.....	p.307
Tableau 3.199 Voyages effectués au cours de l'année précédente et probabilité de voyager au cours de l'année suivante.....	p.308
Tableau 3.200 La Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine comme destination et origine du voyage.....	p.308

Tableau 3.201 Répartition des secteurs d'activité.....p.312

Tableau 3.202 L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction
du secteur économique dans lequel ils travaillent.....p.314

Tableau 3.203 Taux de pénétration des technologies des communications
dans la région de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleinep.315

LISTE DES SCHÉMAS

Schéma 2.1 Répartition de la population du Québec (2005) par blocs régionaux.....	p.37
Schéma 2.2 Répartition de la superficie du Québec entre les divers blocs régionaux.....	p.38
Schéma 2.3 Poids économique (2004*) attribué à chaque bloc régional du Québec	p.38
Schéma 2.4 Perspective d'évolution de la population des régions cibles, 2001-2026	p.40
Schéma 2.5 Variation de la population des régions cibles par tranches d'âge, 1996-2005	p.40
Schéma 2.6 Indice synthétique de fécondité dans les régions cibles, 2000 et 2005	p.42
Schéma 2.7 Indice de remplacement, selon les régions administratives à l'étude, 1995 et 2005 (par ordre croissant)	p.45
Schéma 2.8 Part des régions cibles dans la production québécoise, 2005.....	p.47
Schéma 2.9 Taux de croissance annuelle moyen du PIB des régions cibles, 2005-1998.....	p.47
Schéma 2.10 Produit intérieur brut par habitant, 2005.....	p.49
Schéma 2.11 Part du volume québécois d'investissement total* (immobilisations) attribué, régions cibles, 2006.....	p.50
Schéma 2.12 Évolution des investissements privés en capital dans les régions cibles, 1998-2005.....	p.50
Schéma 2.13 Évolution du revenu disponible par habitant dans les régions cibles, 1995 et 2004*.....	p.52
Schéma 2.14 Distribution de l'emploi entre les régions cibles, 2005.....	p.53
Schéma 2.15 Taux de croissance de l'emploi au Québec et dans les régions cibles, 1995-2005.....	p.54
Schéma 2.16 Taux d'emploi dans les régions cibles et au Québec	p.55
Schéma 2.17 Variation du nombre de chômeurs dans les régions cibles.....	p.56
Schéma 2.18 Variation du nombre d'emplois, 2000-1995, 2005-200, 2005-1995	p.56
Schéma 2.19 Évolution des cours du pétrole brut, 2003-2006	p.59

Schéma 2.20 Ventilation du trafic intérieur par province, 2004	p.60
Schéma 2.21 Évolution du flux aérien intérieur de passagers au Canada durant la période 1995-2004*	p.61
Schéma 2.22 Évolution du trafic aérien québécois (en volume), 1995-2004.....	p.62
Schéma 2.23 Part des régions cibles dans le trafic intérieur du Québec.....	p.63
Schéma 2.24 Évolution du trafic aérien des régions cibles comparativement au reste du Québec, 1995-2004.....	p.64
Schéma 2.25 Ventilation du trafic aérien des régions cibles	p.65
Schéma 2.26 Taille du marché des régions cibles, 1995-2004.....	p.66
Schéma 2.27 Trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports du Bas-Saint-Laurent, 1995-2004	p.68
Schéma 2.28 Évolution du trafic aérien régulier de passagers aux aéroports de Mont-Joli et de Rimouski, 1995-2004	p.68
Schéma 2.29 Évolution du trafic aérien (mouvements d'aéronefs) dans le Bas-Saint-Laurent et de la capacité moyenne des avions.....	p.69
Schéma 2.30 Évolution du trafic de passagers embarqués et débarqués aux gares principales du Bas-Saint-Laurent, 1993-2005.....	p.72
Schéma 2.31 Trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports de l'Abitibi-Témiscamingue, 1995-2004.....	p.76
Schéma 2.32 Évolution du trafic aérien en Abitibi-Témiscamingue (mouvements d'aéronefs) et de la capacité moyenne des avions.....	p.76
Schéma 2.33 Évolution du trafic aérien régulier de passagers à Chibougamau, Rouyn-Noranda et Val-d'Or, 1995-2005.....	p.77
Schéma 2.34 Trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports de la Côte-Nord, 1995-2004	p.86
Schéma 2.35 Évolution du trafic aérien régulier de passagers aux aéroports de Baie-Comeau, Havre-Saint-Pierre, Schefferville, Sept-Îles et Wabush, 1995-2004.....	p.86
Schéma 2.36 Trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports du Saguenay-Lac-Saint-Jean, 1995-2004.....	p.94
Schéma 2.37 Évolution du trafic aérien régulier de passagers aux aéroports d'Alma, de Bagotville et de Roberval, 1995-2004.....	p.94

Schéma 2.38 Trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports de la Gaspésie-îles-de-la-Madeleine, 1995-2004.....	p.102
Schéma 2.39 Trafic aux aéroports de Gaspé et des îles-de-la-Madeleine, 1995-2004.....	p.102
Schéma 2.40 Trafic à l'aéroport de Bonaventure, 1995-2004.....	p.103
Schéma 2.41 Trafic ferroviaire aux gares de la péninsule gaspésienne.....	p.106
Schéma 3.1 Le motif du voyage (répartition par mois).....	p.111
Schéma 3.2 Le motif du voyage (répartition par quinzaine).....	p.112
Schéma 3.3 Le motif du voyage (répartition par période de la journée).....	p.112
Schéma 3.4 Le mois durant lequel les données ont été recueillies.....	p.114
Schéma 3.5 La région du domicile des passagers.....	p.115
Schéma 3.6 La région du lieu de travail des passagers.....	p.116
Schéma 3.7 La répartition des destinations au départ de Montréal.....	p.118
Schéma 3.8 La répartition des destinations au départ de Québec.....	p.119
Schéma 3.9 La fréquence cumulée des destinations au départ de Montréal et de Québec.....	p.119
Schéma 3.10 L'origine du voyage des passagers interrogés à Montréal.....	p.120
Schéma 3.11 L'origine du voyage des passagers interrogés à Québec.....	p.122
Schéma 3.12 Identification des personnes accompagnant les passagers	p.123
Schéma 3.13 Perception des passagers vis-à-vis de leur vol actuel.....	p.125
Schéma 3.14 La méthode d'achat du billet selon le motif du voyage	p.128
Schéma 3.15 La perception des services aériens selon le motif du voyage.....	p.130
Schéma 3.16 Le prix du billet selon la période du voyage.....	p.131
Schéma 3.17 Le prix du billet d'avion selon le motif du voyage	p.132
Schéma 3.18 La répartition des tarifs spéciaux dans l'échantillon	p.132
Schéma 3.19 La planification du vol et de l'achat du billet en fonction des tranches d'âge	p.135

Schéma 3.20 La planification du vol et de l'achat du billet en fonction du motif du voyage.....	p.137
Schéma 3.21 Motifs du choix de l'avion comme moyen de transport	p.139
Schéma 3.22 Le comportement de voyage au cours de l'année suivante.....	p.141
Schéma 3.23 Facteurs favorisant le choix de l'avion.....	p.142
Schéma 3.24 La répartition des classes d'âge.....	p.143
Schéma 3.25 Situation actuelle des répondants.....	p.146
Schéma 3.26 Le type d'organisation et l'évolution du nombre d'employés depuis cinq ans.....	p.149
Schéma 3.27 Revenus annuels des passagers célibataires, divorcés ou veufs.....	p.149
Schéma 3.28 Revenus annuels des passagers mariés ou conjoints de fait	p.150
Schéma 3.29 La répartition des secteurs d'activité pour chaque région cible	p.152
Schéma 3.30 La répartition des domaines d'activité dans les cinq régions cibles	p.152
Schéma 3.31 Le niveau de satisfaction générale des expériences de voyage par avion à l'intérieur du Québec.....	p.154
Schéma 3.32 La répartition du domicile des répondants à l'intérieur du Québec.....	p.161
Schéma 3.33 La répartition du domicile des répondants dans les cinq régions cibles	p.162
Schéma 3.34 La répartition des groupes d'âge.....	p.164
Schéma 3.35 État matrimonial des répondants.....	p.164
Schéma 3.36 Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs.....	p.165
Schéma 3.37 Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait.....	p.165
Schéma 3.38 Le niveau de scolarité le plus élevé achevé	p.167
Schéma 3.39 L'occupation des répondants du Bas-Saint-Laurent	p.168
Schéma 3.40 Les déplacements depuis le Bas-Saint-Laurent.....	p.170

Schéma 3.41 Les autres moyens de transport utilisés	p.171
Schéma 3.42 Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel.....	p.172
Schéma 3.43 Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel.....	p.172
Schéma 3.44 Déplacements vers le Bas-Saint-Laurent au cours de l'année précédant le voyage	p.173
Schéma 3.45 Le nombre moyen de déplacements vers le Bas-Saint-Laurent.....	p.174
Schéma 3.46 L'origine du voyage des passagers résidant dans le Bas-Saint-Laurent.....	p.175
Schéma 3.47 Les moyens de transport utilisés depuis l'aéroport de destination.....	p.175
Schéma 3.48 Distance des aéroports de la région du Bas-Saint-Laurent.....	p.186
Schéma 3.49 Facteurs incitatifs à voyager plus souvent en avion.....	p.187
Schéma 3.50 Facteurs explicatifs du choix de mode de transport.....	p.188
Schéma 3.51 Le type d'organisation dans laquelle les passagers travaillent.....	p.189
Schéma 3.52 Le type d'organisation et l'évolution du nombre d'employés.....	p.189
Schéma 3.53 La répartition des secteurs d'activité dans la région du Bas-Saint-Laurent.....	p.191
Schéma 3.54 La répartition des domaines d'activité des travailleurs dans le Bas-Saint-Laurent.....	p.191
Schéma 3.55 La répartition du domicile des répondants à l'intérieur du Québec...	p.193
Schéma 3.56 La répartition du domicile des répondants dans les cinq régions cibles.....	p.194
Schéma 3.57 La répartition des groupes d'âge.....	p.196
Schéma 3.58 État matrimonial des répondants.....	p.196
Schéma 3.59 Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs.....	p.197

Schéma 3.60 Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait	p.197
Schéma 3.61 Le niveau de scolarité le plus élevé achevé.....	p.199
Schéma 3.62 L'occupation des répondants de l'Abitibi-Témiscamingue.....	p.200
Schéma 3.63 Les déplacements depuis l'Abitibi-Témiscamingue.....	p.202
Schéma 3.64 Les autres moyens de transport utilisés.....	p.203
Schéma 3.65 Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel.....	p.204
Schéma 3.66 Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel.....	p.204
Schéma 3.67 Déplacements vers l'Abitibi-Témiscamingue au cours de l'année précédant le voyage.....	p.205
Schéma 3.68 Le nombre moyen de déplacements vers l'Abitibi-Témiscamingue	p.206
Schéma 3.69 L'origine du voyage des passagers résidant en Abitibi-Témiscamingue.....	p.207
Schéma 3.70 Les moyens de transport utilisés depuis l'aéroport de destination....	p.207
Schéma 3.71 Distance des aéroports de la région de l'Abitibi-Témiscamingue.....	p.218
Schéma 3.72 Facteurs incitatifs à voyager plus souvent en avion.....	p.218
Schéma 3.73 Facteurs explicatifs du choix du mode de transport.....	p.219
Schéma 3.74 Le type d'organisation dans laquelle les passagers travaillent.....	p.220
Schéma 3.75 Le type d'organisation et l'évolution du nombre d'employés.....	p.220
Schéma 3.76 La répartition des secteurs d'activité dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue.....	p.222
Schéma 3.77 La répartition des domaines d'activité des travailleurs en Abitibi-Témiscamingue	p.222
Schéma 3.78 La répartition du domicile des répondants à l'intérieur du Québec...	p.224
Schéma 3.79 La répartition du domicile des répondants dans les cinq régions cibles.....	p.225
Schéma 3.80 La répartition des groupes d'âge	p.227
Schéma 3.81 État matrimonial des répondants.....	p.227

Schéma 3.82 Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs	p.228
Schéma 3.83 Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait.....	p.228
Schéma 3.84 Le niveau de scolarité le plus élevé achevé.....	p.230
Schéma 3.85 L'occupation des répondants de la Côte-Nord.....	p.231
Schéma 3.86 Les déplacements depuis la Côte-Nord.....	p.233
Schéma 3.87 Les autres moyens de transport utilisés.....	p.234
Schéma 3.88 Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel.....	p.235
Schéma 3.89 Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel	p.235
Schéma 3.90 Déplacements vers la Côte-Nord au cours de l'année précédant le voyage.....	p.236
Schéma 3.91 Le nombre moyen de déplacements vers la Côte-Nord.....	p.237
Schéma 3.92 L'origine du voyage des passagers résidant dans la région de la Côte-Nord	p.238
Schéma 3.93 Les moyens de transport utilisés depuis l'aéroport de destination....	p.239
Schéma 3.94 Distance des aéroports de la région de la Côte-Nord	p.249
Schéma 3.95 Facteurs incitatifs à voyager plus souvent en avion.....	p.249
Schéma 3.96 Facteurs explicatifs du choix du mode de transport.....	p.250
Schéma 3.97 Le type d'organisation dans laquelle les passagers travaillent.....	p.250
Schéma 3.98 Le type d'organisation et l'évolution du nombre d'employés.....	p.251
Schéma 3.99 La répartition des secteurs d'activité dans la région de la Côte-Nord.....	p.252
Schéma 3.100 La répartition des domaines d'activité des travailleurs dans la région de la Côte-Nord.....	p.253
Schéma 3.101 La répartition du domicile des répondants à l'intérieur du Québec.....	p.255
Schéma 3.102 La répartition du domicile des répondants dans les cinq régions cibles.....	p.255

Schéma 3.103 La répartition des groupes d'âge.....	p.257
Schéma 3.104 L'état matrimonial des répondants.....	p.258
Schéma 3.105 Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs.....	p.258
Schéma 3.106 Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait.....	p.259
Schéma 3.107 Le niveau de scolarité le plus élevé achevé.....	p.260
Schéma 3.108 L'occupation des répondants du Saguenay – Lac-Saint-Jean.....	p.261
Schéma 3.109 Les déplacements depuis le Saguenay – Lac-Saint-Jean.....	p.263
Schéma 3.110 Les autres moyens de transport utilisés.....	p.264
Schéma 3.111 Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel.....	p.265
Schéma 3.112 Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel	p.266
Schéma 3.113 Déplacements vers le Saguenay – Lac-Saint-Jean au cours de l'année précédant le voyage.....	p.267
Schéma 3.114 Le nombre moyen de déplacements vers le Saguenay – Lac-Saint-Jean	p.267
Schéma 3.115 L'origine du voyage des passagers résidant au Saguenay – Lac-Saint-Jean	p.268
Schéma 3.116 Les moyens de transport utilisés depuis l'aéroport de destination..	p.269
Schéma 3.117 Distance des aéroports du Saguenay – Lac-Saint-Jean	p.278
Schéma 3.118 Facteurs incitatifs à voyager plus souvent en avion.....	p.279
Schéma 3.119 Facteurs explicatifs du choix du mode de transport.....	p.279
Schéma 3.120 Le type d'organisation dans laquelle les passagers travaillent.....	p.280
Schéma 3.121 Le type d'organisation et l'évolution du nombre d'employés.....	p.281
Schéma 3.122 La répartition des secteurs d'activité dans la région du Saguenay – Lac-Saint-Jean.....	p.282
Schéma 3.123 La répartition des domaines d'activité des travailleurs au Saguenay – Lac-Saint-Jean.....	p.283

Schéma 3.124 La répartition du domicile des répondants à l'intérieur du Québec.....	p.285
Schéma 3.125 La répartition du domicile des répondants dans les cinq régions cibles.....	p.285
Schéma 3.126 La répartition des groupes d'âge.....	p.287
Schéma 3.127 État matrimonial des répondants.....	p.287
Schéma 3.128 Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs.....	p.288
Schéma 3.129 Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait.....	p.288
Schéma 3.130 Le niveau de scolarité le plus élevé achevé.....	p.290
Schéma 3.131 L'occupation des répondants de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine.....	p.291
Schéma 3.132 Les déplacements depuis la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine.....	p.293
Schéma 3.133 Les autres moyens de transport utilisés.....	p.294
Schéma 3.134 Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel.....	p.295
Schéma 3.135 Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel.....	p.295
Schéma 3.136 Déplacements vers la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine au cours de l'année précédant le voyage.....	p.296
Schéma 3.137 Le nombre moyen de déplacements vers la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine.....	p.297
Schéma 3.138 L'origine du voyage des passagers résidant en Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine.....	p.298
Schéma 3.139 Les moyens de transport utilisés depuis l'aéroport de destination.....	p.299
Schéma 3.140 Distance des aéroports de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine.....	p.309
Schéma 3.141 Facteurs incitatifs à voyager plus souvent en avion.....	p.309
Schéma 3.142 Facteurs explicatifs du choix du mode de transport.....	p.310
Schéma 3.143 Le type d'organisation dans laquelle les passagers travaillent.....	p.311
Schéma 3.144 Le type d'organisation et l'évolution du nombre d'employés.....	p.311

Schéma 3.145 La répartition des secteurs d'activité dans la région de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine.....p.313

Schéma 3.146 La répartition des domaines d'activité des travailleurs en Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine.....p.313

1. INTRODUCTION

Le présent document expose le rapport d'une étude sur le transport aérien régional confiée à l'Université Concordia par le Service du transport aérien du ministère des Transports du Québec. L'étude a été menée du 31 mars 2006 au 31 mai 2007. L'éloignement et l'isolement de certaines communautés de même que le coût élevé des dessertes régionales, malgré les besoins de transport aérien, ont toujours compté au nombre des préoccupations gouvernementales. Toutefois, aucune recherche sur les besoins des passagers empruntant les routes aériennes régionales n'avait été réalisée jusqu'à maintenant au Québec.

Selon le mandat défini par Transports Québec, la présente recherche porte sur les cinq régions administratives suivantes : le Bas-Saint-Laurent, l'Abitibi-Témiscamingue, la Côte-Nord, le Saguenay—Lac-Saint-Jean, et la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. Celles-ci seront désignées sous le nom de « régions cibles » tout au long du rapport.

1.1 Contexte

Pour les régions éloignées du Québec, le transport aérien représente un mode de transport indispensable au maintien des liens commerciaux et, à moindre échelle, personnels entre les populations locales et celles des villes et des régions du sud de la province. La présence d'une infrastructure aéroportuaire est une condition *sine qua non* à l'existence des services aériens dans ces régions. Néanmoins, les coûts encourus et les subventions gouvernementales accordées pour le maintien de ces plateformes nécessitent un trafic aérien conséquent. Les frais de maintenance et de sécurité qui en découlent mettent aussi à l'épreuve la rentabilité des opérations – facteur principal servant à justifier la desserte régionale – des transporteurs aériens déjà affectés par les coûts du carburant et des assurances. Certes, les fonds publics sont mis à contribution pour pallier les aléas conjoncturels en stimulant, d'une part, l'offre (par exemple par l'entente avec Air Canada Jazz expirée en 2006) et, d'autre part, la demande (Programme de réduction des tarifs aériens¹). Les impératifs médicaux, en particulier aux Îles-de-la-Madeleine et sur la Côte-Nord, et l'absence de modes de transport de substitution dans certaines de ces régions, par exemple sur la Basse-Côte-Nord, laissent entrevoir le caractère essentiel, voire vital, des services aériens. Si les besoins se font sentir en région, le volume de la demande semble ne pas être suffisant pour susciter plus d'investissements de la part des transporteurs.

Le marché du transport aérien régional au Québec se distingue par le quasi-monopole d'Air Canada Jazz, une position que le transporteur s'est forgée à travers le système de réservation établi en partenariat avec les agences de voyages. Le transporteur dispose d'un primat de la demande par sa capacité à

¹ Les Îles-de-la-Madeleine, l'île d'Anticosti, la Basse-Côte-Nord, Schefferville et certaines réserves indiennes (Matimekoshe, Lac-John et Kawawachikamach).

influencer les prix et à moduler les services. Nonobstant, cela ne semble pas décourager la clientèle d'affaires dont la demande est notoirement inélastique au détriment du marché touristique. En effet, la clientèle d'affaires ne semble sensible à aucun moyen de substitution (automobile, train, autobus) au transport aérien pour les déplacements moyen-courrier et long-courriers².

1.2. Objectifs de recherche et méthodologie

Compte tenu du contexte spécifique de la problématique du transport aérien régional au Québec et comme spécifié dans le devis « Demande de services professionnels » (mars 2006), l'objectif de la recherche « Profil de la demande de transport aérien régional de passagers au Québec et tendances » (R589.1P1), était de répondre aux questions suivantes :

1. Quelle est la demande pour le transport aérien régional dans le Bas-Saint-Laurent, en Abitibi-Témiscamingue, au Saguenay—Lac-Saint-Jean, en Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine et sur la Côte-Nord?
2. Comment cette demande a-t-elle évolué de 1994 à 2005?
3. Quels sont les facteurs qui expliquent cette évolution dans chaque région?
4. Quels sont les caractéristiques, les motivations, les besoins et les habitudes de voyage des utilisateurs du transport aérien régional? L'offre de service répond-elle aux besoins?
5. Comment évoluera la demande pour le transport aérien régional à court terme et à moyen terme dans chaque région?

Deux volets méthodologiques allant du plus global (macro) au plus précis (micro) et s'appuyant sur des approches quantitatives et qualitatives ont été employés afin de répondre aux questions de recherche. Une monographie des cinq régions cibles a d'abord été effectuée. Nous avons procédé à l'analyse de données confidentielles sur le trafic aérien régional au Québec de l'année 1994 à l'année 2005. De plus, nous avons effectué une recension exhaustive de publications pertinentes afin de dresser un portrait de chacune des régions cibles, portrait basé sur un ensemble de facteurs sociodémographiques et économiques ayant potentiellement eu un impact sur la demande pour le transport aérien régional au cours de la période à l'étude. Notre travail est axé sur la problématique que semble connaître les cinq régions cibles en matière de transports, spécifiquement au chapitre du transport aérien. Lorsque cela est justifié, l'étude étend la réflexion à la situation qui prévaut au Québec, voire au Canada, dans son ensemble.

² Vol moyen-courrier : de 484 km à 1609 km; vol long-courrier : plus de 1609 km.

Le second volet méthodologique est un sondage par intercept auprès des voyageurs³ qui a fourni des réponses à la quatrième question de recherche. Nous avons mis au point un outil d'observation comprenant 69 questions dont l'objectif est de recueillir de l'information détaillée au sujet des voyageurs en région, de leurs opinions et de leurs besoins. Ce questionnaire met l'accent sur les caractéristiques propres au voyageur ainsi que sur son appréciation de l'expérience de voyage et de ses déterminants (attitudes, intentions, comportement, satisfaction, critères d'importance, freins). Nous avons constitué une équipe d'interviewers pour effectuer la collecte de données dans les salles d'embarquement des aéroports Pierre-Elliott-Trudeau (Montréal) et Jean-Lesage (Québec). La collecte de données s'est étalée du mois d'août 2006 à la fin du mois de janvier 2007. Cependant, 98,8 % des questionnaires ont été remplis depuis le début du mois d'octobre 2006 jusqu'à la fin du mois de janvier 2007. L'échantillon de recherche est composé de 2011 passagers interrogés alors qu'ils étaient en attente d'un vol en direction d'une région du Québec. Cet échantillon représente une population approximative de 37 000 voyageurs estimée par le nombre total de sièges disponibles⁴.

En plus de fournir des réponses aux quatre premières questions de recherche, la monographie des régions et le sondage auprès des voyageurs nous ont permis d'effectuer un pronostic sur l'évolution de la demande pour le transport aérien régional à court terme et à moyen terme dans chaque région.

1.3. Structure du rapport de recherche

Le présent rapport comprend trois parties : la monographie des cinq régions cibles, le résultat du sondage auprès des voyageurs et l'interprétation des résultats. Ces trois parties sont suivies d'une conclusion dans laquelle nous nous prononçons sur les perspectives d'avenir du transport aérien régional au Québec.

La monographie des régions (section 2) propose un survol des aspects sociodémographiques et économiques des cinq régions cibles. Les régions que nous avons étudiées dans le cadre de notre recherche forment avec la Mauricie et le Nord-du-Québec le bloc des régions ressources. Ce bloc regroupe 14,7 % de la population (2005) du Québec et contribue à 13,2 % de son produit intérieur brut (PIB) de 2004. L'extraction et la transformation première des ressources constituent le pilier de l'économie des régions ressources⁵. Les données démographiques présentées dans la monographie révèlent une tendance à la baisse de la population dans l'ensemble des

³ La méthodologie du sondage par intercept est expliquée en détail dans le rapport d'étape déposé le 8 novembre 2006.

⁴ Le nombre de sièges disponibles a été calculé en faisant le décompte des vols réguliers en partance de Montréal et de Québec vers les cinq régions cibles pendant la période d'observation et en tenant compte de la taille des appareils utilisés pour chaque vol. On doit noter que ce nombre correspond à la taille maximum de la population et que le taux d'occupation de chaque vol ne peut être connu.

⁵ *Portrait socioéconomique des régions du Québec* 2006.

régions cibles, qui se poursuit sur le long terme. Les migrations régionales entérinées par l'attractivité de la grande métropole semblent contribuer largement à ce phénomène, lequel est entretenu en partie par la faiblesse économique des régions cibles et le climat social qui en découle.

La monographie présente également une description de l'évolution du trafic aérien au Canada, au Québec puis dans chacune des régions cibles. Le trafic aérien à faible volume dans ces régions (0,5 % du trafic intérieur canadien) a connu une baisse durant la dernière décennie contrairement à ce qui se passait dans le reste de la province où une croissance a été enregistrée au cours de cette période. Des études ont démontré des relations causales existant entre les échanges économiques et les déplacements d'affaires, mais aussi les déplacements d'agrément⁶. Cela va sans dire que le trafic aérien est tributaire des conditions socioéconomiques des territoires dont il couvre la demande. Il est alors assujéti aux aléas de la conjoncture économique nationale et internationale. Nous dressons donc un portrait détaillé des cinq régions cibles, portrait qui s'amorce par une évaluation du trafic aéroportuaire pour la période allant de 1995 à 2004, pour ensuite mettre au jour certains facteurs ayant pu avoir (et qui pourront avoir) une incidence sur la demande pour le transport aérien : l'économie générale, l'emploi et les modes de transport interurbain disponibles, non seulement aérien, mais routier, maritime et ferroviaire.

Les résultats du sondage sont décrits à la section 3 du présent rapport. Nous donnons d'abord une description générale de l'échantillon. Dans un deuxième temps, nous réalisons des analyses individuelles pour chacune des cinq régions cibles. Ces analyses individuelles dressent le profil sociodémographique de chaque région, les habitudes de voyage des passagers qui y résident, leur profil économique et les perspectives ainsi que les projets concernant chacune d'elles.

L'interprétation de nos résultats de recherche nous amènera à formuler un ensemble de recommandations dans la dernière section de notre rapport.

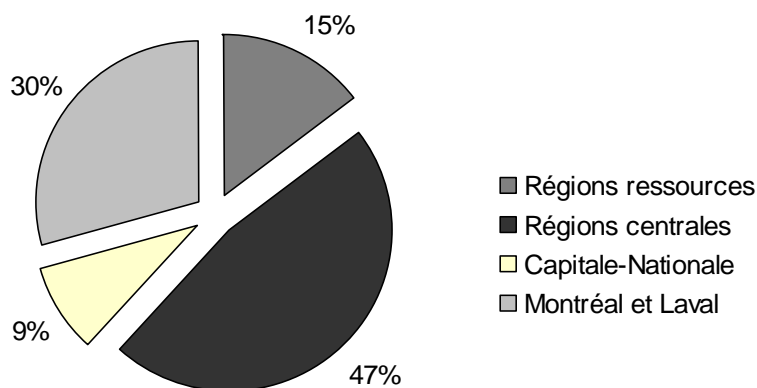
⁶ Bulletin économique du transport, mars 2003.

2. MONOGRAPHIE DES RÉGIONS

Le Québec compte 17 régions administratives réparties en quatre grands blocs. Un premier bloc regroupe les régions de Montréal et de Laval; un deuxième comprend les régions dites centrales, soit l'Estrie, la Chaudière-Appalaches, Lanaudière, la Montérégie et le Centre-du-Québec; la région de la Capitale-Nationale constitue un troisième bloc. Les régions ressources forment le dernier bloc. Cinq régions parmi celles-ci composent l'axe principal de la présente monographie : le Bas-Saint-Laurent, le Saguenay—Lac-Saint-Jean, l'Abitibi-Témiscamingue, la Côte-Nord et la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine⁷.

La population du Québec compte 7 598 146 habitants. Les régions centrales forment près de la moitié de l'effectif total de la province (46 %). Montréal, Laval et la région de la Capitale-Nationale totalisent plus du tiers de celle-ci (39 %), tandis que les régions ressources regroupent 15 % de l'ensemble de la population du Québec (schéma 2.1).

Schéma 2.1 - Répartition de la population du Québec (2005) par blocs régionaux

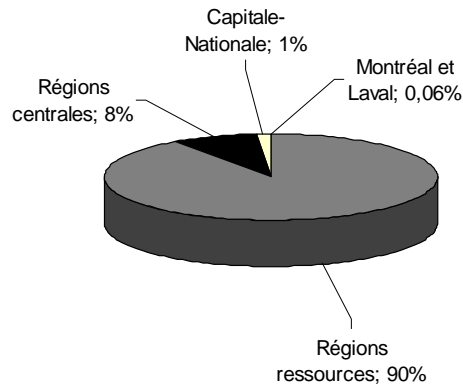


Sources : Statistique Canada; Institut de la statistique du Québec; Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

Par ailleurs, les régions ressources s'étalent sur plus de 90 % de l'ensemble du territoire de la province (schéma 2.2), affichant ainsi une très faible densité (0,9 habitant par kilomètre carré en 2005) par opposition à Montréal et Laval qui occupent une infime partie du territoire québécois (0,06 %) tout en ayant une forte densité estimée à 3016 habitants par kilomètre carré. Les régions centrales et la Capitale-Nationale ont chacune une densité de près de 36 habitants par kilomètre carré; elles occupent respectivement 8,1 % et 1,4 % de la superficie du Québec.

⁷ La Mauricie et le Nord-du-Québec sont les deux régions ressources qui ne sont pas étudiées dans cette recherche.

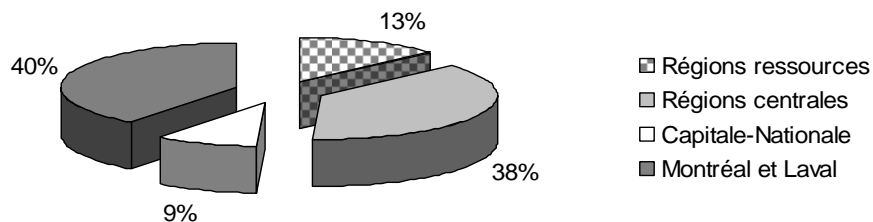
Schéma 2.2 - Répartition de la superficie du Québec entre les divers blocs régionaux



Sources : Statistique Canada; Institut de la statistique du Québec; Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

Ce tableau global de la distribution démographique au Québec donne un aperçu des disparités démographiques qui peuvent exister entre les différents blocs régionaux. Malgré l'unité territoriale et identitaire du Québec, la province se scinde clairement en deux entités distinctes : au nord, les régions ressources et plus au sud, l'ensemble des autres régions. Le schéma 2.2 montre l'hétérogénéité des quatre blocs régionaux en ce qui a trait à leurs contributions respectives à la production québécoise. Ce constat dénote des écarts sur le plan démographique, mais aussi sur le plan économique, entre les régions ressources et les régions plus dynamiques du Québec, à savoir les régions centrales – Montréal et Laval – de même que la Capitale-Nationale.

Schéma 2.3 - Poids économique (2004*) attribué à chaque bloc régional du Québec



Sources : Statistique Canada; Institut de la statistique du Québec; Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

* Calculé à partir des données sur le PIB aux prix de base par région administrative de 2004. Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme de leurs éléments, du fait des arrondis.

Les sections suivantes proposent un survol des aspects démographiques et économiques des régions cibles avant que soit abordée la question du trafic aérien.

2.1. Démographie des régions

2.1.1. Structure et évolution de la population en région

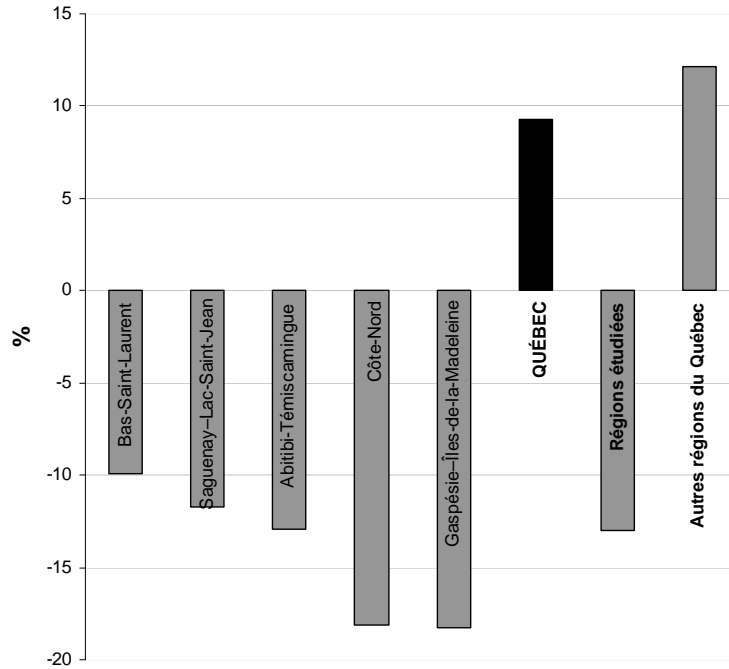
Tandis que le Québec a vu sa population s'accroître de 1971 à 2005, *contrario* les régions ressources affichaient une légère baisse de 3 % au cours de la même période. Plus précisément, durant la décennie 1996-2005, la population des régions cibles a diminué de près de 6 %. En 2005, elle constitue 10,7 % de la population du Québec.

Le poids démographique de la région du Bas-Saint-Laurent atteint 2,7 %. Celui du Saguenay—Lac-Saint-Jean est le plus élevé du groupe; il est de l'ordre de 3,6 % de la population du Québec. Ces deux régions connaissent les diminutions de population les plus faibles durant la période 1996-2005, soit respectivement -3,3 % et -5,2 %. La région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine et celle de la Côte-Nord concentrent chacune le pourcentage le plus faible de la population parmi les régions cibles (1,27 %). La Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine se distingue par une forte diminution de population durant la période 1996-2005 (9,55 %), excédant ainsi la moyenne du Québec également à la baisse. La Côte-Nord subit une baisse de 7 %, supérieure elle aussi à la moyenne provinciale.

Les perspectives de décroissance de la population persistent pour les régions cibles à l'horizon 2026 pendant que l'ensemble du Québec maintient sa croissance. Tandis que l'espérance de vie augmente pour l'ensemble du Québec, le déséquilibre entre le nombre de personnes âgées et le nombre de jeunes y demeure particulièrement important comparativement aux autres provinces canadiennes. Ce constat est vraisemblablement plus marqué dans les régions cibles.

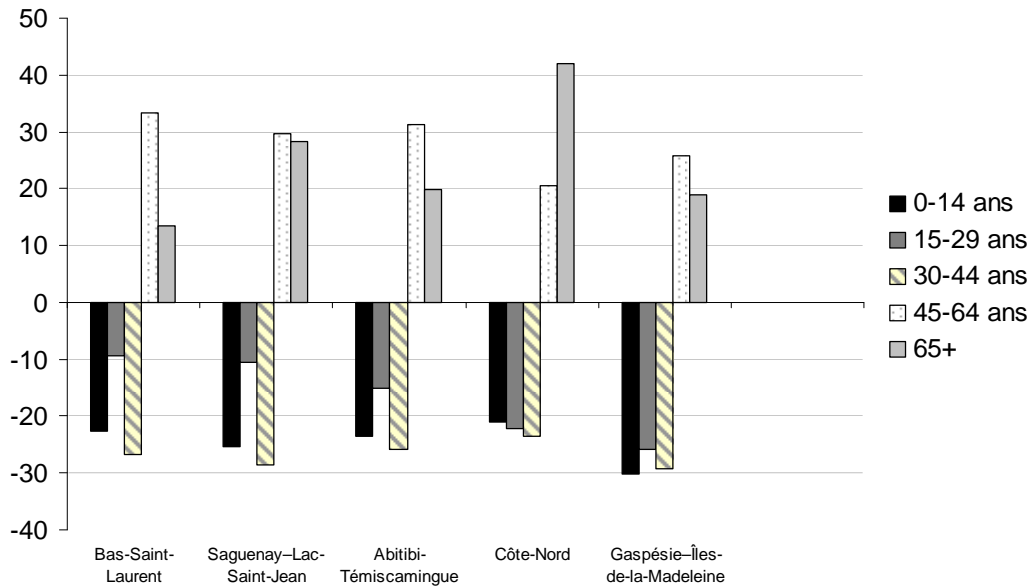
Durant la période 1996-2005, chacune des régions cibles encaisse une décroissance de la population jeune (0-45 ans) et une augmentation de la population mature (45 ans et plus), soulignant ainsi le vieillissement de la population. L'Abitibi-Témiscamingue se distingue par une augmentation de la population des 65 ans et plus excédant 40 %. La Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine connaît la plus grande perte de jeunes de 15 à 29 ans (-26 %) et des 30-44 ans (-29 %) au cours de la période.

Schéma 2.4 - Perspectives d'évolution de la population des régions cibles, 2001-2026



Source : Institut de la statistique du Québec.

Schéma 2.5 - Variation de la population des régions cibles par tranches d'âge, 1996-2005



Données 2005 provisoires.

Sources : Statistique Canada, Division de la démographie et Institut de la statistique du Québec, Direction de la méthodologie, de la démographie et des enquêtes spéciales.

2.1.2. Facteurs explicatifs du constat démographique en région

Nous tentons maintenant de comprendre les causes intrinsèques d'une tendance à la baisse de la population des régions cibles. Les facteurs étudiés sont la fécondité et le phénomène de migration de la population ainsi que l'influence de l'immigration sur la population canadienne.

2.1.2.1. Faible fécondité

La variation naturelle de la population est la résultante de l'évolution de la mortalité et des naissances. Compte tenu du vieillissement de la population et de la diminution flagrante de la population de jeunes dans les régions cibles (voir schéma 2.5), un regard sur la fécondité paraît approprié dans le contexte de cette étude.

L'indice de fécondité des femmes en âge de procréer au Québec est à la baisse et l'écart est de -0,11 entre 1995 et 2005. Cela dit, cet indice est en croissance depuis 2000 (1,51 enfants par femme en 2005; 1,41 enfants par femme en 2000). De manière similaire, les régions cibles ont connu une augmentation durant cette période (1,53 enfants par femme en 2005 et 1,48 en 2000). À titre comparatif, l'indice synthétique de fécondité total moyen dans les régions cibles (1,53 enfants par femme) surpasse légèrement la moyenne provinciale (1,51 enfants par femme) en 2005. Le Québec présentait 10 ans auparavant, un indice légèrement plus élevé (1,62 enfants par femme) comparativement au groupe de régions cibles dont l'indice de fécondité se chiffrait à 1,61 enfants par femme. Les indicateurs de ces régions ont chuté entre 1995 et 2005 (voir schéma 2.6), particulièrement pour l'Abitibi-Témiscamingue (écart de - 0,16) et la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (écart de -0,19). Cette dernière région présente en 2005 l'indice synthétique de fécondité le plus bas (1,27 enfants par femme) à l'échelle provinciale. L'écart global pour les régions cibles est légèrement à la baisse (-0,078). Ce constat négatif peut s'expliquer par la diminution de la population de femmes en région (-6 % entre 1996 et 2005), notamment le nombre de femmes en âge de procréer (15-44 ans). Ce dernier a décliné de 22 % au cours de la période 1996-2005. La Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine se distingue par une baisse de plus du quart de sa population féminine durant cette période (tableau 2.1). La région du Bas-Saint-Laurent est, quant à elle, la seule région parmi les régions cibles à connaître une augmentation (schéma 2.6) de son indice de fécondité durant la période 1995-2005, et ce, malgré un déficit de femmes en âge de procréer estimé à 20 % durant la période 1996-2005.

À l'instar de ceux de l'ensemble des régions administratives du Québec, les indices de fécondité respectifs des régions cibles demeurent sous le seuil de remplacement des générations, qui est de 2,1 par femme. Toutefois, l'amélioration observée depuis 2000 pour l'ensemble du Québec et les régions cibles – exception faite de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine marquée par

une baisse de la fécondité (-0.07) durant la période 2000-2005 – pourrait suggérer un ralentissement du vieillissement de la population.

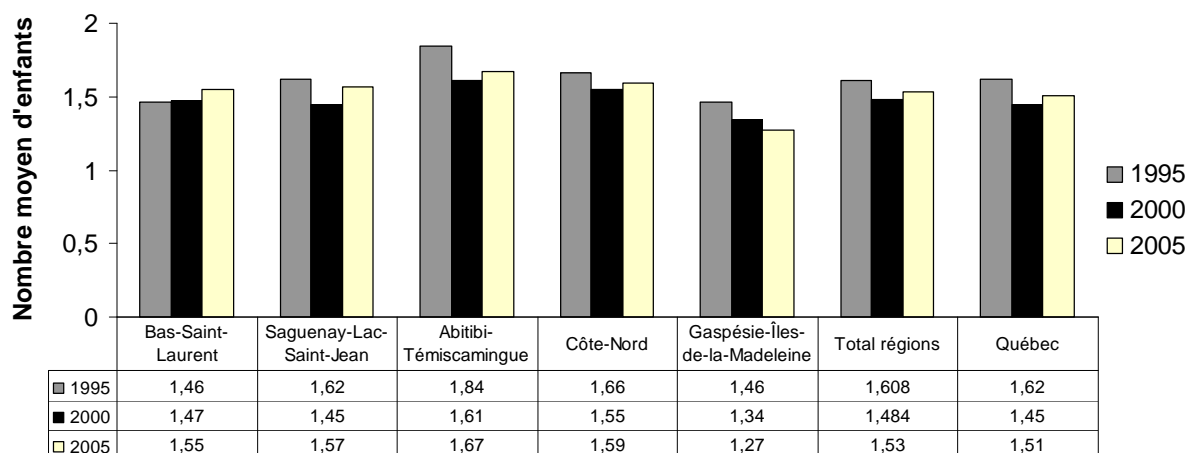
Tableau 2.1 - Évolution de la population de femmes dans les régions cibles, 1996-2005

	Total femmes 1996 (T ₁)	Total femmes 2005 (T ₂)	Variation (T ₂ - T ₁)	Population 15-44 ans 1996 (P ₁)	Population 15-44 ans 2005 (P ₂)	Variation femmes 15-44 ans (P ₂ - P ₁)
Bas-Saint-Laurent	105 484	101 772	-4 %	45 931	36 712	-20 %
Saguenay—Lac-Saint-Jean	145 084	137 469	-5 %	66 435	52 121	-22 %
Abitibi-Témiscamingue	76 641	71 947	-6 %	36 236	28 843	-20 %
Côte-Nord	50 995	47 401	-7 %	25 152	19 590	-22 %
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	53 317	48 508	-9 %	23 614	17 133	-27 %
Régions cibles	431 521	407 097	-6 %	197 368	154 399	-22 %
Québec	3 678 468	3 848 026	5 %	1 652 900	1 553 149	-6 %

Données 2005 provisoires.

Sources : Statistique Canada, Division de la démographie et Institut de la statistique du Québec, Direction de la méthodologie, de la démographie et des enquêtes spéciales.

Schéma 2.6 - Indice synthétique de fécondité dans les régions cibles, 1995, 2000 et 2005



Données 2005 provisoires.

Sources : Statistique Canada; Institut de la statistique du Québec; Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation

2.1.2.2. Fuite de la force active

La pression migratoire est le point saillant de l'évolution démographique des régions éloignées du Québec. Elle contribue à renforcer la forte disparité régionale mentionnée précédemment. Elle agit sur l'accélération du vieillissement de la population particulièrement néfaste pour ces régions cibles. Une telle dynamique menace la viabilité même de ces territoires où l'effectif humain continue à s'amenuiser.

Les régions cibles comptent un déficit migratoire de 4524 personnes durant l'exercice 2004-2005. À titre comparatif, ces régions connaissaient une perte de 2999 personnes durant l'exercice 1994-1995; le solde migratoire en 2005 présente une variation de plus de 50 % par rapport à 1995.

Plus spécifiquement, les régions cibles affichent un solde migratoire déficitaire en raison notamment d'une forte migration interrégionale. Ce phénomène contribue depuis plus de 10 ans au déficit démographique du territoire. Il est particulièrement fort au niveau de la Côte-Nord, de l'Abitibi-Témiscamingue et du Saguenay—Lac-Saint-Jean; ces dernières concentrent en 2005 près de 90 % du flux migratoire interrégional noté au sein du groupe des régions cibles. Elles cumulent une perte nette totale de 4133 personnes entre 2004 et 2005. Les migrations interrégionales concernent essentiellement les jeunes âgés de 15 à 29 ans (dans une proportion excédant 76 %). Typiquement, l'exode des jeunes⁸ motivés par le désir de poursuivre des études ou par des perspectives professionnelles plus attrayantes dans les régions du sud de la province prive les régions cibles de leurs forces vives. La perte des éléments dynamiques et qualifiés peut s'avérer un frein à l'investissement. Les récentes mises à pied dans les régions cibles contribuent à perturber la perception de sécurité d'emploi et à encourager les départs.

Si les populations des régions cibles tendent à se déplacer de plus en plus vers le sud de la province, il semble que ces régions attirent de plus en plus de visiteurs étrangers. Bien que les volumes soient relativement modestes, les régions cibles ont pu assister à un changement de tendance depuis l'exercice 1994-1995 lorsqu'elles affichaient un solde migratoire négatif. Si le constat s'applique à la quasi-totalité des régions cibles, il semble toucher particulièrement l'Abitibi-Témiscamingue, la Côte-Nord et le Bas-Saint-Laurent. Cela pourrait s'expliquer par la recrudescence de l'activité économique dans ces régions et le besoin de main-d'œuvre qualifiée. Le phénomène d'immigration particulièrement fort à Montréal commence à gagner les régions (par exemple : les réfugiés colombiens à l'abattoir de Saint-Pascal, octobre 2004).

À titre indicatif, Montréal se distingue au Québec par la perte de population la plus importante à l'échelle de la province (une perte totale de 5059 personnes

⁸ Une appellation que les chercheurs de l'Université du Québec ont remplacée par « migration interne ».

entre 2004 et 2005). Ce flux est toutefois moins intense par rapport à 1994-1995 alors que le solde migratoire était déficitaire de 8088 personnes. Ce redressement est dû essentiellement aux migrations internationales annuelles qui ont plus que doublé de 1995 à 2005. Le déficit migratoire interrégional touche essentiellement les tranches d'âge de 30 à 64 ans (-22,7 p. 1000) et de 0 à 14 ans (-26,1 p. 1000). Il semble que ce phénomène soit attribuable au déplacement des familles vers la banlieue.

2.1.2.3. Impact de l'immigration

L'immigration ne peut empêcher le vieillissement de la population canadienne. Même une augmentation massive des niveaux d'immigration actuels ne peut enrayer le vieillissement démographique canadien. Par exemple, si le Canada quadruplait le nombre d'immigrants admis annuellement, l'âge médian de la population continuerait d'augmenter, passant de 38,8 ans en 2006 à 44,1 ans en 2056. Cela équivaldrait à une moyenne d'environ un million d'immigrants par année pendant les 50 prochaines années. Malgré cette hausse, la proportion de personnes de 65 ans et plus passerait de 13,2 % en 2006 à 22,3 % en 2056. Ces résultats sont obtenus en utilisant les scénarios de croissance moyenne des plus récentes projections démographiques publiées par Statistique Canada ([91-520-XIF](#), gratuit) et en ajustant le nombre d'immigrants par un facteur de quatre.

Comme c'est le cas pour la presque totalité des pays du G8, le seul moyen d'inverser le processus de vieillissement démographique canadien est d'augmenter la fécondité. Les États-Unis, où la fécondité approche les 2 enfants par femme, sont la seule exception parmi les pays du G8. Toutefois, rien ne laisse présager une telle tendance au Canada. Le nombre moyen d'enfants par femme y est d'un peu plus de 1,5, tandis que le seuil de remplacement des générations, nécessaire pour enrayer le vieillissement, y est de 2,1 enfants par femme.

Par exemple, durant le baby-boom, lorsque la fécondité a atteint jusqu'à 3,9 enfants par femme, l'âge médian de la population du Canada est passé de 27,7 ans à 25,4 ans.

2.1.3. Y a-t-il une relève à la main-d'œuvre en région?

Les déplacements de populations jeunes vers des destinations conjoncturellement plus favorables laissent présager un manque de main-d'œuvre à moyen terme. L'indice de remplacement⁹ du groupe des régions cibles chute de 56,3 points avec un indice de 148,6 en 1995 et de 92,32 en 2005. Ce sont les régions du Bas-Saint-Laurent (écart de -43,2) et de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (écart de -63,2) qui affichent les indices de

⁹ Indice de remplacement : « [...] mesure le renouvellement des personnes qui approchent de l'âge de retraite (55-64 ans) par celles qui intègrent (20-29 ans) le marché de travail (Source : C. Girard (2003), « Le vieillissement de la population au Québec : Où et quand »).

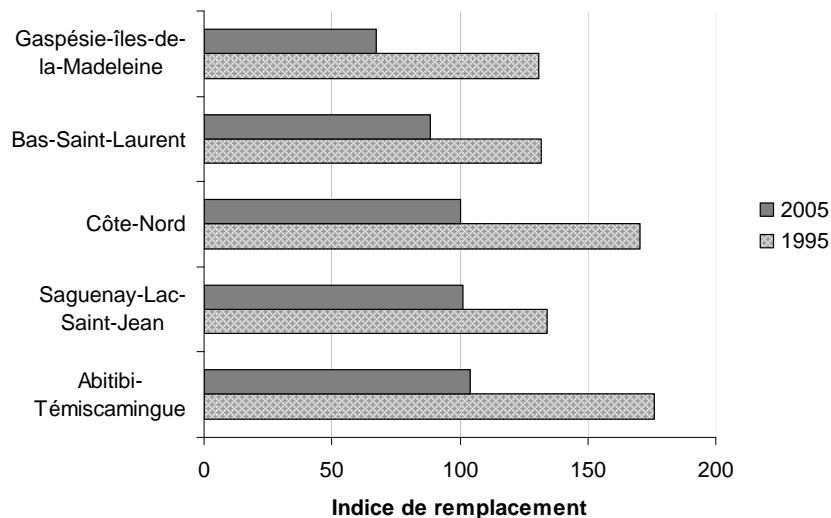
remplacement les plus faibles, en dessous de 100. Un tel constat indique une diminution de la part des jeunes dans la population de ces territoires et révèle un manque de relève professionnelle et potentiellement un frein possible à l'investissement. Pour le reste des régions à l'étude, le problème de la relève ne semble pas se présenter actuellement puisque l'indice se situe au-dessus du « seuil un pour un ». Néanmoins, les régions cibles ont toutes subi une baisse de l'indice de remplacement durant la période 1995-2005, l'Abitibi-Témiscamingue affichant l'écart le plus important (-72) avec la Côte-Nord (-70,3).

Tableau 2.2 - Indices de remplacement¹⁰ des régions à l'étude, 1995 et 2005¹¹

Régions	Indice de remplacement		Écart	Variation %
	1995	2005		
Bas-Saint-Laurent	131,8	88,6	-43,2	-32,7769
Saguenay—Lac-Saint-Jean	134	101,4	-32,6	-24,3284
Abitibi-Témiscamingue	176,2	104,2	-72	-40,8627
Côte-Nord	170,3	100	-70,3	-41,2801
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	130,6	67,4	-63,2	-48,392
Total régions cibles	148,58	92,32	-56,26	-37,8651

Sources : Statistiques Canada; Institut de la statistique du Québec; Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

Schéma 2.7. Indice de remplacement, selon les régions administratives à l'étude, 1995 et 2005 (par ordre croissant)



Note : Données 2005 provisoires.

Sources : Statistiques Canada; Institut de la statistique du Québec; Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

¹⁰ L'indice de remplacement correspond au rapport des 20-29 ans sur les 55-64 ans multiplié par 100.

¹¹ Données provisoires.

De façon générale, une appréciation plutôt pessimiste du climat démographique des régions cibles pourrait laisser présager une atténuation de la demande pour le transport aérien régional. Il est évident que l'indice de remplacement connaît une décroissance importante compte tenu du fait que la génération du baby-boom est plus nombreuse que les générations qui la suivent. Il est cependant possible d'envisager l'idée que les baby-boomers à la retraite disposeront de plus de temps libre pour voyager. Cependant, l'impact positif de cette situation sur la demande pour le transport aérien régional au Québec est incertain et dépendra des efforts pour développer le tourisme en région.

2.2. Climat économique des régions

2.2.1. Indices de développement

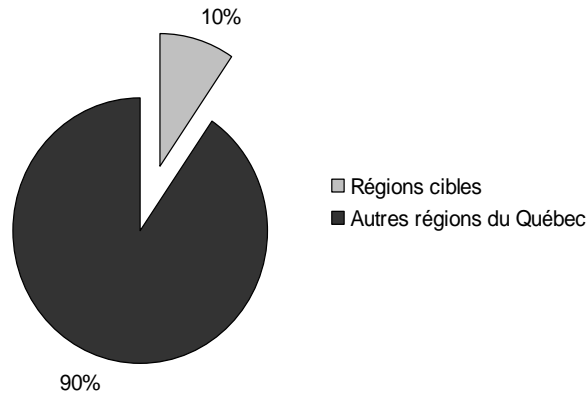
2.2.1.1 Produit intérieur brut

Comme pour l'ensemble des régions ressources, les régions cibles se caractérisent par une prédominance de l'activité forestière et minière. Elles sont de ce fait fortement vulnérables aux cycles économiques. Les régions cibles contribuent à 10 % de l'économie québécoise. L'appréciation de la performance des économies respectives des régions cibles nécessite un regard sur les indicateurs suivants : le PIB (produit intérieur brut) et le PIB/habitant (produit intérieur brut par habitant).

Parmi les régions cibles, le Saguenay—Lac-Saint-Jean affiche la « puissance » économique la plus importante dans le groupe des régions cibles. Cette région détient 3,4 % du PIB québécois, tandis que la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine contribue à 0,8 % de la production provinciale, indiquant ainsi le niveau de prospérité le plus bas au Québec. Le Saguenay—Lac-Saint-Jean et l'Abitibi-Témiscamingue semblent avoir perdu chacune un dixième de point de pourcentage par rapport à 2004¹². Ces taux demeurent minimes si on les compare à celui de Montréal qui génère à elle seule 36,2 % du PIB, le taux le plus élevé parmi l'ensemble des régions du Québec.

¹² Institut de la statistique du Québec, Bulletin flash : Produit intérieur brut régional 2005.

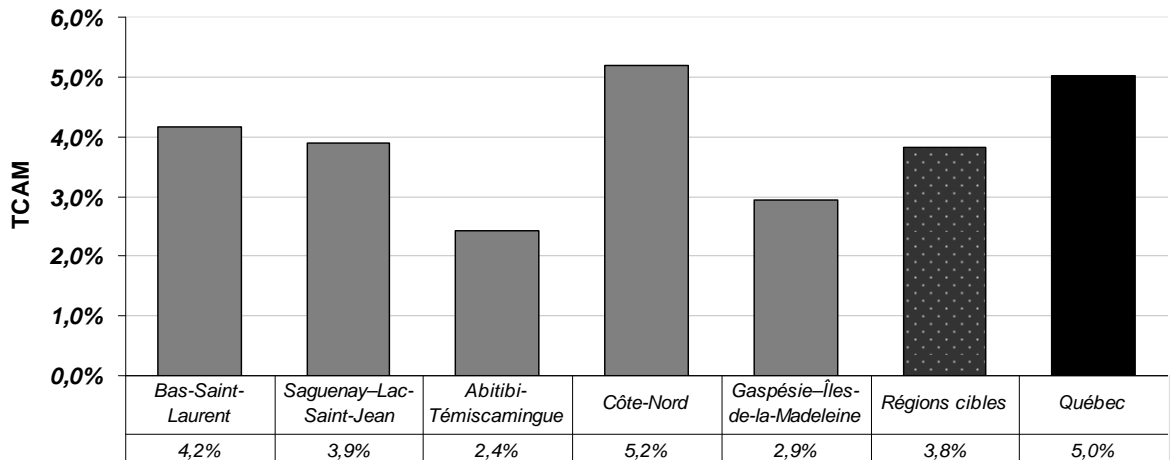
Schéma 2.8 - Part des régions cibles dans la production québécoise, 2005



Sources : Institut de la statistique du Québec; Ministère des Affaires municipales et des Régions; Pêches et Océans Canada; Revenu Québec; Statistique Canada.

Comme l'indique le schéma 2.9, l'ensemble des régions cibles a connu une croissance durant la période 1998-2005 totalisant 3,8 %. Néanmoins, la croissance la plus forte durant cette période demeure celle de la Côte-Nord (5,28 %) qui se veut plus élevée que celle du Québec (5,03 %). L'Abitibi-Témiscamingue affiche la croissance la plus faible durant la période (2,5 %).

Schéma 2.9 - Taux de croissance annuelle moyen du PIB des régions cibles, 2005-1998



Sources : Institut de la statistique du Québec; Ministère des Affaires municipales et des Régions; Pêches et Océans Canada; Revenu Québec; Statistique Canada.

Tableau 2.3 - Poids économique et taux de croissance annuelle de la production des régions cibles

Régions	% du PIB de la province (2005)	PIBR (2005)	Croissance 2005/2001	Croissance 2005/1998
01 Bas-Saint-Laurent	2,1	26323	3,3 %	4,2 %
02 Saguenay—Lac-Saint-Jean	3,4	32084	3,2 %	3,9 %
08 Abitibi-Témiscamingue	1,6	28779	3,6 %	2,5 %
09 Côte-Nord	1,7	44131	4,5 %	5,2 %
11 Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	0,8	21043	3,1 %	2,9 %
Total régions cibles	9,6	30188	3,5 %	3,8 %
Nord-du-Québec	1,7	39768	6,0 %	5,1 %
Montréal	36,2	49595	3,0 %	4,9 %
Québec	100	33798	3,5 %	5 %

1. Le PIB est défini comme la valeur sans double compte des biens et services produits dans le territoire économique d'un pays ou d'une région (PIBR) au cours d'une période donnée sans égard au caractère étranger ou non de la propriété des facteurs de production. Le PIB aux prix de base correspond au PIB calculé aux prix du marché, moins les prélèvements fiscaux applicables aux produits, plus les subventions à la consommation. Ces données sont publiées à titre expérimental.
2. Statistique Canada, Division des mesures et de l'analyse des industries, Produit intérieur brut provincial par industrie (15-203), novembre 2005.

Sources : Institut de la statistique du Québec; Ministère des Affaires municipales et des Régions; Pêches et Océans Canada; Revenu Québec; Statistique Canada.

Le PIBR constitue un bon indicateur de la productivité économique des régions cibles. Il donne une bonne appréciation du développement et une bonne approximation du niveau de vie de chacune de ces régions, mais il ne tient pas compte des disparités au sein même des populations régionales. Le niveau du PIBR est particulièrement élevé pour la Côte-Nord, atteignant 44 131 \$/habitant et dépassant ainsi la moyenne du Québec qui s'élève à 33 798 \$/habitant; ce montant est justifié par la présence d'industries à forte capitalisation dans la région¹³. Cette région a connu également la croissance la plus élevée de 2001 à 2004, soit 6,8 %. En revanche, le PIBR de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine est le plus bas du bloc des régions cibles (21 043 \$/habitant). Cette région est également marquée par la plus faible croissance annuelle parmi les régions cibles (4,2 %).

2.2.1.3 L'investissement

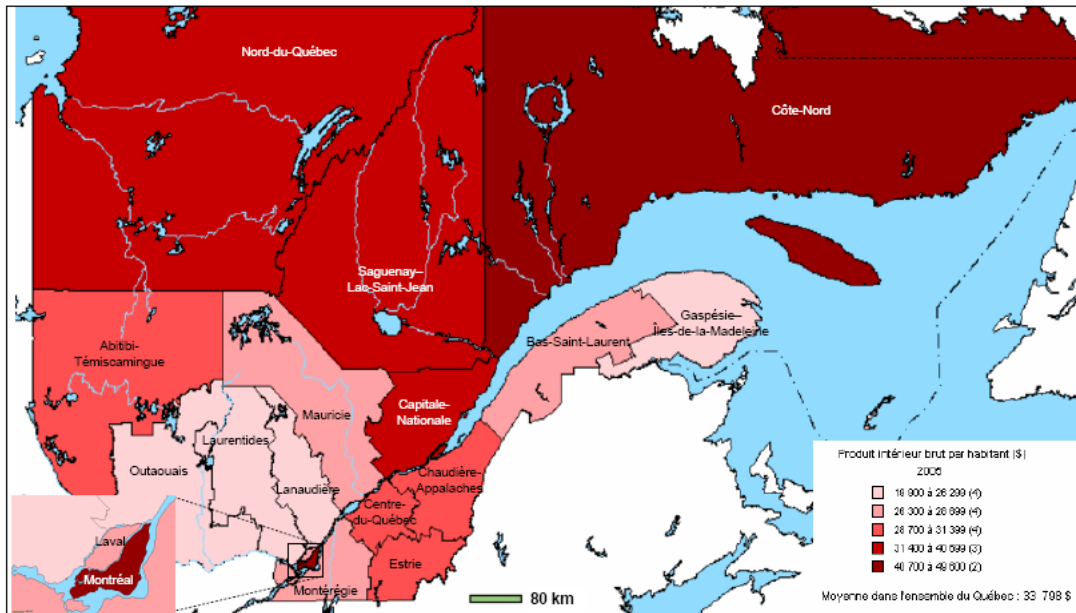
L'investissement joue un rôle moteur dans l'économie. La variation du revenu national est proportionnelle à celle de l'investissement. Ultiment, l'augmentation des revenus directs (salaires) et indirects (profits) occasionnée par une hausse de la production entraîne une augmentation de la consommation et de l'épargne. Les investissements en capital ont donc pour

¹³ Institut de la statistique du Québec, Bulletin flash : Produit intérieur brut régional 2005.

effet d'agir sur la productivité physique (mesurée par le rapport entre les intrants et les extrants) et sur la production future. Un accroissement des investissements amène d'autres investissements et implique la création de nouveaux emplois.

Schéma 2.10 – Produit intérieur brut par habitant, 2005

Produit intérieur brut par habitant, région administrative du Québec, 2005



Sources : Institut de la statistique du Québec, Ministère des Affaires municipales et des Régions, Pêches et Océans Canada, Revenu Québec, Statistique Canada et Ministères des Ressources naturelles et de la Faune.

Compilation : Institut de la statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et sociales.



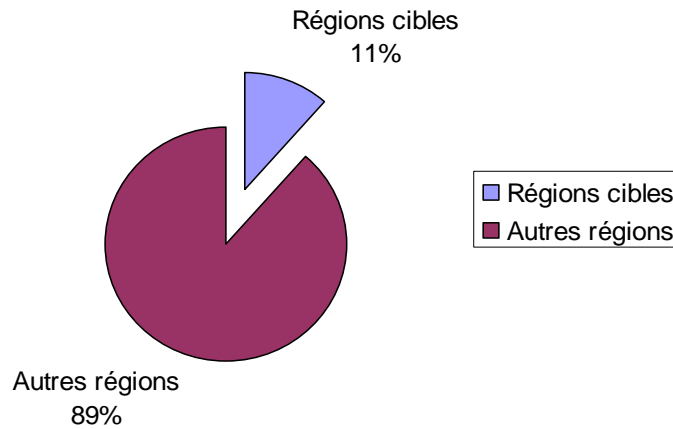
Ainsi, nous offrons maintenant un aperçu de l'évolution du niveau d'investissement dans les régions cibles. L'accent sera mis sur le flux des capitaux privés même si les financements de projets publics peuvent agir également sur la croissance économique.

Les régions cibles attirent 11,27 % de l'investissement total du Québec. Par ailleurs, 14,5 % des fonds publics sont investis dans ces territoires dont 8,20 % sont attribués à la Côte-Nord. Cette dernière connaît une forte prédominance de la proportion de l'investissement public (69 % en 2006) dans le volume total du capital. La région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine se voit attribuer la portion la plus faible des fonds publics (0,73 % en 2006), mais également des capitaux privés (0,95 % en 2006) au Québec. Le Saguenay—Lac-Saint-Jean se démarque par son volume d'investissements privés clairement supérieur à celui des autres régions cibles, et ce, tout au long de la période 1998-2005.

La localisation des investissements dans les régions les plus peuplées du Québec défait entre autres les régions cibles de leurs capitaux. Cette situation engendre des conséquences inéluctables sur le coût de la vie (coûts de

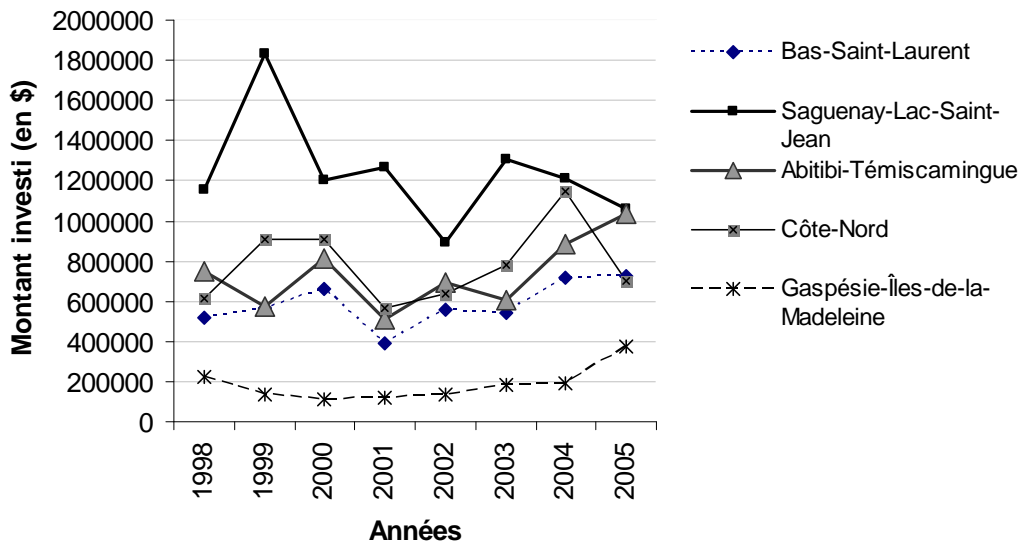
transport et conséquences sur les biens vendus) et la qualité de vie (services publics) des habitants. Les territoires éloignés se retrouvent délaissés pour leur manque d'attractivité économique; cela entérine leur isolement du reste de la province.

Schéma 2.11 - Part du volume québécois d'investissement total* (immobilisations) attribué, régions cibles, 2006



*Investissements privés et publics.

Schéma 2.12 - Évolution des investissements privés en capital dans les régions cibles, 1998-2005



Sources : Institut de la statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et sociales.

Statistique Canada, Division de l'investissement et du stock de capital.

2.2.2 Revenu disponible par habitant

Il serait opportun de donner une définition claire du revenu disponible par habitant avant de poursuivre. Le revenu personnel par habitant est présenté sous la forme d'un rapport, pour une année donnée, du revenu personnel total de l'ensemble de la population, à la population totale au milieu de la même année.

Le revenu personnel total est la somme de tous les revenus courants reçus au long de la période donnée par les particuliers d'un territoire, qu'il s'agisse de gains à titre de facteurs de la production courante ou de transferts courants de revenus en provenance des administrations publiques et d'autres secteurs. Il comprend également les revenus de placement accumulés au nom des particuliers par les compagnies d'assurance vie, les régimes privés de pensions et des institutions semblables, de même que les revenus de placement d'établissements privés à but non lucratif tels que les universités, les syndicats, les organisations politiques et de charité. Les gains et les pertes en capital en sont exclus¹⁴.

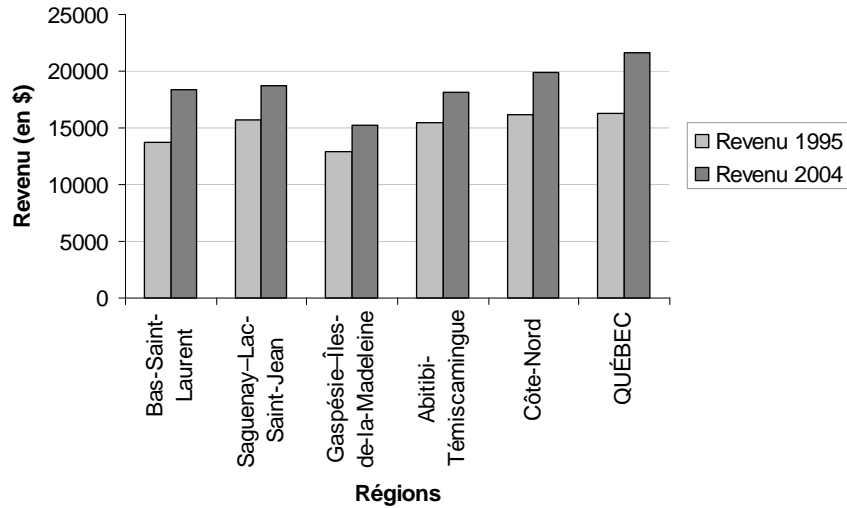
Le revenu personnel disponible (RPD) constitue un des indicateurs de la richesse d'une région et donne un aperçu du bien-être économique de ses habitants. « Le revenu personnel par habitant est un des principaux indicateurs qui facilite l'analyse économique des différentes régions du Québec¹⁵. » La Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine se caractérise depuis 1995 par le RPD le plus faible à l'échelle des régions cibles, mais également à l'échelle de l'ensemble de la province (15 256 \$ en 2004). La Côte-Nord se distingue par le RPD le plus élevé du groupe (19 849 \$ en 2004).

L'ensemble des régions a connu une croissance de leur RPD au cours de la période à un taux avoisinant les 2 %, à l'exception du Bas-Saint-Laurent dont le revenu disponible par habitant a affiché une croissance de 3,3 %. Cette région est la seule à connaître une croissance proportionnelle à celle du Québec (voir tableau 2.4).

¹⁴ Institut de la statistique du Québec, 1999a ; Statistique Canada, 1990
<http://www.agencessbsl.gouv.qc.ca/T%C3%A9l%C3%A9chargements/Statistiques/Revenu%20personnel%20par%20habitant.pdf>

¹⁵ (Leblond ; Jean, 1996) Extrait de <http://www.agencessbsl.gouv.qc.ca>.

Schéma 2.13 - Évolution du revenu disponible par habitant dans les régions cibles, 1995 et 2004*



* Données 2004 estimées.

Sources : Institut de la statistique du Québec; Statistique Canada; Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

Tableau 2.4 - Revenu disponible par habitant dans les régions cibles, 1995 et 2004*

Régions	Revenu 1995	Revenu 2004	Variation 1995-2004**	Indice 1995	Indice 2004
Bas-Saint-Laurent	13 667	18 346	3,3 %	83,9	84,7
Saguenay—Lac-Saint-Jean	15 740	18 760	2,0 %	96,6	86,7
Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	12 906	15 256	1,9 %	79,2	70,5
Abitibi-Témiscamingue	15 463	18 111	1,8 %	94,9	83,7
Côte-Nord	16 149	19 849	2,3 %	99,1	91,7
Québec	16 294	21 649		100	100

*Données 2004 estimées.

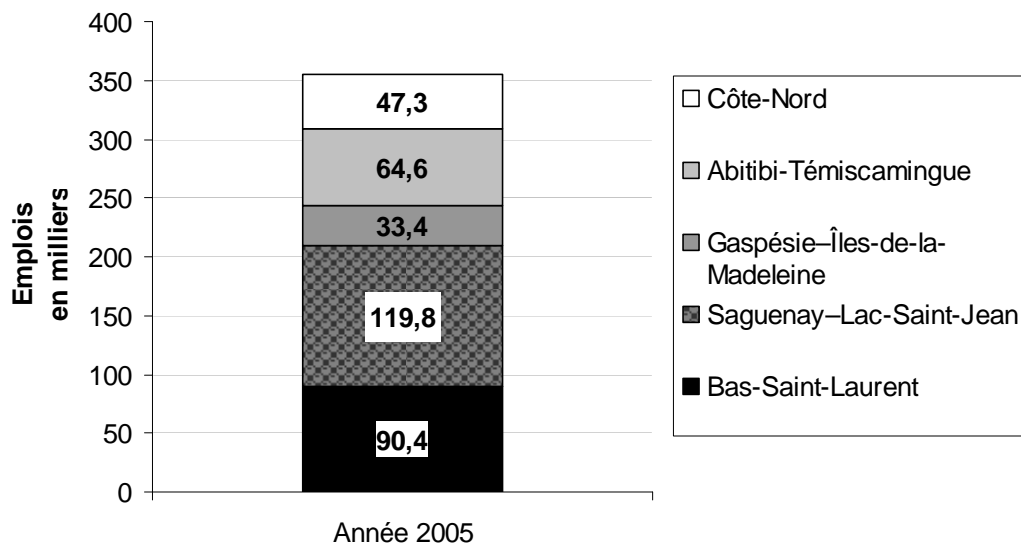
** Taux de croissance annuel composé.

Sources : Institut de la statistique du Québec; Statistique Canada; Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

2.2.3. Niveaux d'emploi et chômage

L'évolution de l'offre d'emploi, le taux d'emploi, le taux d'activité et le taux de chômage constituent de bons indicateurs du degré de dynamisme et de la performance économique des régions cibles.

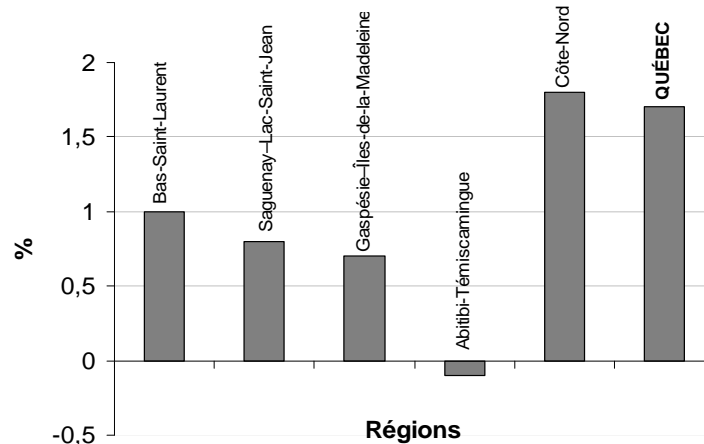
Schéma 2.14 - Distribution de l'emploi entre les régions cibles, 2005



En 2005, les régions cibles génèrent 9,5 % des emplois de la province. Le Saguenay—Lac-Saint-Jean et le Bas-Saint-Laurent se distinguent par leur nombre élevé d'emplois enregistrés cette année-là (près de 60 % parmi les régions cibles, soit 5,7 % des emplois au Québec). Le taux d'emploi de la Côte-Nord avoisine celui du Québec (58,8 % contre 60,1 %), tandis que celui du Saguenay—Lac-Saint-Jean demeure l'un des plus bas (53,3 %). En revanche, la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine enregistre le volume le plus faible d'emplois (moins de 1 % dans le groupe des régions cibles; taux d'emploi de 41,6 %), mais aussi le taux de chômage le plus élevé (17,9 %). Le taux d'emploi de l'ensemble des régions cibles demeure au-dessus de celui du Québec estimé à 8,3 % en 2005, exception faite de la Côte-Nord qui égale le taux de la province.

À l'image de l'ensemble du Québec, les régions ont connu une croissance de l'emploi durant la période 1995-2005. Seule la région de l'Abitibi-Témiscamingue se distingue par une croissance négative de l'emploi au cours de cette période.

Schéma 2.15 - Taux de croissance¹⁶ de l'emploi au Québec et dans les régions cibles, 1995-2005



En raison de l'échantillonnage, les données pour la Côte-Nord doivent être interprétées avec prudence (tiré du *Portrait socioéconomique des régions du Québec* 2006).

Sources : Statistique Canada; Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

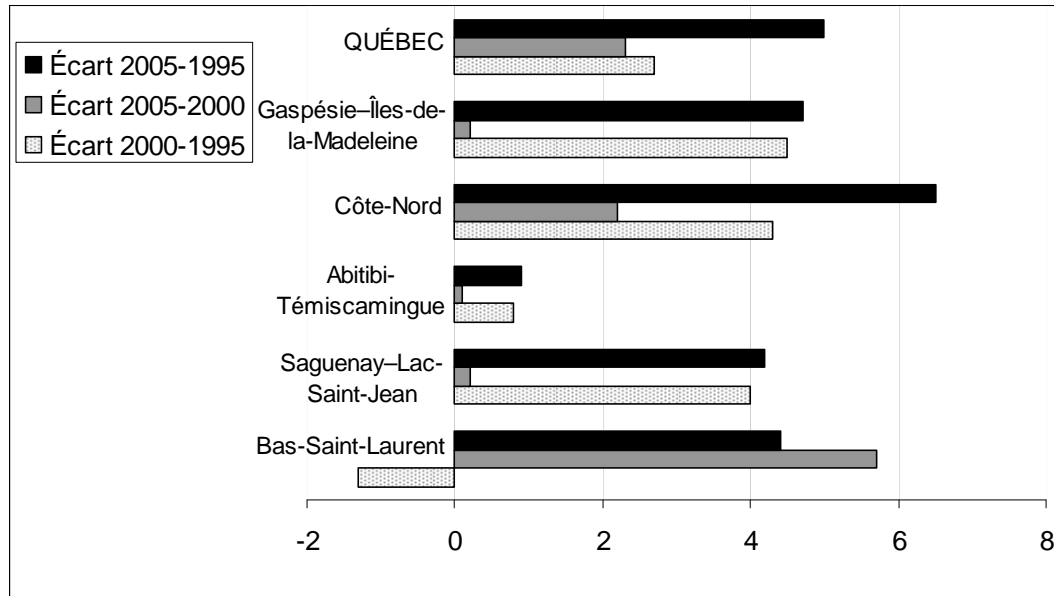
Le taux de croissance de l'emploi sur la Côte-Nord (1,8 %) surpasse celui du Québec (1,7 %). Cette région se distingue par une augmentation de l'emploi entre 2000 et 2005 (plus de 40 % d'augmentation), assortie d'une réduction du taux de chômage de plus de 40 %. La Côte-Nord a subi une baisse d'emplois la plus importante parmi les régions cibles entre 1995 et 2000; cela n'a pas affecté le nombre de chômeurs qui a baissé de 30 % durant cette période. L'augmentation du taux d'emploi régional entre 1995 et 2005 est également particulièrement significative puisqu'elle est supérieure à celle enregistrée à l'échelle provinciale. Le Bas-Saint-Laurent, le Saguenay—Lac-Saint-Jean et la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine connaissent une faible croissance (moins de 1 %) de l'emploi au cours de la période.

À l'image du Québec, l'ensemble des régions cibles ont vu leur proportion d'employés dans la population en âge de travailler croître en grande partie entre 1995 et 2000, exception faite du Bas-Saint-Laurent qui se caractérise par une baisse du taux d'emploi durant cette période (-1,3 %). En revanche, celle-ci se distingue par une croissance du taux d'emploi plus importante que celle notée au Québec (5,7 % contre 2,3 %) durant la période 2000-2005. À l'instar du Québec, le Saguenay—Lac-Saint-Jean est la seule région du groupe des régions éloignées à connaître une recrudescence – certes faible – du niveau de chômage.

¹⁶ Taux de croissance annuel composé.

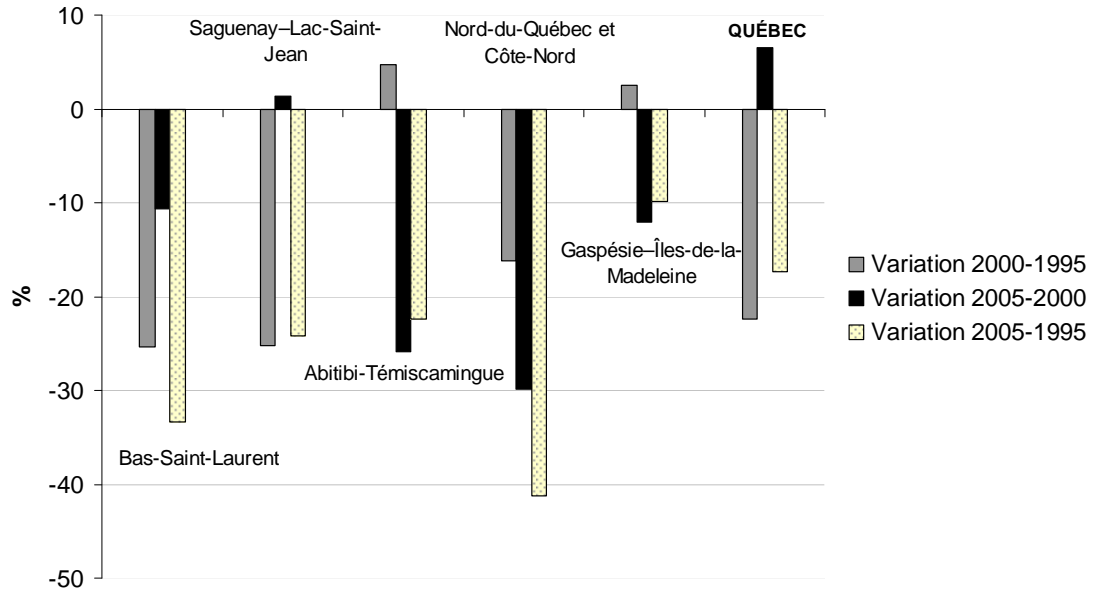
La diminution des taux de chômage et l'augmentation du taux d'emploi peuvent s'expliquer par la croissance des investissements, mais aussi par les déplacements de la population active au sud de la province et par la diminution de la taille de la population et de l'âge des travailleurs.

Schéma 2.16 - Taux d'emploi dans les régions cibles et au Québec



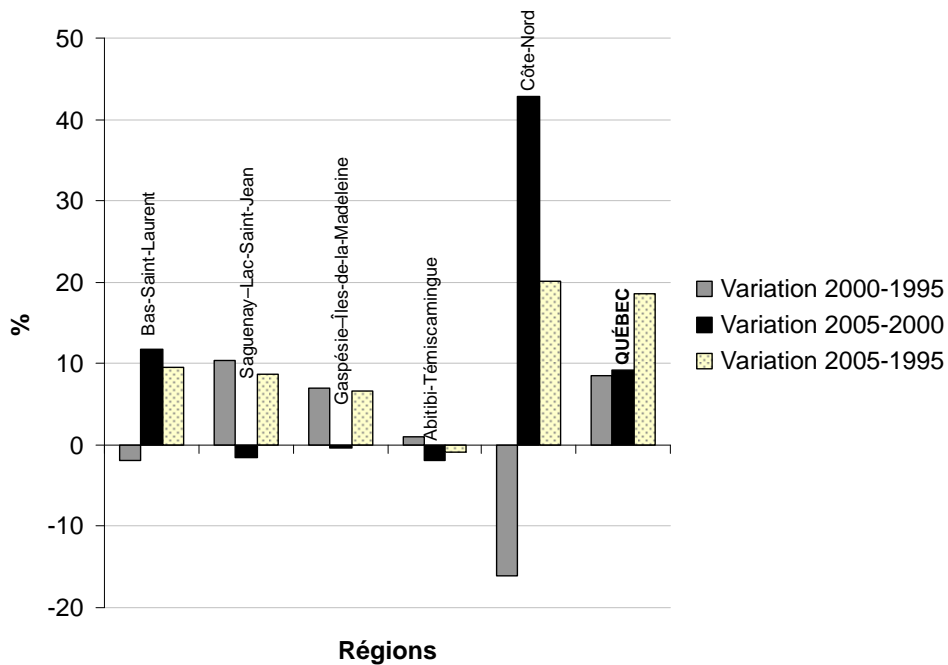
En raison de l'échantillonnage, les données pour la Côte-Nord doivent être interprétées avec prudence (*Portrait socioéconomique des régions du Québec* 2006).
Sources : Statistique Canada; Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

Schéma 2.17 – Variation du nombre de chômeurs dans les régions cibles



Source : Statistique Canada, enquête sur la population active.

Schéma 2.18 - Variation du nombre d'emplois, 2000-1995, 2005-2000, 2005-1995



Données recueillies dans le Portrait socioéconomique des régions du Québec 2006.
Sources : Statistique Canada; Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

L'ensemble des régions cibles, au même titre que les autres régions ressources, se caractérisent par une économie fortement dépendante des ressources locales, lesquelles sont essentiellement forestières et minières.

Le secteur forestier traverse une crise occasionnée entre autres par le coût élevé de production et la détérioration du marché du bois d'œuvre. Par ailleurs, à la suite des conclusions de la commission Coulombe (Commission d'études scientifiques indépendantes sur la gestion des forêts du domaine de l'État), le projet de loi 71 (mars 2005) exige la réduction de 20 % des volumes provenant des parterres publics de coupe¹⁷, les économies de la Côte-Nord, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie se trouvent fragilisées notamment avec une diminution de la main-d'œuvre en ce qui concerne la récolte et l'aménagement. De telles mesures ont été adoptées pour modérer la surexploitation de la ressource forestière et la mauvaise gestion de son exploitation.

En ce qui a trait aux usines, la tendance des bailleurs de fonds à investir dans les produits à valeur ajoutée viendrait atténuer le choc (par exemple : Groupe G.D.S. à Gaspé, Cedrico à Sainte-Florence dans la Matapédia et Sacopan à Sacré-Cœur sur la Côte-Nord).

Les déplacements aériens en région requièrent des conditions économiques suffisantes pour permettre aux populations locales de voyager. Il est également évident qu'un dynamisme économique demeure sous-jacent aux déplacements d'affaires. Dans la section qui suit nous aborderons la question du trafic aérien au Canada et au Québec au cours de la période 1995-2004. Par la suite, nous examinerons les régions cibles une à une. Nous verrons comment a évolué la demande pour le transport aérien dans chaque région au cours de cette période de 10 années et tenterons de déterminer les différents facteurs susceptibles d'expliquer cette évolution.

2.3 Trafic aérien, 1995-2004

Nous procédons maintenant à une description de l'évolution du marché du transport aérien dans les régions cibles. En guise d'introduction, nous montrerons une évaluation globale du transport aérien international et national ainsi qu'un rétrospectif de l'évolution du prix du pétrole. Nous présenterons ensuite une étude de l'évolution du trafic intérieur enregistré au Québec et dans les régions cibles.

2.3.1 Mise en contexte

L'industrie du transport aérien international a connu des déboires au lendemain des attentats du 11 septembre 2001. Des conditions économiques

¹⁷http://www.naturequebec.org/ressources/fichiers/Foresterie/CO04-12-14_Conclusion_rapportCoulombe.pdf#search=%22conclusions%20de%20la%20commission%20COULOMBE%22

peu favorables ont succédé à cet événement, aggravées en 2003 par la guerre en Irak et l'épidémie du SRAS¹⁸. Un bon nombre de compagnies ont dû effectuer des changements structurels (licenciements et compressions salariales), d'autres n'ont pu éviter la faillite (Sabena et la Trans World Airlines en 2001; Swissair en 2002). Ce n'est qu'en 2004 que le trafic aérien international de passagers a marqué une hausse à hauteur de 15,3 %¹⁹, laissant présager une relance de l'industrie. Toutefois, la flambée du prix du carburant cette même année a affecté la rentabilité des compagnies aériennes et engendré des pertes à hauteur de 4,8 milliards de dollars américains²⁰. Les compagnies aériennes ont dû réduire leur desserte et la fréquence de certains vols. Plus spécifiquement, les compagnies aériennes canadiennes ont été affectées par la hausse du prix du carburant, mais pas autant que les compagnies américaines qui sont en service dans un marché domestique très compétitif. L'activité aérienne mondiale en 2005 s'est soldée par un ralentissement de la croissance révélé par une hausse du trafic aérien de 8,3 % cette année-là (juillet-août). Il s'agit là encore d'une conséquence attribuable à la hausse des prix de transport aérien occasionnée dans une certaine mesure par l'augmentation du prix du carburant. L'Association internationale du transport aérien (IATA) annonçait le 1^{er} novembre 2006 une nouvelle baisse de la croissance du trafic aérien mondial évaluée à 4,7 %.

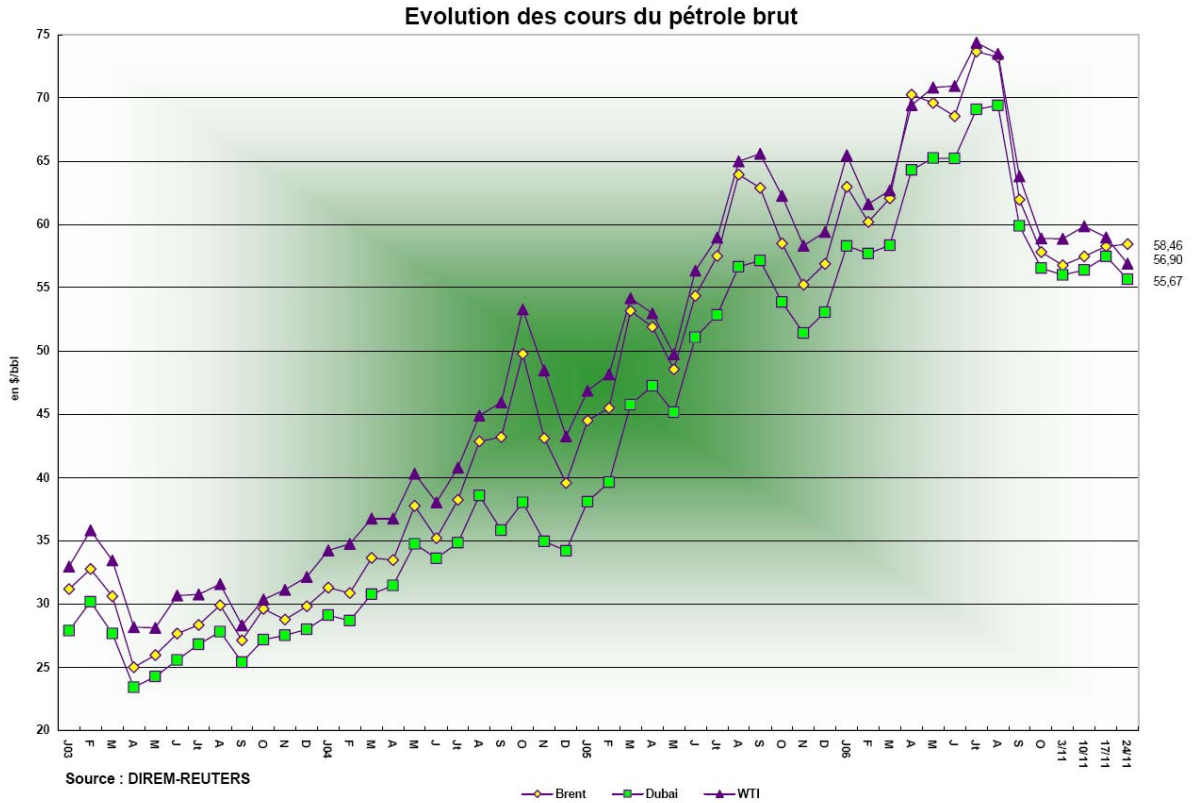
Le trafic aérien est donc particulièrement sensible à la conjoncture internationale (terrorisme, épidémies et guerres). Les prix du pétrole jouent également un rôle prépondérant dans la mesure où ils influent directement sur les prix des billets d'avion et donc potentiellement sur la demande de transport de passagers.

¹⁸ Il est à noter que ces événements ont probablement eu peu d'impact sur le transport aérien régional au Canada.

¹⁹ Source : Association internationale du transport aérien (IATA).

²⁰ Service de l'économie et de plan directeur en transport, « Transport aérien : une reprise contrecarrée par la flambée du prix du pétrole », *Bulletin économique du transport*, N35, novembre 2005.

Schéma 2.19 - Évolution des cours du pétrole brut, 2003-2006



Source : Statistique Canada.

Au cours de la période 1987-2000, les prix du brut s'établissaient autour de 20 \$ à l'exception de l'exercice 1998-1999 (février) où les prix ont connu une réduction passagère jusqu'à 10 \$, à la suite de la crise financière dans les pays de l'Asie du Sud-Est. À partir de mars 1999, la réduction de la production des pays de l'OPEP, d'Oman, de la Fédération de Russie, du Mexique et de la Norvège a mené à une augmentation des prix du baril à hauteur de 30 \$. En 2000, l'augmentation de la production des pays de l'OPEP a engendré une stabilisation des prix à 28,5 \$ le baril de pétrole. Le prix moyen entre 2000 et 2003 s'élève à 26,7 \$ le baril. En 2001, une hausse passagère fait suite aux attentats du 11 septembre; les cours du pétrole sont révisés à la baisse en raison d'une diminution de la demande de kérosène, à laquelle fait suite un consensus de réduction de la production en 2002²¹. Le record en ce qui concerne les prix est atteint en 2004 lorsque le baril est estimé à 38,2 \$, ce qui représente une hausse de 32,18 % depuis 2003 comparée à une hausse de 18,44 % durant la période 2001-2003²². La volatilité des prix du baril s'explique par des perturbations du niveau de l'offre causées par les événements en Irak

²¹ Source : CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement) en ligne disponible sur <http://r0.unctad.org/infocomm/francais/petrole/prix.htm>.

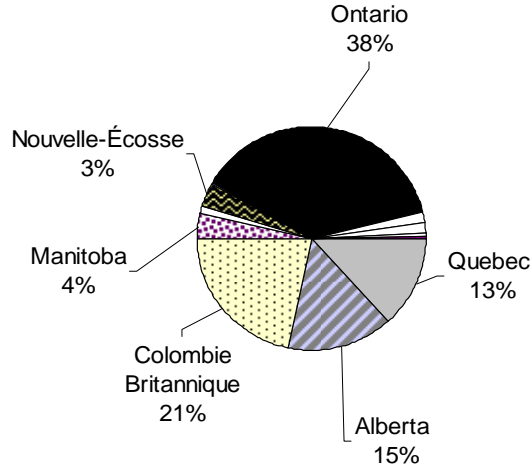
²² Données : Direction des ressources énergétiques et minérales (DIREM), Ministère de l'Économie des Finances et de l'Industrie (France).

et au Proche-Orient de même que par la crise institutionnelle en Russie et au Venezuela. En 2005, les prix connaissent une hausse de 38 % par rapport à 2004.

2.3.2 Le trafic aérien au Canada

Au Canada, le flux intérieur de passagers est estimé à 60 038 716 en 2004. Le gros du trafic concerne les régions de l'Ontario et de la Colombie-Britannique, lesquelles concentrent 59 % du trafic intérieur national. L'Ontario détient 38 % du trafic intérieur, une proportion quasi similaire à celle obtenue dans la population canadienne (38,8 % en 2004). Le Québec compte pour 13 % du trafic national intérieur et sa population atteint le quart de celle du pays (23 % en 2004).

Schéma 2.20 - Ventilation du trafic intérieur par province, 2004



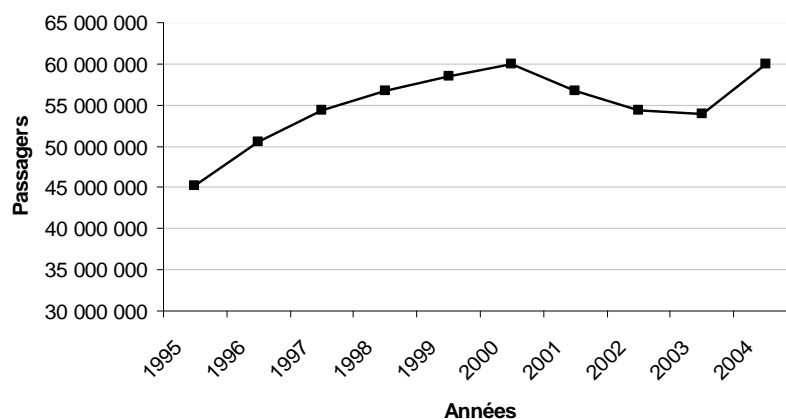
Source : Transports Canada.

Le trafic intérieur canadien a enregistré une croissance annuelle moyenne de 2,9 % durant la période 1995-2004. Le taux de croissance s'élève à 33 %. La décennie se caractérise par une phase de croissance au cours de laquelle le trafic passe de 45 213 506 passagers en 1995 à 60 002 420 en 2000 (Taux de croissance annuel moyen de 5 %).

La croissance annuelle moyenne la plus élevée de la période est de 12 % au cours de l'exercice 1995-1996. Malgré le fait que la croissance ait été maintenue annuellement jusqu'en 2000, celle-ci s'est faite à un rythme décroissant dès 1997-1998. La période 1996-1997 a été marquée par l'introduction dans l'Ouest canadien de trois nouveaux transporteurs : Westjet, Greyhound Airlines et Visajet. Ces deux derniers ont représenté un phénomène plutôt éphémère : Visajet a eu une durée de vie de six mois; Greyhound Airlines a cessé ses activités de Greyhound Air. Westjet a pour sa part connu le succès que l'on sait.

Le deuxième quinquennat se caractérise par un repli du trafic au cours de la période 2000-2003, suivi d'une reprise en 2004 (60 038 716 passagers) avec un dépassement du record établi en 2000 (estimé à 60 002 419,5). L'année 2001 a été une année charnière pour l'industrie canadienne à l'instar de l'ensemble de l'industrie mondiale de transport aérien. Le ralentissement de l'économie mondiale aggravé par les événements du 11 septembre 2001 a engendré des changements auprès des transporteurs aériens contraints de réduire leur capacité. L'exercice 2000-2001 connaît l'étiollement du trafic le plus important (-5 %) de la décennie 1995-2004.

Schéma 2.21 - Évolution du flux²³ aérien intérieur de passagers au Canada durant la période 1995-2004*



*Le trafic ne fait pas de double comptage des passagers sur des vols intérieurs.
Source : Transports Canada.

Le trafic est demeuré à la baisse jusqu'en 2003, année au cours de laquelle Air Canada a dû se placer sous la protection de la Loi canadienne sur les arrangements avec les créanciers pour pallier sa dette évaluée à 13 milliards de dollars²⁴. Malgré une reprise du trafic intérieur durant l'exercice 2003-2004, le Canada n'échappe pas à l'impact des fluctuations à la hausse du cours du baril de pétrole depuis 2004. L'industrie nationale connaît en mai 2005 la disparition de Jetsgo après deux années d'activité, disparition qui affecte l'offre de services aériens. Le transporteur offrait des services à bas prix compétitifs au Canada et aux États-Unis. Il n'a pu survivre à l'accroissement du prix du carburant et des coûts d'entretien de ses appareils. Pour les passagers, la confiance dans les mesures de sécurité nettement accrues laisse présager un retour à la « normale » d'avant 2001 (sondage Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), mai 2006).

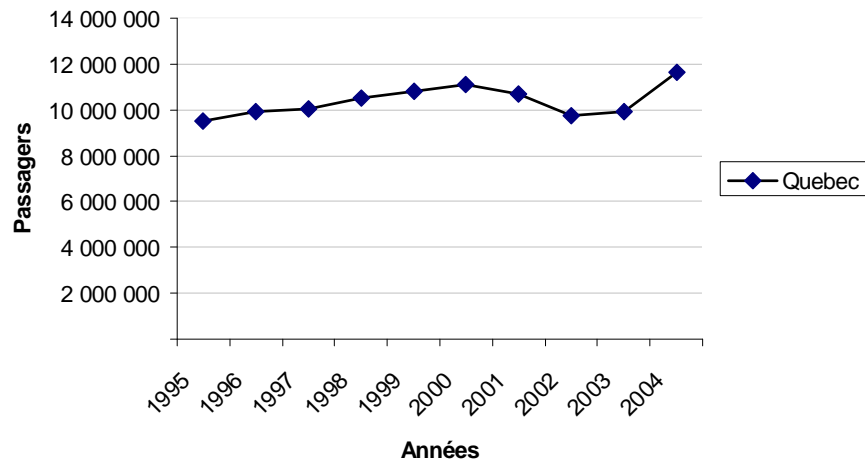
²³ Dans les aéroports, comme les passagers sont comptés à l'arrivée et au départ, le trafic intérieur donne lieu à un double comptage; ainsi, pour un vol Montréal–Sept-Îles : un comptage à Montréal, un autre à Sept-Îles. En ce qui a trait au flux de passagers, le voyageur est compté qu'une seule fois.

²⁴ « Le point sur l'industrie du transport aérien », *Bulletin économique*, V32, p. 17, novembre 2004.

2.3.3. Évolution du trafic aéroportuaire au Québec

Le Québec détient 13 % du marché aérien intérieur en 2004 (schéma 2.20). La province a perdu un peu plus d'un point de pourcentage du marché canadien par rapport à 1995. Toutefois, le trafic (en volume) a connu une croissance annuelle moyenne de 2,1 % (TCAM) dans la décennie, une croissance plus faible que celle du trafic pancanadien. Une telle variation est due essentiellement à la recrudescence du trafic estimée à 17 % entre 2003 et 2004. Au cours de la période 1995-2004, le taux de croissance est de 22 %. Le nombre de passagers embarqués et débarqués n'a cessé d'augmenter durant la période 1995-2000 (TCAM 4,3 %) à l'image d'autres provinces telles la Colombie-Britannique (TCAM 5,4 %) ou encore l'Ontario (TCAM 4,5 %). Nonobstant, cette croissance est décroissante dans l'intervalle 1998-2000, elle demeure inférieure à celle notée à l'échelle pancanadienne durant la période 1995-2000 (TCAM 2,8 %).

Schéma 2.22 - Évolution du trafic aérien québécois (en volume), 1995-2004



Source : Transports Canada.

En revanche, durant la période 2000-2002, le trafic intérieur québécois s'est amoindri (TCAM -4,2 %) au même titre que celui de la quasi-totalité des provinces canadiennes. La baisse du trafic est probablement due à l'augmentation des prix du carburant, mais surtout à l'impact des attentats du 11 septembre 2001 dont les effets ont été particulièrement perçus en 2002 (diminution du trafic de 9 %). Le regain d'activité s'est fait timidement sentir dès l'année 2002-2003 (2 %), distinguant ainsi le Québec de la quasi-totalité des autres provinces canadiennes dont la reprise du trafic s'est amorcée plus tard, en 2003. Le Québec établit alors un nouveau record de croissance annuelle au courant de l'exercice 2003-2004 (17 %), et ce, malgré la menace des épidémies sanitaires (SRAS et grippe aviaire) et la recrudescence de la hausse des prix de carburant.

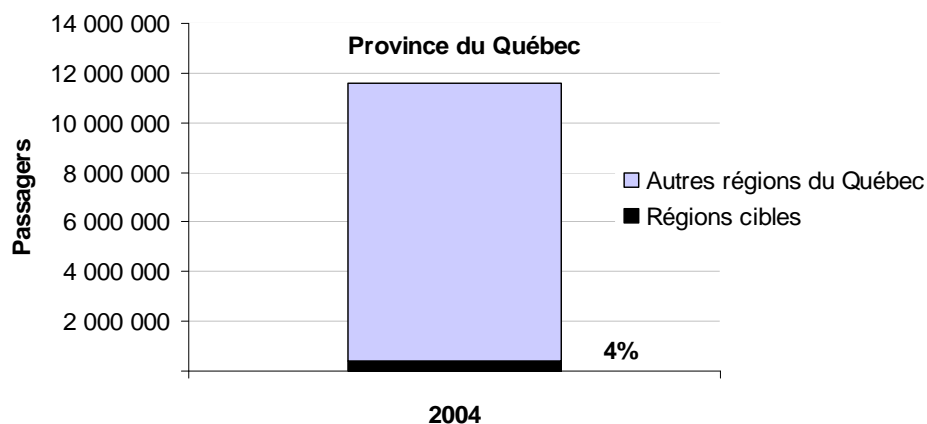
Cette tendance à la baisse s'explique par les coûts d'exploitation dans des marchés à faibles volumes, les difficultés financières rencontrées par les compagnies aériennes, difficultés qui ont engendré une cessation des activités de compagnies aériennes telle Inter-Canadien.

2.3.4. Évolution du trafic aéroportuaire dans les régions cibles

L'analyse qui suit ne prend pas en considération le cannibalisme intrarégional. Ce phénomène ne sera pas étudié ici ou visible. Le trafic aéroportuaire en pourcentage de l'année 1995 est disponible pour les aéroports régionaux, et non le trafic en volume. Ces données demeurent confidentielles pour l'ensemble des aéroports, à l'exception de celles de Sept-Îles, Montréal et Québec²⁵. Par contre, les données en volume agrégées à l'échelle régionale ont été communiquées par Transports Canada.

Nous présentons maintenant une analyse de l'évolution du marché du transport aérien intérieur pour chacune des cinq régions administratives concernées par l'étude. Il est à noter que le volume du trafic relatif aux régions cibles est minime (3,6 % en 2004) comparativement au trafic intérieur québécois. La proportion du trafic attribuée aux régions cibles a reculé de 2,1 points de pourcentage durant la décennie 1995-2004. À titre comparatif, le trafic total des régions cibles se chiffre à 423 808 passagers embarqués et débarqués en 2004 par rapport au trafic de la province estimé à 11 611 821 passagers.

Schéma 2.23 - Part des régions cibles dans le trafic intérieur du Québec



Source : Transports Canada, 2006.

Les données comptent en double les passagers sur des vols intraprovinciaux.

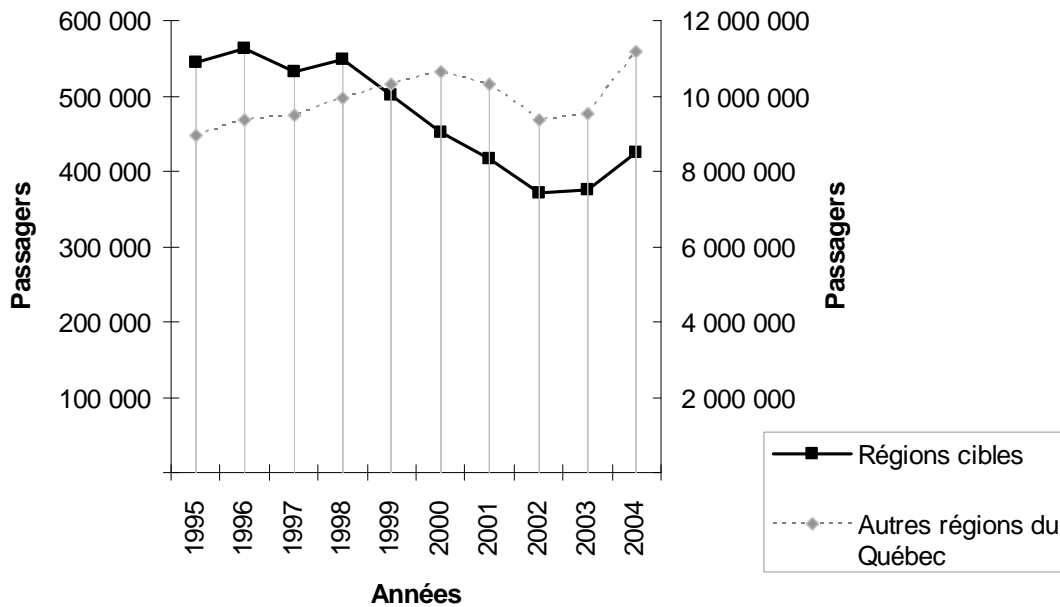
Les régions cibles ont connu une décroissance du trafic durant la période 1995-2004 estimée à -2,7 % par opposition au Québec qui semble connaître

²⁵ Ces aéroports faisant partie des 50 plus gros aéroports au Canada, leurs données sont donc publiques.

alors une croissance de l'ordre de 2,3 %. L'évolution du marché des régions cibles se distingue clairement de celle du reste du Québec, à l'exception de la période 2000-2004 au cours de laquelle les trafics semblent comparables (schéma 2.24). De 1995 à 2004, on constate une baisse du nombre de passagers embarqués et débarqués de l'ordre de 120 861.

Au courant de la période 1995-2000, la tendance du trafic des régions cibles s'annonce à la baisse (TCAM -3,7 %) tandis que les autres régions du Québec connaissent un accroissement progressif du trafic à un taux de croissance annuel moyen de 3,5 %. Toutefois, les régions cibles ont enregistré des fluctuations annuelles entre 1995 et 1998 : les années 1995-1996 et 1997-1998 ont été marquées par une croissance de 3,2 % et 3,4 % respectivement. À cet intervalle, succède une décroissance constante du trafic au cours de la période 1998-2002 (TCAM -9 %). En 2002, le trafic semble avoir amorcé un léger rebond. L'exercice 2003-2004 s'est distingué par une forte croissance du trafic aérien des régions cibles estimée à 13,1 %. Cette croissance demeure plus faible que celle du reste du Québec (17,2 %).

Schéma 2.24 - Évolution du trafic aérien des régions cibles comparativement au reste du Québec, 1995-2004



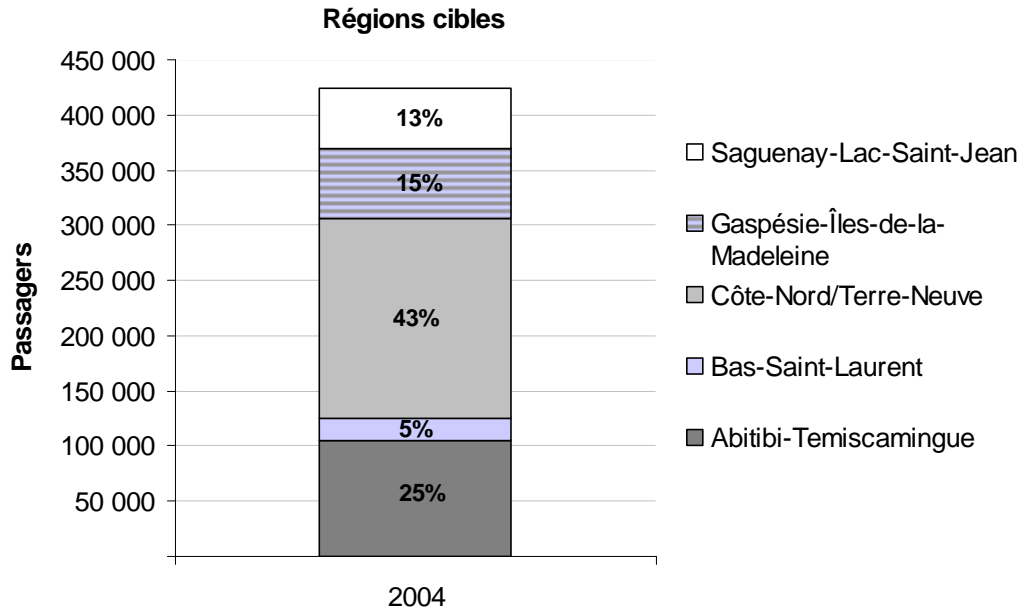
Source : Transports Canada.

La Côte-Nord se distingue comme étant la région qui draine le trafic le plus important dans le bloc des régions cibles (43 % du trafic²⁶ des régions cibles en 2004). Celui-ci s'élève à 181 103 passagers, enregistrant ainsi une baisse de 18,3 % par rapport à 1995, année où le volume est estimé à 221 705

²⁶ Voir note 25.

passagers. Cette diminution du trafic est moindre comparativement à celle enregistrée par le bloc dans son ensemble (-22 %). L’Abitibi-Témiscamingue accueille le volume de passagers le plus important après la Côte-Nord (25 % en 2005) et connaît une perte de 24,9 % de son trafic en 2004 (comparativement à 1995). La région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine a généré un trafic aéroportuaire moins important que celui noté au Saguenay—Lac-Saint-Jean tout le long de la période 1995-2003. Toutefois, le trafic gaspésien surpasse en 2004 celui du Saguenay—Lac-Saint-Jean (écart de 8321 passagers). Cette dernière région affiche un taux de croissance de -28 %. La Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine génère 15 % du trafic régional global tandis que le Saguenay—Lac-Saint-Jean compte pour 13 % de celui-ci. La Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine est la seule région à avoir enregistré en 2004 un taux de croissance positif de 1995 à 2004 (11,67 %). Le Bas-Saint-Laurent contribue à la part la plus faible du trafic global des régions cibles, soit 5 %. La région note la baisse de trafic la plus spectaculaire du groupe (-60,6 % en 2004 comparativement à 1995) avec un taux de croissance négatif de -61 %.

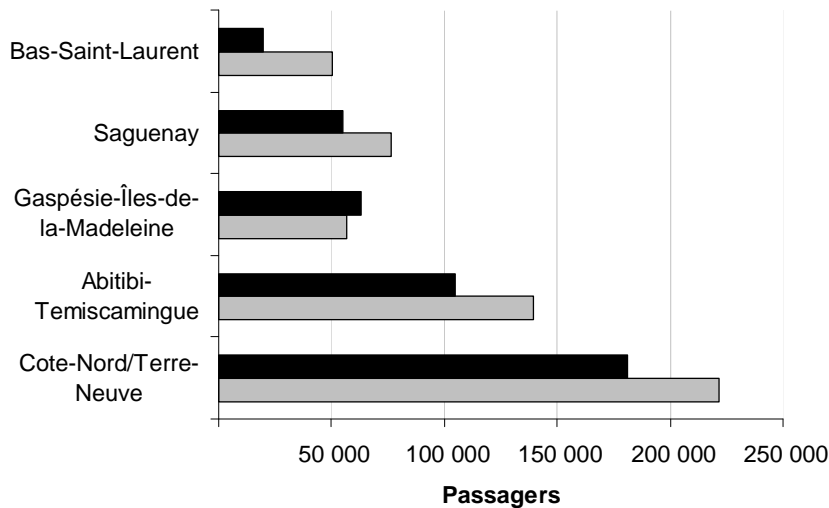
Schéma 2.25 - Ventilation du trafic aérien des régions cibles



Source : Transports Canada, 2006.

Les données comptent en double les passagers sur des vols intraprovinciaux.

Schéma 2.26 - Taille du marché des régions cibles, 1995 et 2004



Source : Transports Canada.

2.4 Trafic aérien régional et facteurs explicatifs

Nous examinerons maintenant les régions cibles une à une. Nous verrons comment a évolué la demande pour le transport aérien dans chacune de ces régions au cours de cette période de 10 années. En relation avec les aspects démographiques et économiques étudiés précédemment dans ce rapport, nous nous pencherons sur des facteurs tels que l'économie régionale, l'emploi et les modes de transport interurbains disponibles pour tenter d'expliquer la variation du trafic aérien. Nous proposerons également un pronostic sur l'évolution à moyen terme de la demande pour le transport aérien dans les cinq régions cibles.

2.4.1. La région du Bas-Saint-Laurent

2.4.1.1. Présentation

La région du Bas-Saint-Laurent s'étend sur une superficie de 22 185 kilomètres carrés, rassemble 2 % de la population du Québec et compte 9,1 habitants par kilomètre carré. Elle est constituée de huit territoires administratifs distincts, soit les municipalités régionales de comté (MRC) de La Matapédia, de Matane, de La Mitis, de Rimouski—Neigette, des Basques, de Rivière-du-Loup, de Témiscouata et de Kamouraska. Si la MRC de La Matapédia s'étend sur 24 % de la superficie régionale, elle ne comprend que 10 % de sa population. La municipalité de Rimouski—Neigette compte plus du quart de la population avec une densité de 19,8 habitants par kilomètre carré. Rivière-du-Loup concentre la plus forte densité de population dans la région (près de 26 habitants par kilomètre carré). Ces deux dernières se

distinguent également par des revenus annuels par habitant élevés par rapport aux autres municipalités (plus de 27 000 \$ par habitant en 2005).

Rivière-du-Loup et La Mitis sont les seuls territoires qui affichent un solde migratoire excédentaire avec respectivement 248 et 28 habitants²⁷. Si l'ensemble de la région connaît des perspectives à la baisse de la population à l'horizon 2026, Rivière-du-Loup se distingue par une légère diminution estimée à 2 %; Rimouski—Neigette suit de près avec 5,1 %. Les principales villes de la région sont Rimouski (21 % de la population régionale et 80 % de la MRC de Rimouski—Neigette), Rivière-du-Loup (9 % de la population régionale) et Matane (7,5 % de la population régionale). Le tissu socioéconomique de la région est caractérisé par une ruralité dominante (55 % de la population en 2005).

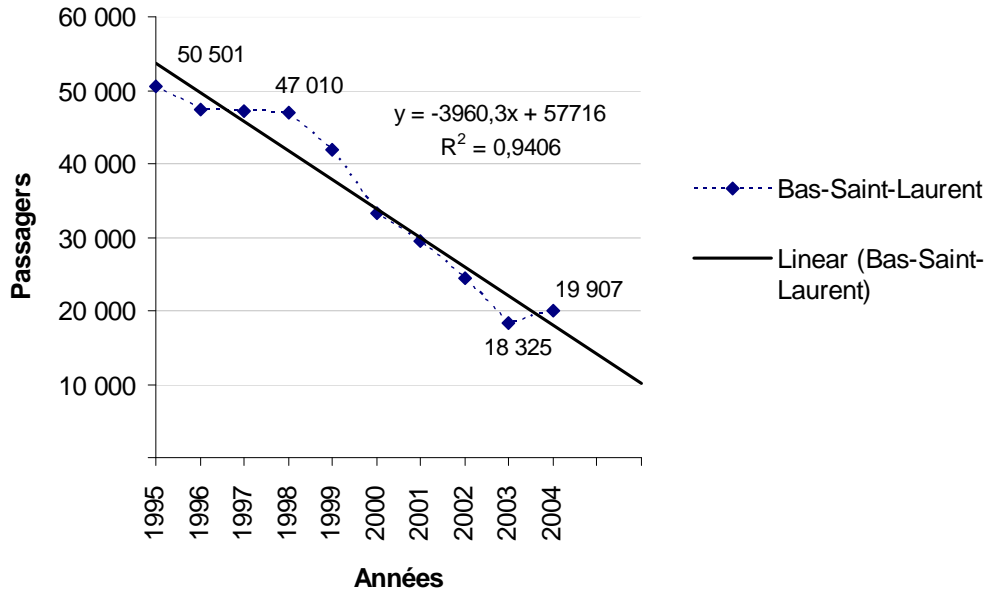
2.4.1.2. Évolution du trafic aéroportuaire, 1995-2004

À l'image de l'ensemble du groupe des régions cibles, le nombre de passagers embarqués et débarqués dans la région du Bas-Saint-Laurent a diminué durant la période 1995-2004, une baisse de 30 594 passagers. Le taux de croissance annuelle moyen est évalué à -9,8 %. Ce taux est de loin le plus bas parmi ceux des régions cibles dont les taux varient de -3,6 % à 1,2 %.

La baisse de trafic la plus importante concerne la période 1998-2003 qui a connu une diminution de 28 685 passagers embarqués et débarqués, ce qui correspond à une croissance linéaire annuelle de -12 %. Les réductions de trafic les plus importantes sont notées au cours des exercices 1999-2000 (-21 %), 2001-2002 (-17 %) et 2002-2003 (-25 %). Le nombre de passagers a quelque peu stagné entre 1996 et 1998, alors que le nombre de passagers avoisinait les 47 000. Durant l'exercice 2003-2004, nous notons un revirement de la tendance observée entre 1998 et 2003 avec une légère augmentation du nombre de passagers (1582 voyageurs).

²⁷ Institut de la statistique du Québec, données 2004-2005.

Schéma 2.27 - Trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports du Bas-Saint-Laurent, 1995-2004



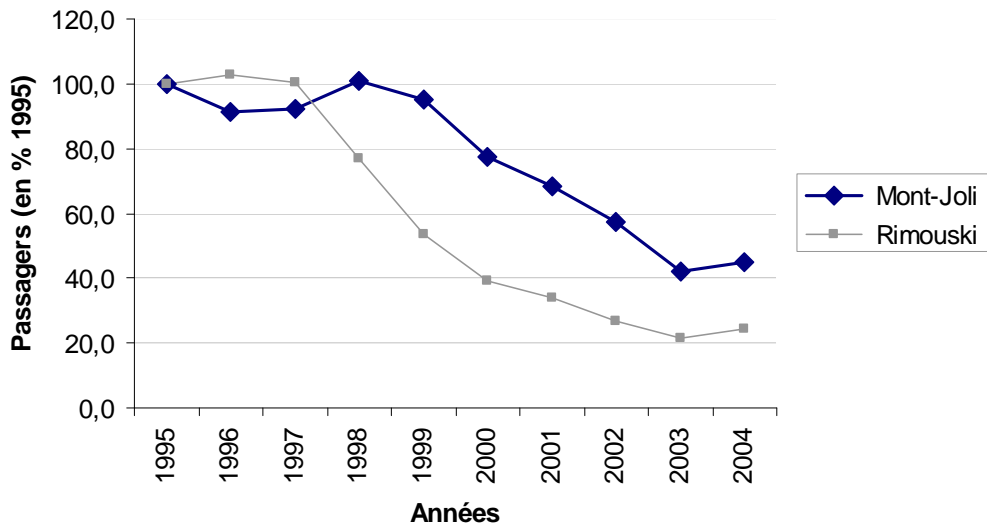
Source : Transports Canada, 2006.

Le trafic régional correspond aux aéroports de Mont-Joli et Rimouski.

Ces données doivent être analysées avec précaution à cause de données manquantes concernant les vols nolisés.

La croissance linéaire annuelle du trafic aérien pour la région du Bas-Saint-Laurent est de -7 %. Malgré la légère relance du trafic en 2004, avec une progression de 8 % depuis 2003, la tendance demeure clairement à la baisse.

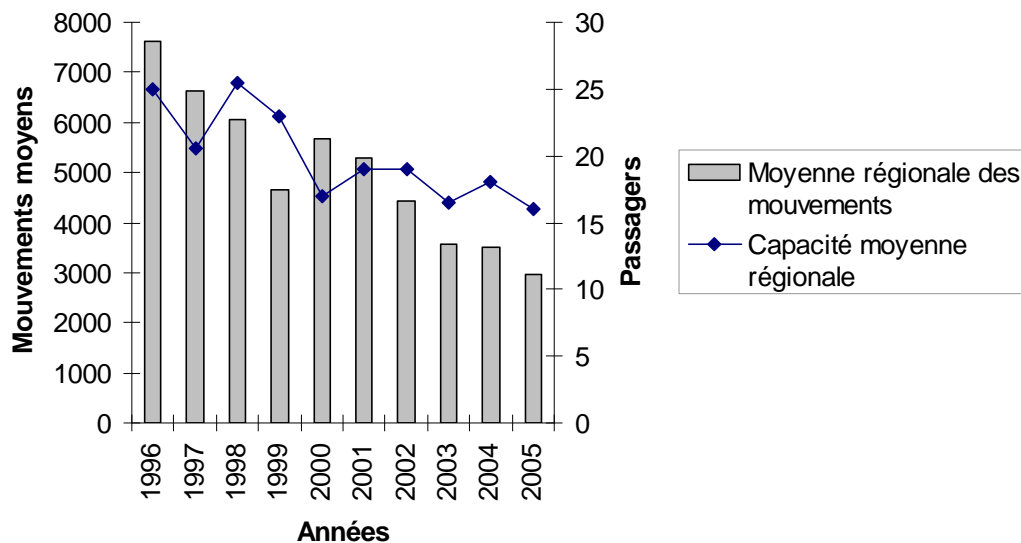
Schéma 2.28 - Évolution du trafic aérien régulier de passagers aux aéroports de Mont-Joli et de Rimouski, 1995-2004



Source : Transports Canada, 2006.

À la vue des données régionales et aéroportuaires, l'aéroport de Mont-Joli semble accueillir plus de trafic que l'aéroport de Rimouski. Si l'exercice 1995-1996 s'est soldé par une augmentation de 2,9 % du trafic de passagers, à l'aéroport de Mont-Joli on a connu une baisse de trafic de 8,47 % au cours de cette même année. La diminution du trafic durant la décennie a touché d'abord l'aéroport de Rimouski en 1996. En revanche l'aéroport de Mont-Joli connaîtra une croissance moyenne de 5 % durant l'exercice 1996-1998 avant d'amorcer, tout comme l'aéroport de Rimouski, une diminution ininterrompue du trafic jusqu'en 2003.

Schéma 2.29 - Évolution du trafic aérien (mouvements d'aéronefs) dans le Bas-Saint-Laurent et de la capacité moyenne des avions



Source : Transports Canada, 2006.

Les chiffres relatifs aux mouvements d'aéronefs moyens comprennent la part du trafic cargo et postal.

Comme nous venons de le voir, le Bas-Saint-Laurent est la région qui présente la plus forte baisse du trafic aérien parmi les cinq régions cibles entre 1995 et 2004. Cependant, celui-ci a connu une légère reprise en 2004, mettant fin à cinq années de décroissance ininterrompue. Un regard sur l'économie régionale nous permettra de comprendre pourquoi il en est ainsi et de tenter de prévoir comment les choses évolueront à moyen terme.

2.4.1.3. Économie régionale

L'économie de la région du Bas-Saint-Laurent est tributaire des ressources naturelles qui emploient, en 2005, plus de 9 % de la population active²⁸. Le

²⁸ <http://www.bas-saint-laurent.org/texte.asp?id=394>; *Profil socioéconomique des régions du Québec* 2006.

travail saisonnier y est plus important que dans l'ensemble de la province. L'exploitation des ressources naturelles constitue le pilier du développement régional. Les secteurs de la mer, de la forêt, de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la tourbe forment l'essentiel de l'économie du Bas-Saint-Laurent.

La richesse forestière de la région implique une diversité au chapitre des procédés de transformation (usines de pâtes et papiers, usines de panneaux agglomérés, usine de cogénération et produits énergétiques, usines de bois et sciage). De plus, la région est un chef de file mondial de l'industrie de la tourbe; elle produit 50 % de la tourbe du Québec. Les principales entreprises sont le Groupe Berger Itée à Saint-Modeste, Premier Tech Itée, les Tourbes Nirom Itée à Rivière-du-Loup, de même que les Tourbières Lambert à Rivière-Ouelle. La région compte une vingtaine de carrières, dont trois très importantes (une à Amqui, deux à Cabano et les environs)²⁹.

Par ailleurs, les secteurs émergents de l'éolien et du diamantaire sont susceptibles d'amener une croissance économique substantielle à moyen et à long terme. Les perspectives de développement impliquent de nouveaux projets éoliens, miniers (diamants, hydrocarbures) et en biotechnologie marine qui contribueront à diversifier l'économie régionale. Le PMPE (Programme de mesures du potentiel éolien) a permis de cibler des sites spécifiques potentiellement porteurs pour le développement de l'éolien (MRC de Matane). La production électrique représente actuellement moins de 1 % de l'ensemble de la puissance totale du Québec. La région comprend un parc éolien, deux petites centrales électriques d'Hydro-Québec situées dans la MRC de La Mitis et trois petites centrales privées (à Fraser, Rivière-du-Loup et Rimouski). La région possède un bon potentiel en hydrocarbures. Des gisements de pétrole et de gaz sont recherchés et des forages sont prévus pour évaluer le potentiel des structures ciblées en 2000-2001 par les experts publics (les détenteurs de droits d'exploitation sont les Fonds d'exploration minière du Bas-Saint-Laurent, Gastem, Junex, Pétrolia, Prospection 2000 et Ressources & Énergie Squatex).

Dans le secteur des sciences et des technologies maritimes, les activités en cours suggèrent le potentiel de ce créneau; par exemple la présence de la corporation Technopole maritime du Québec, de centres de recherche, d'entreprises stratégiques, d'une masse critique de 600 chercheurs, de cinq chaires de recherche, de laboratoires et de navires de recherche à la fine pointe (*Amundsen, Coriolis II*). Comme pour l'ensemble des régions cibles, le tourisme vert et culturel est un facteur de développement régional dans le Bas-Saint-Laurent (les Jardins de Métis, le parc du Bic, le Musée de la mer)³⁰.

Le Bas-Saint-Laurent ne se limite pas à exploiter ses ressources naturelles. La région abrite des activités manufacturières dans de multiples secteurs dont la

²⁹ <http://www.mrnfp.gouv.qc.ca/publications/bas-st-laurent/carrieres-bsl.pdf>

³⁰ Développement économique Canada pour les régions du Québec http://www.dec-qed.gc.ca/asp/ProgrammesServices/situation_economique_2.asp?LANG=FR

métallurgie et les équipements de transport. La région est fortement compétitive dans l'industrie des matériaux de construction : la carrière Glendyne est le deuxième plus important producteur d'ardoise à toiture au monde et le seul au Québec. Enfin, notons que dans le domaine des services, la stabilité de la population, ajoutée aux fuites commerciales, a généré peu de nouveaux emplois.³¹

2.4.1.4. *Emploi*

Le Bas-Saint-Laurent a connu un accroissement de 9 500 emplois au cours de la période 2000-2005 après avoir connu une baisse de 13 000 emplois entre 1995 et 2000. En 1997, le taux de chômage a atteint son niveau le plus élevé (16,4 %) depuis 1987. Entre 2003 et 2004, le Bas-Saint-Laurent se distingue par un gain de 6000 emplois³². À partir de 2004, le taux de chômage du Bas-Saint-Laurent descend sous le seuil de 10 % pour la première fois de son histoire; en 2005, le taux de chômage s'élève à 8,5 % avoisinant le taux affiché au Québec (8,3 %). L'accroissement de l'emploi durant la période 1995-2005 est estimé à 1 %. À titre de comparaison avec les régions cibles, le Bas-Saint-Laurent a marqué la croissance la plus importante du taux d'emploi (5,7 points de pourcentage) au cours de la période 2000-2005.

Les prévisions pour la période 2005-2009 s'orientent vers une progression de l'emploi à un taux de 1 %, toujours inférieure à l'évolution de l'emploi à la grandeur de la province (évaluée à 1,3 %). La tendance à la baisse du chômage devrait persister et s'établir sous la limite de 8 % à l'horizon 2009, maintenant ainsi une baisse historique pour la région³³.

L'année 2003-2004 présente la croissance la plus élevée du nombre d'emplois depuis 1995, permettant ainsi au taux de chômage de passer sous la barre des 10 %. Cette tendance devrait se maintenir jusqu'en 2009.

2.4.1.5. *Modes de transport interurbain*

Transport routier. Le réseau routier est emprunté pour les déplacements intrarégionaux et interrégionaux. Les routes 132, 185, 232 et 195 demeurent les plus empruntées. La route nationale 132 est la plus longue. Un premier tronçon longe le fleuve Saint-Laurent d'une frontière (la Chaudière-Appalaches) à l'autre (La Haute-Gaspésie). Un second tronçon joint Mont-Joli au Nouveau-Brunswick en traversant la MRC d'Avignon (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine).

³¹ « Investissement au Bas-St-Laurent », *Le Soleil*, 23 septembre 1998.

³² Statistique Canada, Enquête sur la population active.

³³ Prévisions tirées de la brochure *Le marché du travail dans la région du Bas-St-Laurent : Perspectives professionnelles 2005-2009*.

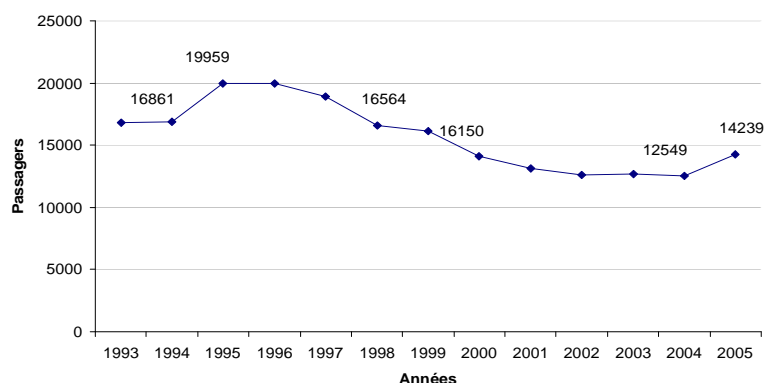
La route nationale 185 relie plus au sud Rivière-du-Loup au Nouveau-Brunswick sur une centaine de kilomètres. La route nationale 195 relie Matane à Amqui où elle rejoint le second tronçon de la nationale 132.

L'autoroute Jean-Lesage (20) qui s'étend au-delà de Rivière-du-Loup connaît également un bon achalandage. Elle reprend au niveau du Bic et s'étend au-delà de Rimouski jusqu'à Luceville (31 km) comme un moyen de contourner la ville de Rimouski. Les travaux pour le tronçon Luceville–Mont-Joli sont en cours; ils devraient être achevés à la fin de l'année 2006. La connexion des deux sections isolées devrait être réalisée avant 2015.

Transport ferroviaire. La région est située sur l'axe ferroviaire Montréal-Halifax. Traversant les portes du territoire du Bas-Saint-Laurent aux environs de La Pocatière (au sud de la région), le réseau ferroviaire longe le fleuve Saint-Laurent et s'étend jusqu'à Matane. Il se scinde en deux à Saint-Alexandre-de-Kamouraska pour longer la route régionale 289 traversant les municipalités de Kamouraska et Témiscouata. Desservant principalement la côte sud de la péninsule gaspésienne, une autre portion du réseau ferroviaire régional vient longer la nationale 132 pour s'éteindre au nord de Causapscal dans la Matapédia. Le transport ferroviaire des passagers est assuré par Via Rail sur les liaisons Montréal-Gaspé (17,5 heures) et Montréal-Halifax (21 heures).

Si le trafic ferroviaire a connu une brève période de croissance durant la période 1993-1995 (à compter de 1996), il amorce une diminution ininterrompue jusqu'en 2004, date à laquelle il semble annoncer une reprise.

Schéma 2.30 - Évolution du trafic de passagers embarqués et débarqués aux gares principales du Bas-Saint-Laurent, 1993-2005



Source Via Rail Canada, 2006.

Le trafic régional comprend le trafic d'Amqui, Causapscal, La Pocatière, Mont-Joli, Rimouski, Rivière-du-Loup, Sayabec et Trois-Pistoles.

Transport aérien. Les compagnies aériennes qui offrent une desserte régulière de la région du Bas-Saint-Laurent sont les suivantes : Air Canada Jazz, Pascan Aviation, Air Satellite et Starlink Aviation. Notons qu'en 2003,

l'impact de l'abandon de la desserte Québec–Mont-Joli en février par Air Canada Jazz n'a pas affecté le trafic annuel compte tenu de l'activité concurrentielle de Québecair Express et de Pascan Aviation.

La région regroupe cinq aéroports, soit les aéroports de Mont-Joli, de Matane, de Rimouski, de Rivière-du-Loup et de Causapscal. Notons que, depuis 1998, l'aéroport de Mont-Joli a pris le dessus sur celui de Rimouski au chapitre du trafic de passagers. Selon la classification du réseau aéroportuaire du Québec, Mont-Joli figure dans le réseau supérieur. Les aéroports de Causapscal, de Matane, de Rimouski et de Rivière-du-Loup appartiennent au réseau local. Au moment du sondage auprès des voyageurs (dont les résultats seront présentés dans la section 3 de notre rapport), nous avons demandé aux passagers d'évaluer la distance des aéroports de départ ou d'arrivée par rapport à leur domicile ou à leur hôtel. Notons qu'aucun répondant n'a commencé son voyage dans cette région. Par ailleurs, le seul l'aéroport desservi par Air Canada Jazz est celui de Mont-Joli. Par conséquent, les résultats ne concernent que cet aéroport. Il apparaît que la majorité relative des passagers (42 %) qui terminent leur voyage dans le Bas-Saint-Laurent estiment être assez près de leur destination finale (post aéroport).

Il est également important de faire mention des compagnies aériennes qui proposent aux passagers de nolisier des appareils. Contrairement à une idée reçue, le nolisement ne coûte pas nécessairement plus cher que les lignes régulières. A partir de trois ou quatre passagers, cela revient même moins cher de nolisier un avion. Au cours de notre mandat, nous n'avons pas pu avoir accès à ces entreprises qui représentent une solution de rechange intéressante et une concurrence potentiellement dangereuse pour les transporteurs aériens réguliers. Nous référons mention de ces compagnies aériennes dans les profils subséquents afin de garder à l'esprit cette solution offerte aux passagers.

Notons que le seul aéroport exploité pour offrir un service régulier est celui de Mont-Joli. Air Satellite offre notamment des vols réguliers entre Rimouski et Baie-Comeau. L'aéroport de Rimouski n'est utilisé quant à lui que pour des nolisements.

2.4.1.5. Conclusion

Le portrait sociodémographique de la région est assez sombre. En effet, si la population a baissé de 3,3 % entre 1995 et 2005, la tendance devrait se maintenir pour les 20 prochaines années. Ces prévisions pessimistes à long terme ont influé sur la région du Bas-Saint-Laurent qui a décidé d'être proactive. En effet, celle-ci a mis en œuvre plusieurs plans d'action visant son développement. Par exemple, la « campagne de promotion et de valorisation de la région du Bas-Saint-Laurent »³⁴ est un programme qui s'étend sur cinq ans (2000-2005). Notons que, une année après la mise en place de ce

³⁴ Source : <http://www.bas-saint-laurent.org/texte.asp?id=1547&a=2003>

programme, la demande du transport ferroviaire s'est stabilisée avant de repartir à la hausse à compter de l'exercice 2004-2005. Le trafic aérien a, quant à lui, renoué avec la croissance à partir de l'exercice 2003-2004. Parallèlement à ce programme, en 2003, la région a signé « avec le ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration et Emploi-Québec une entente spécifique qui vise l'établissement durable, dans la région, de 300 nouvelles personnes immigrantes au cours des trois prochaines années.³⁵ ».

Notons que d'autres programmes d'action axés sur le développement de la région ont été mis en œuvre depuis 2000. L'implantation de ces programmes tournés vers l'action explique fort probablement la conjonction de résultats favorables à partir de l'exercice 2003-2004. Notons d'ailleurs que le Bas-Saint-Laurent affiche un taux de croissance économique de 3,3 % de 2001 à 2005. Le taux de chômage est également un indicateur économique particulièrement intéressant. En effet, il apparaît que le Bas-Saint-Laurent a été la seule région cible à afficher une croissance du taux de chômage de 1995 à 2000. Or, entre 2000 et 2005, il se produit un véritable sursaut. La région affiche une diminution impressionnante du taux de chômage de près de 6 %. Précisons que celle-ci n'est pas la conséquence de l'exode de la population, mais bien le fait de l'augmentation du nombre d'emplois. Pour terminer, si l'économie du Bas-Saint-Laurent repose principalement sur ses ressources naturelles (secteur primaire et secteur de la fabrication) et sur le travail saisonnier, la région va travailler, dans le futur, au développement de l'exploitation de ses ressources ainsi que de l'énergie éolienne.

Comme nous venons de le montrer, l'année 2004 semble avoir été une année charnière pour la région. En effet, non seulement le trafic aérien est-il reparti à la hausse, mais il apparaît que le taux de chômage a amorcé un recul important et durable. Enfin, le trafic ferroviaire présente également un accroissement de la demande.

Ce retour de la croissance s'est notamment traduit par l'arrivée de travailleurs étrangers et de main-d'œuvre qualifiée en provenance des autres régions du Québec. Notons que les entreprises sont fortement encouragées et soutenues financièrement par le gouvernement du Québec en ce qui concerne l'embauche de nouveaux immigrants.

Il n'en demeure pas moins que, en 2004, le Bas-Saint-Laurent ne représente que 5 % du trafic aérien parmi les cinq régions cibles. La région se classe par conséquent en cinquième et dernière position. Indépendamment de sa situation économique, cette région occupe une position géographique particulière. En effet, étant située entre la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine et la ville de Québec, les déplacements vers ces deux régions se font principalement en voiture. Comme la région est située sur les berges du Saint-Laurent, l'accès à la Basse-Côte-Nord se fait facilement par traversier. Par exemple, pour passer d'une rive à l'autre, le trajet entre Rimouski et Sept-Îles ne dure que deux heures dix

³⁵ Source : <http://www.bas-saint-laurent.org/texte.asp?id=1336>

minutes en traversier³⁶. Ainsi, cela illustre bien la situation géographique particulière de la région du Bas-Saint-Laurent.

2.4.2. La région de l'Abitibi-Témiscamingue

2.4.2.1. Présentation

La région de l'Abitibi-Témiscamingue est délimitée à l'est par la Mauricie, à l'ouest par l'Ontario, au nord par le Nord-du-Québec et au sud-est par l'Outaouais. La superficie de l'Abitibi-Témiscamingue évaluée à 57 340 kilomètres carrés occupe le quatrième rang au Québec et le troisième au niveau des régions cibles (après la Côte-Nord et le Saguenay—Lac-Saint-Jean); la densité de population dans la région est de 2,5 habitants par kilomètre carré. La région compte cinq municipalités régionales de comté : les MRC d'Abitibi-Ouest et d'Abitibi, la MRC de la Vallée-de-l'Or et les MRC de Rouyn-Noranda et de Témiscamingue. À l'image des autres régions cibles, l'Abitibi-Témiscamingue compte une bonne proportion de population rurale (près de 40 % en 2005).

Une proportion de 63 % de la population régionale est concentrée dans les villes d'Amos (Abitibi), de La Sarre (Abitibi-Ouest), de Rouyn-Noranda (Rouyn-Noranda) et de Val-d'Or (Vallée-de-l'Or). La Vallée-de-l'Or et Rouyn-Noranda concentrent près de 57 % de la population de la région. La population active (15-44 ans) représente 41 % de la population de ces municipalités. Très en retrait au sud de la région, Témiscamingue concentre la part la plus faible de la population (12 %).

L'occupation du territoire régional s'est structurée sur la base de ses caractéristiques environnementales (climat, flore, faune, etc.), lesquelles déterminent aussi la nature des activités économiques locales.

2.4.2.2. Évolution du trafic aéroportuaire

De 1995 à 2004, la région de l'Abitibi-Témiscamingue a enregistré une baisse de trafic à hauteur de 34 818 passagers embarqués et débarqués, ce qui représente une perte de près de 35,22 % par rapport à 1995. Une baisse progressive a été observée de 1996 à 2002 avec une baisse brutale durant l'exercice 1996-1997 estimée à -7,7 %. La région a enregistré une perte en 2002 de 46 295 passagers, ce qui correspond à 32,23 % du nombre total de passagers embarqués et débarqués en 1996.

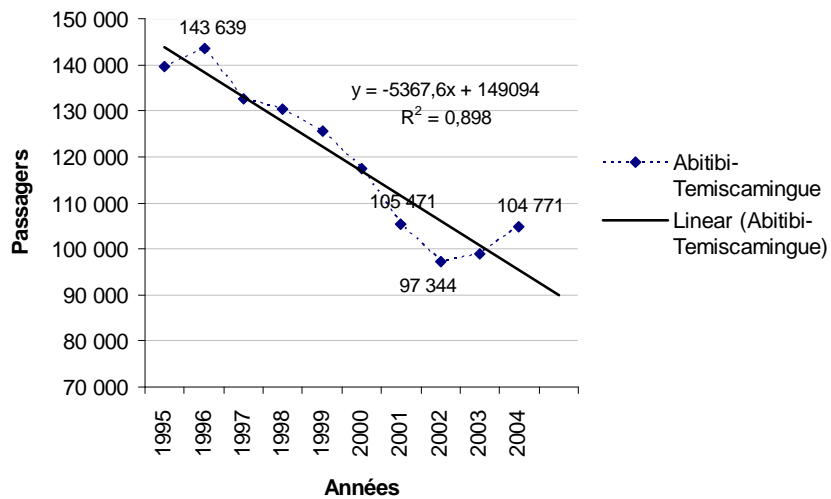
De 2002 à 2004, on observe une légère redynamisation de l'activité aérienne régionale. En effet, durant ces deux années, le nombre de passagers embarqués et débarqués dans la région augmente de 7 427, ce qui représente

³⁶ Source : Ministère des Transports du Québec.

un accroissement de près de 7,63 % entre 2002 et 2004 avoisinant ainsi le trafic enregistré en 2001.

L'Abitibi-Témiscamingue affiche une croissance annuelle linéaire de -3 % durant la période 1995-2004. Le trafic était en déclin de manière ininterrompue au cours de la période 1996-2002. Le trafic augmente de 2 % et poursuit sa croissance en 2004 avec un taux de 6 %.

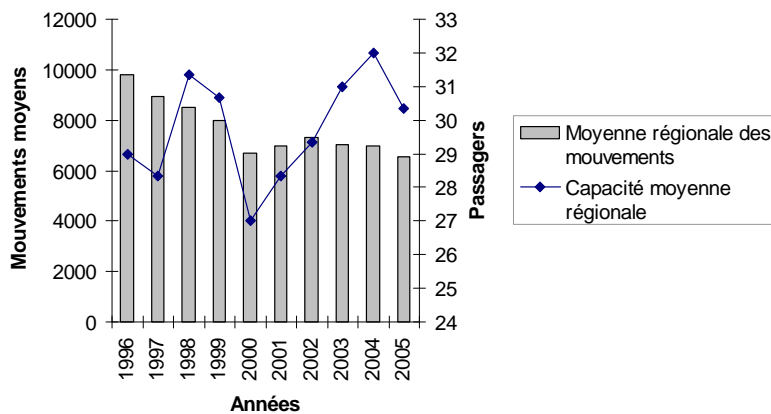
Schéma 2.31 - Trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports de l'Abitibi-Témiscamingue, 1995-2004



Source : Transports Canada, 2006.

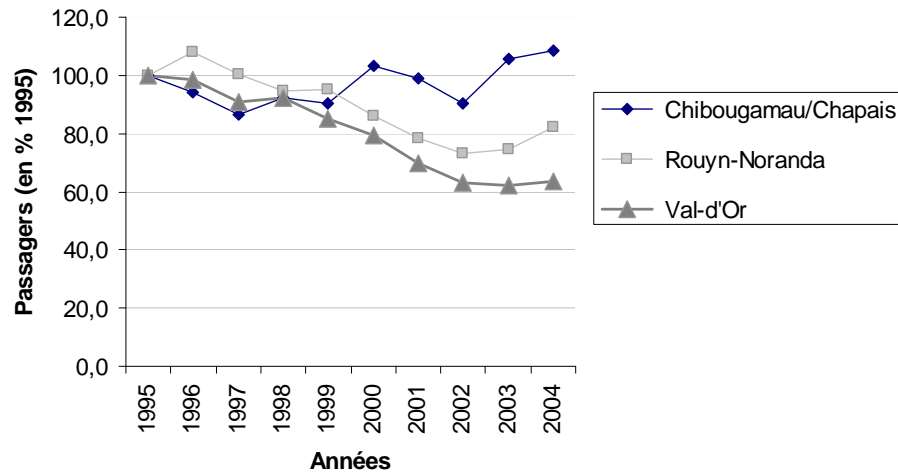
Le trafic régional correspond aux aéroports de Chibougamau-Chapais, Rouyn-Noranda et Val-d'Or.

Schéma 2.32 - Évolution du trafic aérien en Abitibi-Témiscamingue (mouvements d'aéronefs) et de la capacité moyenne des avions



Source : Transports Canada, 2006.

Les chiffres relatifs aux mouvements d'aéronefs moyens comprennent la part du trafic cargo et postal.

Schéma 2.33 - Évolution du trafic aérien régulier de passagers à Chibougamau, Rouyn-Noranda et Val-d'Or, 1995-2005


Source : Transports Canada, 2006.

Le trafic aux aéroports de Rouyn, de Val-d'Or et de Chibougamau est alimenté en grande majorité par les liaisons vers Montréal. Il occupe également les plus gros volumes à l'échelle régionale sur ces liaisons.

Tableau 2.5 - Part du trafic aéroportuaire vers Montréal et rang des aéroports régionaux

Aéroports	Part du trafic aéroportuaire vers Montréal, 2005	Rang des aéroports régionaux, par passager embarqué/débarqué (ED) vers Montréal, 2005
Rouyn	77,8 %	2
Val-d'Or	82,4 %	3
Chibougamau	68,9 %	6

À la vue des données régionales et aéroportuaires, l'aéroport de Chibougamau semble accueillir le trafic le plus faible à l'échelle régionale. Tandis que le trafic à cet aéroport connaît une diminution de 5,76 % entre 1995 et 1996, le trafic régional augmente de 2,9% au même titre qu'à Rouyn avec un taux de 8,27 %. Le trafic de Val-d'Or diminue également légèrement de 1,36 %, soulignant ainsi le fait que la part la plus importante du trafic régional se concentre à l'aéroport de Rouyn. En effet, l'aéroport de Rouyn se classe à la troisième place dans le classement 2004 du trafic aux aéroports régionaux tandis que Val-d'Or détient la sixième place. L'aéroport de Chibougamau se distingue des deux autres aéroports par son taux de croissance au cours de la période 1995-2004 estimé à plus de 8 %, dépassant ainsi la croissance marquée en 2000 (3 %) et 2003 (6 %).

2.4.2.3. *Économie régionale*

La diversité forestière constitue une ressource majeure dans la région. L'industrie forestière contribue pour une part importante de l'économie de l'Abitibi-Témiscamingue. Elle fournit 12 % de l'approvisionnement de l'industrie forestière du Québec.

La municipalité de Témiscamingue abrite des forêts de feuillus, une des sources de bois d'œuvre du Québec. L'industrie de transformation du bois (essentiellement primaire) occupe plus des deux tiers de la main-d'œuvre manufacturière de la région. La main-d'œuvre du secteur forestier alloue 10 % de ces effectifs à l'industrie de la deuxième transformation.

La richesse minière (or, cuivre, zinc et argent) de l'Abitibi-Témiscamingue lui vaut une réputation internationale. Six mines (dont quatre pour les métaux précieux) sont actuellement exploitées. La région compte également des carrières exploitant des gisements de minéraux industriels (quartz, mica, etc.). Le corridor Rouyn-Noranda—Val-d'Or constitue depuis près d'un siècle la principale région minière du Québec.

À l'image de l'ensemble des régions du Québec, le secteur tertiaire y concentre le plus grand pourcentage de l'emploi (70 %), suivi par le secteur primaire dont la proportion intrarégionale demeure la plus élevée (14,4 %) à l'échelle du Québec. À l'image de la Côte-Nord et du Nord-du-Québec, l'Abitibi-Témiscamingue se caractérise par un secteur de la fabrication exclusivement axé sur les ressources naturelles; ce secteur occupe une part de 8 % au chapitre de l'emploi régional.

L'ensemble du Québec a connu une baisse du nombre d'établissements exportateurs durant la période 2000-2003 (à l'exception de la Chaudières-Appalaches qui bénéficie d'un nombre d'établissements stable). Néanmoins, l'Abitibi-Témiscamingue a connu la plus forte baisse d'établissements exportateurs de la période, soit -6,6 % (-14,3 % en ce qui a trait à la valeur des exportations). Au cours de la même période, la valeur des exportations de la région s'est située au plus bas du palmarès québécois quant à la part des exportations des marchandises, atteignant 0,8 %.

2.4.2.4. *Emploi*

L'Abitibi-Témiscamingue connaît une faible hausse de 700 emplois durant la période 1995-2000, suivie d'une baisse de 1300 emplois de 2000 à 2005. De plus, la région a connu une mauvaise année 2005 soldée par une perte de 1200 emplois. L'année 2004 avait pourtant atteint son plus haut sommet depuis 1989 (65 700 emplois), le taux de d'emploi atteignait 57,3 % et le taux d'activité 64,1 %. L'Abitibi-Témiscamingue est la seule région du bloc des régions cibles à avoir connu une décroissance de l'emploi (-0,06 %) durant la période 1995-2005. Néanmoins, en 2005, le taux de chômage s'est fixé au-

dessous du seuil de 10 %, une situation qui ne s'était pas présentée depuis 1988 lorsque le taux de chômage atteignait 9,8 %. Le nombre de chômeurs a également diminué de 1600 de 1995 à 2005.

Le développement des produits du terroir de la région et la relance d'Eaux Vives Harricana par Eaux Vives Bottling Water Corporation ont contribué à maintenir l'emploi dans le secteur de l'agroalimentaire. Toutefois, l'exportation de la viande de bovin a été entravée par l'embargo américain. L'industrie porcine a également souffert des nouvelles exigences environnementales imposées au moment de la levée récente du moratoire sur la production porcine.

Par ailleurs, l'industrie forestière souffre notamment de l'accroissement de la valeur du dollar canadien, du contentieux sur le bois d'œuvre et de la réduction du volume de coupe pour le groupe SEPM (sapin, épinette, pin gris et mélèze)³⁷. Une telle situation engendre des licenciements à la Commonwealth aux scieries N et TKL de Tembec de même qu'aux scieries d'Abitibi-Consolidated situées à Champneuf et à Senneterre. L'industrie tirait avantage de la demande pour les produits du bois et de l'implantation de l'usine de poutres lamellées collées Temlam à Amos.

Le 10 octobre 2006, Abitibi-Consolidated annonce la fermeture définitive de ses installations de Champneuf en Abitibi-Témiscamingue. Le 11 octobre, Domtar inc. annonce la fermeture pour une période indéfinie de quatre de ses scieries, dont trois sont situées en Abitibi-Témiscamingue. Si la fermeture de la scierie de Lebel-sur-Quévillon (125 emplois) est effective immédiatement, les usines de sciage de Matagami (100 emplois) et de Val-d'Or (125 emplois) fermeront leurs portes à compter du 27 octobre 2006. La fermeture des usines de Domtar affectera aussi la capacité de production (perte de 400 millions de pieds mesure de planche de bois d'œuvre) engendrant ainsi la mise à pied de près de 450 travailleurs forestiers. Une telle situation découle de l'augmentation des coûts de transformation et d'approvisionnement des billes de sciage au cours des dernières années affectant ainsi la compétitivité des scieries régionales. La demande est aussi ralentie, ce qui a eu un impact sur les prix de vente des produits du bois au cours des derniers mois³⁸.

Les mises à pied ont également atteint le secteur des mines avec les fermetures des mines Louvicourt, Bouchard-Hébert et Doyon. La reprise des activités d'exploration et d'exploitation est favorisée par la reconduction permanente des actions accréditatives ainsi que les prix élevés de l'or et des métaux usuels. D'autres activités ont été relancées telles que celles de la mine Sigma-Lamaque par Century Mining, de la mine Casa Berardi et du

³⁷ « Le 1^{er} avril 2005, à la suite de l'application du [projet de loi no 71](#), la possibilité forestière a été réduite de 20 % pour les essences du groupe sapin, épinettes, pin gris et mélèzes (SEPM) et de 5 % pour toutes les autres essences. La diminution pour les essences du groupe SEPM a cependant été de 25 % sur le territoire où s'applique le régime forestier adapté de l'entente de la Paix des Braves. » (source : Ministère des Ressources naturelles et de la Faune).

³⁸ http://www.corusnouvelles.com/nouvelle-domtar_ferme_trois_scieries-31603-14.html

convertisseur de cuivre de la fonderie Horne, offrant ainsi des emplois supplémentaires³⁹.

Notons qu'une entreprise torontoise⁴⁰, Agnico-Eagle, prévoit investir un minimum de 400 millions de dollars en Abitibi en vue de doubler sa production d'or sur cinq ans. Deux autres projets d'ouverture de mines (Goldex et Lapa) sont prévus dans les environs de la mine d'or LaRonde située entre Rouyn-Noranda et Val-d'Or, pour laquelle plus de 200 millions seront investis dans les cinq prochaines années.

2.4.2.5. Modes de transport interurbain

Les centres urbains majeurs de la région se trouvent en retrait les uns des autres et les déplacements nécessitent le parcours de trajets importants particulièrement pour les populations qui habitent dans les extrémités nord et sud. Cette caractéristique requiert un système de transport de passagers particulièrement efficace.

Transport routier⁴¹. Le réseau routier est constitué de 2230 kilomètres de routes sous la juridiction du ministère des Transports du Québec, de 2470 kilomètres de routes sous la responsabilité des municipalités et environ de 6300 kilomètres de chemins forestiers.

Les routes sous la tutelle du Ministère comprennent des routes nationales (981 km) et des routes régionales (252 km), les routes collectrices⁴² (752 km) et les routes d'accès aux ressources⁴³ (241 km). Les territoires d'Abitibi et d'Abitibi-Ouest totalisent 43 % de cette part du réseau routier régional. La Vallée-de-l'Or comporte la plus grande longueur de route nationale, la MRC d'Abitibi présente la plus grande portion de routes régionales tandis que la plus grande distances de routes collectrices se trouve au Témiscamingue. Le plus grand kilométrage est noté à Rouyn-Noranda.

La route 117 (665 km au Québec et 280 km dans la région) constitue le seul lien permettant de relier l'Abitibi-Témiscamingue à la région de Montréal. La distance de Rouyn-Noranda au centre-ville de Montréal s'élève à

³⁹ Source : *Le marché du travail dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue : Perspectives professionnelles 2005-2009*.

⁴⁰ *La Presse*, 26 mai 2006.

⁴¹ I. Germain, M. Collini et J. Thibeault J., « Les portraits de la région : Portrait du Transport », Novembre 2006.

⁴² Les routes collectrices relient les centres ruraux de moins de 5000 kilomètres aux agglomérations urbaines et aux dessertes maritimes ou aériennes en région éloignée. Elles relient également ces centres aux parcs gouvernementaux et aux stations touristiques d'importance régionale. Les routes servant de seconde liaison entre deux agglomérations urbaines secondaires peuvent aussi faire partie de cette classe.

⁴³ Ces chemins servent exclusivement à la desserte des zones d'exploitation forestière ou minière, à des installations hydroélectriques ou autres services publics, à des zones de récréation et de conservation de compétence provinciale ou fédérale, ou à des carrières exploitées par le ministère des Transports.

636 kilomètres. La route 117 dessert plus de 68 % de la population de la Vallée-de-l'Or et 88 % de celle de Rouyn-Noranda.

La route 101 (290 km) dessert le sud-ouest de la région. Elle dessert 13 % de la population du territoire de l'Abitibi-Ouest, 87 % de celle de Rouyn-Noranda et 60 % de celle du Témiscamingue. Elle relie les centres urbains de Macamic, Rouyn-Noranda, Notre-Dame-du-Nord, Ville-Marie et Témiscamingue.

La route 11 relie les territoires de la Vallée-de-l'Or, de l'Abitibi et de l'Abitibi-Ouest. Elle dessert 67 % de la population d'Abitibi-Ouest, 63 % de celle d'Abitibi ainsi que 65 % de celle de la Vallée-de-l'Or. La route 113 relie l'Abitibi-Témiscamingue à la région du Nord-du-Québec, puis à celle du Saguenay—Lac-Saint-Jean (Louvicourt, Senneterre, Lebel-sur-Quévillon, Chapais et Chibougamau). Senneterre est un carrefour de trafic important de personnes (et de marchandises). La route 113 dessert 10 % de la population de la Vallée-de-l'Or. La route 109 relie l'Abitibi-Témiscamingue au Nord-du-Québec (Amos, Pikogan, Saint-Félix-de-Dalquier et Saint-Dominique-du-Rosaire, Matagami et Radisson).

Transport ferroviaire. L'Ottawa Valley RailLink (OVR), subdivision de RailLink Canada et filiale de RailAmerica, offre un service de transport de marchandises entre Témiscamingue et Mattawa (Ontario) alors que le *Timber Train* assure le transport de passagers pour cette même liaison, mais uniquement en période estivale⁴⁴. La rationalisation du secteur ferroviaire par l'État ainsi que les conditions économiques difficiles causées par la montée du prix du pétrole, la fermeture de nombreuses mines et d'entreprises exploitant les ressources primaires représentent les facteurs responsables de l'affaiblissement des lignes régionales de chemin de fer. De nos jours, le transport pour passagers de la région de l'Abitibi-Témiscamingue ne s'effectue que sur quelques liaisons hebdomadaires entre Montréal et Senneterre. Selon les statistiques de Transports Québec, la trajectoire Montréal-Senneterre a connu une baisse de son activité ferroviaire à la fin des années 1990. En effet, en 1995, ce sont 19 978 passagers qui ont utilisé les services de train du CN alors qu'en 2000, ils n'étaient plus que 19 000 voyageurs.

Transport maritime. Malgré la présence d'un vaste réseau d'infrastructures maritimes (quais et rampes de mises à eau) et l'importance des lacs et des rivières, le transport maritime des personnes est peu développé en Abitibi. On distingue plutôt l'industrie du nautisme et des croisières-excursions. Cependant, la croissance de ces secteurs est faible étant donné les nombreux obstacles naturels et ceux liés aux constructions humaines (barrages, ponts).

Transport aérien. Les compagnies aériennes qui offrent une desserte régulière de la région de l'Abitibi-Témiscamingue sont les suivantes : Air

⁴⁴ Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue. Septembre 2001, Étude technique. Réseau ferroviaire – Infrastructures et structures de l'industrie, Document de travail. Version finale. Transports Québec, section 1.1.

Canada Jazz, Pascan Aviation, Air Creebec et Air Liaison. De plus, un certain nombre d'exploitants proposent aux passagers de nolisier des appareils.

En Abitibi-Témiscamingue, on trouve les aéroports de Matagami et de Saint-Bruno-de-Guigues qui appartiennent au gouvernement du Québec. De plus, les aéroports de La Sarre, d'Amos, de Lebel-sur-Quévillon, de Rouyn-Noranda et de Senneterre appartiennent à des organismes municipaux. On compte aussi un aéroport privé à Val-d'Or.

Au moment du sondage auprès des voyageurs (dont les résultats seront présentés dans la section 3 de notre rapport), nous avons demandé aux passagers d'évaluer la distance des aéroports de départ ou d'arrivée par rapport à leur domicile ou à leur hôtel. Nos observations concernent l'aéroport de Rouyn-Noranda et celui de Val-d'Or. Au moment du sondage, il apparaît que la majorité relative des passagers qui terminent leur voyage (42,9 %) et qui l'entreprennent (39,5 %) dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue estiment que l'aéroport est situé assez près de leur domicile ou de leur hôtel.

2.4.2.6. Conclusion

L'économie de l'Abitibi-Témiscamingue s'appuie principalement sur ses ressources naturelles. Elle fournit notamment 12 % de la production totale de bois au Québec. La force de la région dans ce secteur la rend également vulnérable. En effet, plusieurs centaines de scieries doivent fermer dans les prochains mois au Québec. Guy Chevrette, le porte-parole du Conseil de l'industrie forestière rappelle que « 12 000 travailleurs ont perdu leur emploi jusqu'à maintenant en raison des baisses d'approvisionnement forestier, du prix du bois trop bas et d'une devise canadienne trop forte par rapport au dollar américain ». Le porte-parole croit « qu'il faut fermer une usine sur quatre à l'échelle du Québec pour sauver les emplois restants⁴⁵. » Par conséquent, l'Abitibi-Témiscamingue risque d'être touchée de plein fouet par ces fermetures et les licenciements qui y sont associés. Cependant, « la part relative des emplois relevant des ressources naturelles tend à décroître dans la région au profit d'une économie qui se tertiarise, lentement mais sûrement. Le secteur secondaire tend pour sa part à demeurer stable. »⁴⁶.

Il est important de distinguer les emplois à temps partiel et ceux à temps complet. En effet, le nombre d'emplois à temps complet a progressé de manière régulière de 2003 à 2005, passant de 52 700 à 54 300. À l'inverse, le nombre d'emplois à temps partiel a diminué au cours de la même période, passant de 12 300 à 10 000⁴⁷. Cela traduit peut-être la phase de transition vers le tertiaire mentionnée dans le paragraphe précédent.

⁴⁵ Source : http://www.radio-canada.ca/regions/abitibi/2007/05/11/001-crise_fermeture.shtml?ref=rss

⁴⁶ Source : Plan stratégique de développement 2007-2011 <http://www.conferenceregionale.ca/documents%20publies/Divers/plan-strategique-final.pdf>

⁴⁷ Source : l'Observatoire de l'Abitibi-Témiscamingue, 2006 http://www.observat.qc.ca/Pdf/Observatoire_f%C3%A9vrier_2006.pdf

Par ailleurs, la région fait face à l'exode de la population âgée de 44 ans et moins. Par conséquent, le résultat est le vieillissement de la population. Dans le même ordre d'idées, comme nous l'avons vu dans la section 2.1, l'Institut de la statistique du Québec prévoit un recul d'environ 13 % de la population en Abitibi-Témiscamingue de 2001 à 2026. Notons qu'il s'agit de la région qui a connu l'évolution la plus faible du taux d'emploi de 2000 à 2005 (proche de zéro). Cependant, depuis l'exercice 2000-2001, le solde migratoire (négatif) n'a cessé de reculer. Il est passé de -2173 (exercice 2000-2001) à -581 (exercice 2004-2005). Celui-ci s'explique par un léger accroissement du nombre des nouveaux arrivants et surtout par une baisse conséquente et régulière du nombre de départs de la région. (Source : l'Observatoire de l'Abitibi-Témiscamingue, 2006). Il s'agit là d'un signe encourageant pour la démographie et l'économie de la région.

Durant l'exercice 1997-1998, la région a adopté un plan de développement s'étalant sur cinq ans (1999-2003). La présidente du Conseil régional FTQ Abitibi-Témiscamingue et Nord-du-Québec, M^{me} Diane F. Raymond, estime que 60 % des objectifs ont été atteints, tandis que 15 % de ceux-ci sont en bonne voie de l'être. Enfin, elle estime que « 20 % des objectifs ne sont pas atteints soit parce que nous avons surestimé nos capacités, soit parce que peu de personnes se sont mises à l'œuvre ou encore parce que l'objectif n'est pas mesurable ou est tout simplement utopique. » (Source : Bilan du plan de développement de l'Abitibi-Témiscamingue 1999-2003)⁴⁸ Il semble que ce plan ait permis de stabiliser la situation de la région, notamment au chapitre de la démographie (l'exode de la population) et à celui de l'emploi.

Fort des résultats et des enseignements acquis grâce au plan mentionné ci-dessus, le 15 mars 2007, la région de l'Abitibi-Témiscamingue a adopté le Plan stratégique de développement 2007-2011. Celui-ci est le fruit d'une année et demie de travail et de consultations à l'échelle de la région et des régions limitrophes. Il vise à développer cinq facteurs vitaux pour la région : l'humain, le social, le culturel, l'environnement et l'économie. Notons qu'il n'est que l'amorce d'une action s'étendant jusqu'en 2027, soit sur une période de 20 ans. Le plan s'articule autour des sept axes suivants :

1. « Une région accueillante, animée par une diversité de cultures et de talents. »
2. « Une région où deux peuples cohabitent dans le partage et le respect du territoire. »
3. « Une région solidaire et équitable, à l'écoute des besoins de ses citoyennes et citoyens. »
4. « Une région curieuse, axée sur le savoir et ouverte sur le monde. »

⁴⁸ http://www.observat.qc.ca/Incontournables/Bilan_du_Plan_Strategique_f.pdf

5. « Une région saine et responsable, soucieuse de son milieu naturel. »
6. « Une région prospère, une économie basée sur la matière grise. »
7. « Une région autonome, maîtresse de son destin et de son développement. »

Le plan ambitieux qui résulte de ces 18 mois de travail donne un aperçu du dynamisme de la région, de sa volonté de contrer l'exode et le vieillissement de la population, ainsi que la perte de vitesse annoncée de l'économie pour les années à venir. Soulignons d'ailleurs que, dans le processus de réalisation de ce plan stratégique, la région a travaillé en collaboration avec les régions qui lui sont limitrophes (notamment le Nord-du-Québec).

Comme nous l'avons vu précédemment en décrivant la région du Bas-Saint-Laurent, la région de l'Abitibi-Témiscamingue est pleinement consciente de sa situation, de ses forces et de ses faiblesses. Ces deux régions tentent de contrer les prévisions pessimistes qui leur laissent entrevoir un avenir des plus incertains.

D'après ce que nous avons constaté, la région a mis en place un plan de développement de l'Abitibi-Témiscamingue (1998-2003). Celui-ci a donné un certain nombre de résultats et apporté de nouveaux défis. Ceux-ci ont été à la base de la rédaction d'un nouveau projet d'envergure, le Plan stratégique de développement 2007-2011. Il semble que l'Abitibi-Témiscamingue soit dans une période de transition, notamment eu égard à la tertiarisation de son économie. Par conséquent, il est trop tôt pour évaluer l'impact du plan qui vient d'être mis en place. Cependant, il n'en demeure pas moins qu'il représente une piste prometteuse, un tremplin potentiel, pour l'avenir économique de la région de l'Abitibi-Témiscamingue et pour la demande de transport aérien. Nous avons vu dans les sections 2.3.4 et 2.4.2.2 que ce dernier a été divisé de près de la moitié (47,6 %) entre 1996 et 2002. Mais, depuis 2002, il a renoué avec la croissance : en effet, il a repris 7,0 % entre 2002 et 2004. Et, en 2005, la région représentait 25 % du trafic aérien des cinq régions cibles.

Si les actions mises en œuvre par la région peuvent avoir une influence positive sur la demande de transport aérien, d'autres facteurs comme le prix du billet d'avion ou les horaires et la fréquence des vols ont un impact déterminant sur cette dernière. Par conséquent, comme nous l'explicitons dans la conclusion, si les régions doivent prendre leurs responsabilités en matière de développement économique, le gouvernement du Québec a également un rôle important à jouer pour favoriser leur développement, notamment en ce qui a trait au transport aérien interrégional.

2.4.3. La région de la Côte-Nord

2.4.3.1. Présentation

La région de la Côte-Nord est située sur la rive nord du Saint-Laurent, à l'est du fjord du Saguenay. Elle s'étend d'ouest en est, de Tadoussac à Blanc-Sablon. Sa superficie correspond à près du cinquième de celle du Québec (18 % avec 236 700 km²). Sa frontière sud longe l'estuaire maritime et le golfe du Saint-Laurent en aval de Pointe-des-Monts, y inclus l'île d'Anticosti⁴⁹. La façade maritime de la Côte-Nord s'étend sur près de 1300 kilomètres entre les villes de Tadoussac et Blanc-Sablon. La région comprend cinq municipalités régionales de comté : la MRC de Manicouagan, celle de Sept-Rivières, la MRC de Caniapiscau, la MRC de Minganie et la MRC de La Haute-Côte-Nord. Elle abrite également deux réserves montagnaises (le long de la côte).

La part de la population rurale en 2005 est importante dans les régions cibles : près de 40 % sur la Côte-Nord et en Abitibi-Témiscamingue. D'après le dernier document de Développement économique, Innovation et Exportation du gouvernement du Québec intitulé *Portrait socioéconomique des régions du Québec 2006*, la Côte-Nord est déclarée détenir les indices⁵⁰ de développement les plus bas au Québec, qui sont de 9,8 % inférieurs à la moyenne québécoise.

2.4.3.2. Évolution du trafic aéroportuaire

Le trafic aéroportuaire de la région de la Côte-Nord a diminué au cours de la période 1995-2004 enregistrant un taux de croissance de -2,2 %. Le taux de croissance durant la période atteint -18 %. La baisse du trafic est la plus faible parmi les autres régions cibles, à l'exception de la Gaspésie qui enregistre une croissance au cours de la période, comme nous l'avons vu précédemment. À l'image de cette dernière, la Côte-Nord enregistre la baisse de trafic la plus importante de la décennie durant l'exercice 1998-1999 (-13,9 %) avec une perte particulièrement forte à l'aéroport de Sept-Îles (-23 %).

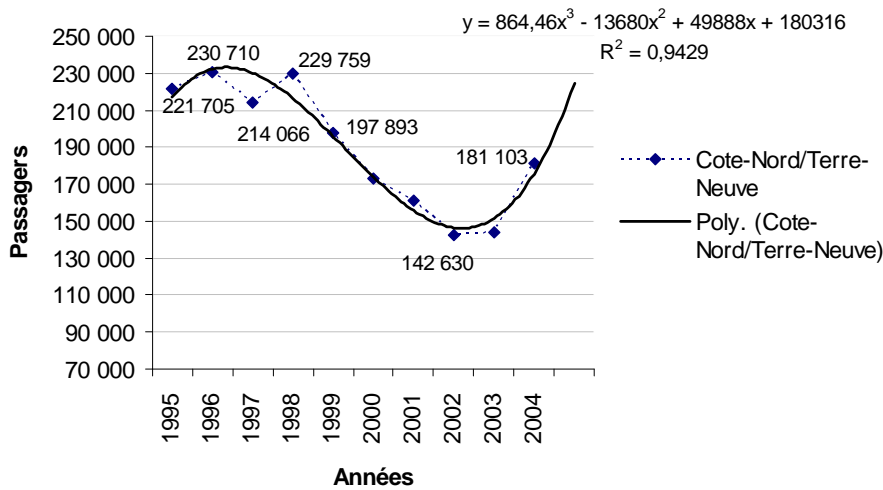
Les déconvenues du 11 septembre ont affecté le trafic régional au même titre que le reste du Québec. L'année 2000-2001 se solde par une diminution de -6,9 % du trafic. Les conséquences de ces événements sur le trafic ont été particulièrement fortes en 2001-2002 entraînant une perte de 11,3 % du volume de passagers. Les aéroports de Schefferville et de Wabush sont les plus atteints avec des baisses annuelles respectives de 36 % et 15,4 % en 2002. Le trafic à Sept-Îles connaît une diminution relativement faible (en pourcentage) estimée à 4 %. Cela ne semble pas avoir affecté de manière

⁴⁹ <http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/regions/cotenord/index.asp> et Institut de la statistique du Québec.

⁵⁰ Écart calculé à partir de six indicateurs (évolution de la population, main-d'œuvre, emploi, revenu, proportion des revenus personnels provenant des transferts gouvernementaux, scolarité de la population).

importante le trafic régional; seule Schefferville a souffert momentanément d'une baisse de trafic en 2003, de près de 20 %. En effet, la région a enregistré une augmentation de 26,1 % durant l'exercice 2003-2004 particulièrement à Schefferville, qui note une croissance record de 54,3 %, et à Sept-Îles, qui enregistre une croissance spectaculaire de 34 %, atteignant ainsi un trafic record dans la décennie 1995-2004.

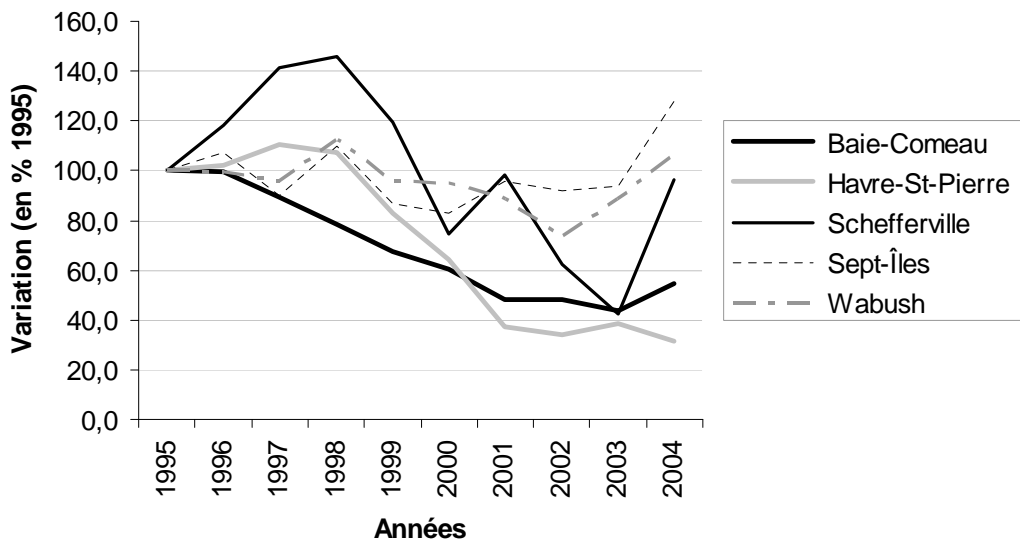
Schéma 2.34 - Trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports de la Côte-Nord, 1995-2004



Source : Transports Canada, 2006.

Le trafic régional correspond aux aéroports de Baie-Comeau, de Havre-Saint-Pierre, de Schefferville, de Sept-Îles et de Wabush.

Schéma 2.35 - Évolution du trafic aérien régulier de passagers aux aéroports de Baie-Comeau, Havre-Saint-Pierre, Schefferville, Sept-Îles et Wabush, 1995-2004



Source : Transports Canada, 2006.

L'évolution du trafic à l'aéroport de Sept-Îles se distingue de celle des autres aéroports de la région au même titre que l'aéroport de Schefferville. L'aéroport de Sept-Îles est le plus important de la région, mais également de l'ensemble des aéroports régionaux (2004), le second étant l'aéroport de Wabush. Son trafic est estimé à 92 802 passagers en 2004, ce qui représente près de 22 % du trafic total de l'ensemble des régions cibles. L'aéroport de Sept-Îles offre des vols en direction du centre de la province notamment par ses liaisons vers Québec qui occupent 66 % de son trafic de passagers embarqués en 2005 et qui lui confèrent le premier rang dans le classement 2005 du volume de passagers embarqués et débarqués vers Québec parmi les aéroports régionaux.

L'aéroport dessert également la Basse-Côte-Nord pour laquelle le transport aérien est indispensable surtout au-delà de Natashquan (Chevery, Gethsémani, Blanc-Sablon) et d'autres destinations régionales telles que Baie-Comeau, Schefferville et Wabush. Quatorze pour cent du trafic est orienté vers des destinations à l'extérieur du Québec telles que St-John's, Terre-Neuve.

2.4.3.3. *Économie régionale*

La situation économique de la Côte-Nord repose sur ses ressources naturelles (les pêches, les mines et la forêt). Comme pour le reste des régions cibles, la Côte-Nord se caractérise par une économie fragile à la merci des aléas du marché.

La Basse-Côte-Nord (de Natashquan à la frontière du Labrador) se distingue par sa situation géographique à l'est de la rive nord du Saint-Laurent. L'hiver 2006 a été le plus chaud depuis près de 50 ans. L'ouverture de la Route Blanche⁵¹ en a été affectée, isolant ainsi les activités essentiellement hivernales des 14 villages situés entre Kegaska et Blanc-Sablon. Les aléas météorologiques modèrent le tourisme et l'économie de ce territoire (par exemple, le festival de La Tabatière a vu ses revenus diminuer de 30 % depuis 2005). Par ailleurs, les villages sont désertés par les jeunes en quête d'emploi dans les chantiers et bateaux de pêche, mais aussi par ceux dont l'ambition est d'étudier⁵².

2.4.3.4 *Emploi*

La Côte-Nord se distingue du groupe des régions cibles par une forte croissance (1,8 %) au chapitre de l'emploi, avoisinant celle de la région de Montréal (1,9 %) et dépassant celle notée pour l'ensemble du Québec au cours de la période 1995-2005. Néanmoins, à l'image du Bas-Saint-Laurent, la

⁵¹ Sentier de motoneige de la Basse-Côte-Nord destiné essentiellement aux déplacements l'hiver de la population locale (seul lien terrestre entre Natashquan et Vieux-Fort) (Source : Ministère des Transports du Québec).

⁵² L'actualité.com, « La Basse-Côte-Nord en perte », Christian Lévesque, été 2006. http://www.lactualite.com/geographica/article.jsp?content=20060602_164034_5196.

région subit une perte de 6300 emplois de 1995 à 2000 avant de bénéficier d'un gain de 14 200 emplois de 2000 à 2005. La Côte-Nord se distingue des autres régions cibles par une baisse substantielle du taux de chômage (-7 %) de 1995 à 2005 ainsi que par l'augmentation la plus importante du bloc régional cible en ce qui a trait au taux d'emploi durant cette même période (6,5 %).

La fin des travaux aux chantiers de l'aluminerie Alouette, dont la construction a été achevée en octobre 2005, de même que la fin des travaux au complexe hydroélectrique de la rivière Touloustouc, mis en service au mois d'août 2005, laissent présager un ralentissement, voire une diminution, de la croissance à court terme avant une relance prévue vers 2008-2009 avec l'avènement du projet hydroélectrique sur la rivière Romaine⁵³.

La Côte-Nord a connu une bonne année 2004 avec les périodes de pointe sur les chantiers de l'aluminerie Alouette à Sept-Îles et du barrage de la rivière Touloustouc, près de Baie-Comeau (plus de 4000 travailleurs). Entre 2003 et 2004, le nombre total d'emplois serait passé de 46 900 à 54 400. Ces deux chantiers achevaient à l'été 2005. Toutefois, Alcoa a abandonné son projet de remplacement de sa vieille salle de cuves Söderberg à Baie-Comeau en 2004⁵⁴.

Récemment, l'industrie forestière de la Côte-Nord, à l'image de celle des régions du Saguenay, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, connaît la perte de 345 emplois dont 337 permanents. Les installations de Ragueneau et de Forestville comptent une perte temporaire de 230 travailleurs⁵⁵. Abitibi Consolidated annonce également la fermeture de ses installations sur la Côte Nord (Outardes), touchant 300 travailleurs.

Un mégachantier est prévu dans la région en 2008 seulement avec l'harnachement de la rivière Romaine. Alouette a une obligation de créer 110 emplois d'ici 2011 dans la transformation de l'aluminium (expansion de 1,4 milliard de dollars moyennant un tarif préférentiel de l'énergie)⁵⁶.

2.4.3.5. Mode de transport interurbain

Transport routier. Depuis le 1^{er} avril 1993, le réseau routier local est devenu la responsabilité des municipalités. Les responsables assurent l'entretien de 2075 kilomètres de routes et de 261 ponts. Ces routes comprennent des routes nationales (1422 km), des routes régionales (8 km), des routes collectrices (230 km) et des routes d'accès aux ressources (415 km). Les 2075 kilomètres sont répartis entre quatre centres de services, soit

⁵³ *Le marché du travail dans la région de la Côte-Nord : Perspectives professionnelles 2005-2009.*

⁵⁴ *Le Soleil*, 29 janvier 2005.

⁵⁵ <http://www.lapresseaffaires.com/partenaires/nouvelles/reference/index.php?id=8,2004,0,102006,1302185.html&ref=reference>

⁵⁶ *Le Soleil*, 29 janvier 2005.

Baie-Comeau (741 km ou 36 %), Bergeronnes (275 km ou 13 %), Havre-Saint-Pierre (778 km ou 37 %) ainsi que Sept-Îles (281 km ou 14 %).

La Basse-Côte-Nord est longée par la route provinciale 138. Celle-ci s'étend de Tadoussac à Natashquan sur une distance de 803 kilomètres. Bien que la région s'étende encore vers l'est, la route s'arrête à Natashquan. Par conséquent, les seuls moyens de transport utilisables entre Natashquan et Bonne-Espérance sont l'avion et le bateau. Notons que la route secondaire 510 réapparaît à partir de Bonne-Espérance, desservant notamment la ville de Blanc-Sablon vers l'est. Par ailleurs, la route 389 relie les villes de Wabush et de Baie-Comeau dans un axe nord-sud. La distance entre les deux villes est de 560 kilomètres.

Transport maritime. Étant donné l'absence de route à partir de Natashquan, toute la portion de la côte qui n'est pas desservie par la route est dotée d'un réseau de liaisons maritimes. Ainsi, d'ouest en est, la route maritime est la suivante⁵⁷ :

Sept-Îles–Port-Menier sur l'île d'Anticosti (7 h 45 min de traversée)
 Port-Meunier–Havre-Saint-Pierre (5 h 30 min de traversée)
 Havre-Saint-Pierre–Natashquan (6 h 15 min de traversée)
 Natashquan–Kegaska (2 h 45 min de traversée)
 Kegaska–La Romaine (2 h 30 min de traversée)
 La Romaine–Chevery (5 h 45 min de traversée)
 Chevery–Tête-à-Baleine (2 h de traversée)
 Tête-à-Baleine–Baie-Rouge (2 h de traversée)
 Baie-Rouge–Saint-Augustin (2 h 45 min de traversée)
 Saint-Augustin–Blanc-Sablon (5 h de traversée)

Transport ferroviaire. La clientèle ferroviaire est constituée de résidents de la région et de touristes qui se déplacent entre les trois villes du triangle Sept-Îles–Labrador City–Schefferville. L'arrêt des activités minières à Schefferville en 1980 a engendré une baisse significative du trafic voyageur. En effet, QNS&L, le seul transporteur ferroviaire de passagers de la région, enregistrait plus de 50 000 voyageurs en 1981 alors qu'en 1984, le trafic connaissait une variation négative de 28 000 passagers. En 1993, on comptait moins de 15 000 voyageurs et 8500 passagers pour l'année 1995. La ligne de chemin de fer QNS&L représente le mode de transport permettant aux communautés nordiques de se déplacer à des coûts raisonnables pour l'ensemble de la population. Depuis le 22 juillet 1996, le chemin de fer QNS&L offre des services réguliers de voyageurs qui relient les villes de Schefferville, Wabush et Labrador City. Cependant, la nouvelle Loi sur les transports au Canada, passée le 1^{er} juillet 1996, a fait disparaître l'obligation du maintien et du financement de certains services passagers par le gouvernement. Les compagnies ferroviaires ont le pouvoir de décider d'offrir un service ou non, et ce, sans justification économique ou d'intérêt public.

⁵⁷ Source : Transports Québec.

Les lignes de chemin de fer sont les suivantes⁵⁸ :

- la ligne du chemin de fer Cartier (CFC), qui relie Port-Cartier et Fermont, traverse la réserve faunique de Port-Cartier–Sept-Îles et longe la rivière aux Rochers et le chemin forestier R0920 vers le sud (536 km);
- la ligne du chemin de fer Arnaud donnant accès à la mine Wabush (38 km);
- la ligne QNSL, qui relie Sept-Îles, Labrador City et Schefferville, longe les rivières Moisie et Nipissis au sud et traverse le territoire du Labrador au nord (580 km);
- la ligne du chemin de fer Rivière-Romaine (CFR), qui relie Havre-Saint-Pierre et une mine située plus au nord (42 km).

Transport aérien. Les compagnies aériennes qui offrent une desserte régulière de la région de la Côte-Nord sont les suivantes : Air Canada Jazz, Pascan Aviation, Air Labrador, Air Inuit et Air Satellite, Air Liaison, Provincial Airlines et Air Mécatina. De plus, un certain nombre d'exploitants proposent aux passagers de nolisier des appareils.

L'offre de services a clairement diminué notamment depuis 2001, année qui se distingue par la faillite de Régionnair (en juin) qui assurait le transport sur la Basse-Côte-Nord et offrait un tarif préférentiel pour le transport des malades vers les hôpitaux. L'année 2003 a été caractérisée, quant à elle, par la fermeture d'Aviation Québec Labrador qui concurrençait auparavant Régionnair en desservant la Basse-Côte-Nord, mais aussi Schefferville.

Les aéroports de Port-Menier, de Kegaska, de La Romaine, de Tête-à-la-Baleine, de La Tabatière et de Saint-Augustin appartiennent au ministère des Transports du Québec. Le Ministère assure aussi l'entretien et l'aménagement de six héliports sur la Basse-Côte-Nord, soit ceux de Kegaska, de Harrington Harbour, d'Aylmer Sound, de La Tabatière, de Tête-à-la-Baleine et de Saint-Augustin, qui sont d'ailleurs très utilisés durant les périodes de transition de gel et de dégel des cours d'eau. Au moment du sondage auprès des voyageurs (dont les résultats seront présentés dans la section 3 de notre rapport), nous avons demandé aux passagers d'évaluer la distance des aéroports de départ ou d'arrivée par rapport à leur domicile ou à leur hôtel. Notons que les données concernent principalement les aéroports de Sept-Îles, de Baie-Comeau et de Wabush. Il apparaît que la majorité relative des passagers qui terminent leur voyage (44,4 %) et qui l'entreprennent (42,2 %) dans la région

⁵⁸ www.mtq.gouv.qc.ca/fr/publications/regions/cotenord/plan/etude_naturel.pdf, section 5.

de la Côte-Nord estiment que l'aéroport se situe assez près de leur domicile ou de leur hôtel.

2.4.3.6. Conclusion

Comme nous l'avons vu dans la section 2.3.4, la région de la Côte-Nord représente à elle seule 43 % du trafic aérien des cinq régions cibles. Bien qu'elle ait connu une baisse du nombre de passagers de 1995 à 2004, la région reste en tête de nos cinq régions cibles. L'aéroport de Sept-Îles est non seulement la plaque tournante de la région en matière de transport aérien, mais c'est également l'aéroport qui présente le trafic aérien le plus important parmi les cinq régions cibles (22 %).

D'après l'Institut de la statistique du Québec, la région pourrait connaître de 2001 à 2026 une diminution considérable de près de 18 % de la population. Par ailleurs, la région présente un vieillissement de ses habitants important, affichant l'évolution la plus élevée de la tranche d'âge des 65 ans et plus. En effet, celle-ci a augmenté de plus de 40 % de 1996 à 2005. À l'inverse, la tranche d'âge des 44 ans et moins a connu durant la même période une diminution de plus de 20 %.

Paradoxalement, parmi nos cinq régions cibles, celle de la Côte-Nord présente le taux de croissance (4,5 %) et le produit intérieur brut par habitant (PIBR) (44 131 \$) les plus élevés entre 2001 et 2005. Par ailleurs, il apparaît que l'évolution du taux d'emploi a été la plus élevée de 1995 à 2005. S'il a crû de plus de 4 % de 1995 à 2000, ce taux n'a progressé que de 2 % de 2000 à 2005. Il faut considérer ces chiffres avec prudence. En effet, la forte hausse du taux d'emploi de 1995 à 2000 est probablement due à un effet mécanique, celui de l'exode d'une proportion conséquente de la population active. D'ailleurs, notons que le nombre d'emplois a diminué d'environ 16 % de 1995 à 2000. Autrement dit, la Côte-Nord a connu une situation démographique-économique difficile de 1995 à 2000. Mais, la situation semble s'être améliorée de 2000 à 2005. Notons que, comme celle de la région de l'Abitibi-Témiscamingue, l'économie de la Côte-Nord repose sur ses ressources naturelles. Par conséquent, l'objectif du gouvernement du Québec, tout comme celui de la région, est de trouver des secteurs d'activité, des ressources, qui soient moins soumis aux aléas de la spéculation internationale.

Par ailleurs, la Côte-Nord semble avoir de la difficulté à attirer durablement des immigrants. En effet, le solde migratoire national et international est négatif. D'une année à l'autre, les flux sont irréguliers. Étant donné le nombre élevé de déplacements, nous pouvons supposer que la plupart de ces migrants sont des travailleurs qui se déplacent au gré des chantiers dans la région ces dernières années. Il semble qu'une fois ces chantiers achevés, ces personnes

repartent vers leur région (ou leur pays) d'origine. (Banque de données des statistiques officielles)⁵⁹.

Notons qu'entre 1996 et 2005, l'indice de développement économique⁶⁰ est systématiquement inférieur à la moyenne québécoise (indice de 91,7 en 2005, soit 8,3 points de moins que la moyenne québécoise). Par conséquent, la région se situe au quatorzième rang parmi toutes les régions du Québec⁶¹.

Il semble que la région n'ait pas mis en place de plans d'action majeurs pour contrer le déclin démographique et économique, ni pour diversifier son économie. Le trafic aérien, quant à lui, n'a pas cessé de baisser depuis 1998. De 1998 à 2002, celui-ci a littéralement chuté de 61,1 %. Il s'est stabilisé en 2002 avant de repartir timidement à la hausse en 2003, et plus franchement en 2004 (avec une croissance de 27 %). Cependant, la situation de la région de la Côte-Nord ne semble pas être stable, c'est-à-dire basée sur des secteurs d'activité porteurs à long terme. La région risque de connaître des fluctuations importantes au chapitre de la demande de transport aérien dans les années à venir.

2.4.4. La région du Saguenay—Lac-Saint-Jean

2.4.4.1. Présentation

La région du Saguenay—Lac-Saint-Jean compte 275 427 habitants (2005), ce qui représente 4 % de la population de l'ensemble du Québec. Celle-ci est répartie sur 95 893 kilomètres carrés, la superficie la plus importante après la Côte-Nord parmi les régions cibles et la troisième à l'échelle de la province. Elle est essentiellement urbaine (plus de 70 %), une caractéristique qui lui confère la première place dans le groupe des régions cibles⁶². La région compte cinq municipalités régionales de comté : Le Fjord-du-Saguenay, les MRC de Maria-Chapdelaine, du Domaine-du-Roy, Saguenay et la MRC de Lac-Saint-Jean-Est. La densité de population est de 2,9 habitants par kilomètre carré; ce chiffre n'est pas indicateur de la répartition de la population. En effet, les municipalités de Saguenay et de Lac-Saint-Jean-Est se caractérisent par de fortes densités, soit respectivement de 127,7 et 18,7 habitants par kilomètre carré. Le Saguenay concentre à lui seul près de 53 % de la population régionale.

⁵⁹ http://www.bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/KEN263_RECHR.p_tratr_regn, Migrations internationales et interprovinciales, Québec et régions administratives (1^{er} février 2007).

⁶⁰ Cet indice s'appuie sur quatre thèmes : la démographie, le marché du travail, le revenu et la scolarité.

⁶¹ Ministère du Développement Économique, de l'Innovation et de l'Exportation <http://www.mdeie.gouv.qc.ca/page/web/portail/developpementRegional/nav/regions/42239/60933/76795.html?iddoc=76795>

⁶² Institut de la statistique du Québec, *Portrait socioéconomique des régions du Québec* 2006, Graphique 1.2a, p. 8.

Sur le plan géographique, la région est très irriguée; elle comprend de multiples cours d'eau et lacs. Parmi les plus importants, mentionnons le lac Saint-Jean, situé à cheval entre Le Domaine-du-Roy, Lac-Saint-Jean-Est et l'extrême sud de Maria-Chapdelaine. Le plan d'eau est longé par les villes principales d'Alma, de Saint-Félicien et de Roberval, et se situe à proximité de Dolbeau-Mistassini (à 25 km environ). La rivière Saguenay rejoint à l'est le fleuve Saint-Laurent et avoisine à l'ouest la ville de Saguenay qui constitue le pôle central de la région.

Le Saguenay—Lac-Saint-Jean jouit d'un climat continental. Son relief est caractérisé par des massifs montagneux, le Bouclier canadien (plateau) et une plaine fertile environnant le lac Saint-Jean. Ces derniers comportent un paysage forestier composé essentiellement d'épinettes noires.

2.4.4.2. Évolution du trafic aéroportuaire

De 1995 à 2004, la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean a connu une baisse de 28,11 % du nombre de passagers embarqués et débarqués, soit près de 21 450 voyageurs. Le taux de croissance durant la période a été de -28 % et le taux de croissance annuelle moyenne est estimé à -3,6 %.

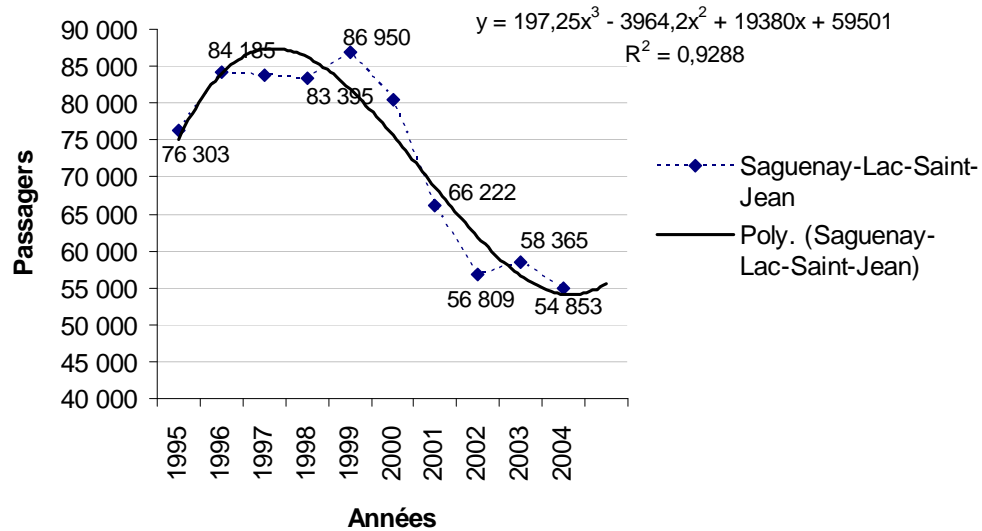
La région se distingue comme étant la seule à ne pas connaître une recrudescence du trafic en 2004, puisque l'année 2003-2004 se solde par une baisse de 6 % du nombre de passagers embarqués et débarqués, après une légère croissance l'année précédente (2,7 %).

L'exercice 2000-2001 a été particulièrement difficile pour le Saguenay qui a souffert d'une perte de trafic de l'ordre de 17,8 %, descendant ainsi sous la barre du volume de trafic réalisé en 1995 (-13,2 %). Cela pourrait être une conséquence attribuable aux attentats du 11 septembre 2001 qui ont provoqué un ralentissement du trafic pour l'ensemble des régions, à l'exception de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine qui semble avoir connu une belle année avec une augmentation de 14,7 % de son trafic. L'aéroport d'Alma enregistrait une baisse de trafic spectaculaire de l'ordre de 96 % en 2000-2001. Si la baisse du trafic en 2001 à l'aéroport de Bagotville a été la plus importante de la décennie (-14,5 %), cette dernière s'est améliorée dès 2002 puisque la perte a décliné pour atteindre -5,5 %. La reprise passagère en 2003 a été essentiellement le fruit des activités à Alma (croissance annuelle de 35 %), celle de Bagotville étant comparativement faible (0,3 %).

La croissance annuelle la plus importante de la décennie au Saguenay—Lac-Saint-Jean est notée pour l'année 1995-1996 avec une augmentation de 10 % du nombre de passagers. Cette augmentation est marquée par une hausse collective aux aéroports régionaux : à Bagotville et à Alma la croissance dépassait 10 %. Par ailleurs, la région enregistre une augmentation de trafic de 4,3 % durant l'année 1998-1999, se distinguant ainsi des autres régions cibles qui ont connu une baisse de leur achalandage. Cette croissance est

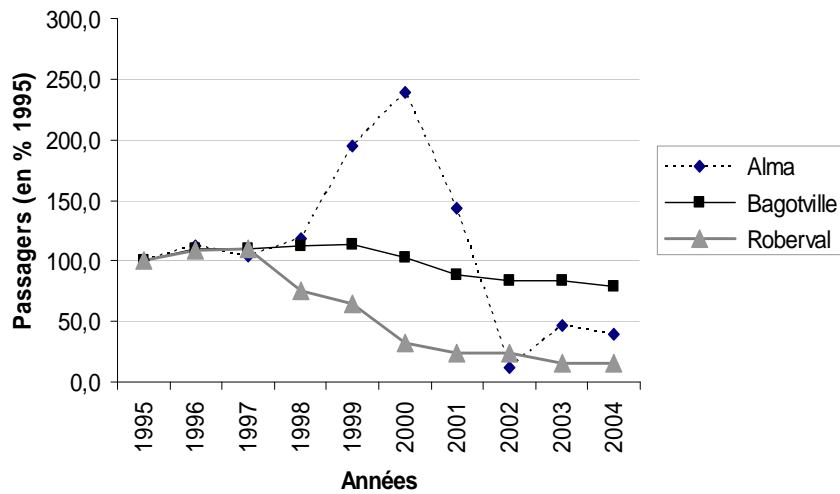
attribuable à la forte croissance enregistrée par l'aéroport d'Alma au cours de cette année (plus de 77 %); Roberval a pour sa part connu une diminution de plus de 11 % du trafic tandis que Bagotville notait une légère augmentation de 1 %.

Schéma 2.36 - Trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports du Saguenay—Lac-Saint-Jean, 1995-2004



Source : Transports Canada, 2006.
Le trafic régional correspond aux aéroports d'Alma et de Bagotville.

Schéma 2.37 - Évolution du trafic aérien régulier de passagers aux aéroports d'Alma, de Bagotville et de Roberval, 1995-2004



Source : Transports Canada, 2006.

La grosse majorité du trafic aéroportuaire de la région est alimentée par les vols en direction de Montréal. L'aéroport de Bagotville concentre la grande majorité du trafic aérien régional. L'aéroport se situe au quatrième rang après l'aéroport de Rouyn-Noranda dans le classement 2004 du trafic aux aéroports régionaux. Les vols hors Québec représentaient en 2005 une infime partie du trafic de passagers à l'aéroport de Bagotville (0,2 %).

Tableau 2.6 - Part du trafic aéroportuaire vers Montréal et rang des aéroports régionaux

Aéroports	Part du trafic aéroportuaire vers Montréal, 2005	Rang des aéroports régionaux, par passagers ED ⁶³ vers Montréal, 2005
Bagotville	84,8 %	1
Alma	68,8 %	11
Roberval	96,3 %	8

Les aéroports de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean n'ont pas connu la même évolution au cours de la décennie 1995-2004. L'aéroport de Roberval était le premier à amorcer une diminution du trafic, et ce, à partir de 1997.

2.4.4.3. *Économie régionale*

Comme dans l'ensemble des régions éloignées du Québec, l'exploitation des ressources naturelles et leur transformation primaire constituent le gros de l'économie du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Depuis quelques années, la région travaille à la diversification de ses activités et au développement d'une production à plus grande valeur ajoutée.

Le bois, l'aluminium, l'agroalimentaire et le tourisme forment les secteurs forts de l'économie régionale. Le territoire produit près du quart de la matière ligneuse québécoise, une industrie qui a permis le développement de créneaux complémentaires telle la fabrication d'équipements. Dans le secteur de l'agroalimentaire, l'activité de transformation emploie de plus en plus de personnes depuis 1991.

Par ailleurs, le secteur minier génère une production régionale supérieure à 70 millions de dollars et représente 2 % des expéditions minières de tout le Québec. Comme dans le Bas-Saint-Laurent, le tourisme vert constitue un potentiel certain pour la région grâce à la richesse de son environnement (espaces verts, faune, etc.).

2.4.4.4. *Emploi*

Le revenu personnel par habitant au Saguenay—Lac-Saint-Jean marque en 2005 un taux de croissance de 6,6 %. La région concentre la croissance la

⁶³ Embarqués et débarqués.

plus importante au Québec avec la Mauricie qui affiche un taux voisin de 6,7 %⁶⁴.

Le taux de croissance annuel moyen de l'emploi au Saguenay—Lac-Saint-Jean de 1995 à 2005 est estimé à 0,8 %. La région se distingue par une augmentation du nombre d'emplois estimée à 11 400 durant la période 1995-2000. De 1998 à 2001, le Saguenay—Lac-Saint-Jean a bénéficié des retombées socioéconomiques régionales au chapitre de la création d'emplois (4500 emplois disponibles en septembre-août 2000), attribuables à la construction du plus vaste chantier de l'Amérique du Nord, l'aluminerie Alcan à Alma en 1998-1999. Celle-ci a nécessité un investissement de 2,5 milliards de dollars sur une période de trois ans. Au cours des 10 dernières années, une trentaine de PME actives dans les secteurs de la deuxième et de la troisième transformation contribuent également à la dynamique économique régionale. Quatre usines de production dans la région comptent pour 40 % de la production du Québec et 4 % de la production mondiale⁶⁵.

La région a subi une baisse nette de 1800 emplois entre 2000 et 2005. Celle-ci est due au repli de l'emploi noté en 2005 avec une perte de 1500 emplois depuis 2004. Cette situation est la résultante de la fermeture de la papeterie Port-Alfred d'Abitibi-Consolidated à La Baie et de celle des cuves Söderberg à l'aluminerie Arvida d'Alcan à Jonquière.

Le taux d'emploi est légèrement à la hausse en 2005 comparativement à 2000 (0,2 point de pourcentage) et 1995 (4,2 points de pourcentage). Le taux de chômage est également à la baisse entre 1995 et 2005 (-4 points de pourcentage).

À cette situation dévastatrice pour l'économie régionale succède des prévisions qui se maintiennent à la baisse au chapitre de l'emploi régional. À partir de 2006, la baisse résultera des effets du projet de loi 71, adopté en 2005, qui limite les possibilités d'exploitation forestière. Le Saguenay—Lac-Saint-Jean est la région la plus touchée par la crise forestière, où plus de 1000 personnes ont été licenciées dont la moitié de façon permanente notamment à l'usine d'Abitibi-Consolidated de La Baie⁶⁶. Le 16 octobre 2006, l'entreprise forestière ferme définitivement quatre scieries (dont celles de Saint-Raymond et de Saint-Thomas), éliminant ainsi 700 emplois au Québec dont près d'une centaine au Lac-Saint-Jean. Par ailleurs, Cascades annonçait le 6 octobre 2006 la fermeture de la scierie Lemay pour une période indéterminée, entraînant ainsi le licenciement de 200 employés.

⁶⁴ Institut de la statistique du Québec disponible sur <http://www.stat.gouv.qc.ca/salle-presse/communiq/2006/juillet/juillet0613a.htm>

⁶⁵ http://www.saguenaylacsaintjean.gouv.qc.ca/portrait_regional/Bref/

⁶⁶ <http://www.lapresseaffaires.com/partenaires/nouvelles/reference/index.php?id=8,2004,0,102006,1302185.html&ref=reference>

Les entreprises exportatrices continueront à subir les effets néfastes générés par l'augmentation de la valeur du dollar canadien. Les analystes prévoient un redressement à moyen terme à l'horizon 2009 avec un niveau d'emploi qui équivalra à celui enregistré en 2004.

Les espoirs s'orientent vers d'autres secteurs. Il s'agit de l'industrie de la transformation alimentaire qui génère des livraisons de 340 millions de dollars (comme la micro-fromagerie Ferme Beaugard de Normandin⁶⁷) et de l'aluminerie⁶⁸. L'entreprise « leader » de l'aluminium Alcan, qui prévoyait construire une usine de traitement de la brasque qui générera 50 nouveaux emplois, s'est également engagée par écrit (en juin 2006) à effectuer des investissements majeurs au Complexe Jonquière. En décembre 2006, le groupe a annoncé un investissement de 2 milliards de dollars au cours des 10 prochaines années, dont les retombées pour la région sont importantes. Le projet mènera à la création de 740 emplois directs et de plus de 1200 emplois dans la construction dès 2008⁶⁹.

En septembre 2006, le chantier de la Péribonka IV d'Hydro-Québec annonçait des retombées économiques dépassant l'attente initiale chiffrée à 345 millions de dollars (emploi de 718-travailleurs en moyenne dont 80 % provenant de la région)⁷⁰.

Enfin, la région semble susciter l'intérêt de l'Alberta pour la sous-traitance de ses activités de fabrication au Saguenay—Lac-Saint-Jean; cela annonce des perspectives économiques encourageantes⁷¹.

2.4.4.5. Mode de transport interurbain

La région du Saguenay—Lac-Saint-Jean dispose des services de transport de passagers routiers, ferroviaires et aériens. L'étendue du territoire et l'éloignement des grands centres exigent le parcours de longues distances.

Transport routier. Le ministère des Transports du Québec est responsable de 2122 kilomètres de routes pour cette région. Ces routes comprennent des routes nationales (1106 km), une autoroute (24 km), des routes régionales (134 km), des routes collectrices (436 km) et des routes d'accès aux ressources (422 km). Les 2122 kilomètres sont répartis entre quatre centres de services, soit Alma (282 km ou 13,3 %), Chibougamau (800 km ou 37,7 %), Chicoutimi (546 km ou 25,7 %) ainsi que Roberval (495 km ou 23,3 %). De plus, le Ministère garantit l'entretien et l'exploitation de 318 structures et le soutien technique et financier de 222 structures municipales.

⁶⁷ <http://www.lbr.ca/article-21-4264.html>

⁶⁸ <http://www.lbr.ca/article-21-4218.html>

⁶⁹ <http://matin.qc.ca/affaires.php?article=20061214144022>

⁷⁰ <http://www.lbr.ca/article-21-4184.html>

⁷¹ <http://www.radio-canada.ca/nouvelles/regional/modele.asp?page=/regions/saguenay-lac/2006/09/10/001-relande-economie-alberta.shtml>

Du point de vue géographique, l'axe routier qui délimite la région est la route 169. Ensuite, les routes 175 et 169 unissent le Saguenay—Lac-Saint-Jean à Québec, alors que les routes 381 et 170 permettent la liaison avec Charlevoix. Les routes 172 et 155 relient respectivement la région à l'étude avec la Côte-Nord et la Mauricie. La route 167 joint le Saguenay—Lac-Saint-Jean au Nord-du-Québec. Finalement, la route 113 unit le Nord-du-Québec à l'Abitibi.

Transport maritime. Alcan possède des installations portuaires privées à Port-Alfred La région compte également un port public fédéral, soit le terminal maritime de Grande-Anse.

Transport ferroviaire. Un service de transport ferroviaire des personnes est offert à la population du Saguenay—Lac-Saint-Jean par Via Rail, dont une des missions est de desservir les régions éloignées ou isolées. Le trajet entre Montréal et Jonquière, trajet de près de 500 kilomètres, est effectué trois fois par semaine. Il est offert à partir des gares d'embarquement de Jonquière, d'Hébertville et de Chambord.⁷²

Il apparaît que le trafic ferroviaire de passagers est assez limité au Saguenay—Lac-Saint-Jean. Notons que, pour relier Montréal à Jonquière, les passagers doivent effectuer un trajet de plus de neuf heures.

Transport aérien. Les compagnies aériennes qui offrent une desserte régulière de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean sont les suivantes : Air Canada Jazz, Pascan Aviation, Air Creebec et Starlink. De plus, un certain nombre d'exploitants proposent aux passagers de nolisier des appareils. Le 18 décembre 2006, le groupe de voyages Vacances Sunwing entreprend à l'aéroport de Bagotville son premier vol international en direction de Cuba. D'autres destinations sont annoncées en perspective, comme Punta Cana en République dominicaine. Une telle initiative annonce le développement du marché de transport aérien international et reflète une demande touristique grandissante.

Notons qu'en 2000, la compagnie aérienne Air Alma cessait ses activités dans la région. Cela peut expliquer la variation du trafic à partir de 2000 à l'aéroport d'Alma. Cette année-là, « Air Alma Inc. affirme que le service est actuellement déficitaire en raison de l'interruption du système de réservations informatisé et de l'annulation de son entente de partage de code avec Canadien dans la foulée de l'acquisition de cette dernière par Air

Canada et de l'intégration des systèmes de réservations informatisés. De plus, le nombre de passagers nécessaires à la rentabilisation du service est inatteignable, étant donné qu'aucune réservation n'est possible, son nom étant absent du système de réservations informatisé. (...) La situation à laquelle Air Alma Inc. est confrontée découle de l'intégration des systèmes de réservations

⁷² Source : Le réseau routier et ferroviaire du Saguenay—Lac-Saint-Jean en 2000. <http://atlas.uqac.ca/saguenay-lac-saint-jean/cartes/a1/D4.html>

issue de la fusion Air Canada-Canadien. »⁷³. De plus, en 2005, la compagnie Pascan Aviation cesse également ses activités entre Alma et Montréal pour ne se concentrer que sur l'aéroport de Bagotville. Starlink a remplacé Pascan Aviation à l'aéroport d'Alma au même moment.

La région regroupe plusieurs aéroports. À l'échelle provinciale, on en dénombre deux, soit Chicoutimi–Saint-Honoré et Chibougamau-Chapais. Au niveau municipal, il y a les aéroports de Roberval, de Bagotville et d'Alma. L'aéroport de Dolbeau–Saint-Félicien entre dans le cadre intermunicipal.

Au moment du sondage auprès des voyageurs (dont les résultats seront présentés dans la section 3 de notre rapport), nous avons demandé aux passagers d'évaluer la distance des aéroports de départ ou d'arrivée par rapport à leur domicile ou à leur hôtel. Notons que les données concernent principalement les aéroports de Bagotville, de Chibougamau et de Roberval. Il apparaît que la majorité relative des passagers qui terminent leur voyage (46,9 %) dans la région estiment que l'aéroport se situe assez près de leur domicile ou de leur hôtel. En tant qu'origine du voyage, ce sont 57,1 % des passagers qui disent que l'aéroport est très près de leur point de départ.

2.4.4.6. Conclusion

Malgré l'exode et le vieillissement de la population, le Saguenay—Lac-Saint-Jean présente encore en 2005 un indice de remplacement supérieur à 100. Cependant, celui-ci a tout de même reculé de 32,6 points en 10 ans. S'il y a moins de personnes en âge de travailler, la région est peuplée d'une proportion plus élevée de personnes à la retraite ou près de l'être. Si un indice de remplacement négatif est néfaste à long terme pour la région, ce n'est pas forcément le cas à court terme pour le transport aérien. Au contraire, les personnes à la retraite ont potentiellement plus de temps libre pour voyager à l'intérieur du Québec. Cette « fausse bonne nouvelle » à court terme ne cache pas la réalité implacable que connaissent le Saguenay—Lac-Saint-Jean et les autres régions cibles.

Sur le plan de l'économie, avec un taux de 3,4 %, la région affiche le PIB le plus élevé parmi nos régions cibles, en croissance de 3,9 % de 1998 à 2005. Par ailleurs, en 2005, elle offrait un tiers (33,7 %) de l'ensemble des emplois parmi nos cinq régions cibles. Cependant, le taux de croissance de l'emploi n'a atteint que 0,8 % entre 1995 et 2005, soit 1 % de moins que la moyenne québécoise. De plus, le revenu disponible par habitant n'a crû que de 2 % de 1995 à 2004, ce qui représente en fait un recul de près de 10 points par rapport à l'indice québécois. Notons que ces dernières années, l'économie de la région a été durement touchée par la fermeture de plusieurs usines.

⁷³ Office des Transports du Canada, Arrêté no 2000-A-431.
http://www.cta-otc.gc.ca/rulings-decisions/orders/2000/A/2000-A-431_f.html

Particulièrement consciente de sa situation démographique et économique, la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean a notamment créé un plan stratégique régional (PSR) entre 1996 et 2001. Dans la continuité de ce plan (et d'une action amorcée dès 1982), elle a mis en place un nouveau plan d'action entre 2001 et 2006⁷⁴. « Le développement est le résultat d'un processus de prise en charge conscient, volontaire et structuré qui s'appuie sur des valeurs et des responsabilités individuelles et collectives. Il vise l'amélioration de la qualité de vie des personnes par la mise en place d'infrastructures, de ressources et d'activités répondant de manière durable aux besoins économiques, sociaux, écologiques et culturels des communautés locales et de la collectivité régionale⁷⁵. » Il s'agit d'un programme ambitieux qui démontre le dynamisme de la région.

En ce qui concerne les modes de transport disponibles, comme nous l'avons mentionné, les passagers doivent effectuer un voyage en train de plus de neuf pour relier Montréal et Jonquière. Or, en avion, cela prend moins d'une heure. Si l'on parle d'un aller-retour, alors qu'il faut plus de dix-huit heures en train, alors que cela ne prend que deux heures en avion. Autrement dit, les passagers vont neuf fois plus vite en avion qu'en train. Par conséquent, il est difficile de comparer ces deux moyens de transport, surtout lorsqu'il s'agit d'effectuer un long trajet.

En 2004, le Saguenay—Lac-Saint-Jean ne représentait que 13 % du trafic aérien des cinq régions cibles, se positionnant ainsi à l'avant-dernière position, devant le Bas-Saint-Laurent. Après une légère reprise du trafic aérien entre 2002 et 2003, la région affiche une baisse de 6 % du nombre de passagers durant l'exercice 2003-2004.

Pour l'instant, rien ne laisse présager une croissance de la demande de transport aérien. La région tente de diversifier ses activités économiques dans le but de diminuer sa dépendance vis-à-vis de l'exploitation des ressources naturelles. « Ainsi, elle souhaite notamment accroître le développement du potentiel offert par le tourisme d'aventure et l'écotourisme. Ce secteur constitue en effet un créneau pour lequel la région dispose d'atouts lui permettant de se démarquer.⁷⁶ »

⁷⁴ <http://www.saguenaylacsaintjean.gouv.qc.ca/developpement/cre/planstrategique.pdf>

⁷⁵ Plan stratégique régional, Saguenay—Lac-Saint-Jean. L'Esprit de la démarche. Conseil régional de concertation et de développement du Saguenay-Lac-Saint-Jean (CRCD-02). Page 2. Février 1996.

⁷⁶ Source : Le portrait de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. http://www.saguenaylacsaintjean.gouv.qc.ca/portrait_regional/Bref/index_fr.htm

2.4.5. La région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine

2.4.5.1. Présentation

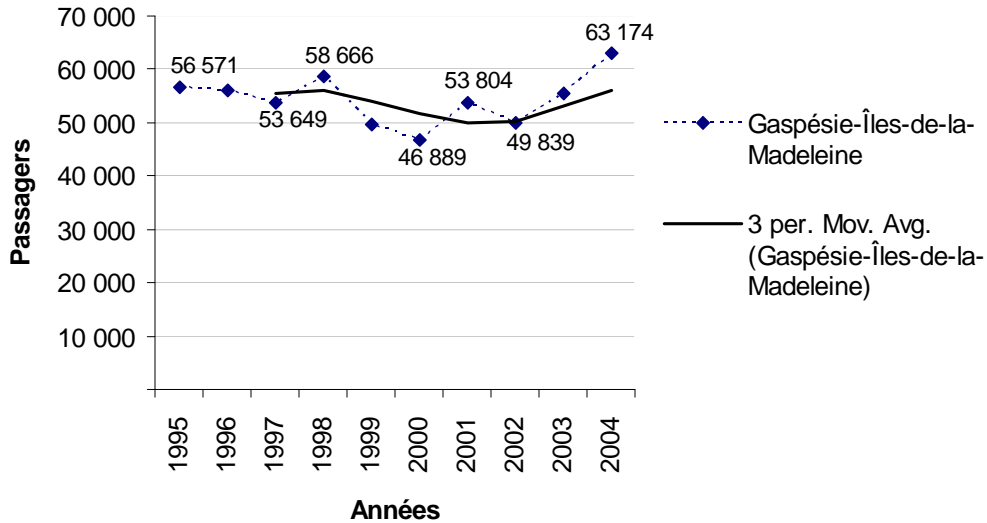
La région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine marque les confins de la province du Québec dans les eaux du golfe du Saint-Laurent. Elle s'étend sur une superficie de 20 272 kilomètres carrés et concentre une densité de 4,8 habitants par kilomètre carré. Le territoire regroupe cinq municipalités régionales de comté, soit La Haute-Gaspésie, La Côte-de-Gaspé, Le Rocher-Percé, les MRC de Bonaventure et d'Avignon. La région inclut également une municipalité hors MRC, les Îles-de-la-Madeleine. L'archipel des Îles-de-la-Madeleine occupe seulement 1 % du territoire régional, mais rassemble une forte densité de population (64,3 habitants par kilomètre carré) comparativement aux autres MRC. Cette municipalité totalise un solde migratoire positif (33 habitants par kilomètre carré durant l'exercice 2004-2005) au même titre que la municipalité de Bonaventure qui occupe près de 22 % du territoire régional et renferme un peu plus de 19 % de sa population.

À l'instar du Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie a connu un développement à deux vitesses. La construction résidentielle a bénéficié aux petites villes régionales, *a contrario* le milieu rural a connu un déclin cinglant notamment à la suite de la crise de l'industrie forestière. La région souffre des disparités qui séparent le milieu rural du milieu urbain. La part de la population rurale en Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine en 2005 est évaluée à 95 %.

2.4.5.2. Évolution du trafic aéroportuaire

La Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine se distingue des autres régions cibles du Québec par le fait qu'elle enregistre une augmentation de son trafic aéroportuaire de passagers au cours de la décennie 1995-2004. Le taux de croissance moyen du trafic est de 1,2 %, plus faible que celui du Québec estimé à 2 %, alors que le taux de croissance durant la période 1995-2004 est de 11,7 %. L'année 1999 a été la plus mauvaise de la décennie en raison d'une perte de 15,6 % du trafic. L'année 2001 a été par contre la plus fructueuse (hausse de trafic de 14,7 %) contrairement à la situation dans les autres régions cibles qui ont toutes marqué une baisse. La diminution du trafic s'est fait momentanément sentir durant l'exercice 2001-2002 à la suite des attentats du 11 septembre 2001. Dès 2002, le trafic régional a connu une croissance linéaire de 13,37 % jusqu'en 2004.

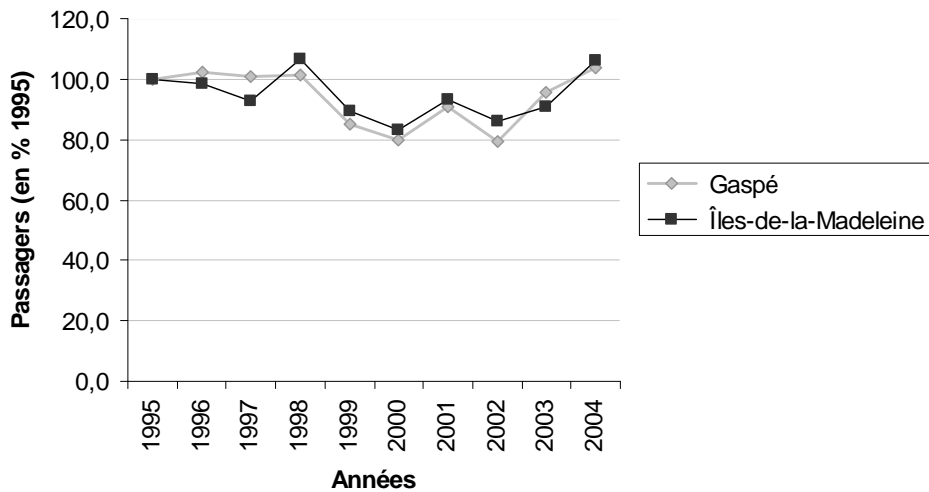
Schéma 2.38 - Trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, 1995-2004



Source : Transports Canada, 2006.

Le trafic régional correspond aux aéroports de Bonaventure, de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine.

Schéma 2.39 - Trafic aux aéroports de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine, 1995-2004

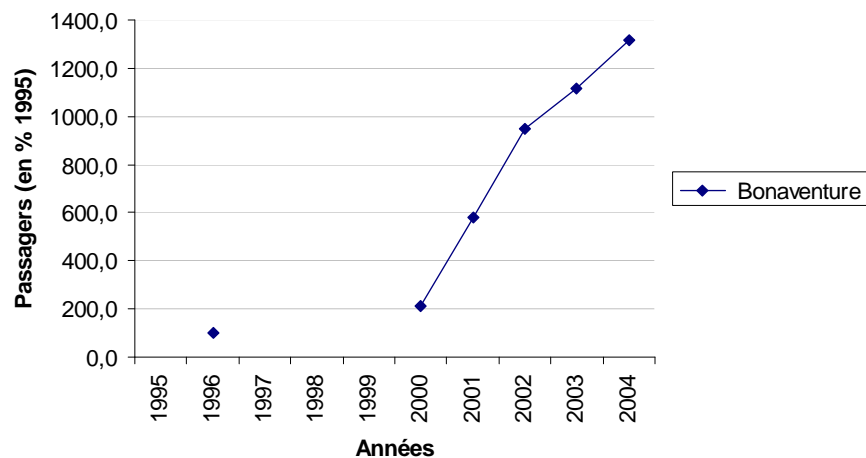


Source : Transports Canada, 2006.

Les aéroports de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine connaissent une évolution similaire durant la période 1995-2004, à l'exception de l'exercice 1995-1996 au cours duquel Gaspé a enregistré une légère croissance de 2,2 %, tandis que les Îles-de-la-Madeleine subissaient une baisse légère de 1,7 % du trafic à l'instar du trafic régional. Cela indique que l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine perçoit le gros du trafic à l'échelle régionale. Cet aéroport dessert essentiellement des destinations régionales à hauteur de 86,3 % de son trafic

de passagers embarqués en 2005. Les destinations centrales comptent pour 11 % du trafic avec 4,6 % du trafic vers Montréal et 6,5 % vers Québec. Ce taux n'est pas représentatif de la quatrième position de l'aéroport dans le classement régional du volume de passagers embarqués et débarqués à Québec. Une proportion de 36,9 % du trafic de Gaspé en 2005 est orientée vers Québec.

Schéma 2.40 - Trafic à l'aéroport de Bonaventure, 1995-2004



Source : Transports Canada, 2006.

2.4.5.3. Économie régionale

L'activité économique de la région gravite autour de ses ressources forestières, de la pêche et du tourisme. La caractéristique saisonnière des activités et d'autres aléas ont créé des malaises structurels qui subsistent depuis plus de 40 ans : faible revenu familial moyen (estimé à 22 259 \$, soit le revenu le plus faible parmi les régions cibles), les taux de chômage (17,9 % en 2005), d'emploi (41,6 % en 2005) et d'activité les plus élevés du Québec (50,7 % en 2005).

Les activités découlant de la pêche, de la forêt et du tourisme représentent 30 % de la totalité de l'activité économique de la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. Cependant, ces activités fluctuent selon les saisons et avec la situation économique du marché à l'échelle internationale. En effet, ces dernières années, des facteurs exogènes tels que la mondialisation, la surtaxe imposée par les États-Unis pour le bois d'œuvre ou encore l'appréciation significative du dollar canadien ont causé des mises à pied et des ralentissements des activités des entreprises dans la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. Les sources de fluctuations exogènes sont toujours possibles et, par conséquent, influencent la dynamique du marché du travail de la région.

Actuellement, plusieurs industries participent à la création d'emplois dans cette région dont on cite à titre indicatif les services de santé et les services sociaux, l'hôtellerie et la restauration, le commerce de détail, l'éducation, l'administration publique ainsi que les usines de fabrication et de transformation des aliments et boissons. En plus de l'exploitation des ressources primaires qui permet de réaliser un certain potentiel économique de la région.

C'est dans ce contexte que le gouvernement du Québec s'est engagé à réaliser le projet ACCORD qui a pour objet de développer le secteur de biotechnologies marines, tourisme santé/nature et l'énergie éolienne dans cette région.

Il est à noter que les entreprises qui créent des emplois dans ces secteurs bénéficient de mesures fiscales spécifiques associées au projet ACCORD. De ce fait, la région connaît une diversification de plus en plus grande dans les secteurs d'investissement, ce qui a agi directement sur la formation et la qualification des travailleurs et des travailleuses. On compte près de 50 000 emplois pour environ 7000 employeurs dans la région.

2.4.5.4. Emploi

Alors que la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine a connu une augmentation de 2200 emplois de 1995 à 2000, elle enregistre une faible baisse de 100 emplois de 2000 à 2005. L'exercice 2003-2004 a été quant à lui particulièrement difficile, notamment en raison de la perte de 2500 emplois résultant de l'abandon du projet de refonte de l'usine Gaspésia.

L'industrie forestière a, quant à elle, subi des pertes (345 postes supprimés conjointement en Gaspésie et dans le Bas-Saint-Laurent) avec, entre autres, l'arrêt de l'usine papetière de Smurfit-Stone à New Richmond⁷⁷ qui a occasionné la perte de 295 emplois. Cette dernière annonce la fin des activités manufacturières à gros volume dans la région.

Cependant, le développement de la filière éolienne devrait générer la création de nombreux emplois durant sa phase de construction. Mais, étant donné que l'entretien des éoliennes ne nécessite qu'un quart de la main-d'œuvre employée pour leur construction, les retombées à long terme seront de moindre importance.

Enfin, comme nous en avons fait état plus tôt, la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine se caractérise par le revenu personnel disponible le plus faible depuis 1995, et ce, à l'échelle des régions cibles et de l'ensemble du Québec. Ainsi, le revenu personnel par habitant était de 22 520 \$ en 2005.

⁷⁷<http://www.lapresseaffaires.com/partenaires/nouvelles/reference/index.php?id=8,2004,0,102006,1302185.html&ref=reference>

Enfin, la région se classe au dernier rang parmi les régions cibles au chapitre du volume d'emploi (35 900 emplois en 2007). En ce qui a trait au chômage, la région enregistre le taux le plus élevé au Québec, soit 17,3 % en 2007.

2.4.5.5. Mode de transport interurbain

Différents modes de transport sont offerts aux passagers pour les déplacements interrégionaux. Le transport aérien constitue un mode privilégié par les touristes et la clientèle d'affaires, mais il occupe un faible pourcentage des déplacements interurbains (1,2 %). Le transport maritime et le transport par autocar comptent pour une portion équivalente tandis que le transport ferroviaire semble être peu fréquenté (0,5 %). L'automobile demeure le moyen le plus sollicité (96,3 %)⁷⁸.

Transports routier et maritime. L'ensemble du pourtour de la région de la Gaspésie est desservi par la route provinciale 132. Entre la porte d'entrée de la Gaspésie, la ville de Sainte-Flavie, et la pointe de la Gaspésie, Percé, il faut parcourir 414 kilomètres sur la route 132. Et, pour poursuivre le tour de la région, il faut parcourir 340 kilomètres entre les villes de Percé et d'Amqui à l'intérieur des terres. Pour terminer le tour de la Gaspésie, 74 kilomètres séparent les villes d'Amqui et de Sainte-Flavie. Autrement dit, pour faire le tour de la Gaspésie, il faut emprunter la route 132 sur 828 kilomètres. Les routes 198 et 299 permettent quant à elles de traverser l'intérieur des terres de la région. La route 198, située à l'est de la Gaspésie, relie les villes de Saint-Maxime-du-Mont-Louis et de Gaspé sur une distance de 141 kilomètres. La route 299 relie quant à elle les villes de Sainte-Anne-des-Monts et de Gesgapegiag sur 142 kilomètres, en passant par le parc national de la Gaspésie.

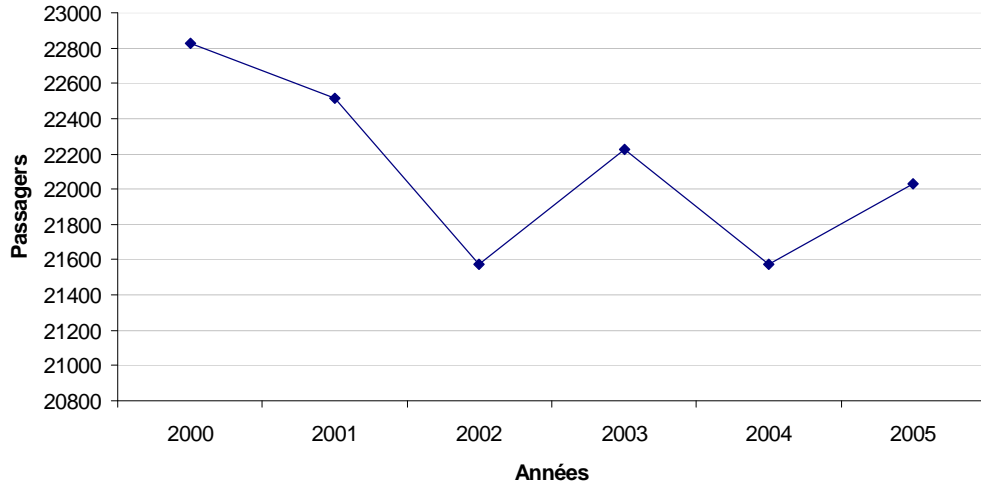
Le réseau routier de la région est complété par un ensemble de routes secondaires qui dessert adéquatement chacune des cinq municipalités régionales de comté. Notons qu'il existe également un réseau de traversiers permettant de relier la région de la Gaspésie à celle de la Côte-Nord. Ainsi, deux lignes sont offertes entre Matane et Baie-Comeau et entre Matane et Godbout. Il faut moins de deux heures et demie pour traverser le Saint-Laurent.

Les Îles-de-la-Madeleine sont traversées quant à elles par la route provinciale 199. Celle-ci s'étend entre les villes de Havre-Aubert et Grande-Entrée sur 85 kilomètres. Un service de traversiers permet aux usagers de la route de se rendre sur L'Île-d'Entrée (en 55 minutes), vers l'Île-du-Prince-Édouard (5 heures) ainsi que vers Montréal (48 heures). Il n'y a pas de traversier entre la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine. Cependant, une liaison entre les deux devrait voir le jour à court terme, au départ de la ville de Chandler.

⁷⁸ L'information retranscrite dans cette section a été recueillie dans le Plan de transport de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine du ministère des Transports du Québec, 2004.

Transport ferroviaire. Le transport ferroviaire de passagers est assuré par Via Rail avec deux trains : le *Chaleur* pour les liaisons Montréal-Gaspé et l'*Océan* pour la liaison Montréal-Halifax.

Schéma 2.41 - Trafic ferroviaire aux gares de la péninsule gaspésienne



Source : Via Canada.

Le trafic régional compte le nombre de passagers embarqués et débarqués aux gares de Barachois, Bonaventure, Caplan, Chandler, Gaspé, Grand-Rivière, New Carlisle, New Richmond, Percé et Port-Daniel.

Transport aérien. Les compagnies aériennes qui offrent une desserte régulière de la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine sont les suivantes : Air Canada Jazz, Pascan Aviation. De plus, un certain nombre d'exploitants proposent aux passagers de nolisier des appareils.

Plusieurs aéroports desservent la région : Mont-Joli, Gaspé, Bonaventure et Îles-de-la-Madeleine. Pour ceux qui ont leur propre avion il existe une multitude de petits aéroports locaux.

Au moment du sondage auprès des voyageurs (dont les résultats seront présentés dans la section 3 de notre rapport), nous avons demandé aux passagers d'évaluer la distance des aéroports de départ ou d'arrivée par rapport à leur domicile ou à leur hôtel. Notons que les données concernent principalement les aéroports de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine. Il apparaît que la majorité relative des passagers qui terminent leur voyage (42,7 %) et qui l'entreprennent (44,8 %) dans la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine estiment que l'aéroport se situe très près de leur domicile ou de leur hôtel.

2.4.5.6. Conclusion

La Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine est la seule région qui enregistre une croissance (de 1,2 %) du trafic aérien de 1995 à 2004. Cependant, la région représente 15 % de la totalité du trafic aérien parmi les cinq régions cibles. Par conséquent, elle se classe à l'avant-dernière position, juste devant le Saguenay—Lac-Saint-Jean. L'évolution du trafic aérien s'est faite en dents de scie. Ce n'est qu'à partir de 2002 que celui-ci semble repartir réellement à la hausse, passant nettement au-dessus de la barre des 50 000 passagers en 2003, puis franchissant le cap des 60 000 en 2004. Ainsi, en 2004, la région affiche le volume le plus élevé depuis 1995. Notons que les aéroports de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine suivent une évolution du trafic aérien très similaire de 1995 à 2004.

Par ailleurs, il apparaît que les touristes (nationaux et internationaux) sont obligés de transiter par Québec ou par Montréal (parfois les deux) avant de se rendre dans la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. En ce qui concerne les moyens de transport disponibles, comme nous l'avons mentionné pour le Saguenay—Lac-Saint-Jean, il est malaisé de comparer les deux modes de transport que sont le train et l'avion. En effet, la durée d'un voyage en train entre Montréal et Gaspé (environ 20 heures) est divisée par sept lorsque celui-ci est effectué en avion (environ 3 heures, y compris une correspondance à Québec).

L'économie de la région repose principalement sur ses ressources naturelles (à l'image des autres régions cibles) et sur le tourisme. Notons à titre indicatif que, « en 1999, 524 000 touristes ont visité la Gaspésie et 45 000 les Îles-de-la-Madeleine. Ils y ont dépensé environ 158 millions de dollars⁷⁹. »

Depuis 2003, la région a connu la fermeture de plusieurs usines manufacturières, occasionnant le licenciement de près de 3000 personnes. Cependant, dans les années à venir, la région devrait bénéficier de plusieurs projets de construction d'éoliennes. Si ces éoliennes ne génèrent des emplois que pour un temps limité, cette énergie est un pas en avant pour la préservation de l'environnement de la région. A long terme, la région pourrait exporter son expertise en matière de fabrication d'éoliennes ainsi que l'excédent d'énergie issu de la production électrique. Par conséquent, ces deux activités pourraient générer une source de revenus supplémentaires qui permettrait d'appuyer le développement économique de la région. D'ailleurs, nous pouvons lire dans le Plan régional de développement du territoire public que « l'implantation des parcs éoliens doit être considérée comme un maillon essentiel dans la stratégie de diversification de l'économie régionale⁸⁰ ».

⁷⁹Source : http://www.mdeie.gouv.qc.ca/publications/pdf/developpement_regional/fr/regions/gaspesie_iles_madeleine/fascic11.pdf

⁸⁰Plan régional de développement du territoire public, Volet éolien, Gaspésie et MRC de Matane. Ministère des ressources naturelles, de la faune et des parcs. Bibliothèque nationale du Québec, 2004. ISBN : 2-550-42690-8.

La Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine est la région qui présente les perspectives les plus pessimistes quant à l'évolution de la population entre 2001 et 2026 parmi nos régions cibles. En effet, l'Institut de la statistique du Québec prévoit un déclin d'environ 18 % de la population durant cette période. Notons que de 1996 à 2005, la région a déjà connu une baisse importante (proche de 30 %) de la population âgée de moins de 44 ans. De plus, la région présente la plus forte baisse de la population féminine. Celle-ci a diminué de 9 % de 1996 à 2005. A cela, il faut également ajouter le taux de fécondité le plus bas parmi les régions cibles. Par conséquent, la situation démographique de ces 10 dernières années est particulièrement inquiétante pour la région. Et les perspectives d'avenir laissent entrevoir un scénario semblable.

En ce qui concerne la situation de l'emploi, elle n'est guère plus favorable. L'exode de la population active vers les grands centres urbains, associé au vieillissement de la population ainsi qu'au départ à la retraite de la génération du baby-boom, provoque une pénurie importante de main-d'œuvre. Notons que, bien que la région présente le taux de croissance le plus élevé de 2001 à 2005, elle affiche le produit intérieur brut par habitant (PIBR) le plus bas parmi les cinq régions cibles à l'étude, avec 21 043 \$ en 2005. Il s'avère également que la région a reçu les plus faibles investissements privés en capital durant toute la période s'étendant de 1998 à 2005. Parmi nos cinq régions cibles, c'est également celle de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine qui offre le moins d'emplois. Et, tandis que la région a connu une évolution du taux de l'emploi de plus de 4 % de 1995 à 2000, celle-ci est presque insignifiante de 2000 à 2005.

La région a décidé de s'attaquer concrètement à l'exode de la population et à la pénurie de main-d'œuvre qui en découle. Ainsi, depuis le début des années 2000, elle tente de séduire les jeunes travailleurs et les futurs diplômés des universités de Montréal et de Québec. En 2007, la région a mis en place une nouvelle stratégie plus offensive. Contrairement aux années précédentes, la région a décidé d'organiser une « semaine de séduction » afin d'attirer une main-d'œuvre jeune et qualifiée pour la redynamiser. Ainsi, elle invite pendant une semaine une quarantaine de jeunes diplômés universitaires spécialisés dans plusieurs secteurs en demande dans la région. L'objectif est ni plus ni moins de faire découvrir l'ensemble des facettes de la Gaspésie en faisant parcourir à ses invités plusieurs municipalités régionales de comté. S'il est trop tôt pour déterminer les conséquences de cette action d'envergure (qui a une portée internationale), il y a fort à parier qu'un certain nombre de participants décideront de s'établir professionnellement dans la région. Par conséquent, cette stratégie innovante pourrait être le vecteur d'une nouvelle vague d'immigration interrégionale et internationale. Celle-ci pourrait considérablement aider la région à renouer avec la croissance démographique-économique. Dans cette optique, le trafic aérien pourrait bénéficier de cet essor.

3. SONDAGE AUPRÈS DES VOYAGEURS

3.1. Présentation générale de l'échantillon

3.1.1. Profil de l'échantillon

L'objectif de cette première sous-section est de fournir une vision claire de notre échantillon composé de 2011 passagers interrogés au moment où ils étaient dans l'attente d'un vol en direction d'une région du Québec⁸¹. Les informations présentées dans cette partie sont de nature descriptive plutôt qu'exploratoire. Dans un deuxième temps, nous réaliserons des analyses individuelles pour chacune des cinq régions cibles. Celles-ci présenteront leur profil sociodémographique, les habitudes de voyage des passagers qui y résident, leur profil économique et les perspectives ainsi que les projets concernant chacune d'elles. Enfin, dans un troisième temps, nous comparerons les régions cibles entre elles sur les aspects les plus pertinents.

Nous présentons tout d'abord les résultats qui ressortent de la collecte de données menée dans les aéroports de Montréal (Pierre-Eliot-Trudeau) et de Québec (Jean-Lesage). Notons que 0,8 % des données (16 questionnaires) proviennent d'une demi-journée de collecte réalisée à l'aéroport de Sept-Îles, dans la région de la Côte-Nord. La collecte de données s'est étalée du mois d'août 2006 à la fin du mois de janvier 2007. Cependant, 98,8 % des questionnaires ont été remplis du début du mois d'octobre 2006 à la fin du mois de janvier 2007.

3.1.1.1. La quantification et la qualification des données recueillies

Le tableau 3.1 donne un aperçu de la composition de l'échantillon sur lequel s'appuieront les analyses quantitatives. C'est à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau que les interviewers ont interrogé la majorité des passagers. En effet, les deux tiers des observations en proviennent, contre un tiers tirées de l'aéroport Jean-Lesage de Québec. Notons que deux membres de l'équipe de recherche ont passé une demi-journée à l'aéroport de Sept-Îles afin d'interroger des passagers au départ de cet aéroport régional incontournable de la Côte-Nord.

⁸¹ Certaines analyses sont basées sur un nombre d'observations valides inférieures à 2011 car des questions sont parfois restées sans réponse.

Tableau 3.1 – La collecte de données

Aéroport	Nombre de demi-journées de collecte	Nombre de questionnaires remplis	Taux de réponse	Nombre moyen de questionnaires par heure	Poids de chaque aéroport dans notre échantillon
Pierre-Elliott-Trudeau (Montréal)	37	1345	70,3 %	2,18	66,9 % (deux tiers)
Jean-Lesage (Québec)	62	650	83 %	1,5	32,3 % (un tiers)
Sept-Îles (Côte-Nord)	1	16	80 %	2	0,8 %
Total / Moyenne	100	2011	74,5 %	1,96 ⁸²	100 %

La collecte de données a été réalisée par neuf personnes ayant les compétences nécessaires pour interviewer des passagers aux aéroports de Montréal et de Québec. Une équipe de six personnes était à l'œuvre à Montréal, tandis qu'une équipe de trois personnes travaillait à Québec. Étant donné l'achalandage, nous avons formé des équipes de travail de quatre à cinq personnes pour réaliser la collecte de données à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. À Québec, ce sont des équipes de travail d'une à deux personnes qui recueillaient des données chaque semaine. Dans les deux aéroports, les jours et les horaires variaient d'une semaine à l'autre afin d'atteindre la plus grande diversité de vols et de passagers.

La répartition inéquitable du nombre d'observations aux aéroports de Québec (un tiers) et de Montréal (deux tiers) s'explique par le fait que l'aéroport de Québec est beaucoup moins achalandé que celui de Montréal. Par ailleurs, comme l'aéroport de Québec est de taille inférieure à celui de Montréal, un nombre important de passagers se présentent à la dernière minute pour l'embarquement; il était donc impossible de les interroger. Par conséquent, nous avons opté pour une méthode de travail différente de celle employée à Montréal. La taille des équipes était limitée (un ou deux interviewers par demi-journée de collecte de données) et la fréquence de collecte était plus élevée (jusqu'à cinq demi-journées par semaine). Ainsi, nous avons pu recueillir une quantité de questionnaires et atteindre une diversité de passagers suffisante.

3.1.1.2. Le motif du voyage

Le schéma 3.1 met en évidence le fait que les passagers voyagent en avion dans les régions du Québec principalement pour des raisons professionnelles. Sur l'ensemble de notre échantillon, 69,7 % des passagers ont déclaré voyager pour cette raison. Par contre, 18,7 % de notre échantillon voyage pour rendre visite aux membres de la famille ou aux amis. Notons que pour les mois

⁸² Il s'agit de la moyenne pondérée du nombre moyen de questionnaires remplis par heure dans les aéroports, en fonction du nombre total de questionnaires remplis dans chacun.

de décembre 2006 et janvier 2007, ce dernier motif présente une augmentation sensible. Afin d'avoir une meilleure compréhension du phénomène que nous étudions ici, nous allons séparer les mois en quinzaines, et nous n'allons pas tenir compte des mois d'août et de septembre qui ne totalisent à eux deux que 25 passagers, soit 1,2 % de notre échantillon.

Le schéma 3.2 permet de gagner en précision par rapport au schéma précédent. Ainsi, il en ressort un phénomène qui n'était pas mis en évidence précédemment. En effet, nous constatons que la deuxième quinzaine de décembre et la première de janvier présentent une baisse d'activité importante, qui avait d'ailleurs été nettement ressentie sur le terrain par les interviewers. Nous constatons assez logiquement que, pendant la deuxième quinzaine de décembre, les voyages d'affaires sont supplantés par les voyages destinés à des visites à de la famille ou à des amis. La première quinzaine de janvier montre une reprise des activités professionnelles des passagers et également un retour vers leur domicile habituel. Nous constatons un retour à la normale à partir de la deuxième quinzaine de janvier. En effet, celle-ci présente un volume et des proportions quasiment identiques à ceux de la première quinzaine de décembre.

Schéma 3.1 - Le motif du voyage (répartition par mois)

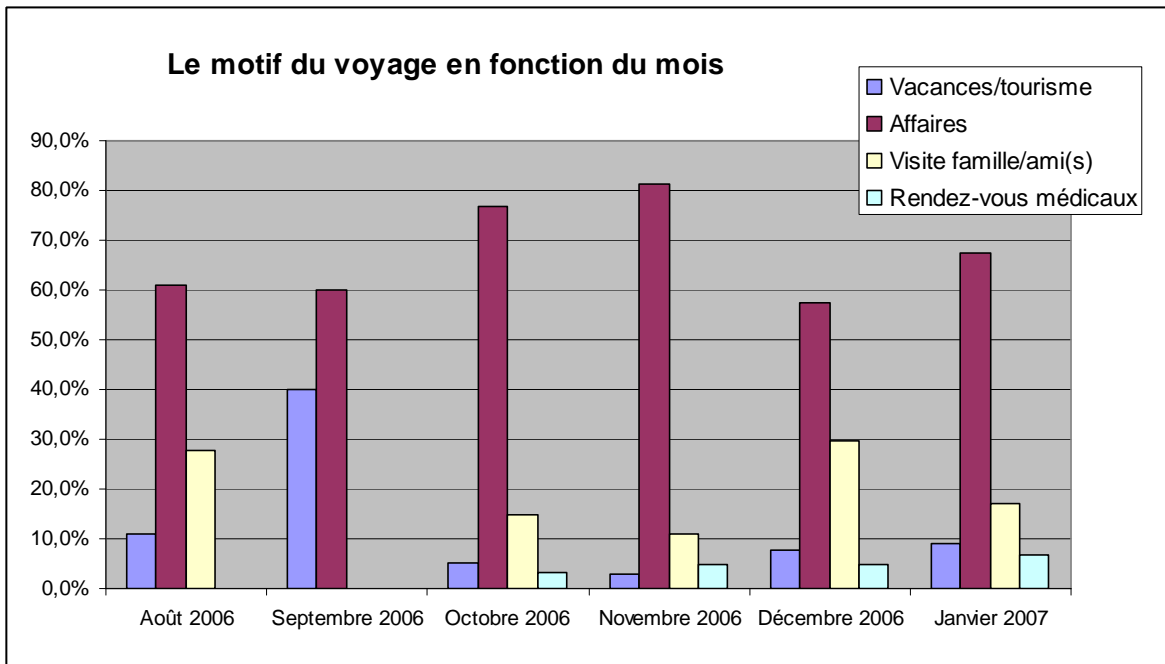
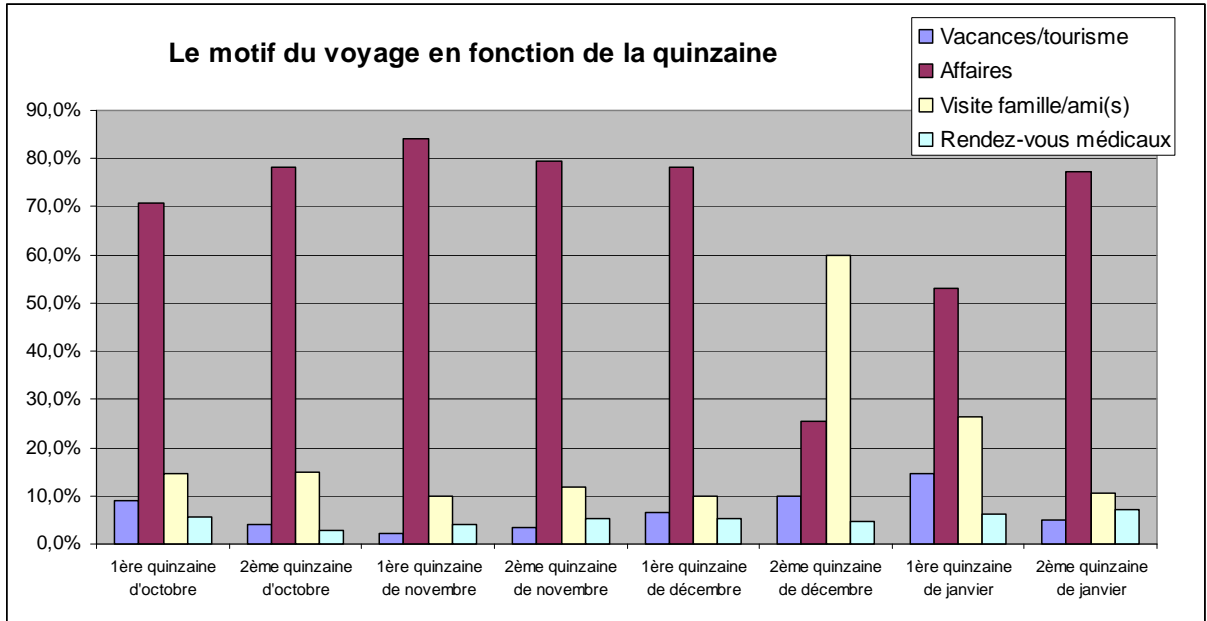
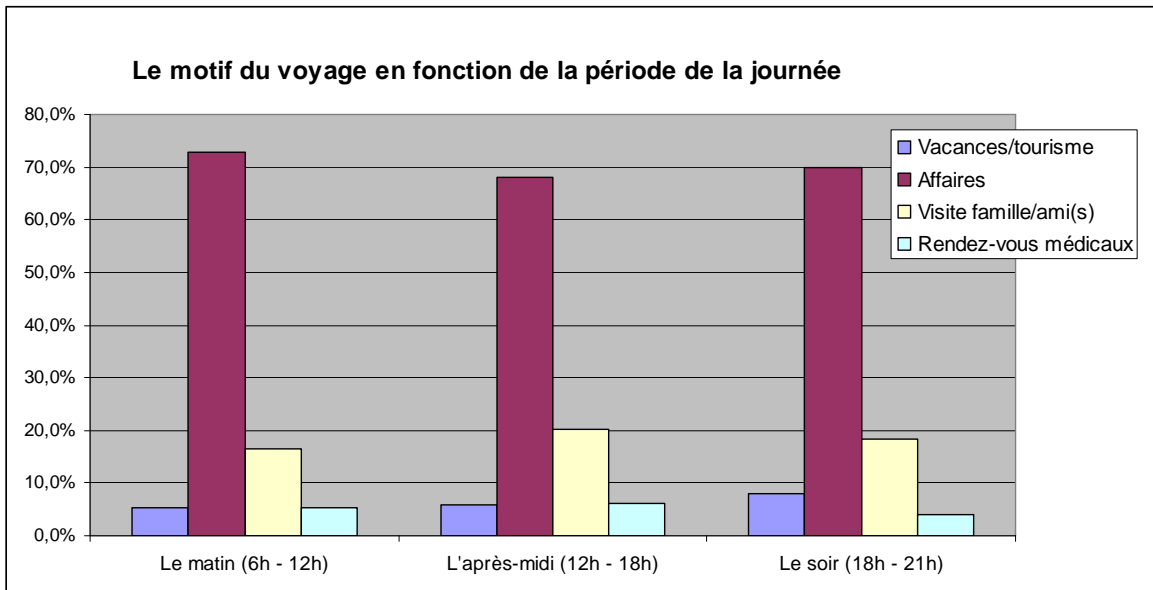


Schéma 3.2 - Le motif du voyage (répartition par quinzaine)



Si les voyages d'affaires coïncident avec la majorité des déplacements en avion à l'intérieur du Québec, qu'en est-il de la répartition des motifs du voyage selon la période de la journée? Le schéma 3.3 répond à cette question.

Schéma 3.3 - Le motif du voyage (répartition par période de la journée)



Le schéma 3.3 indique que les motifs du voyage sont répartis dans des proportions quasiment identiques selon les périodes de la journée. De plus, les voyages d'affaires constituent environ 70 % des motifs du voyage le matin, l'après-midi et le soir. Autrement dit, chaque jour, chaque vol régional est occupé par environ 70 % de passagers voyageant pour des raisons professionnelles.

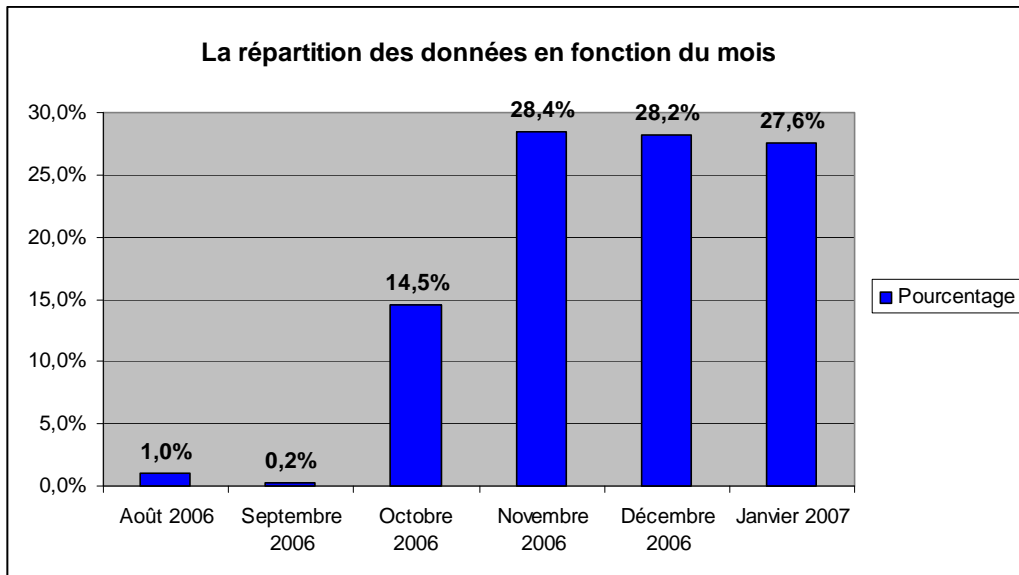
3.1.1.3. La répartition temporelle des données

Comme mentionné en introduction, l'écrasante majorité des passagers (98,8 %) a été interrogée entre les mois d'octobre 2006 et de janvier 2007. Le tableau 3.2 et le schéma 3.4 ci-dessous nous donnent un aperçu visuel clair de la répartition de la récolte des questionnaires. Nous avons poursuivi la collecte de données pendant toute la période des fêtes de fin d'année, et ce, afin de capter une variation éventuelle de l'achalandage et des motifs du voyage.

Tableau 3.2 - Le mois durant lequel les données ont été recueillies

	Fréquences	Pourcentages	Pourcentages valides	Pourcentages accumulés
Août 2006	20	1,0	1,0	1,0
Septembre 2006	5	,2	,2	1,2
Octobre 2006	292	14,5	14,5	15,8
Novembre 2006	572	28,4	28,4	44,2
Décembre 2006	567	28,2	28,2	72,4
Janvier 2007	555	27,6	27,6	100,0
Total	2011	100,0	100,0	

Schéma 3.4 - Le mois durant lequel les données ont été recueillies



Nous avons observé tout au long de la collecte de données, particulièrement à l'aéroport de Montréal, un déséquilibre entre le nombre de vols offerts le matin et celui offert l'après-midi et en soirée. Par conséquent, tel que le montre le tableau 3.3, les trois quarts de nos répondants (77,9 %) voyagent sur un vol dont l'heure de départ du bloc se situe entre 12 h et 21 h. Le quart restant des passagers (22,1 %) embarque sur des vols quittant le bloc entre 6 h et 12 h. À présent, nous allons nous intéresser à la répartition des passagers selon les mois au cours desquels ils ont voyagé.

Tableau 3.3 – La période de la journée durant laquelle les passagers prennent leur vol

		Fréquences	Pourcentages	Pourcentages valides	Pourcentages accumulés
Valides	Le matin (6h - 12h)	445	22,1	22,1	22,1
	L'après-midi (12h - 18h)	855	42,5	42,5	64,6
	Le soir (18h - 21h)	711	35,4	35,4	100,0
	Total	2011	100,0	100,0	

3.1.1.4. La région du domicile et la région du lieu de travail des passagers

Le schéma 3.5 indique que près du quart de notre échantillon (24 %) réside en Abitibi-Témiscamingue. La Côte-Nord est la deuxième région où habitent le

plus de passagers (13,8 %). La région de Montréal est, quant à elle, le domicile de 12,1 % de notre échantillon. Notons que les régions du Saguenay—Lac-Saint-Jean, de la Capitale-Nationale et de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine sont chacune habitées par environ 10 % des passagers. Le Bas-Saint-Laurent est la région la moins représentée, avec à peine 5 % des répondants. Les passagers qui vivent dans les autres régions du Québec représentent également 5 % de notre échantillon. Enfin, notons que 6,7 % des passagers voyageant dans les régions du Québec résident dans le reste du Canada.

Schéma 3.5 - La région du domicile des passagers

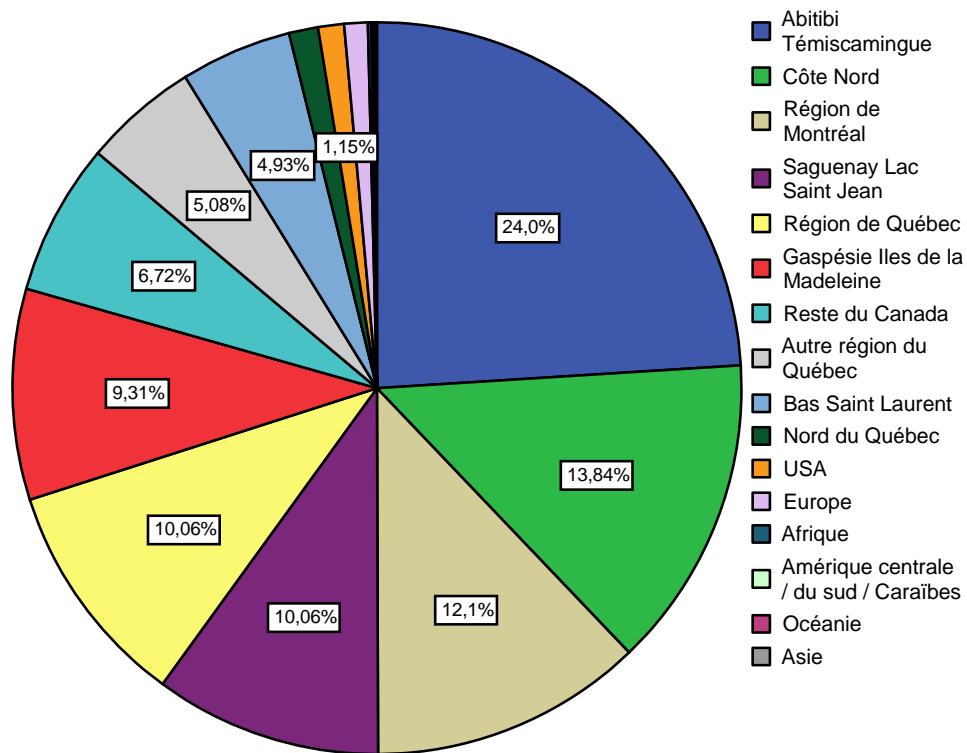
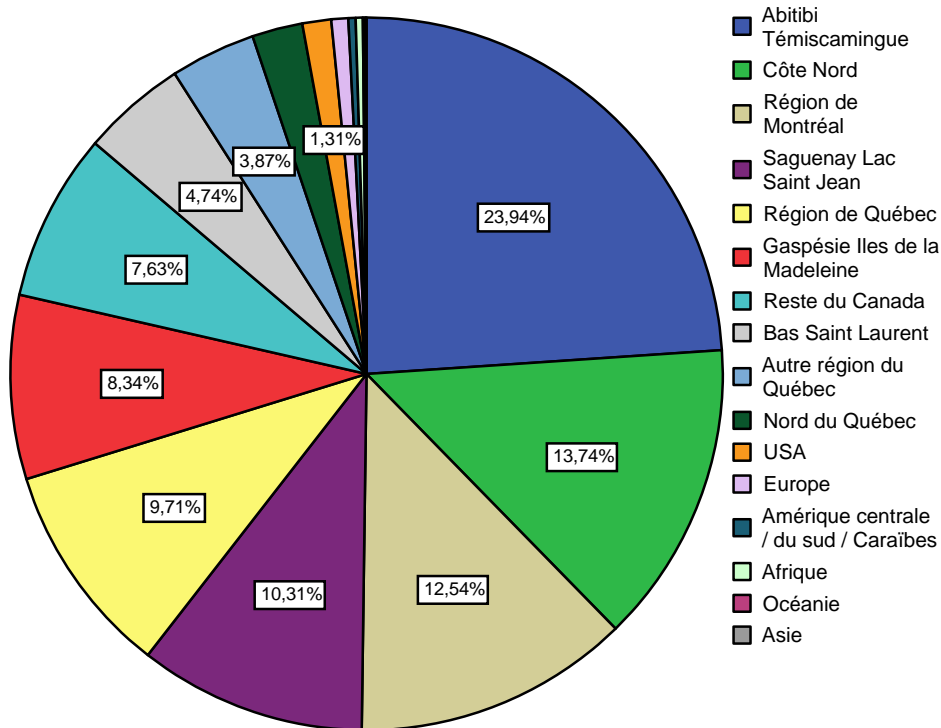


Schéma 3.6 - La région du lieu de travail des passagers



En analysant ces résultats en « travelling arrière » à partir des cinq régions cibles, on remarque que 62,2 % de l'échantillon réside à l'intérieur de ces régions alors que 22,2 % des passagers habitent dans les régions de Montréal ou de Québec. De plus, 6,4 % vivent dans le reste du Québec alors que 6,7 % résident dans le reste du Canada. Enfin, les 2,5 % restants ont leur domicile aux États-Unis (1,1 %), en Europe (1 %) et dans le reste du monde (0,4 %).

Le schéma 3.6 permet de constater que la répartition du lieu de travail des passagers dans les régions géographiques est presque identique à celle ayant trait au lieu du domicile. Notons que nos cinq régions cibles regroupent 60,9 % de notre échantillon. Il y a par conséquent un écart minime de 1,3 % par rapport au lieu de résidence. Le tableau comparatif 3.4 facilite la lecture des deux phénomènes que nous venons de décrire.

Tableau 3.4 - Comparaison entre la région du domicile et la région du lieu de travail des passagers

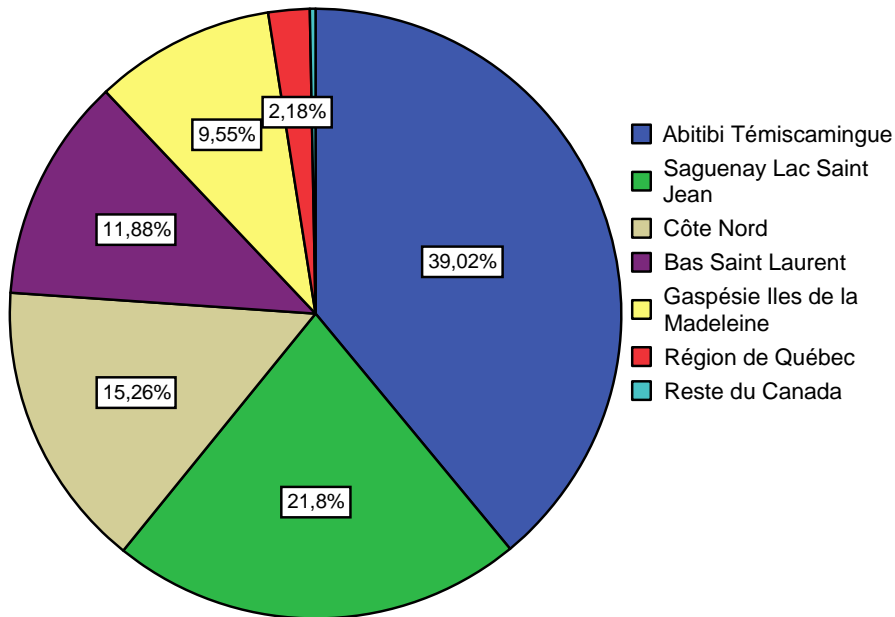
Rang	Les régions	Région du domicile (%)	Région du lieu de travail (%)
1	Abitibi-Témiscamingue	24,0	23,9
2	Côte-Nord	13,8	13,7
3	Saguenay—Lac-Saint-Jean	10,1	10,3
4	Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	9,3	8,3
5	Bas-Saint-Laurent	4,9	4,7
	Région de Montréal	12,1	12,5
	Région de Québec	10,1	9,7
	Reste du Canada	6,7	7,6
	Autre région du Québec	6,4	6,2
	États-Unis	1,1	1,3
	Europe	1,0	0,8
	Amérique centrale / du Sud / Caraïbes	0,1	0,3
	Afrique	0,1	0,3
	Océanie	0,1	0,1
	Asie	0,0	0,1
	Total	100 %	100 %
	Données <u>manquantes</u>	<u>3 (0,1 %)</u>	<u>177 (8,8 %)</u>

Le tableau 3.4 présente un classement des cinq régions cibles en fonction de la proportion des passagers qui y résident et qui y travaillent. Notons encore une fois que le quart de notre échantillon (24 %) réside et travaille en Abitibi-Témiscamingue. Cette région arrive en tête de notre classement. Elle possède une avance substantielle de 10 % sur la deuxième de notre classement, la Côte-Nord. Le tableau 3.4 indique également que les répondants sont répartis de manière quasiment égale entre les régions où ils habitent et celles où ils travaillent. Cela signifie qu'une infime proportion des passagers travaillent dans une région différente de celle dans laquelle ils résident.

3.1.2. Les données géographiques liées aux déplacements dans les régions du Québec

Le schéma 3.7 montre que la destination de la majorité relative des passagers est l'Abitibi-Témiscamingue (39 %). Viennent ensuite le Saguenay—Lac-Saint-Jean (21,8 %), la Côte-Nord (15,3 %), le Bas-Saint-Laurent (11,9 %) et la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (9,6 %). Notons qu'une minorité de passagers en provenance d'une autre région du Québec ont comme destination finale la région de Québec (2,2 %) et le reste du Canada (0,3 %) Par conséquent, ceux-ci ont transité par Montréal pour emprunter un autre vol.

Schéma 3.7 – La répartition des destinations au départ de Montréal



En ce qui concerne la répartition des destinations finales des passagers au départ de Québec, le schéma 3.8 indique que les trois régions les plus représentées sont la Côte-Nord (37,4 %), l'Abitibi-Témiscamingue (28 %) et la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (23,8 %). Le Saguenay ne représente que 1,1 % des destinations et le Bas-Saint-Laurent 0,2 % de celles-ci. Les autres destinations apparaissent ici pour les mêmes raisons que celles mentionnées plus tôt. Ainsi, ces passagers étaient en transit à Québec, en provenance d'une région du Québec, vers une destination à l'extérieur du Québec. Nous pouvons mentionner que 4 % des répondants ont comme destination finale le reste du Canada, et 0,7 % un pays étranger. Enfin, 4,9 % des passagers voyageant dans les régions du Québec achevaient leur voyage à Montréal.

Schéma 3.8 – La répartition des destinations au départ de Québec

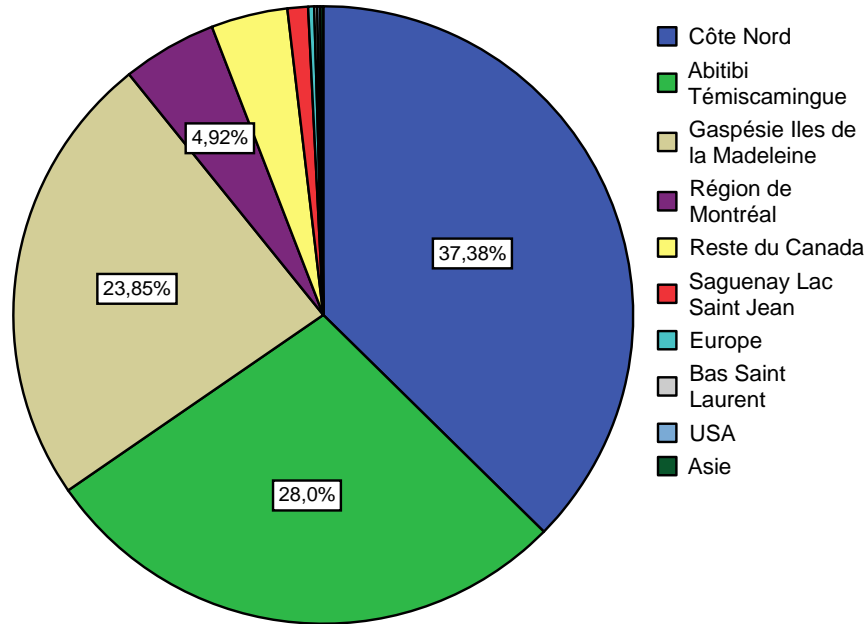
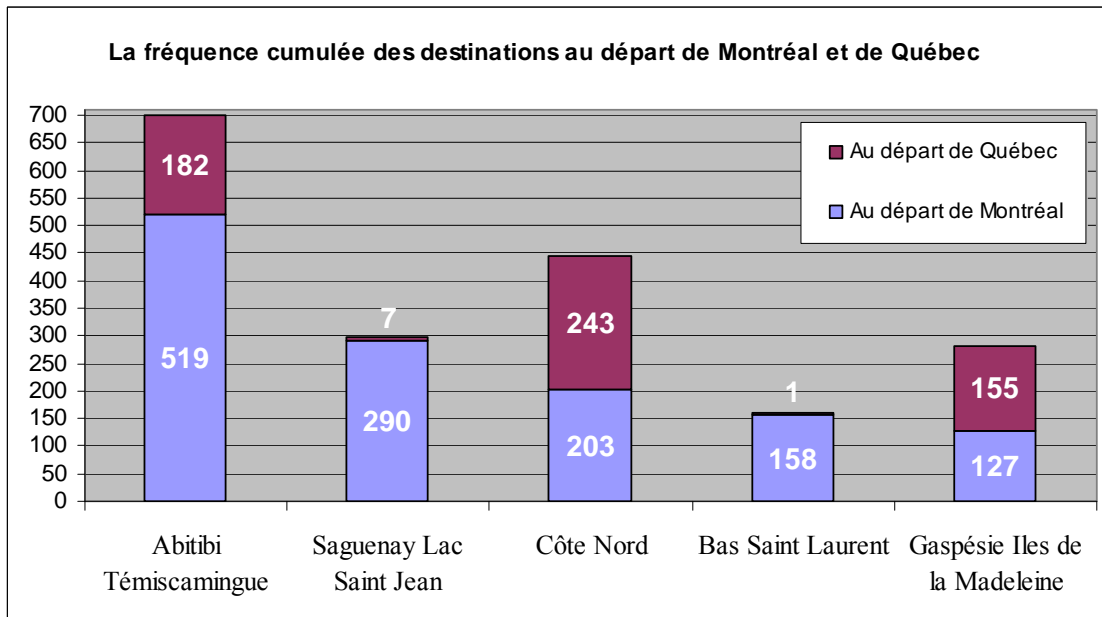


Schéma 3.9 – La fréquence cumulée des destinations au départ de Montréal et de Québec



Le schéma 3.9 regroupe les informations présentées précédemment afin de déterminer le poids de chaque région quant à la destination finale des passagers. Nous avons fait abstraction des autres destinations afin de

n'observer que les régions cibles. Ainsi, le nombre d'observations est de 1946, soit 96,8 % de l'ensemble de notre échantillon. D'après les données, il apparaît que la majorité relative des passagers se rendent en Abitibi-Témiscamingue (36 %). La deuxième région la plus visitée est la Côte-Nord (22,9 %). Viennent ensuite deux régions qui sont presque ex-aequo : le Saguenay—Lac-Saint-Jean (15,3 %) et la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (14,5 %).

Le tableau 3.5 présenté à la page suivante compare, pour l'ensemble de l'échantillon valide (1996 réponses), la destination du vol avec la destination du voyage au complet. Cela permet de déterminer si les passagers ont des correspondances avant d'atteindre leur destination finale. Le tableau croisé permet de constater que, dans la quasi-totalité des cas, les passagers ont comme destination finale de leur voyage la destination de leur vol. Autrement dit, les passagers n'ont à effectuer qu'un seul vol pour atteindre leur destination finale.

En ce qui concerne les passagers interrogés à Montréal, le schéma 3.10 permet de constater que 35 % d'entre eux sont en transit dans cet aéroport. La majorité des voyageurs proviennent du reste du Canada (15 %), tandis que 4,7 % viennent des États-Unis. Parmi nos régions cibles, c'est l'Abitibi-Témiscamingue qui arrive en tête en ce qui a trait à l'origine du voyage des passagers interrogés à Montréal.

Schéma 3.10 - L'origine du voyage des passagers interrogés à Montréal

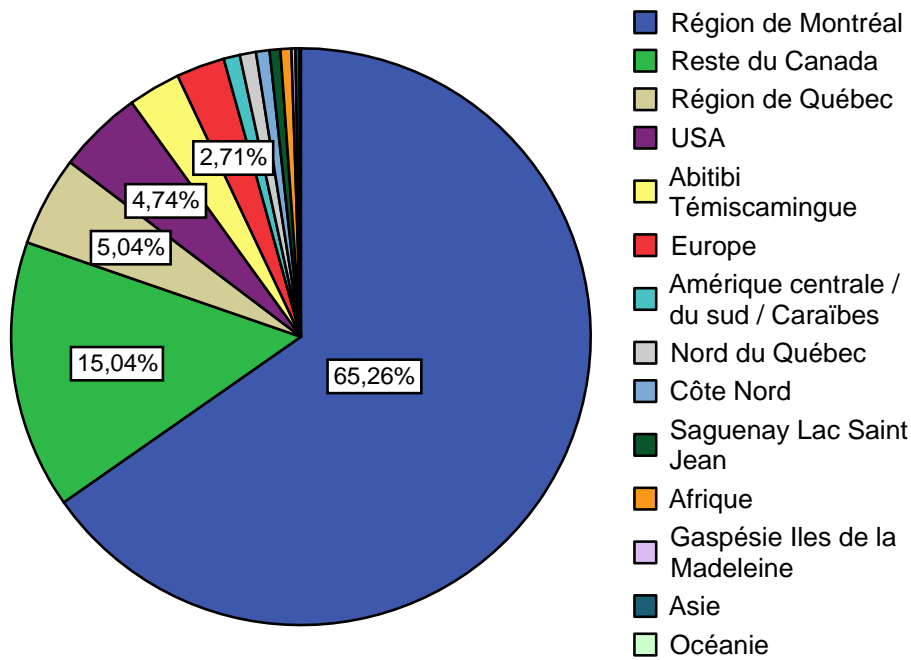
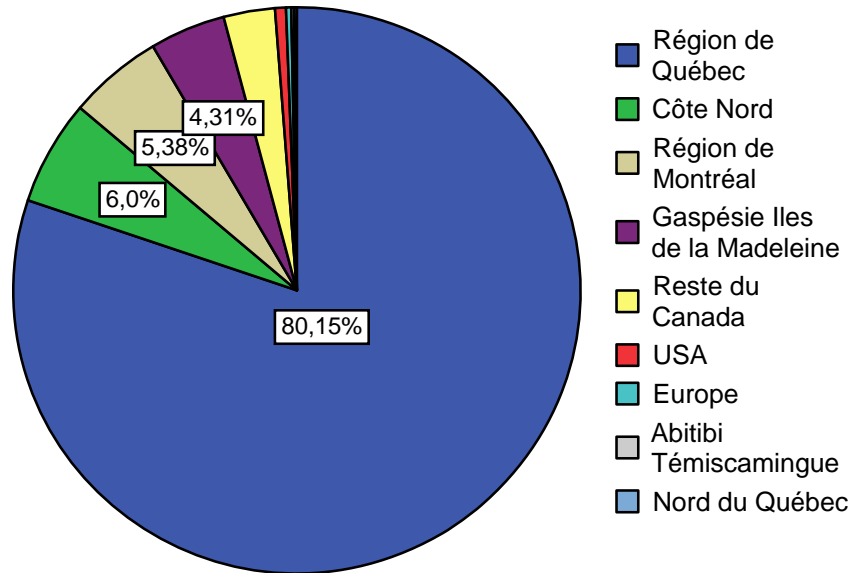


Tableau 3.5 Comparaison entre la destination du vol et celle du voyage

Région d'arrivée du vol	Saguenay Lac Saint Jean	Région de destination du voyage											Total
		Abitibi Témiscamingue	Côte Nord	Gaspésie Iles de la Madeleine		Bas Saint Laurent	Région de Montréal	Région de Québec	Reste du Canada	USA	Europe	Asie	
				Madeleine	Bas Saint Laurent								
Saguenay Lac Saint Jean	295	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	295
Fréquence % du total	100,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
Abitibi Témiscamingue	0	594	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	596
Fréquence % du total	,0%	99,7%	,2%	,0%	,0%	,0%	,0%	,2%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
Côte Nord	0	0	262	0	2	0	0	2	0	0	0	0	266
Fréquence % du total	,0%	,0%	98,5%	,0%	,8%	,0%	,0%	,8%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
Gaspésie Iles de la Madeleine	0	0	2	154	1	0	0	0	0	0	0	0	157
Fréquence % du total	,0%	,0%	1,3%	98,1%	,6%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
Bas Saint Laurent	0	0	73	0	157	0	0	0	0	0	0	0	230
Fréquence % du total	,0%	,0%	31,7%	,0%	68,3%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
Région de Montréal	1	105	1	1	0	32	0	2	0	2	0	0	144
Fréquence % du total	,7%	72,9%	,7%	,7%	,0%	22,2%	,0%	1,4%	,0%	1,4%	,0%	,0%	100,0%
Région de Québec	1	2	107	127	0	6	38	0	0	0	0	0	281
Fréquence % du total	,4%	,7%	38,1%	45,2%	,0%	2,1%	13,5%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	100,0%
Reste du Canada	0	0	0	0	0	0	0	25	1	0	1	1	27
Fréquence % du total	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	,0%	92,6%	3,7%	,0%	,0%	,1%	100,0%
Total	297	701	446	282	160	38	38	30	1	2	1	1	1996
Fréquence % du total	14,9%	35,1%	22%	14,1%	8,0%	1,9%	1,9%	1,5%	,1%	,1%	,1%	,1%	100,0%

Schéma 3.11 - L'origine du voyage des passagers interrogés à Québec



Quant aux passagers interrogés à l'aéroport de Québec, le schéma 3.11 indique qu'une très forte proportion d'entre eux y entreprennent leur voyage (80,1 %). En effet, à peine 15 % des répondants y sont en correspondance. Parmi eux, 6 % proviennent de la région de la Côte-Nord et 4,3 % de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine.

3.1.3. Le voyage durant lequel les passagers ont été interrogés

3.1.3.1. L'identification des personnes qui accompagnent les répondants durant leur voyage (Q26)

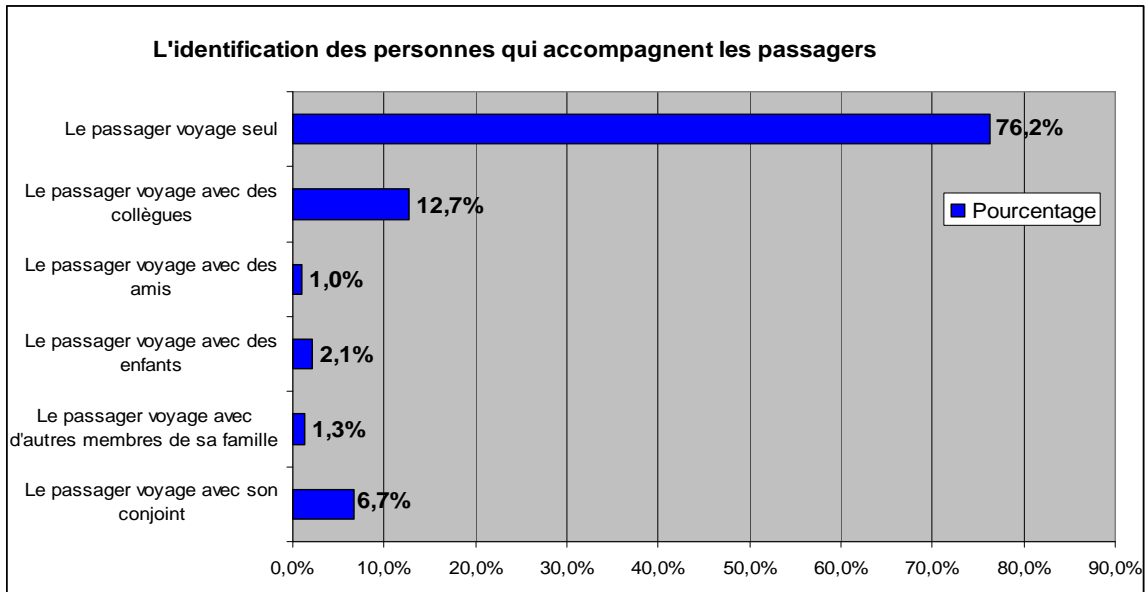
Le schéma 3.12 indique que plus des trois quarts des passagers (76,2 %) voyagent seuls, tandis que 12,7 % d'entre eux sont accompagnés d'un ou de plusieurs collègues. La troisième catégorie la plus représentée est celle des passagers accompagnés de leur conjoint, soit 132 passagers (6,7 % de notre échantillon valide).

Les données présentées dans le tableau 3.6 permettent de déterminer le nombre de collègues, d'amis, d'enfants et de membres de la famille qui accompagnent les passagers. Ainsi :

- en ce qui concerne les passagers accompagnés d'enfants, en moyenne, 1,24 enfant accompagne les passagers concernés. Dans la majorité des cas, un seul enfant accompagne le passager. De plus, nous observons un maximum de 3 enfants accompagnant le passager;

- en ce qui concerne les passagers accompagnés de membres de leur famille, en moyenne, les passagers concernés sont accompagnés par 1,36 membre de leur famille, un seul dans la plupart des cas. Le nombre maximum que nous avons observé est de 5 membres de la famille accompagnant un même passager;

Schéma 3.12 – Identification des personnes accompagnant les passagers



- en ce qui concerne les passagers accompagnés d'amis, ils présentent des statistiques très proches des deux catégories précédentes. Avec une moyenne de 1,35 ami, le mode est de un et le maximum observé atteint 4 amis accompagnant un même passager;
- en ce qui concerne les passagers accompagnés de collègues, rappelons que les passagers d'affaires représentent plus des deux tiers de notre échantillon. Ainsi, 12,7 % d'entre eux sont accompagnés de 2,08 collègues en moyenne. Alors que la plupart du temps le passager ne voyage qu'avec un collègue, le nombre maximum de collègues accompagnant un même passager est de 50. Pour gagner en précision, notons que 76,2 % des passagers ne sont accompagnés que par un seul collègue et que 11,1 % sont accompagnés par deux collègues.

Tableau 3.6 – Le nombre de personnes accompagnant les passagers durant leur voyage

	Le passager voyage avec un ou des enfants	Le passager voyage avec d'autres membres de sa famille	Le passager voyage avec un ou des amis	Le passager voyage avec un ou des collègues
Données valides	41	25	20	252
Moyenne	1,24	1,36	1,35	2,08
Mode	1	1	1	1
Minimum	1	1	1	1
Maximum	3	5	4	50
Somme	51	34	27	524

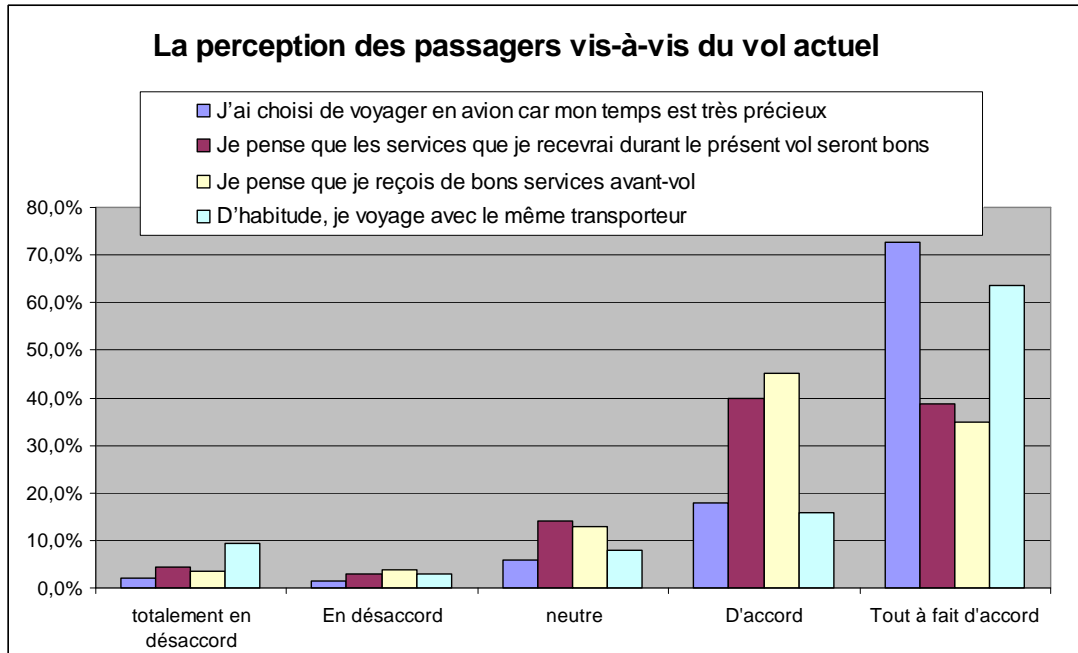
3.1.3.2. La perception des passagers vis-à-vis de leur vol actuel (Q46)

Tableau 3.7 – Perception des passagers vis-à-vis de leur vol actuel

	J'ai choisi de voyager en avion, car mon temps est très précieux	Je pense que les services que je recevrai durant le présent vol seront bons	Je pense que je reçois de bons services avant-vol	D'habitude, je voyage avec le même transporteur
Données valides	1944	1939	1936	1929
Pourcentage de passagers qui ont répondu à cette question	96,7 %	96,4 %	96,3 %	96,0 %
Moyenne	4,6	4,0	4,0	4,2
Mode	5	4	4	5
Minimum	1	1	1	1
Maximum	5	5	5	5

Selon le tableau 3.7 et le schéma 3.13, il semble qu'une nette majorité de passagers soient d'accord et tout à fait d'accord avec les quatre énoncés suggérés. Autrement dit, 90,5 % des répondants voyagent en avion pour gagner du temps. Ils sont 78,5 % à s'attendre à recevoir de bons services pendant le vol, tandis que 80,0 % des passagers estiment recevoir de bons services au moment où nous les interrogeons (dans la salle d'embarquement). Enfin, 79,5 % des passagers sont plutôt d'accord pour affirmer que, habituellement, ils voyagent avec le même transporteur aérien.

Schéma 3.13 – Perception des passagers vis-à-vis de leur vol actuel



3.1.3.3. La durée du déplacement et le motif du voyage

Tableau 3.8 – Durée du déplacement en fonction du voyage

			Quelle est la durée du séjour correspondant au voyage que vous vous apprêtez à entreprendre ou à conclure?						Total
			1 jour	2 à 7 jours	8 à 15 jours	Plusieurs semaines	Plusieurs mois	Durée indéterminée	
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances / tourisme	Fréquence %	2 1,6%	48 38,7%	45 36,3%	22 17,7%	5 4,0%	2 1,6%	124 100,0%
	Affaires	Fréquence %	349 26%	857 63,3%	62 4,6%	52 3,8%	22 1,6%	11 ,8%	1353 100,0%
	Visite famille/ami(s)	Fréquence %	16 4,4%	197 54,4%	95 26,2%	35 9,7%	11 3,0%	8 2,2%	362 100,0%
	Rendez-vous médicaux	Fréquence %	28 28%	56 56,6%	9 9,1%	5 5,1%	1 1,0%	0 ,0%	99 100,0%
Total	Fréquence %	395 20%	1158 59,8%	211 10,9%	114 5,9%	39 2,0%	21 1,1%	1938 100,0%	

Le tableau 3.8 fait apparaître que, tous motifs de voyage confondus, la majorité des déplacements (59,8 %) durent de « 2 à 7 jours ». De plus, 20,0 % des passagers ne se sont déplacés que pour une journée. Enfin, 10,9 % de notre échantillon s'est déplacé de « 8 à 15 jours ». Autrement dit, le déplacement de 90,7 % des passagers a duré deux semaines et moins. En ce qui concerne le motif du voyage, les passagers d'affaires se déplacent dans

près des deux tiers des cas (63,3 %) pour une période de « 2 à 7 jours ». Le quart d'entre eux (26,0 %) ne se déplacent que pour une journée. Autrement dit, 89,3 % des passagers d'affaires se déplacent pour une semaine et moins.

3.1.3.4. Achat et paiement du billet (Q43, Q45 et Q48)

Le tableau 3.9 montre qu'environ le quart des passagers (23,1 % en moyenne) n'ont pas procédé eux-mêmes à l'achat de leur billet. La méthode d'achat la plus utilisée par ceux qui ont eux-mêmes acheté leur billet est celle qui consiste à se rendre sur le site Internet du transporteur aérien (35,1 % de notre échantillon). Ce sont les passagers qui paient eux-mêmes leur billet qui ont le plus (61 %) recours à ce *modus operandi*.

De plus, 23,2 % de notre échantillon a communiqué avec une agence de voyages par téléphone pour exécuter la transaction. Il s'agit de la méthode la plus utilisée par les entreprises au moment de la planification d'un voyage d'affaires.

Le tableau 3.10 fait notamment apparaître que l'employeur paie le billet d'avion de 90,1 % des passagers d'affaires. Notons que la majorité des passagers qui disent payer eux-mêmes leur billet d'avion possèdent leur propre entreprise. Les passagers qui rendent visite à de la famille ou à des amis se sont vu offrir leur billet par ceux-ci dans 23,4 % des cas. Mais la majorité de ces passagers ont payé eux-mêmes leur billet d'avion. Enfin, notons que les personnes qui voyagent pour une raison médicale ont vu dans leur majorité (56,8 %) le coût du billet d'avion être remboursé par l'hôpital ou les assurances. Un quart d'entre eux ont payé eux-mêmes leur billet, tandis que 15,8 % l'ont obtenu de leur employeur.

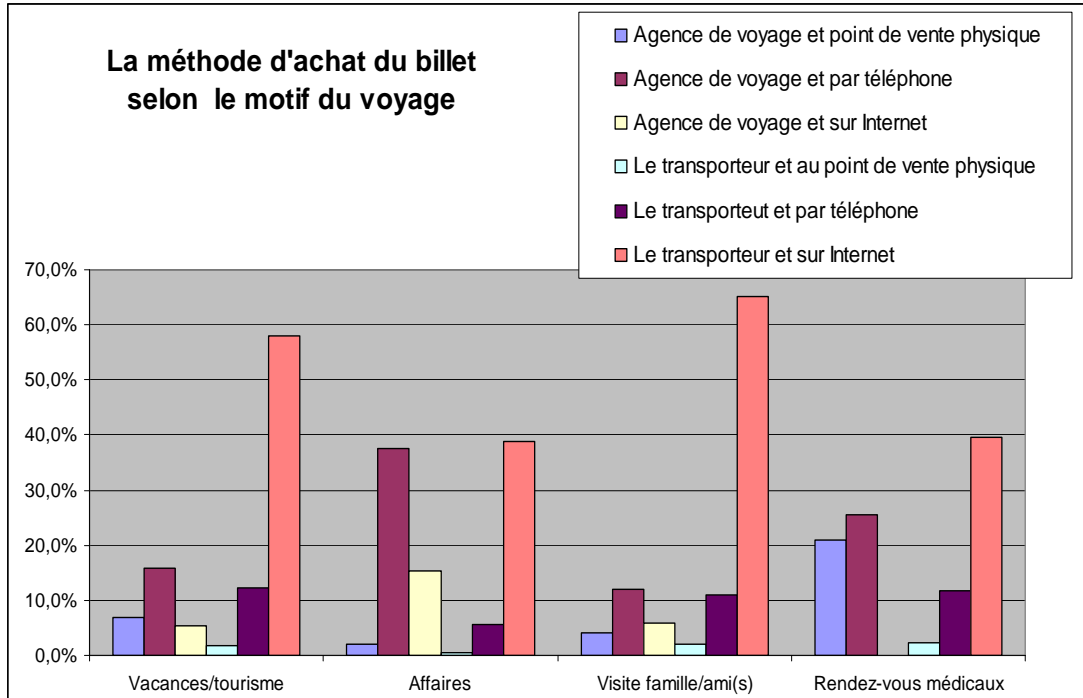
Tableau 3.9 – Le *modus operandi* d'achat du billet d'avion en fonction de l'acheteur

		Vendeur et méthode utilisée pour acheter le billet d'avion du présent vol							Total
		Agence de voyage et point de vente physique	Agence de voyage et par téléphone	Agence de voyage et sur Internet	Le transporteur et au point de vente physique	Le transporteur et par téléphone	Le transporteur et sur Internet	Je n'ai pas fait l'achat de mon billet	
Je l'ai payé moi-même	Count %	23 4,8%	71 14,8%	24 5,0%	7 1,5%	46 9,6%	292 61,0%	16 3,3%	479 100,0%
Mon employeur	Count %	21 1,7%	370 29,2%	157 12,4%	6 ,5%	60 4,7%	333 26,2%	322 25,4%	1269 100,0%
Cadeau d'un parent/ami	Count %	4 3,6%	4 3,6%	2 1,8%	1 ,9%	4 3,6%	46 41,8%	49 44,5%	110 100,0%
J'ai gagné mon billet	Count %	0 ,0%	0 ,0%	0 ,0%	0 ,0%	0 ,0%	2 66,7%	1 33,3%	3 100,0%
L'hôpital / les assurances	Count %	3 5,4%	3 5,4%	0 ,0%	1 1,8%	1 1,8%	2 3,6%	46 82,1%	56 100,0%
Un client / un partenaire	Count %	0 ,0%	4 15,4%	1 3,8%	0 ,0%	0 ,0%	9 34,6%	12 46,2%	26 100,0%
Autre	Count %	0 ,0%	0 ,0%	0 ,0%	0 ,0%	0 ,0%	0 ,0%	3 100,0%	3 100,0%
Total	Count %	51 2,6%	452 23,2%	184 9,5%	15 ,8%	111 5,7%	684 35,1%	449 23,1%	1946 100,0%

Tableau 3.10 – La personne ou l'organisme qui paie le billet d'avion selon le motif du voyage

			Qui a payé votre billet d'avion pour le présent voyage?							Total
			Je l'ai payé moi-même	Mon employeur	Cadeau d'un parent/ami	J'ai gagné mon billet	L'hôpital / les assurances	Un client / un partenaire professionnel	Autre	
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances / tourisme	Fréquence %	95 75,4%	13 10,3%	18 14,3%	0 ,0%	0 ,0%	0 ,0%	0 ,0%	126 100,0%
	Affaires	Fréquence %	100 7,4%	1221 90,1%	7 ,5%	0 ,0%	1 ,1%	26 1,9%	0 ,0%	1355 100,0%
	Visite famille/ami(s)	Fréquence %	257 70,8%	16 4,4%	85 23,4%	2 ,6%	0 ,0%	0 ,0%	3 ,8%	363 100,0%
	Rendez-vous médicaux	Fréquence %	24 25,3%	15 15,8%	1 1,1%	1 1,1%	54 56,8%	0 ,0%	0 ,0%	95 100,0%
Total		Fréquence %	476 24,5%	1265 65,2%	111 5,7%	3 ,2%	55 2,8%	26 1,3%	3 ,2%	1939 100,0%

Schéma 3.14 – La méthode d’achat du billet selon le motif du voyage



Dans le schéma 3.14, nous avons exclu les passagers qui n’ont pas procédé eux-mêmes à l’achat du billet d’avion. Le schéma s’appuie par conséquent sur 1491 données valides, soit 74,3 % de notre échantillon. Il apparaît que, tous motifs de voyage confondus, l’achat auprès du transporteur aérien sur Internet est la méthode la plus employée (45,6 % sur l’ensemble de l’échantillon valide), suivie de celle consistant à communiquer par téléphone avec une agence de voyages (30,3 %). Notons qu’il existe une quasi-égalité entre ces deux méthodes d’achat pour les passagers d’affaires.

3.1.3.5. Prix du billet et services offerts

Le tableau 3.11 présente un ensemble de services offerts et le niveau jusqu’auquel les passagers sont prêts à payer pour leur amélioration. Chacun des services a été évalué par les passagers sur une échelle de Likert à 5 niveaux (où 1 correspond à « pas du tout important » et 5 « très important »; Q21 et Q22). Le tableau indique la moyenne obtenue par chaque service de même que la proportion (en %) de passagers qui souhaitent ou qui ne souhaitent pas payer plus cher pour obtenir une amélioration du service concerné.

Tableau 3.11 - Tableau croisé entre les services aériens et le fait de payer pour leur amélioration

Les services	Êtes-vous prêt à payer plus cher pour bénéficier d'une amélioration de ce service?	
	Oui	Non
Les bagages	4,38 (12,5 %)	3,95 (87,5 %)
Le confort à bord	4,36 (22,1 %)	4,12 (77,9 %)
La facilité d'accès de l'aéroport	4,20 (9,4 %)	3,97 (90,6 %)
La fiabilité du service	4,65 (23,5 %)	4,56 (76,5 %)
Le choix des horaires	4,48 (25,3 %)	4,33 (74,7 %)
La sécurité à bord	4,65 (16,6 %)	4,18 (83,4 %)
Les employés de la compagnie	4,5 (11,5 %)	4,25 (88,5 %)
Le prix du billet d'avion	4,49	

Il semble évident que tous les services listés ci-dessus sont jugés importants par les passagers. En effet, la moyenne générale se situe au-dessus de 4. D'ailleurs, notons qu'il existe une forte multicolinéarité entre toutes ces variables. Bien que les passagers estiment que ces services sont importants (voire très importants), une majorité écrasante refusent systématiquement de payer plus cher pour l'amélioration de ceux-ci. Autrement dit, alors que les passagers évaluent l'importance des services au même degré, les trois quarts d'entre eux (au minimum) refusent systématiquement de payer plus cher pour bénéficier de leur amélioration.

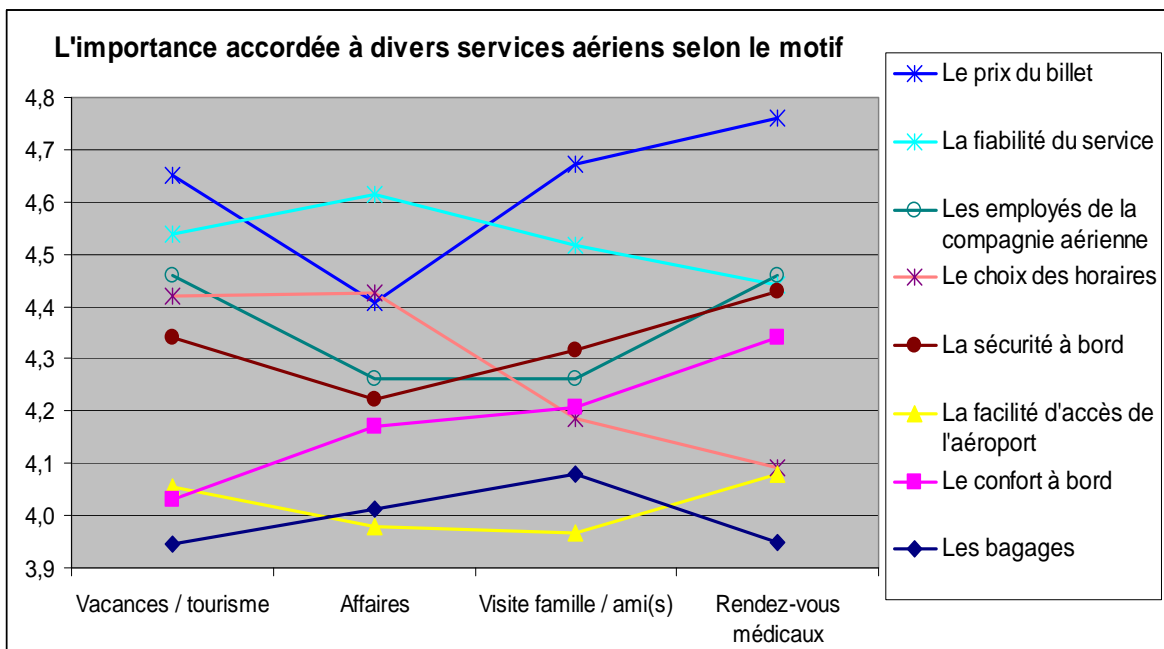
Prenons l'exemple concret de la fiabilité du service. Les passagers qui seraient prêts à payer plus cher leur billet d'avion pour voir une amélioration de celle-ci la jugent importante dans une moyenne de 4,65. Or, les passagers qui ne souhaitent pas payer plus cher pour son amélioration lui accordent une importance moyenne de 4,56. Les deux moyennes ne sont séparées que par un écart minime de 0,09. Cependant, 76,5 % des passagers ne souhaitent pas payer plus cher pour l'amélioration de la fiabilité du service.

Nous pourrions interpréter ces résultats de deux manières distinctes et complémentaires. La première est que les passagers estiment payer assez cher leur billet d'avion. Par conséquent, ils ne souhaitent pas ajouter un montant supplémentaire au tarif en vigueur. La deuxième raison pourrait être que les passagers estiment qu'il incombe à la compagnie aérienne de leur fournir un niveau de prestation adéquat pour chacun des services listés dans le tableau ci-dessus. Par conséquent, même s'ils jugent ces services importants, ils estiment qu'ils entrent à part entière dans le prix facturé par la compagnie aérienne à l'achat du billet d'avion. D'ailleurs, indépendamment du fait d'être prêts ou non à payer plus cher leur billet pour voir une amélioration

de tel ou tel service, les passagers jugent que le prix du billet d'avion est très important dans une moyenne de 4,49 sur une échelle dont le maximum est de 5.

Le schéma 3.15 met en évidence deux informations. D'abord, il nous donne un aperçu de l'importance accordée aux différents services aériens, en fonction du motif du voyage. Par conséquent, l'importance accordée à tel ou tel service varie selon le motif du voyage. Ensuite, pour chaque motif du voyage, nous pouvons observer l'importance moyenne accordée à chaque service, et par conséquent en tirer un classement. Ainsi, en ce qui concerne les passagers qui voyagent pour leur travail, nous constatons que la fiabilité est le facteur qu'ils jugent le plus important lorsqu'ils se déplacent en avion à l'intérieur du Québec. Viennent ensuite, dans l'ordre décroissant de leur importance, le choix des horaires, le prix du billet, les employés de la compagnie aérienne, la sécurité à bord, le confort à bord, le service des bagages, et enfin la facilité d'accès à l'aéroport.

Schéma 3.15 – La perception des services aériens selon le motif du voyage

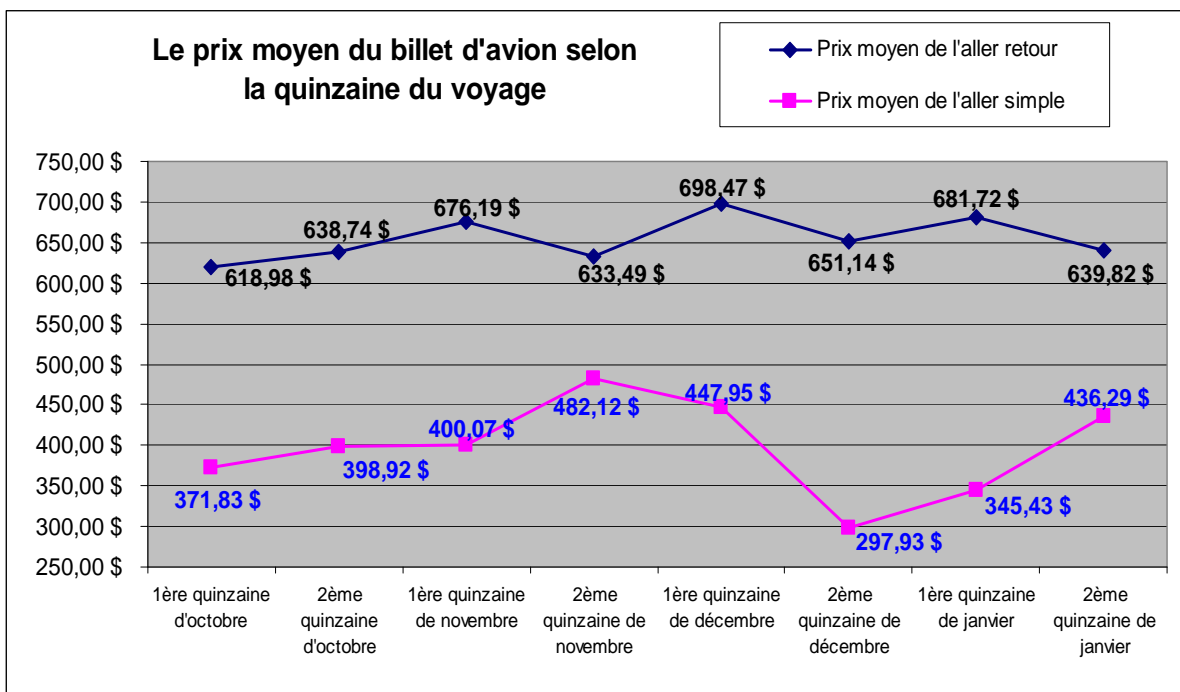


Le schéma 3.16 met en relation le prix moyen du billet et la quinzaine de jours pendant laquelle s'effectue le voyage (Q42). Pour réaliser cette analyse, nous avons fait la distinction entre les passagers qui étaient en possession d'un aller-retour et ceux qui étaient en possession d'un aller simple. En ce qui concerne les billets aller-retour, les tarifs supérieurs ou égaux à 2 000 \$ ont été retirés de l'analyse. Pour les allers simples, ce sont les tarifs supérieurs ou égaux à 1 000 \$ qui ont été exclus de l'analyse afin d'éviter des biais liés à des tarifs englobant des vols internationaux. Notons que 74,0 % des passagers qui

possèdent un billet aller-retour connaissent le prix du billet. Cette proportion est de 63,2 % pour les passagers possédant un aller simple.

Dans nos analyses, nous avons tenté de déterminer s'il existait une corrélation négative entre le prix du billet et le nombre de jours auxquels remonte l'achat. Or, il s'avère qu'il n'existe aucune relation linéaire de ce type. Par conséquent, nous ne pouvons pas avancer le fait que plus les passagers achètent leur billet d'avion à l'avance, moins ils le paient cher.

Schéma 3.16 - Le prix du billet selon la période du voyage



Le schéma 3.17 indique le résultat d'une analyse pour laquelle la même règle d'exclusion de tarifs a été appliquée afin d'éviter les biais liés à des tarifs englobant des vols internationaux. Ce schéma montre qu'il existe des différences marquées en ce qui a trait au prix du billet d'avion selon le motif pour lequel les passagers voyagent (Q48). Ainsi, ce sont les passagers d'affaires qui paient le prix le plus élevé, qu'il s'agisse d'un aller simple ou d'un aller-retour. Les passagers qui paient en moyenne le prix le plus bas sont ceux qui rendent visite à de la famille ou à des amis.

Nous nous sommes également intéressés aux tarifs spéciaux dont les passagers ont bénéficié (Q44). Les réponses obtenues à ce sujet sont présentées dans le schéma 3.18. Il est à remarquer qu'une proportion importante (39 %) des passagers ne savaient tout simplement pas s'ils avaient bénéficié ou non d'une réduction sur le prix du billet. Parmi les passagers qui étaient informés à ce sujet, les deux tiers (66 %) ont mentionné n'avoir

bénéficié d'aucune réduction sur le prix du billet. Seuls 12 % des répondants ont profité d'un programme de fidélisation, tandis que 7,2 % des passagers ont obtenu une promotion spéciale.

Schéma 3.17 – Le prix du billet d'avion selon le motif du voyage

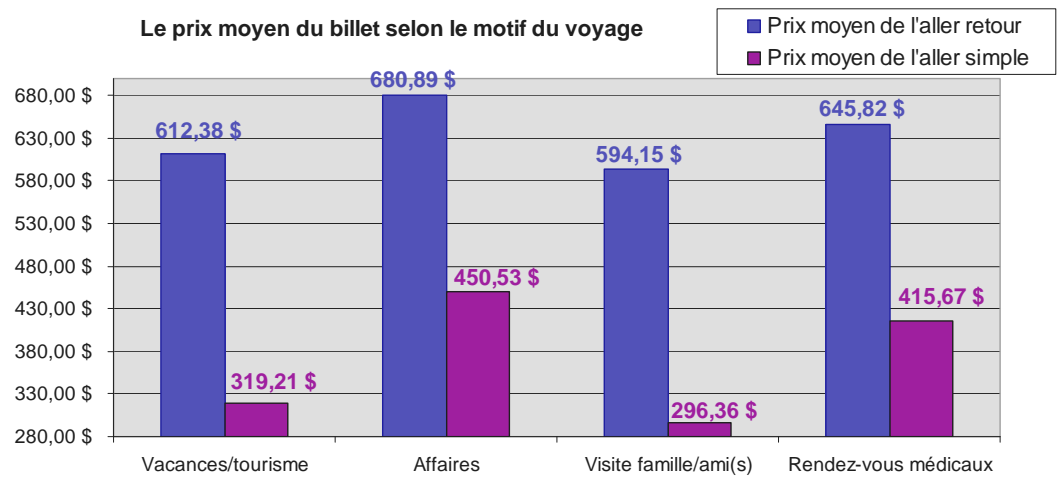
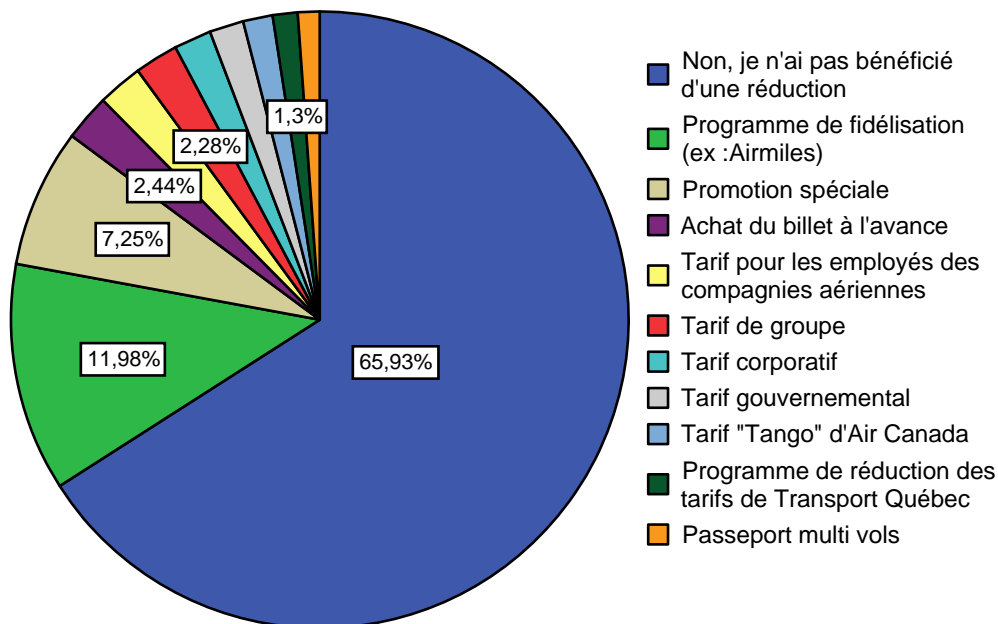


Schéma 3.18 – La répartition des tarifs spéciaux dans l'échantillon



Le tableau 3.12 met en relation le motif du voyage et l'obtention d'un tarif réduit. Il apparaît que, pour chacun des motifs du voyage, la majorité des passagers concernés ne bénéficient d'aucun tarif réduit sur le prix du billet d'avion. Cependant, nous allons séparer les motifs en deux catégories.

Tableau 3.12 – La répartition des tarifs réduits en fonction du motif du voyage

		Quel est le motif de votre voyage ?				Total
		Vacance/ tourisme	Affaires	Visite famille/ ami(s)	Rendez- vous médicaux	
Programme de réduction des tarifs de Transports Québec	Fréquence	1	13	1	1	16
	Pourcentage	,9%	1,6%	,4%	2,7%	1,3%
Programme de fidélisation	Fréquence	24	46	76	1	147
	Pourcentage	22,6%	5,7%	28,0%	2,7%	12,1%
Promotion spéciale	Fréquence	8	50	28	2	88
	Pourcentage	7,5%	6,2%	10,3%	5,4%	7,2%
Tarif de groupe	Fréquence	2	22	2	2	28
	Pourcentage	1,9%	2,7%	,7%	5,4%	2,3%
Passeport multivols	Fréquence	0	12	1	0	13
	Pourcentage	,0%	1,5%	,4%	,0%	1,1%
Non, je n'ai pas bénéficié d'une réduction	Fréquence	58	576	140	29	803
	Pourcentage	54,7%	71,6%	51,7%	78,4%	65,9%
Achat du billet à l'avance	Fréquence	4	22	3	1	30
	Pourcentage	3,8%	2,7%	1,1%	2,7%	2,5%
Tarif gouvernemental	Fréquence	2	19	1	0	22
	Pourcentage	1,9%	2,4%	,4%	,0%	1,8%
Tarif d'entreprise	Fréquence	0	24	0	0	24
	Pourcentage	,0%	3,0%	,0%	,0%	2,0%
Tarif pour les employés des compagnies aériennes	Fréquence	6	5	18	0	29
	Pourcentage	5,7%	,6%	6,6%	,0%	2,4%
Tarif "Tango" d'Air Canada	Fréquence	1	15	1	1	18
	Pourcentage	,9%	1,9%	,4%	2,7%	1,5%
Total	Fréquence	106	804	271	37	1218
	Pourcentage	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

- En ce qui concerne les motifs vacances/tourisme et visite famille/amis, seule une légère majorité des passagers (jusqu'à 55 %) n'ont pas bénéficié d'un tarif préférentiel. Notons que près du quart (22,6 %) des passagers qui voyagent pour des vacances ont utilisé leurs points accumulés en vertu d'un programme de fidélisation. Les passagers qui rendent visite à de la famille ou à des amis ont bénéficié d'un tel programme dans une proportion de 28 %. Enfin, 7,5 % des passagers voyageant pour des vacances et 10,3 % de ceux allant rendre visite à de la famille ont profité d'une promotion spéciale.
- En ce qui concerne les motifs affaires et rendez-vous médicaux, *a contrario*, une proportion beaucoup plus élevée de ces passagers (les trois quarts) n'ont pas bénéficié d'un tarif préférentiel sur le prix de leur billet. De plus, environ 6 % des passagers d'affaires ont bénéficié respectivement d'une promotion spéciale et d'une réduction résultant de l'adhésion à un programme de fidélisation.

3.1.3.6. La planification du voyage et l'achat du billet d'avion (Q24 et Q26)

Après avoir exploré les motifs pour lesquels les passagers voyagent, il est intéressant de mesurer le délai qui sépare la planification et le voyage, ainsi que celui qui sépare la date d'achat du billet d'avion et le voyage. Les données recueillies à ce sujet sont présentées dans le tableau 3.13.

Tableau 3.13 – Le nombre de jours auquel remontent la planification du voyage et l'achat du billet d'avion

	Depuis combien de temps avez-vous planifié votre voyage? (en jours)	Depuis combien de jours avez-vous acheté votre billet?
Données valides	1957	1936
Données manquantes	54	75
Moyenne	36,90	25,64
Médiane	21,00	14,00
Mode	30,00	7,00
Ecart maximum	719,96	364,96
Minimum	,04	,04
Maximum	720,00	365,00

En moyenne, pour l'ensemble de notre échantillon, les passagers ont planifié leur voyage 36,9 jours avant le départ alors que le billet d'avion a été acheté 10 jours plus tard (25,6 jours avant le départ). Alors que la planification du voyage remonte au maximum à 720 jours avant le départ, l'achat le plus à l'avance du billet précède de 365 jours le départ. Notons que la moitié de notre

échantillon planifie et achète son billet d'avion respectivement dans les trois semaines et dans les deux semaines qui précèdent le voyage.

Le délai séparant la planification du voyage et l'achat du billet d'avion peut également être comparé en fonction de deux variables : la tranche d'âge et le motif du voyage. Le nombre de jours entre la planification du voyage et le départ de même que le nombre de jours entre l'achat du billet et le départ, et ce, par tranche d'âge, sont présentés dans le schéma 3.19. Le tableau 3.14 montre l'écart moyen entre la planification du voyage et l'achat du billet selon les tranches d'âge.

Selon ces résultats, les passagers qui planifient et qui achètent leur billet le plus en avance sont ceux qui appartiennent à la tranche des 18 ans ou moins. Ainsi, ils planifient en moyenne leur voyage 57,6 jours à l'avance, soit près de deux mois avant de voyager. De plus, ils achètent leur billet d'avion 42,2 jours avant le départ. L'écart moyen entre les deux est de 10,6 jours. Cela signifie que ces passagers choisissent leur vol le plus tôt (par rapport aux autres classes d'âge) et confirment ce choix rapidement.

Schéma 3.19 – La planification du vol et l'achat du billet en fonction des tranches d'âge

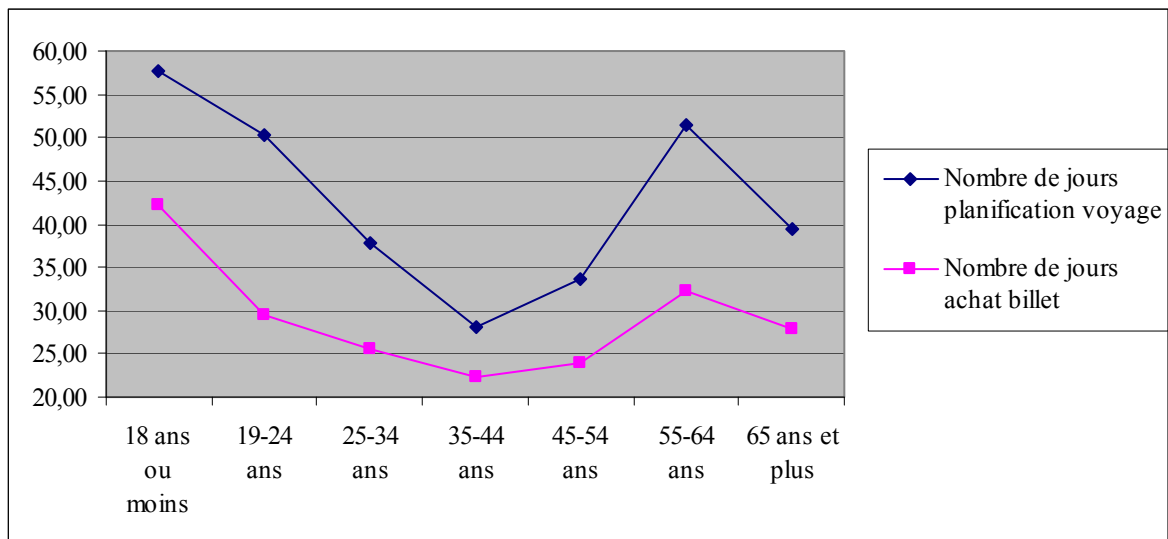


Tableau 3.14 – L'écart entre la planification du voyage et l'achat du billet selon les classes d'âge

La classe d'âge	Ecart moyen entre la planification et l'achat du billet (en jours)	Nombre d'observations valides
19-24 ans	20,6	100
55-64 ans	18	271
25-34 ans	12,1	359
65 ans et plus	11,8	64
18 ans ou moins	10,6	33
45-54 ans	9,8	587
35-44 ans	5,6	505
Moyenne / Total	10,9	1919

À l'inverse, ce sont les passagers qui sont âgés de 35 à 44 ans qui planifient leur voyage (28 jours) et qui achètent (22,4 jours) leur billet, en moyenne, le plus tard. Il s'agit de la seule tranche d'âge qui planifie et qui achète son billet d'avion à l'intérieur du mois précédant le vol. En fait, c'est la classe d'âge qui présente l'écart le plus réduit entre les deux avec 5,6 jours en moyenne. Notons par ailleurs que cette tranche d'âge marque le point de retournement de la tendance. Ainsi, le nombre de jours auxquels remonte la planification du voyage et l'achat du billet ne cessent de diminuer jusqu'à cette tranche d'âge incluse. Ensuite, ces chiffres repartent à la hausse.

Il est cependant intéressant de noter que la tranche d'âge la plus élevée (les 65 ans et plus) planifie son voyage et achète son billet plus tard que la classe d'âge qui la précède. Cela peut paraître étonnant sachant que nous nous attendrions à ce que la tranche la plus élevée soit à la retraite. Or, il apparaît qu'environ 40 % des 65 ans et plus sont encore actifs. De plus, une proportion similaire (38,5 %) de cette tranche d'âge voyage en avion pour le travail. Par conséquent, nous pouvons dire de manière générale que les passagers ayant plus de 65 ans planifient leur voyage et achètent leur billet plus tard que la classe des 55 à 64 ans. Autrement dit, les 65 ans et plus planifient des rendez-vous professionnels plus rapprochés dans le temps que les 55 à 64 ans.

Enfin, il est intéressant de constater que la façon de voyager des 65 ans et plus se rapproche le plus de celle des 25 à 34 ans. Il en est également de même pour l'écart moyen séparant la planification du voyage et l'achat du billet d'avion avec 12 jours en moyenne pour ces deux tranches d'âge.

Le schéma 3.20 met en relation le nombre de jours qui séparent la planification du voyage et le départ de même que le nombre de jours qui séparent l'achat du billet et le départ avec le motif du voyage. Le tableau 3.15 présente l'écart moyen entre la planification du voyage et l'achat du billet selon le motif du voyage.

Schéma 3.20 – La planification du vol et l'achat du billet en fonction du motif du voyage

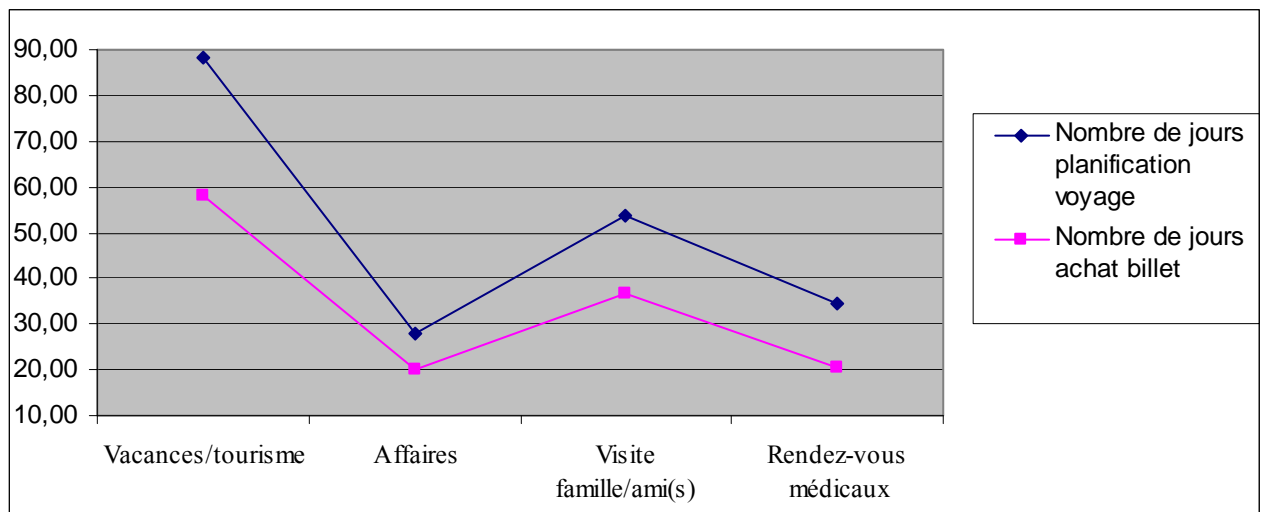


Tableau 3.15 – L'écart entre la planification du voyage et l'achat du billet selon le motif du voyage

Motif du voyage	Écart moyen entre la planification et l'achat du billet (en jours)	Nombre d'observations valides
Vacances/tourisme	29,8	125
Visite famille/amis	15,9	356
Rendez-vous médicaux	13,8	94
Affaires	7,7	1337
Moyenne / Total	11	1912

Nos résultats montrent clairement que le motif du voyage a une incidence sur le nombre de jours auxquels remontent la planification du voyage et l'achat du billet. Notons que les moyennes sont statistiquement égales entre les voyages d'affaires et les rendez-vous médicaux. Autrement dit, les passagers qui voyagent pour leur travail et ceux qui se rendent à un rendez-vous médical planifient leur voyage et achètent leur billet d'avion dans des laps de temps similaires. Par conséquent, nous allons regrouper ces deux motifs dans l'optique de les comparer aux autres motifs. Ainsi, il existe des différences

marquées entre les voyages pour des vacances, les visites rendues à la famille et aux amis, et les voyages pour le motif travail-rendez-vous médical.

Voici une description de chacun des motifs de voyage :

- en ce qui concerne le motif vacances-tourisme, nous constatons que ce sont les passagers qui mentionnent ce motif qui préparent le plus à l'avance leur déplacement à l'intérieur du Québec. En moyenne, ils le planifient 88,5 jours à l'avance et achètent leur billet 58,2 jours avant le départ. Ce sont également eux qui présentent le plus grand écart (environ un mois) entre le moment où ils planifient leur voyage et celui où ils achètent leur billet d'avion;
- en ce qui concerne le motif famille-amis, ces passagers sont deuxièmes au chapitre de l'anticipation du voyage. Ils l'ont planifié 53,6 jours à l'avance, et le billet a été acheté 36,8 jours avant le départ. Par conséquent, ils sont également deuxièmes quant à l'écart séparant la planification et l'achat du billet avec 15,9 jours en moyenne;
- en ce qui concerne les motifs affaires-rendez-vous médical, les passagers voyageant pour ces motifs sont ceux qui planifient leur voyage et achètent leur billet le plus tard, avec respectivement 31 jours et 20 jours en moyenne. Par ailleurs, pour ce qui est de notre échantillon, notons que ce sont les passagers d'affaires qui présentent l'écart le plus réduit entre la planification du voyage et l'achat du billet d'avion avec une moyenne de 7,7 jours. Pour les rendez-vous médicaux, cet écart est de 13,8 jours.

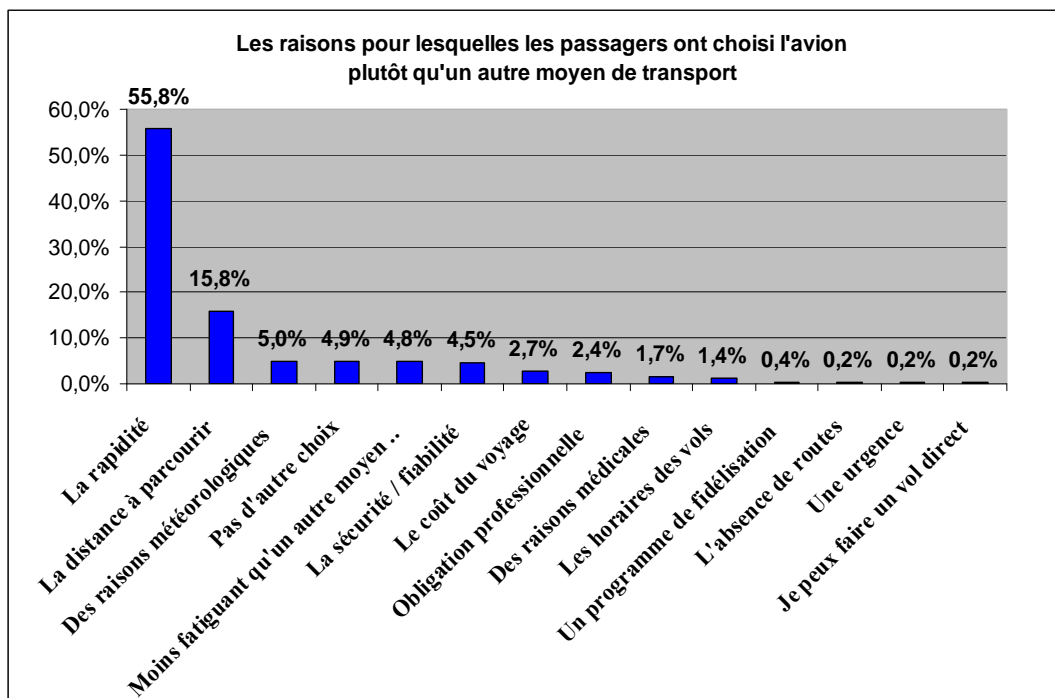
3.1.3.7. *L'avion et les autres moyens de transport*

Nous avons demandé aux répondants les raisons pour lesquelles ils ont choisi l'avion plutôt qu'un autre moyen de transport (Q41). Comme l'indique le schéma 3.21, la rapidité est la raison pour laquelle 55,8 % des répondants ont choisi l'avion. Cette proportion est particulièrement élevée. En effet, le deuxième motif en importance, la distance à parcourir, n'a été choisi que par 15,8 % des répondants.

Nous avons également demandé aux passagers de préciser le moyen de transport qu'ils ont utilisé le plus souvent pour leurs déplacements professionnels au cours de l'année précédant le voyage. Ces informations sont présentées dans le tableau 3.16 où elles sont également réparties selon le secteur d'activité et la taille de l'organisation au sein de laquelle les répondants travaillent. Il apparaît que, peu importe le secteur d'activité et même la taille de l'organisation dans laquelle les passagers travaillent, les trois quarts des passagers (73,9 % en moyenne) ont pris l'avion pour leurs déplacements professionnels à l'intérieur du Québec.

Cependant, en ce qui concerne le secteur privé, nous constatons que les entreprises peuvent être séparées en deux catégories : « moins de 50 employés » et « plus de 50 employés ». En effet, nous constatons que, à partir de la deuxième catégorie, l’avion est le moyen de transport le plus utilisé par 10 % d’employés en plus, et ce, au détriment direct de l’automobile qui régresse par conséquent de 10 %. Ainsi, dans les organisations de « plus de 50 employés », les répondants qui y travaillent utilisent l’avion dans les trois quarts des cas.

Schéma 3.21 – Motifs du choix de l’avion comme moyen de transport



3.1.3.8. Le comportement de voyage

Le tableau 3.17 indique que la probabilité que les voyageurs prennent ce vol à nouveau ou le recommandent à un ami, mesurée sur une échelle de Likert à 5 niveaux (où 1 = très faible et 5 = très forte), est en moyenne assez élevée (Q47). De plus, toujours en matière de comportement quant à un futur voyage, le schéma 3.22 suggère que la majorité des passagers (78,5 %) semblent être disposés à reprendre un vol similaire au cours de l’année suivant leur voyage. La majorité des passagers (64,3 %) disent également que la probabilité qu’ils recommandent ce vol à un ami est plutôt forte. Enfin, 87,5 % des passagers estiment qu’ils choisiront le même vol s’ils doivent refaire le même trajet.

Il est important de relativiser les chiffres que nous venons de présenter ici. En effet, un biais certain est causé par le quasi-monopole d’Air Canada Jazz pour

les déplacements dans les régions du Québec. Par conséquent, si les résultats suggèrent que les passagers présentent un niveau de fidélité élevé envers leur compagnie aérienne, il faut bien comprendre qu'ils n'ont pas le choix de voyager avec d'autres compagnies aériennes. En effet, sur l'ensemble de notre échantillon, 87,0 % des passagers ont voyagé avec Air Canada Jazz.

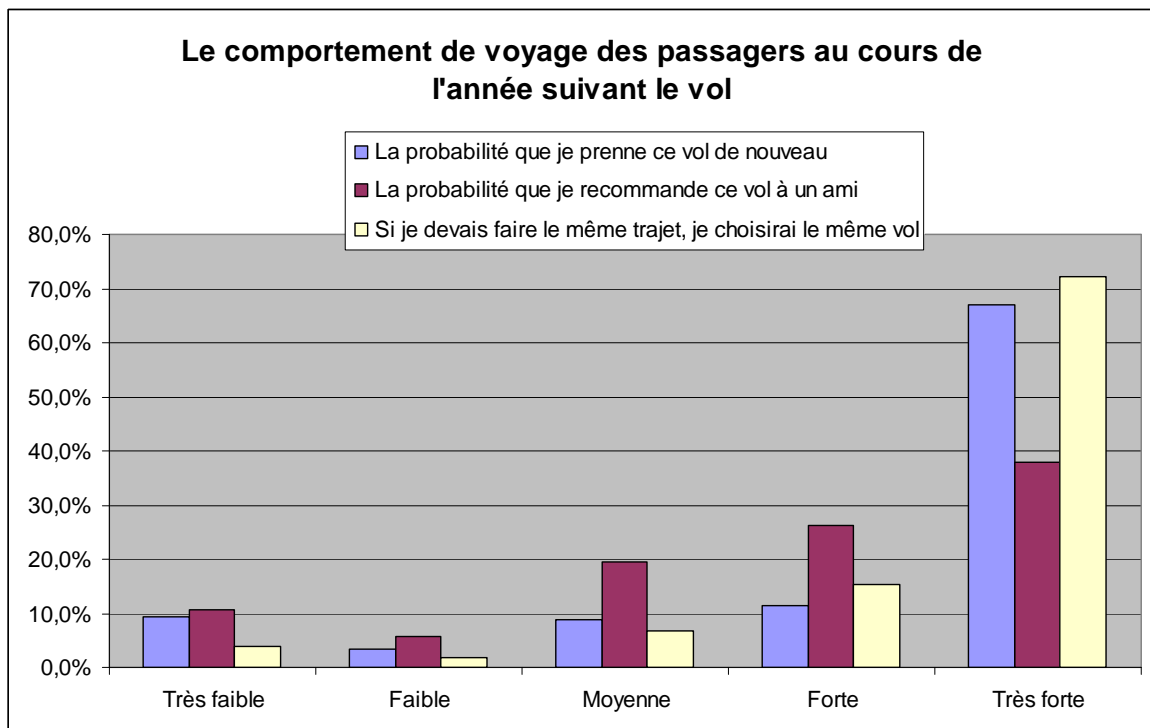
Tableau 3.16 - Le moyen de transport le plus utilisé pour les déplacements professionnels selon le type et la taille de l'organisation dans laquelle les passagers travaillent

La taille de l'organisation				Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel				Total
				L'automobile	L'autobus	Le train	L'avion	
De 1 à 10 employés	Dans quel type d'organisation travaillez-vous ?	Secteur privé	Count	44	1	2	68	115
			%	38,3%	,9%	1,7%	59,1%	100,0%
		Secteur sans but lucratif	Count	5	0	2	11	18
			%	27,8%	,0%	11,1%	61,1%	100,0%
	Secteur public	Count	11	0	0	24	35	
	%	31,4%	,0%	,0%	68,6%	100,0%		
	Secteur parapublic	Count	4	0	0	10	14	
	%	28,6%	,0%	,0%	71,4%	100,0%		
	Total	Count	64	1	4	113	182	
		%	35,2%	,5%	2,2%	62,1%	100,0%	
11 à 50 employés	Dans quel type d'organisation travaillez-vous ?	Secteur privé	Count	44	2	0	67	113
			%	38,9%	1,8%	,0%	59,3%	100,0%
		Secteur sans but lucratif	Count	5	0	0	7	12
			%	41,7%	,0%	,0%	58,3%	100,0%
	Secteur public	Count	15	0	0	44	59	
	%	25,4%	,0%	,0%	74,6%	100,0%		
	Secteur parapublic	Count	7	0	1	17	25	
	%	28,0%	,0%	4,0%	68,0%	100,0%		
	Total	Count	71	2	1	135	209	
		%	34,0%	1,0%	,5%	64,6%	100,0%	
50 à 499 employés	Dans quel type d'organisation travaillez-vous ?	Secteur privé	Count	36	0	1	93	130
			%	27,7%	,0%	,8%	71,5%	100,0%
		Secteur sans but lucratif	Count	1	0	0	4	5
			%	20,0%	,0%	,0%	80,0%	100,0%
	Secteur public	Count	32	4	2	76	114	
	%	28,1%	3,5%	1,8%	66,7%	100,0%		
	Secteur parapublic	Count	17	0	0	49	66	
	%	25,8%	,0%	,0%	74,2%	100,0%		
	Total	Count	86	4	3	222	315	
		%	27,3%	1,3%	1,0%	70,5%	100,0%	
+ de 500 employés	Dans quel type d'organisation travaillez-vous ?	Secteur privé	Count	72	1	2	203	278
			%	25,9%	,4%	,7%	73,0%	100,0%
		Secteur sans but lucratif	Count	2	1	0	2	5
			%	40,0%	20,0%	,0%	40,0%	100,0%
	Secteur public	Count	51	1	1	146	199	
	%	25,6%	,5%	,5%	73,4%	100,0%		
	Secteur parapublic	Count	19	0	0	74	93	
	%	20,4%	,0%	,0%	79,6%	100,0%		
	Total	Count	144	3	3	425	575	
		%	25,0%	,5%	,5%	73,9%	100,0%	

Tableau 3.17 – Le comportement de voyage au cours de l’année suivante

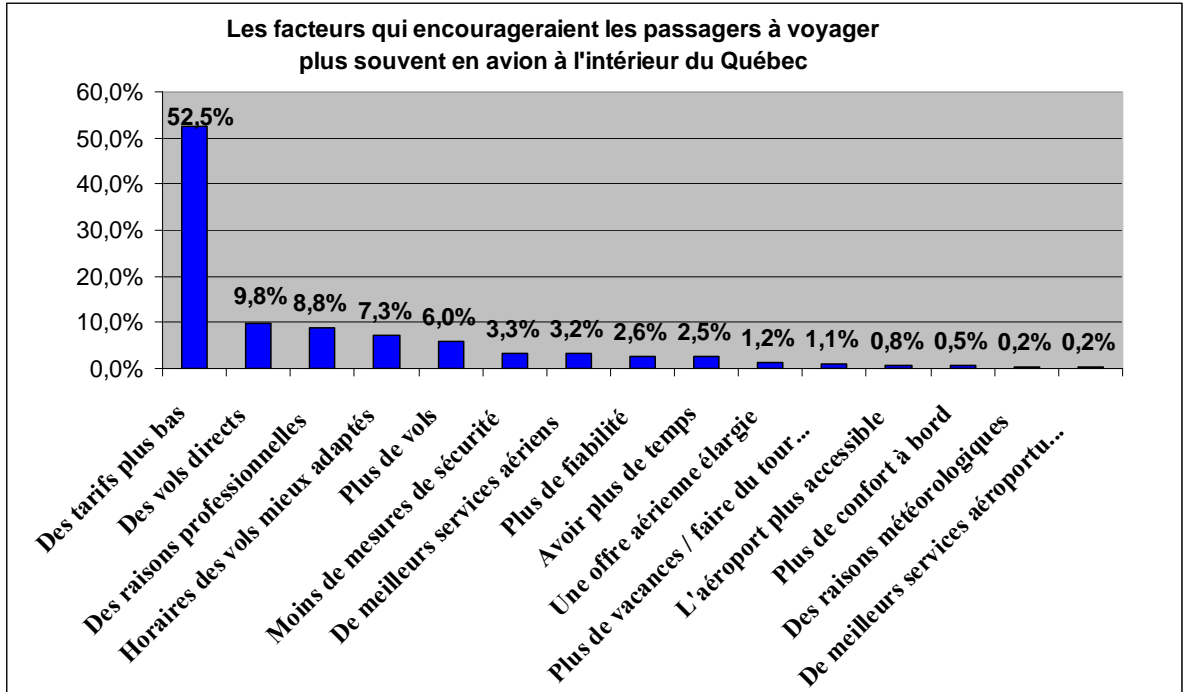
	La probabilité que je prenne ce vol de nouveau	La probabilité que je recommande ce vol à un ami	Si je devais faire le même trajet, je choisirais le même vol
Données valides	1922	1898	1915
Pourcentage de passagers qui ont répondu à cette question	95,6 %	94,4 %	95,2 %
Moyenne	4,2	3,8	4,5
Mode	5	5	5
Minimum	1	1	1
Maximum	5	5	5

Schéma 3.22 - Le comportement de voyage au cours de l’année suivante



Enfin, le schéma 3.23 indique que le facteur qui encouragerait le plus les passagers à voyager en avion plus souvent (52,5 %) serait des tarifs plus bas. Cette proportion est particulièrement élevée. En effet, le deuxième facteur en importance, les vols directs, n’a été choisi que par 9,8 % des répondants.

Schéma 3.23 – Facteurs favorisant le choix de l’avion



3.1.4. Le profil sociodémographique de l'échantillon

3.1.4.1. Sexe, âge et état matrimonial des répondants

Le tableau 3.18 met en évidence le fait que les hommes représentent la majorité (quasiment les deux tiers) de notre échantillon (Q65). Nous verrons de manière plus précise, dans les analyses subséquentes, la répartition entre les hommes et les femmes dans chacune des régions cibles.

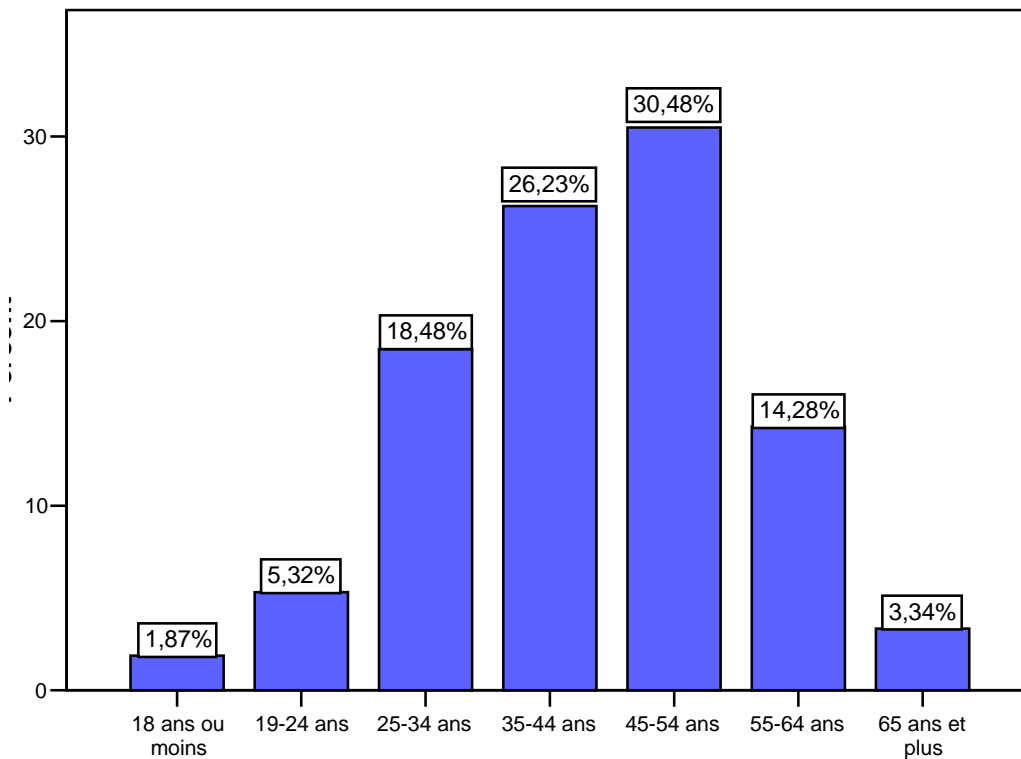
Tableau 3.18 – Sexe des répondants

		Fréquences	Pourcentages valides
Valides	Femme	764	38,7 %
	Homme	1211	61,3 %
	Total	1975	100,0
Données manquantes	System	36	
Total		2011	

La pyramide des âges montrée dans le schéma 3.24 nous indique que la tranche d'âge la plus représentée (avec 30,5 % des passagers) est celle des

45 à 54 ans (Q60). La deuxième tranche la plus représentée est celle des 35 à 44 ans (avec 26,2 %) et la troisième, celle des 25 à 34* ans (avec 18,5 %). Ainsi, les trois tranches d'âge les plus représentées correspondent à 75,2 % de notre échantillon. Autrement dit, les trois quarts des passagers qui voyagent en avion à l'intérieur du Québec ont de 25 à 54 ans.

Schéma 3.24 - La répartition des classes d'âge



Le tableau 3.19 regroupe les informations relatives à l'état matrimonial des répondants (Q66). Notons que 1,8 % des passagers n'ont pas répondu à cette question. Une écrasante majorité des passagers sont mariés ou conjoints de fait (71,4 %). Les passagers célibataires composent 19,3 % de notre échantillon. Les passagers divorcés ou séparés et veufs composent respectivement 7,9 % et 1,5 % de notre échantillon. Autrement dit, près des trois quarts de notre échantillon sont en couple, tandis que le quart des passagers vivent seuls. Nous utiliserons cette distinction pour analyser le revenu familial annuel des répondants.

Tableau 3.19 - L'état matrimonial des répondants

	Fréquences	Pourcenta ges	Pourcentages valides	Pourcentages accumulés
Célibataire	380	18,9	19,3	19,3
Marié (e)/ Conjoint(e) de fait	1410	70,1	71,4	90,7
Divorcé(e) / Séparé(e)	155	7,7	7,9	98,5
Veuf/Veuve	29	1,4	1,5	100,0
Total	1974	98,2	100,0	
Données manquantes	37	1,8		
Total	2011	100,0		

Le tableau 3.20 indique que 67,7 % des répondants disent avoir des enfants (Q64). Le nombre moyen d'enfants est de 2,22. Notons que 99 % des passagers concernés ont de 1 à 5 enfants. Le pourcentage restant a de 6 à 9 enfants. Le mode est de 2 enfants, qu'on trouve dans 48,4 % des réponses valides. Une proportion égale de passagers (21,4 % et 21,5 %) a respectivement 1 seul enfant ou 3 enfants; 6,2% des passagers ont 4 enfants, et 1,5 % a 5 enfants.

Nous déterminerons dans les analyses subséquentes le nombre d'enfants moyen par femme dans chaque région cible, et nous comparerons ces régions les unes aux autres selon plusieurs facteurs sociodémographiques.

Tableau 3.20 – Le nombre d'enfants

Nombre d'enfants	Fréquences	Pourcenta ges	Pourcentages valides	Pourcentages accumulés
2	659	32,8	48,4	48,4
3	293	14,6	21,5	69,9
1	292	14,5	21,4	91,3
4	84	4,2	6,2	97,5
5	20	1,0	1,5	99,0
6	8	,4	,6	99,6
7	4	,2	,3	99,9
8	1	,0	,1	99,9
9	1	,0	,1	100,0
Total	1362	67,7	100,0	
Données manquantes	649	32,3		
Total	2011	100,0		

3.1.4.2. Occupation et revenus des répondants

Le tableau 3.21 et le schéma 3.25 indiquent la situation actuelle des passagers de notre échantillon. Nous constatons que les trois quarts des répondants (soit 76,4 %) sont employés à temps plein. La deuxième catégorie la plus représentée est celle des travailleurs autonomes (6,5 %). Ces résultats, concernant la situation actuelle de notre échantillon, concordent avec les résultats trouvés précédemment quant au motif du voyage. Rappelons que 69,7 % des passagers voyagent pour des raisons professionnelles.

Tableau 3.21 - Situation actuelle des répondants

	Fréquences	Pourcentages	Pourcentage s valides	Pourcentage s accumulés
Étudiant à temps plein	86	4,3	4,4	4,4
Étudiant à temps partiel	6	,3	,3	4,7
Retraité	87	4,3	4,5	9,2
Employé à temps plein	1491	74,1	76,4	85,6
Employé à temps partiel	65	3,2	3,3	88,9
Contractuel	47	2,3	2,4	91,3
En congé parental	5	,2	,3	91,5
En congé de maladie/invalidité	27	1,3	1,4	92,9
Travailleur autonome	127	6,3	6,5	99,4
Sans emploi	9	,4	,5	99,9
En vacances	2	,1	,1	100,0
Total	1952	97,1	100,0	
Données manquantes	59	2,9		
Total	2011	100,0		

Schéma 3.25 - Situation actuelle des répondants

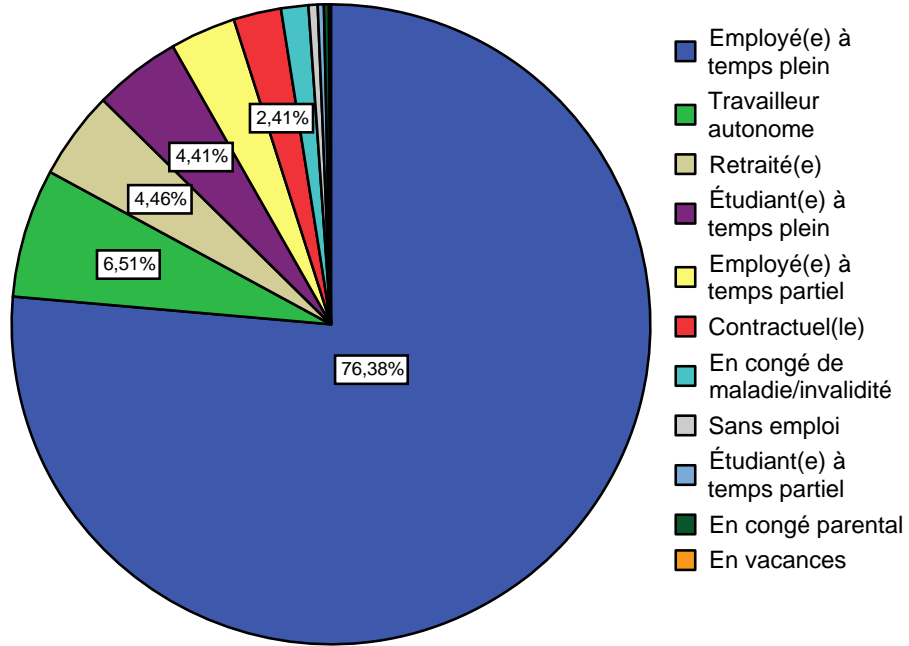


Tableau 3.22 – La situation actuelle des passagers en fonction du type d'organisation dans laquelle ils travaillent

			Dans quel type d'organisation travaillez-vous ?				Total
			Secteur privé	Secteur sans but lucratif	Secteur public	Secteur parapublic	
Laquelle des catégories suivantes reflète le mieux votre situation actuelle?	Employé(e) à temps plein	Fréquence	713	43	451	201	1408
		Pourcentage	50,6%	3,1%	32,0%	14,3%	100,0%
		% du total	43,6%	2,6%	27,6%	12,3%	86,0%
	Employé(e) à temps partiel	Fréquence	31	5	16	11	63
		Pourcentage	49,2%	7,9%	25,4%	17,5%	100,0%
		% of total	1,9%	,3%	1,0%	,7%	3,8%
	Contractuel(le)	Fréquence	21	2	13	5	41
		Pourcentage	51,2%	4,9%	31,7%	12,2%	100,0%
		% du total	1,3%	,1%	,8%	,3%	2,5%
	En congé parental	Fréquence	0	0	2	1	3
		Pourcentage	,0%	,0%	66,7%	33,3%	100,0%
		% du total	,0%	,0%	,1%	,1%	,2%
	En congé de maladie/invalidité	Fréquence	2	1	1	1	5
		Pourcentage	40,0%	20,0%	20,0%	20,0%	100,0%
		% du total	,1%	,1%	,1%	,1%	,3%
	Travailleur autonome	Fréquence	80	3	16	18	117
		Pourcentage	68,4%	2,6%	13,7%	15,4%	100,0%
		% du total	4,9%	,2%	1,0%	1,1%	7,1%
Total	Fréquence	847	54	499	237	1637	
	Pourcentage	51,7%	3,3%	30,5%	14,5%	100,0%	
	% du total	51,7%	3,3%	30,5%	14,5%	100,0%	

Le tableau croisé 3.22 détermine dans quel type d'organisation travaillent les passagers, c'est-à-dire ceux qui font partie de la population active qui travaille et qui ont répondu à la question portant sur leur occupation. Notons ainsi que les résultats présentés ci-dessus concernent 81,4 % de notre échantillon (soit

1637 personnes). Les autres passagers n'ont pas de travail (étudiants, sans emploi, retraités), ou bien ils n'ont pas souhaité répondre à l'une de ces questions.

De manière générale, tous types de contrats de travail confondus, il ressort de ce tableau croisé qu'une légère majorité (51,7 %) des passagers travaillent dans le secteur privé. Environ un tiers de notre échantillon (30,5 %) travaille dans le secteur public. Ensuite, 14,5 % des voyageurs travaillent dans le secteur parapublic. Enfin, seulement 3,3 % travaillent dans une organisation sans but lucratif. De façon plus précise :

- les employés à temps pleins représentent 86 % des travailleurs. La majorité d'entre eux (50,6 %) travaillent dans le secteur privé, tandis qu'un tiers (32 %) travaillent dans le secteur public. Quelque 14,3 % d'entre eux travaillent dans le secteur parapublic et 3,1 %, dans une organisation sans but lucratif. Notons que la répartition des employés à temps plein dans chacun des types d'organisations est à l'image de la répartition de l'ensemble des travailleurs;
- les travailleurs autonomes représentent 7,1% de notre échantillon. Les deux tiers d'entre eux (68,4 %) travaillent dans le secteur privé et environ le tiers, dans les secteurs public (13,7 %) et parapublic (15,4 %). Seulement 2,7 % de ceux-ci travaillent pour une organisation sans but lucratif;
- les employés à temps partiels représentent 3,8 % de notre échantillon. Ils travaillent principalement dans le secteur privé (49,2 %) et dans le secteur parapublic (25,4 %);
- les travailleurs contractuels ne représentent que 2,5 % des travailleurs. À l'image des employés à temps partiel, ils travaillent principalement dans les secteurs public (51,2 %) et parapublic (31,7 %).

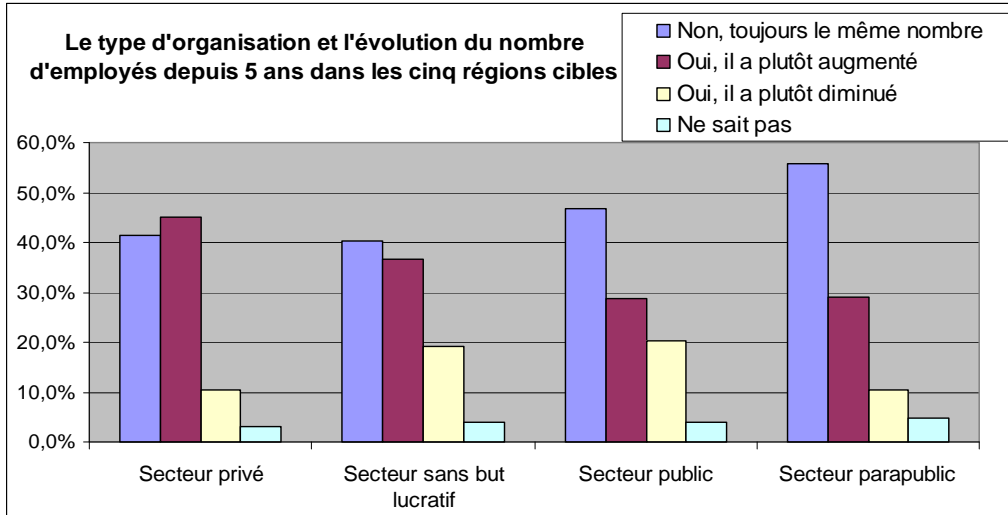
Enfin, les passagers qui sont en congé parental et en congé de maladie ou d'invalidité ne représentent respectivement que 0,2 % et 0,3 % des réponses valides. Par conséquent, il ne nous semble pas pertinent de décrire leur répartition dans chacun des types d'organisations.

Nous analyserons de manière plus précise la répartition des résidents de chacune des régions cibles dans chaque type d'organisation. Il sera intéressant de connaître le poids de chaque secteur d'activité dans chacune des régions cibles.

Le schéma 3.26 nous informe sur les types d'organisations pour lesquelles les passagers travaillent (Q51) et sur la croissance du nombre d'employés au sein de ces organisations durant les cinq dernières années (Q54). Il apparaît que, à l'exception du secteur privé qui a vu une augmentation du nombre d'employés

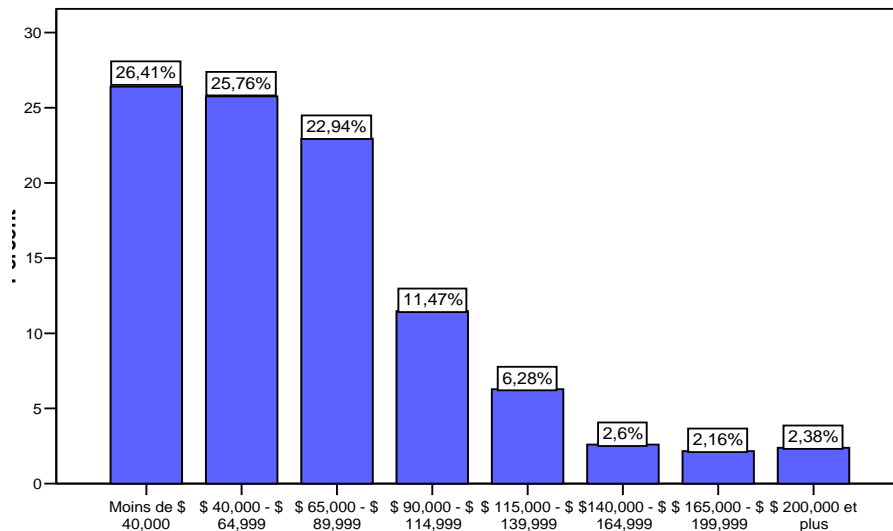
au cours des cinq dernières années, les autres secteurs d'activité ont tous connu une stagnation en matière de nouvelles embauches.

Schéma 3.26 – Le type d'organisation et l'évolution du nombre d'employés depuis cinq ans



Comme mentionné un peu plus haut, il nous paraît pertinent de faire la distinction entre les répondants selon qu'ils vivent en couple ou non afin de déterminer le revenu familial annuel des passagers. Cela nous permet de comparer ce qui est comparable. Notons que 1708 passagers ont répondu aux deux questions portant sur l'âge et le revenu familial annuel. Les analyses portant sur le revenu en fonction du statut familial concernent par conséquent 85 % de notre échantillon.

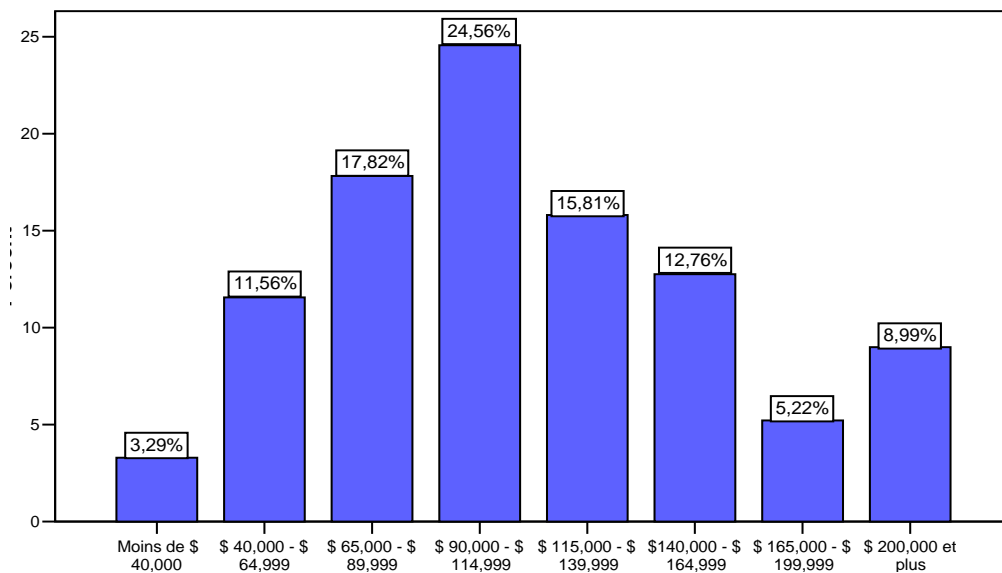
Schéma 3.27 - Revenus annuels des passagers célibataires, divorcés ou veufs



Le schéma 3.27 présente le revenu annuel moyen des passagers célibataires, divorcés ou veufs. Nous nous intéressons ici au quart de notre échantillon qui ne vit pas en couple (28 % des réponses valides). Il apparaît que la majorité relative (26,4 %) des passagers vivant seuls ont un salaire annuel inférieur à 40 000 \$. Étant donné les écarts très faibles existant entre les trois premières catégories, nous pouvons dire que 75 % de notre échantillon a un revenu annuel inférieur à 90 000 \$. Près de 18 % des répondants ont un revenu compris entre 90 000 \$ et 115 000 \$. Enfin, les 7 % restants gagnent 140 000 \$ et plus.

Le schéma 3.28 présente le revenu annuel moyen des passagers mariés ou conjoints de fait. Ces résultats sont relatifs aux trois quarts de notre échantillon qui vivent en couple (73 % des réponses valides). La forme du schéma ci-dessous nous indique assez logiquement que la majorité relative des répondants en couple bénéficient d'un revenu annuel supérieur à celui des passagers vivant seuls. Ainsi, la majorité relative des passagers ont un revenu situé entre 90 000 \$ et 115 000 \$. Environ 16 % ont un revenu se situant respectivement dans les catégories supérieure et inférieure. Puis, environ 12 % des passagers ont un revenu compris respectivement entre 40 000 \$ et 65 000 \$, et entre 140 000 \$ et 165 000 \$. La forme du schéma n'est pas sans évoquer une distribution de fréquences normale. Cependant, il est intéressant de noter que la catégorie 200 000 \$ et plus connaît une distribution de fréquences élevée, regroupant 9 % des passagers. Nous verrons plus en détail la répartition des salaires pour chacune des régions cibles. Nous conserverons la même approche pour effectuer la distinction entre des répondants vivant en couple et d'autres vivant seuls.

Schéma 3.28 - Revenus annuels des passagers mariés ou conjoints de fait



3.1.4.3. Secteurs d'activité et vision du futur de l'entreprise

Afin de gagner en précision quant aux secteurs d'activité dans les régions cibles du Québec, nous avons utilisé le système de codification du ministère du Développement économique du Canada⁸³. Cette codification s'articule autour de cinq catégories distinctes. Leur description est comme suit :

- Secteur primaire : Extraction des ressources naturelles (agriculture, mines, forêt et pêche);
- Fabrication : Secteur manufacturier;
- Commerce : Commerce de détail; commerce de gros;
- Services commerciaux : Services publics; construction; transport et entreposage; industrie de l'information et industrie culturelle; finance et assurances; services immobiliers et de location et de location à bail; gestion de sociétés et d'entreprises; services professionnels, scientifiques et techniques; services administratifs et services de soutien; services de gestion des déchets et services d'assainissement; arts, spectacles et loisirs; hébergement et services de restauration; autres services (sauf les administrations publiques);
- Services non commerciaux : Services d'enseignement; soins de santé et assistance sociale; administrations publiques.

Tableau 3.23 – Répartition des secteurs d'activité

	% de répondants
Services non commerciaux	50,2 %
Services commerciaux	27,1 %
Secteur primaire	14,2 %
Fabrication	4,3 %
Commerce	4,2 %

Le tableau 3.24 montre les perceptions des répondants quant à la perspective d'avenir de l'organisation pour laquelle ils travaillent. Nous constatons que dans les cinq régions cibles la majorité des passagers estiment que leur entreprise évoluera sur une pente ascendante au cours des années à venir. Notons que les passagers travaillant pour des services non commerciaux (la majorité des passagers interrogés) estiment que leur organisation connaîtra la stabilité durant les prochaines années. Rappelons ici que les services non commerciaux regroupent les services d'enseignement, les soins de santé, l'assistance sociale et l'administration publique.

⁸³ Source : Développement économique du Canada, *Profil socio-économiques des régions du Québec*, janvier 2007.

Schéma 3.29 – La répartition des secteurs d'activité pour chaque région cible

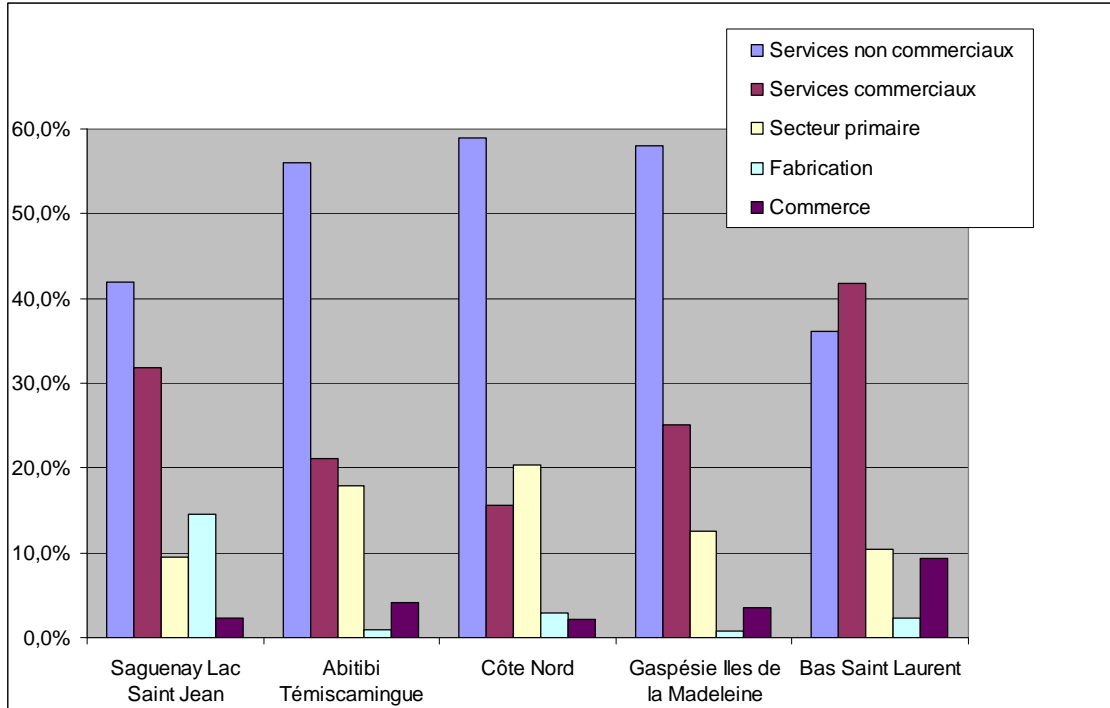


Schéma 3.30 – La répartition des domaines d'activité dans les cinq régions cibles

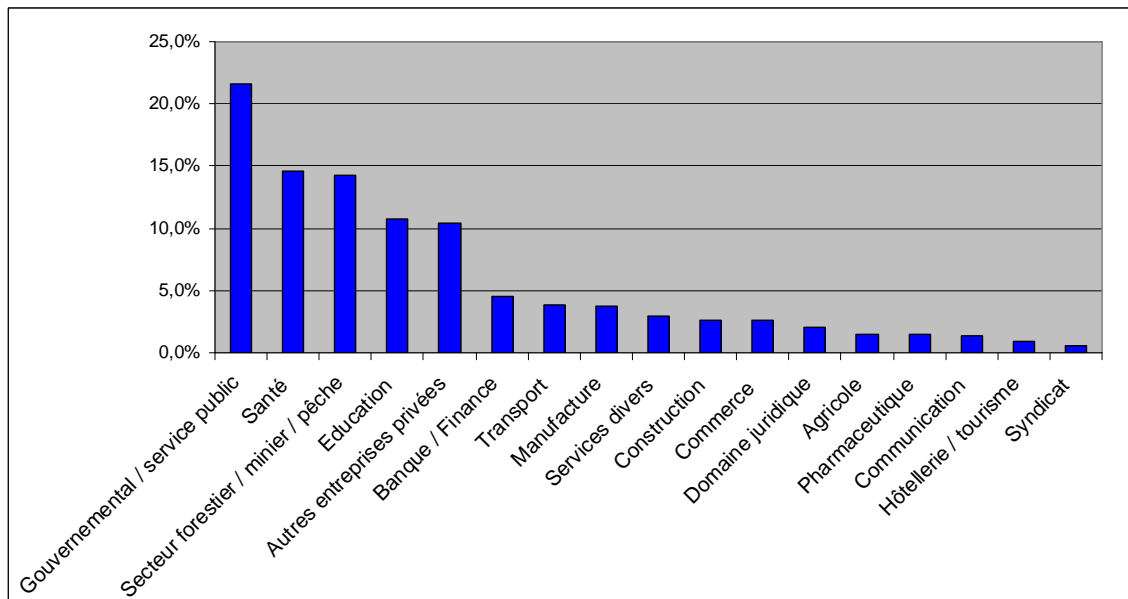


Tableau 3.24 - L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent

			L'avenir de l'organisation selon le passager			Total
			Déclin	Stabilité	Croissance	
Les secteurs économiques	Secteur primaire	Fréquence	16	45	81	142
		Pourcentage	11,3%	31,7%	57,0%	100,0%
	Fabrication	Fréquence	1	13	23	37
		Pourcentage	2,7%	35,1%	62,2%	100,0%
	Commerce	Fréquence	1	17	18	36
		Pourcentage	2,8%	47,2%	50,0%	100,0%
	Services commerciaux	Fréquence	9	77	137	223
		Pourcentage	4,0%	34,5%	61,4%	100,0%
	Services non commerciaux	Fréquence	67	232	143	442
		Pourcentage	15,2%	52,5%	32,4%	100,0%
	Total	Fréquence	94	384	402	880
		Pourcentage	10,7%	43,6%	45,7%	100,0%

3.1.5. La satisfaction des passagers

Le tableau 3.25 et le schéma 3.31 indiquent que près des deux tiers des passagers (62,8 %) sont satisfaits de leurs expériences de voyage par avion à l'intérieur du Québec (Q14). De plus, 16,5 % des passagers se disent très satisfaits. Autrement dit, 79,3 % des passagers sont plutôt satisfaits de leurs expériences de voyage. Par ailleurs, 10,7 % ne sont ni satisfaits, ni insatisfaits. Enfin, environ 10 % sont insatisfaits ou très insatisfaits.

Tableau 3.25 - Le niveau de satisfaction globale des expériences de voyage à l'intérieur du Québec

N	Valides	1619
	Manquantes	392
	Moyenne	3,84
	Mode	4
	Ecart type	,869
	Minimum	1
	Maximum	5

Afin de déterminer s'il existe une relation linéaire entre le niveau de satisfaction des passagers (Q14) et le prix payé par les passagers (Q42) pour des voyages en avion à l'intérieur du Québec, nous avons séparé les réponses selon le motif du voyage. Par ailleurs, afin d'éviter un biais lié à des tarifs erronés reflétant ceux de vols internationaux, nous avons exclu les tarifs supérieurs ou égaux à 2 500 \$.

Nos analyses suggèrent que les passagers qui voyagent pour leur travail ou pour des vacances ne présentent aucune corrélation entre les variables satisfaction et prix. Cependant, les passagers qui voyagent pour rendre visite à de la famille ou à des amis et ceux qui se rendent à un rendez-vous médical présentent des résultats significatifs (tableaux 3.26 et 3.27).

Schéma 3.31 - Le niveau de satisfaction générale des expériences de voyage par avion à l'intérieur du Québec

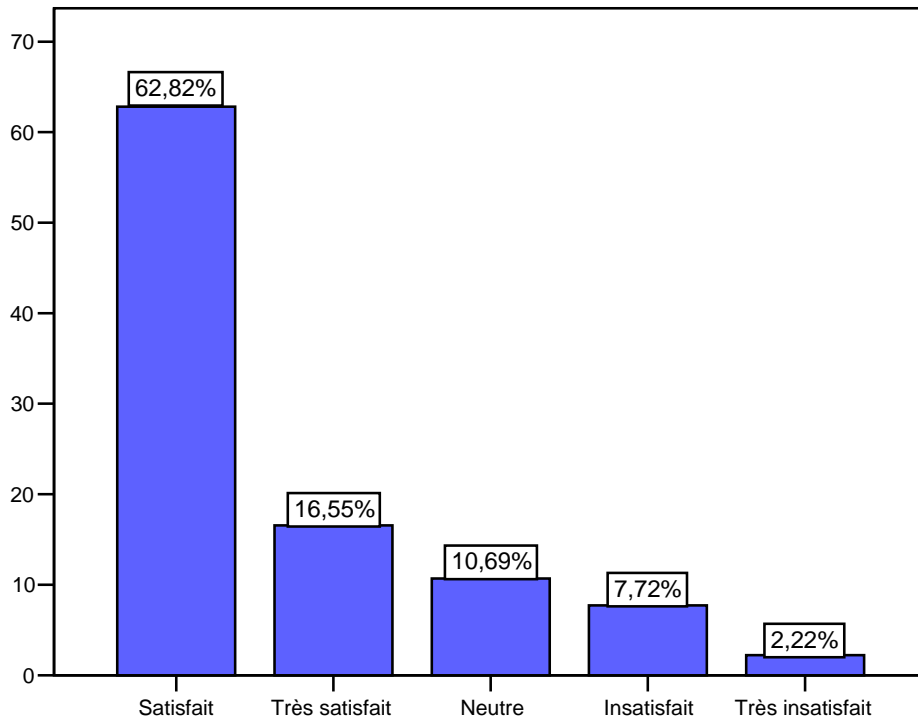


Tableau 3.26 - Corrélations entre le niveau de satisfaction et le prix du billet d'avion (Visite à la famille ou aux amis)

		Quel est le prix payé (taxes et frais inclus) pour le billet correspondant au présent vol? (en \$ CA)
Le niveau de satisfaction globale des expériences de voyage par avion à l'intérieur du Québec	Coefficient de corrélation de Pearson	-0,17
	Sig.	0,02
	N	185

Tableau 3.27 - Corrélations entre le niveau de satisfaction et le prix du billet d'avion (Rendez-vous médical)

		Quel est le prix payé (taxes et frais inclus) pour le billet correspondant au présent vol? (en \$ CA)
Le niveau de satisfaction globale des expériences de voyage par avion à l'intérieur du Québec	Coefficient de corrélation de Pearson	-0,40
	Sig.	0,01
	N	40

Les tableaux 3.26 et 3.27 font apparaître une corrélation négative entre le niveau de satisfaction générale et le prix payé par les passagers. Autrement dit, plus le billet d'avion a coûté cher aux passagers, moins ces derniers sont satisfaits de leur expérience de voyage par avion à l'intérieur du Québec. Et, à l'inverse, plus le prix du billet est bas, plus leur niveau de satisfaction croît. La relation est faible pour les passagers qui voyagent pour rendre visite à de la famille ou à des amis (coefficient de corrélation de Pearson = -0,17). Cette relation est de force moyenne pour ceux qui voyagent pour des raisons médicales (coefficient de corrélation de Pearson = -0,4).

Nous avons également exploré le lien entre le niveau de satisfaction, la perception et les attentes en matière de services aériens (Q14). Rappelons que le niveau de satisfaction des passagers est mesuré sur une échelle de Likert à 5 niveaux (où 1 = très insatisfait et 5 = très satisfait). La perception de la qualité des services avant et pendant le vol est mesurée sur une échelle semblable (où 1 = pas du tout d'accord et 5 = tout à fait d'accord).

Tableau 3.28 – Corrélations entre le niveau de satisfaction, la perception et les attentes en matière de services aériens

		Je pense que je reçois de bons services avant-vol	Je pense que les services que je recevrai durant le présent vol seront bons
Le niveau de satisfaction globale des expériences de voyage par avion à l'intérieur du Québec	Coefficient de corrélation de Pearson	0,29	0,31
	Sig.	0,00	0,00
	N	1557	1562
Je pense que je reçois de bons services avant-vol	Coefficient de corrélation de Pearson	1	0,59
	Sig.	.	0,00
	N	1936	1932

D'après les résultats présentés dans le tableau 3.28, nous constatons qu'il existe une corrélation de force moyenne entre le niveau de satisfaction des passagers et leur perception de la qualité du service avant le vol (coefficient de corrélation de Pearson = 0,29), et vis-à-vis de leurs attentes en matière de services à bord (coefficient de corrélation de Pearson = 0,30). Par ailleurs, il existe également une relation linéaire plus directe entre la perception des services avant le vol et les attentes en matière de services pendant le vol, avec un coefficient de corrélation de 0,59. Nous pouvons qualifier cette relation de forte.

Nous pouvons dire que le passé a une incidence sur la satisfaction générale d'une part, et sur les attentes futures en ce qui concerne les services pendant le vol à venir. Autrement dit, le passé semble être garant du présent et également du futur. De plus, les perceptions du présent influent directement sur les attentes futures en matière de services aériens.

Nous nous sommes également intéressés à la commodité des horaires de vol. Le résultat du tableau croisé 3.29 est sans appel. Peu importe le motif du voyage, une majorité écrasante de passagers s'accordent pour dire que les horaires des vols correspondent à leurs besoins. Soulignons le fait que les passagers d'affaires sont ceux qui présentent la proportion la moins élevée de passagers satisfaits au sujet des horaires des vols. En effet, un tiers d'entre eux estiment que les horaires des vols ne correspondent pas à leurs besoins.

En vue d'approfondir notre compréhension du phénomène, nous allons maintenant déterminer si les passagers (environ le tiers de notre échantillon) qui estiment que les horaires ne correspondent pas à leurs besoins disent être dissuadés de voyager plus souvent en avion à l'intérieur du Québec.

Tableau 3.29 – Commodité des horaires des vols en fonction du motif du voyage

			Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins		Total
			Oui	Non	
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances/tourisme	Fréquence %	36 29,5%	86 70,5%	122 100,0%
	Affaires	Fréquence %	470 35,3%	860 64,7%	1330 100,0%
	Visite famille/ami(s)	Fréquence %	88 25,0%	264 75,0%	352 100,0%
	Rendez-vous médicaux	Fréquence %	18 18,2%	81 81,8%	99 100,0%
Total		Fréquence %	612 32,2%	1291 67,8%	1903 100,0%

Les résultats présentés dans le tableau 3.30 permettent de conclure, tous motifs de voyage confondus, que l'absence de correspondance des horaires avec les besoins des passagers peut dissuader la moitié de ceux-ci de voyager en avion plus souvent à l'intérieur du Québec. Le résultat concernant les rendez-vous médicaux doit être pris avec prudence en raison de sa faible représentativité dans notre analyse.

Les résultats présentés ci-dessous suggèrent qu'il existe des relations linéaires positives entre le niveau de satisfaction globale des expériences de voyage par avion à l'intérieur du Québec et plusieurs variables liées à la perception des passagers des voyages aériens régionaux.

Le tableau 3.31 explore le lien entre la satisfaction des voyageurs et la perception de la sûreté aérienne. Le niveau de satisfaction globale est mesuré par une échelle de Likert à 5 niveaux (où 1 correspond à « très insatisfait » et 5 à « très satisfait »). La perception de la sûreté du transport aérien est également mesurée par une telle échelle (où 1 correspond à « pas du tout d'accord » et 5 à « tout à fait d'accord »). Étant donné les résultats des corrélations, nous regroupons les deux variables sous l'intitulé suivant : « je pense que l'avion est le moyen de transport le plus sûr, cela peu importe le trajet à parcourir ».

Tableau 3.30 – Effet dissuasif des horaires peu adaptés

			Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
			Oui	Non	
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances/tourisme	Count % within Quel est le motif de votre voyage ?	14 48,3%	15 51,7%	29 100,0%
	Affaires	Count % within Quel est le motif de votre voyage ?	220 49,3%	226 50,7%	446 100,0%
	Visite famille/ami(s)	Count % within Quel est le motif de votre voyage ?	35 43,8%	45 56,3%	80 100,0%
	Rendez-vous médicaux	Count % within Quel est le motif de votre voyage ?	10 71,4%	4 28,6%	14 100,0%
Total	Count % within Quel est le motif de votre voyage ?	279 49,0%	290 51,0%	569 100,0%	

Tableau 3.31 - Corrélations entre la satisfaction et la perception de la sûreté aérienne

		Je pense que l'avion est le moyen de transport le plus sûr pour les vols de plus de 350 km	Je pense que l'avion est le moyen de transport le plus sûr pour les vols de moins de 350 km
Le niveau de satisfaction globale des expériences de voyage par avion à l'intérieur du Québec	Coefficient de corrélation de Pearson	0,14	0,14
	Sig.	0,00	0,00
	N	1593	1590

Ainsi, plus les passagers estiment que l'avion est le moyen de transport le plus sûr, plus leur niveau de satisfaction croît. Autrement dit, leur satisfaction globale est directement liée à un sentiment de sécurité. Nous pouvons qualifier cette corrélation de faible⁸⁴ (avec un coefficient de corrélation de Pearson de 0,14). Cependant, nous pouvons affirmer avec un seuil de confiance de 99 % (ou bien à l'inverse avec une marge d'erreur de 1 %) que cette relation linéaire positive faible trouvée pour notre échantillon peut être inférée à l'ensemble de la population des passagers ayant voyagé dans les cinq régions cibles durant la période d'observation.

Le tableau 3.32 explore la relation entre la perception des services offerts par la compagnie aérienne et la satisfaction des passagers. Ces variables sont mesurées par une échelle de Likert à 5 niveaux (où 1 correspond à « pas du tout d'accord » et 5 à « tout à fait d'accord »). Les résultats nous indiquent qu'il existe une relation linéaire positive de force faible (avec un coefficient de corrélation de Pearson de 0,29) entre la satisfaction des passagers des expériences de voyage par avion à l'intérieur du Québec et leur perception des services avant le vol. De plus, nous constatons une corrélation positive de force moyenne (Pearson = 0,31) entre le niveau de satisfaction des passagers eu égard aux voyages antérieurs et leurs attentes concernant les services pendant le vol. Enfin, il existe une forte corrélation (Pearson = 0,59) entre la perception des services avant le vol et les attentes en matière de services pendant le vol.

⁸⁴ Nous utiliserons pour toutes nos analyses la norme suivante pour mesurer la force d'une relation linéaire entre deux variables (corrélation) : de 0 à 0,3 : faible; de 0,31 à 0,5 : moyenne; de 0,51 à 0,7 : forte; de 0,71 à 1 : très forte.

Tableau 3.32 - Corrélations entre la satisfaction et la perception des services aériens

		Je pense que les services que je recevrai durant le présent vol seront bons	Je pense que je reçois de bons services avant-vol	Le niveau de satisfaction globale des expériences de voyage par avion à l'intérieur du Québec
Je pense que les services que je recevrai durant le présent vol seront bons	Coefficient de corrélation de Pearson Sig. N	1 . 1939	0,59 0,00 1932	0,31 0,00 1562
Je pense que je reçois de bons services avant-vol	Coefficient de corrélation de Pearson Sig. N	0,59 0,00 1932	1 . 1936	0,29 0,00 1557
Le niveau de satisfaction globale des expériences de voyage par avion à l'intérieur du Québec	Coefficient de corrélation de Pearson Sig. N	0,31 0,00 1562	0,29 0,00 1557	1 . 1619

Par conséquent, nous pouvons dire qu'il existe un lien substantiel entre le passé, le présent et le futur, c'est-à-dire que plus les passagers sont satisfaits de leurs expériences de voyage précédents en avion, plus ils estiment recevoir de bons services avant leur vol (lorsque nous les interrogeons), et plus ils s'attendent à recevoir de bons services pendant le vol. Nous pouvons affirmer cela avec un seuil de confiance de 99 %. Ainsi, nous pourrions dire que le passé est garant du présent et également du futur. Il existe une certaine continuité d'un vol à l'autre. Étant donné que la relation est linéaire, cela signifie que l'inverse est également vrai. Nous pourrions introduire la notion de cercle vertueux et de cercle vicieux se formant au fil des expériences de voyage.

3.1.6 La récapitulation de la présentation générale de l'échantillon

Le tableau 3.33 présente un sommaire des données analysées dans cette première sous-section du rapport et dresse ainsi un portrait global de notre échantillon de recherche.

Tableau 3.33 – Récapitulation des données de l'échantillon

Intitulé	Information	Type d'information
Nombre de questionnaires	2011	Total
Taux de réponse	74,5 %	Moyenne
Sexe	Homme	Mode
Le motif du voyage	Affaires	Mode
Nombre de jours auxquels remonte la planification du voyage	36,9 jours	Moyenne
Nombre de jours auxquels remonte l'achat du billet	25,6 jours	Moyenne
L'acheteur du billet	L'employeur	Mode
La méthode d'achat du billet	La compagnie aérienne et sur Internet	Mode
Tarif spécial dont les passagers ont bénéficié	Programme de fidélisation	Mode
Niveau de satisfaction générale	Satisfait	Mode
Etat matrimonial	Marié ou conjoint de fait	Mode
Nombre d'enfants	2,22 enfants	Moyenne
L'âge des répondants	45 à 54 ans	Mode
La région du domicile	Abitibi-Témiscamingue	Mode
La région de travail	Abitibi-Témiscamingue	Mode
L'occupation des répondants	Employé à temps plein	Mode
Le type d'organisation	Entreprise privée	Mode
Le revenu familial (pour les couples)	90 000 à 115 000 \$	Mode

3.2. La région du Bas-Saint-Laurent

3.2.1. Le profil sociodémographique de la région

Comme le montre le schéma 3.32, la région du Bas-Saint-Laurent est le domicile de 5,4 % de notre échantillon qui réside à l'intérieur du Québec. Cependant, si l'on ne se concentre que sur les cinq régions cibles (schéma 3.33), la région du Bas-Saint-Laurent est la moins représentée de notre échantillon. En effet, en tenant compte des 99 passagers qui y résident, elle est le domicile de 7,9 % de notre échantillon.

Schéma 3.32 – La répartition du domicile des répondants à l'intérieur du Québec

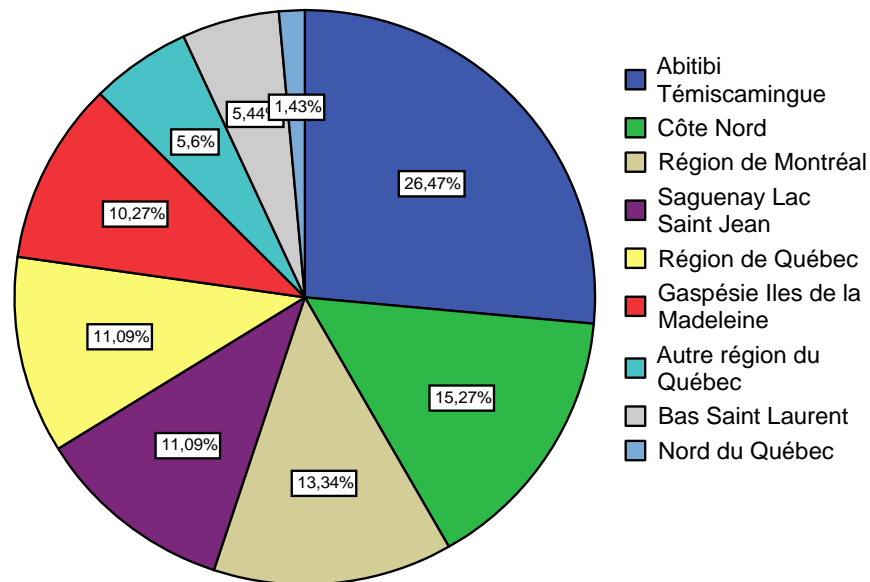
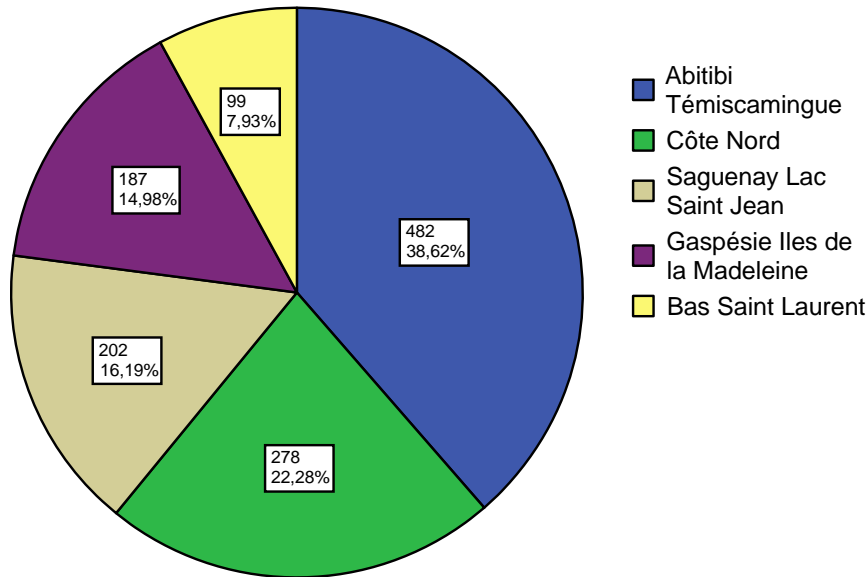


Schéma 3.33 – La répartition du domicile des répondants dans les cinq régions cibles



Selon le tableau 3.34, les hommes représentent les deux tiers des résidents du Bas-Saint-Laurent dans notre échantillon (Q65).

Tableau 3.34 - Le sexe des répondants

	La région du Bas-Saint-Laurent		Les cinq régions cibles au Québec
	Fréquence	Pourcentage	Pourcentage
Femmes	34	34,7 %	41,2 %
Hommes	64	65,3 %	58,8 %

Nous avons également demandé aux passagers de nous indiquer la tranche d'âge à laquelle ils appartiennent (Q60). Ces tranches d'âge s'étalent sur une échelle ordinaire à 7 niveaux (où 1 = 18 ans et moins, et 7 = 65 ans et plus). La répartition par tranches d'âge dans la région du Bas-Saint-Laurent est présentée dans le tableau 3.35 et représentée par le schéma 3.34.

Tableau 3.35 – Le groupe d’âge des répondants

	La région du Bas-Saint-Laurent	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	98	1232
Pourcentage des résidents qui ont répondu à cette question	98,9 %	98,7 %
Moyenne	4,7	4,4
Mode	5	5
Écart type	1,2	1,2

Le tableau 3.36 et le schéma 3.35 présentent les informations relatives à l’état matrimonial des répondants (Q66). Comme c’est le cas pour l’ensemble des régions cibles, une écrasante majorité de passagers sont mariés ou conjoints de fait (78,4 %).

Tableau 3.36 - État matrimonial des répondants

	La région du Bas-Saint-Laurent	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	97	1231
Pourcentage des résidents qui ont répondu à cette question	98,0 %	98,6 %
Mode	2	2
Célibataire	9,3 %	16,3 %
Marié (e)/Conjoint(e) de fait	78,4 %	73,3 %
Divorcé(e) /Séparé(e)	10,3 %	8,8 %
Veuf/Veuve	2,1 %	1,6 %

Schéma 3.34 – La répartition des groupes d'âge

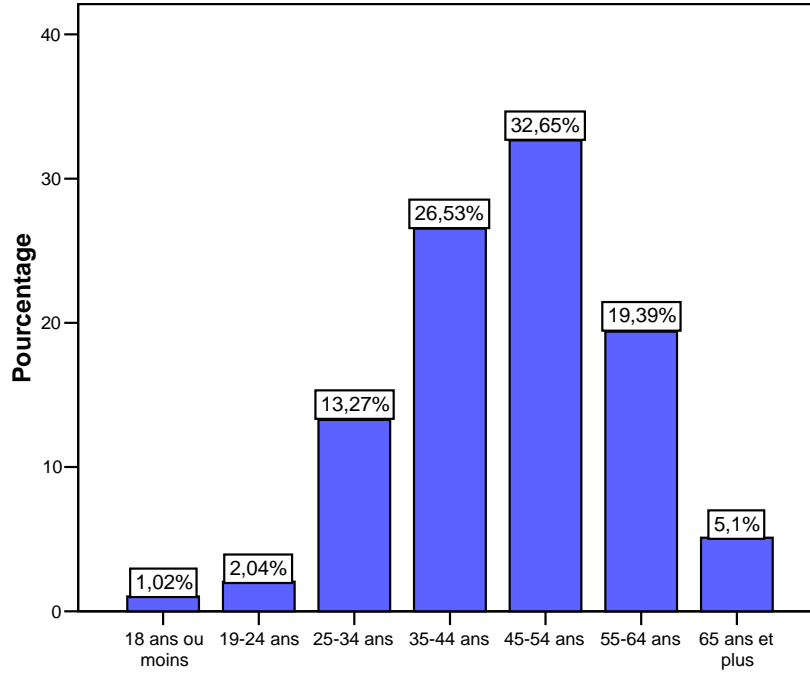


Schéma 3.35 – État matrimonial des répondants

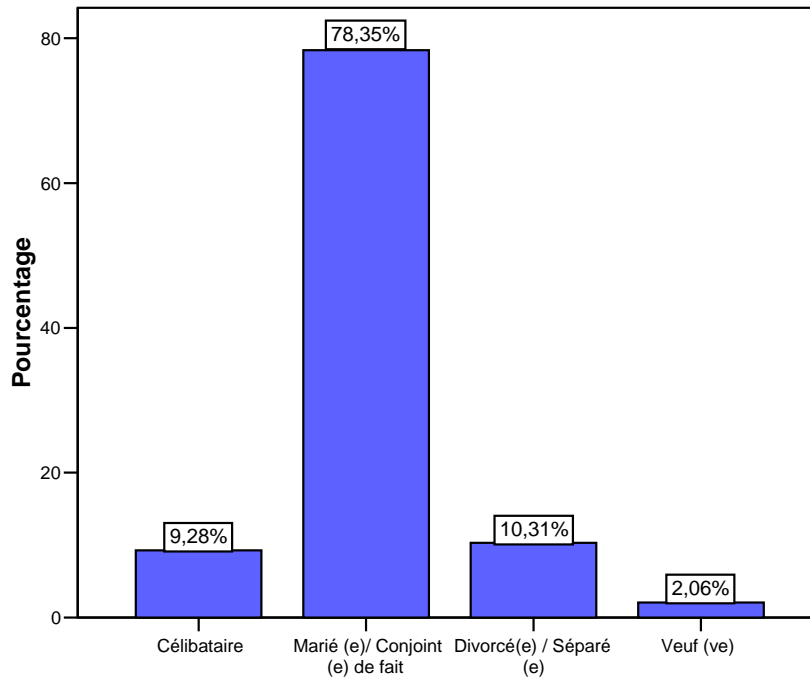


Schéma 3.36 – Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs

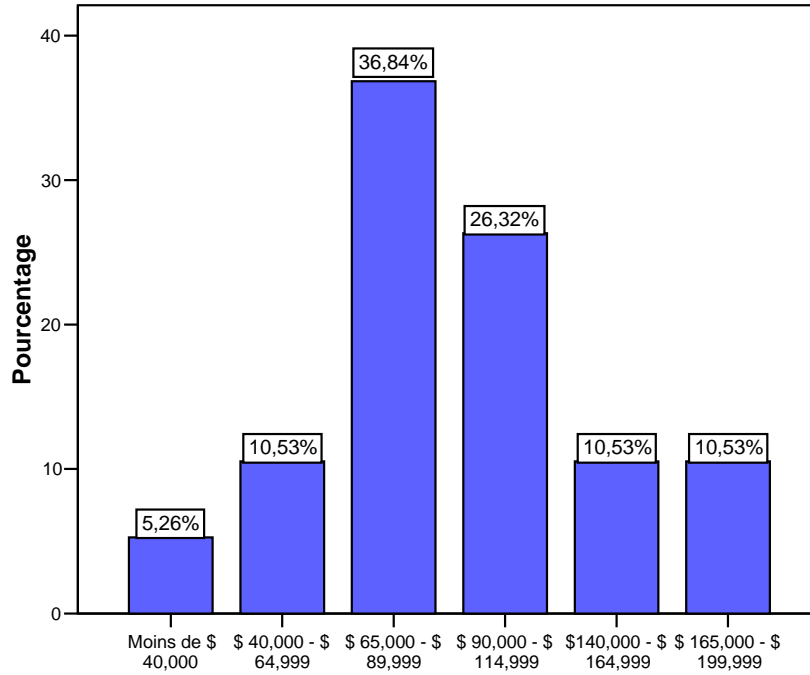
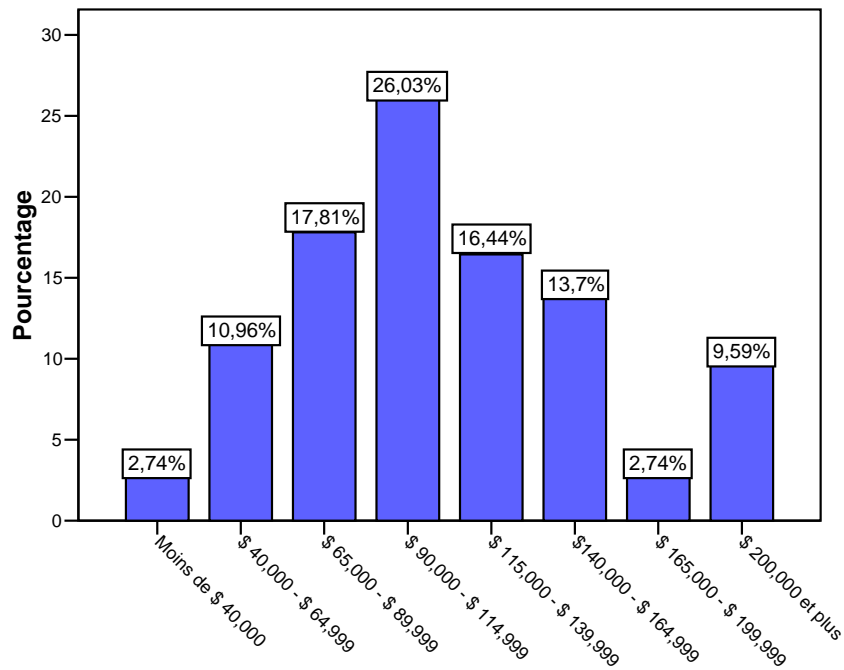


Schéma 3.37 – Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait



En ce qui concerne la question du revenu annuel moyen (Q69), comme nous l'avons indiqué plus tôt dans la présentation de notre échantillon, nous allons faire la distinction entre les personnes qui vivent seules et celles qui vivent en couple. Notons que le salaire annuel des passagers est mesuré sur une échelle de Likert à 8 niveaux (où 1 = moins de 40 000 \$ et 8 = 200 000 \$ et plus). Le schéma 3.36 présente le revenu annuel moyen des passagers célibataires, divorcés ou veufs alors que le schéma 3.37 présente le revenu annuel moyen des passagers mariés ou conjoints de fait.

Le tableau 3.37 indique le pourcentage des répondants ayant des enfants (Q63) de même que leur nombre moyen d'enfants (Q64).

Nous avons demandé aux passagers de nous indiquer le dernier niveau d'études qu'ils ont achevé (Q68). Les résultats présentés dans le tableau 3.38 sont basés sur une échelle ordinale à 6 niveaux (où 1 = école primaire et 6 = diplôme de doctorat).

Tableau 3.37 – Le nombre moyen d'enfants

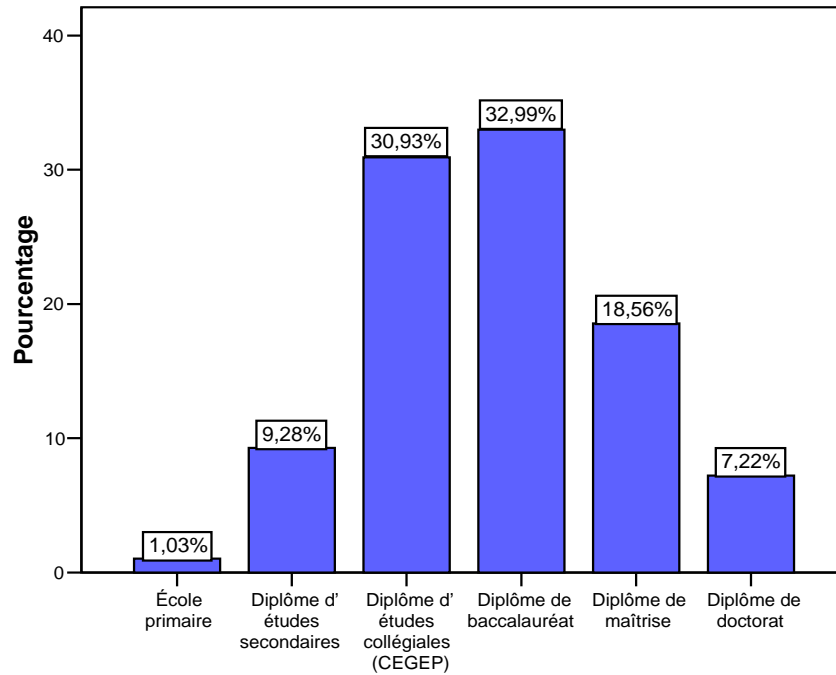
	La région du Bas-Saint-Laurent	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	76	914
Pourcentage des répondants qui ont un ou plusieurs enfants	76,8 %	73,2 %
Moyenne	2,0	2,2
Mode	2	2
Minimum	1	1
Maximum	5	8

Tableau 3.38 – Le niveau de scolarité le plus élevé achevé

	La région du Bas-Saint-Laurent	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	97	1209
Pourcentage des résidents qui ont répondu à cette question	97,9 %	96,9 %
Moyenne	3,8	3,5
Mode	4	4
Minimum	1	1
Maximum	6	6

La distribution des réponses obtenues relativement au niveau de scolarité le plus élevé est représentée par le schéma 3.38.

Schéma 3.38 - Le niveau de scolarité le plus élevé achevé

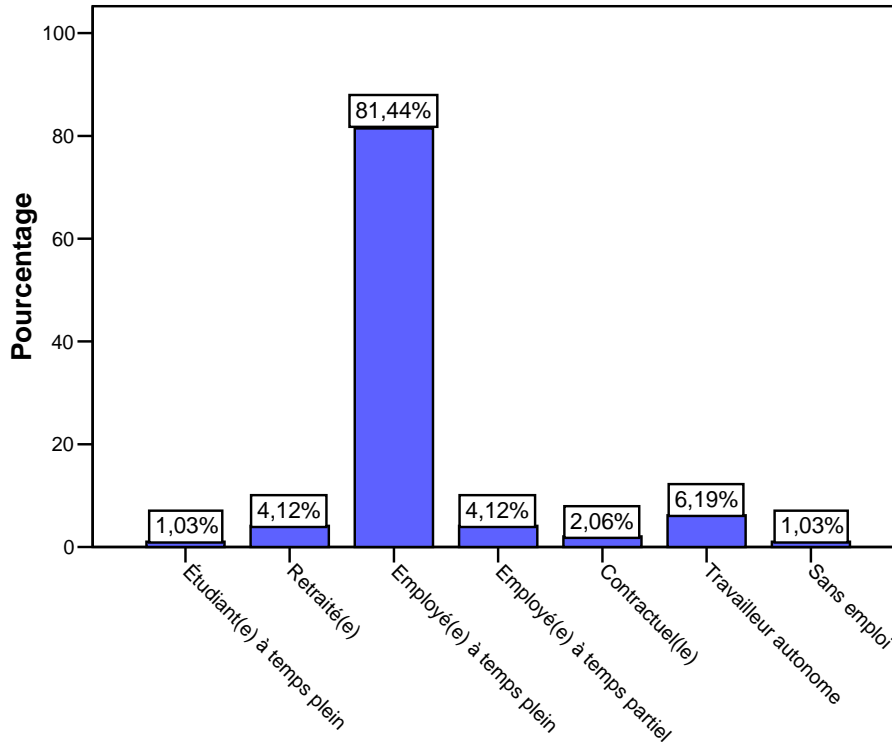


Le tableau 3.39 et le schéma 3.39 présentent la répartition de l'occupation des répondants du Bas-Saint-Laurent (Q50).

Tableau 3.39 - La répartition de l'occupation des répondants

	La région du Bas-Saint-Laurent	Les cinq régions cibles au Québec
Étudiant(e) à temps plein	1 %	2,9 %
Étudiant(e) à temps partiel	-	0,4 %
Retraité(e)	4,1 %	5,2 %
Employé(e) à temps plein	81,4 %	78,2 %
Employé(e) à temps partiel	4,1 %	3,4 %
Contractuel(le)	2 %	1,8 %
En congé parental	-	0,2 %
En congé de maladie/invalidité	-	2,1 %
Travailleur autonome	6,2 %	5,2 %
Sans emploi	1 %	0,4 %
En vacances	-	0,2 %

Schéma 3.39 - L'occupation des répondants du Bas-Saint-Laurent



L'information présentée dans le tableau 3.39 et représentée par le schéma 3.39 relativement aux personnes sans emploi est très peu représentative de la réalité. En effet, les personnes sans emploi ont *a priori* des ressources plus limitées que les personnes qui travaillent. Par conséquent, elles n'ont probablement pas les moyens suffisants pour se permettre de voyager en avion dans les régions du Québec. Le taux de chômage qui a été indiqué dans la monographie des régions est quant à lui représentatif de la réalité que connaît la région.

Enfin, le tableau 3.40 présente la distribution des motifs mentionnés par les répondants du Bas-Saint-Laurent (Q48).

Tableau 3.40 - La répartition des motifs des répondants

	La région du Bas-Saint-Laurent	Les cinq régions cibles au Québec
Vacances/tourisme	3,1 %	8,0 %
Affaires	81,4 %	71,4 %
Visite famille/ami(s)	13,4 %	12,7 %
Rendez-vous médicaux	2,1 %	7,9 %

Nous constatons que les résidents du Bas-Saint-Laurent que nous avons interrogés se déplacent dans une écrasante majorité en avion à l'intérieur du Québec pour des raisons professionnelles (81,4 %). Notons que la proportion des résidents du Bas-Saint-Laurent qui se déplacent pour ce motif est supérieure de 10 % à la moyenne des cinq régions cibles. Le deuxième motif indiqué est celui de rendre visite à de la famille ou à des amis (13,4 %).

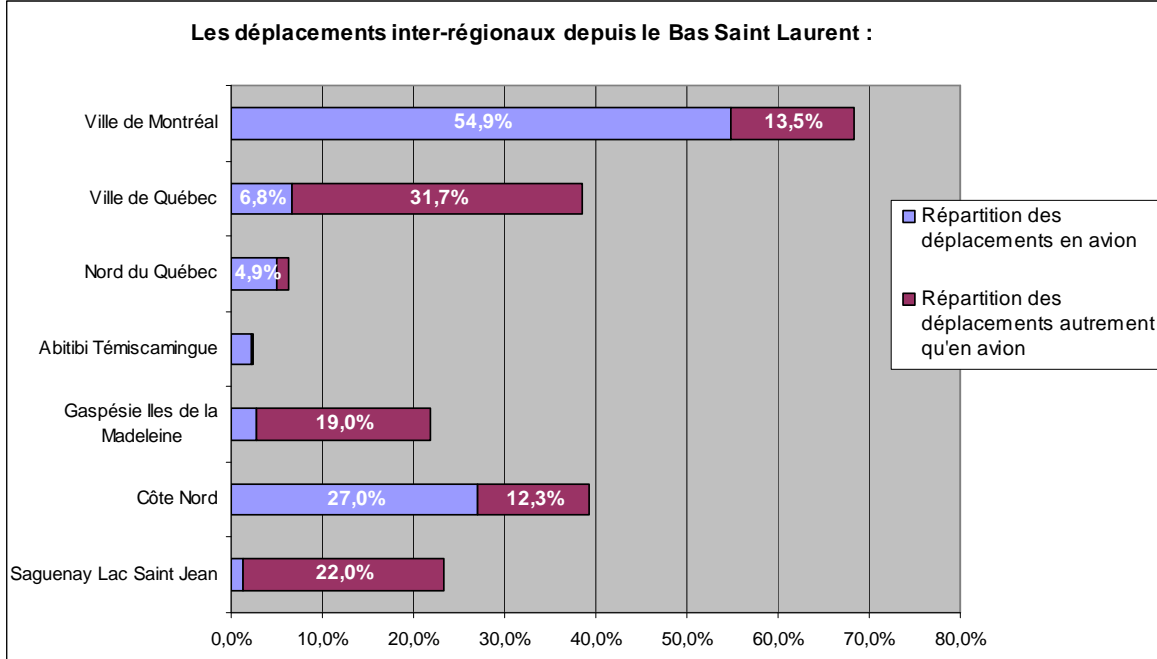
3.2.2. Les habitudes de voyage des répondants

Le tableau 3.41 et le schéma 3.40 présentent le nombre de déplacements que les résidents de la région du Bas-Saint-Laurent ont faits, par avion ou par un autre moyen de transport, vers les autres régions du Québec depuis leur région.

Tableau 3.41 – Déplacements depuis le Bas-Saint-Laurent au cours de l'année précédant le voyage

	Fréquence / pourcentage	Poids de la région parmi les cinq régions cibles (en %)	Rang parmi les cinq régions cibles	Nombre moyen de déplacements (N-1)
Nombre de résidents dans le Bas-Saint-Laurent	99	7,9 %	5	-
Proportion des résidents ayant voyagé à l'intérieur du Québec au cours de l'année précédente	89,9%	-	1	-
Les déplacements à l'intérieur du Québec en avion au départ du Bas- Saint-Laurent	607	7,9 %	5	4,8
Les déplacements à l'intérieur du Québec autrement qu'en avion au départ du Bas-Saint- Laurent	1265	24,8 %	2	7,7

Schéma 3.40 – Les déplacements depuis le Bas-Saint-Laurent



Sur un total de 1872 déplacements depuis la région du Bas-Saint-Laurent au cours de l'année précédant le voyage, les résidents de cette région ont effectué 32,4 % de leurs déplacements en avion et 67,6 % des déplacements autrement qu'en avion. Le schéma 3.40 montre le poids de chaque région selon que les passagers s'y rendent en avion ou en recourant à un autre moyen de transport. Il ressort que la majorité des déplacements en avion se font vers la région de Montréal (54,9 %). De plus, c'est la ville de Québec qui est la plus plébiscitée en ce qui concerne les déplacements autrement qu'en avion.

Nous distinguons maintenant les différents modes de transport utilisés hormis l'avion. Nous nous intéressons ici aux 67,6 % de l'ensemble des déplacements qui ont été effectués depuis la région du Bas-Saint-Laurent. Les résultats montrés par le schéma 3.41 sont sans appel. Au cours de l'année précédant le voyage, lorsqu'ils n'ont pas utilisé l'avion, la totalité des résidents du Bas-Saint-Laurent que nous avons interrogés ont voyagé à l'intérieur du Québec exclusivement en voiture.

Schéma 3.41 – Les autres moyens de transport utilisés

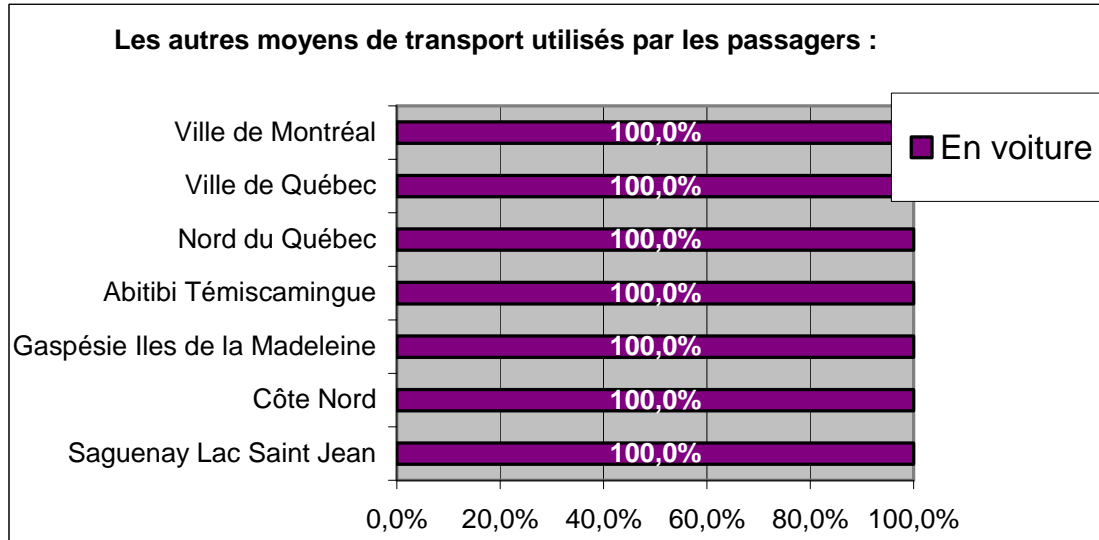


Tableau 3.42 – Répartition des moyens de transport les plus utilisés selon le motif du voyage

	Le moyen de transport	La région du Bas-Saint-Laurent	Les cinq régions cibles au Québec
Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel	L'automobile	86 %	82,5 %
	Le bus	-	0,9 %
	L'avion	14 %	16,6 %
Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel	L'automobile	40,5 %	24,5 %
	Le bus	1,3 %	0,1 %
	Le train	1,3 %	0,1 %
	L'avion	57,0 %	75,3 %

Nous avons demandé aux passagers qui ont voyagé au cours de la dernière année d'indiquer le moyen de transport qu'ils utilisent le plus fréquemment lorsqu'ils voyagent dans les régions du Québec. Nous avons fait la distinction entre les voyages à but personnel et ceux à but professionnel. Les résultats obtenus sont présentés dans le tableau 3.42 et montrés par les schémas 3.42 et 3.43.

Schéma 3.42 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel

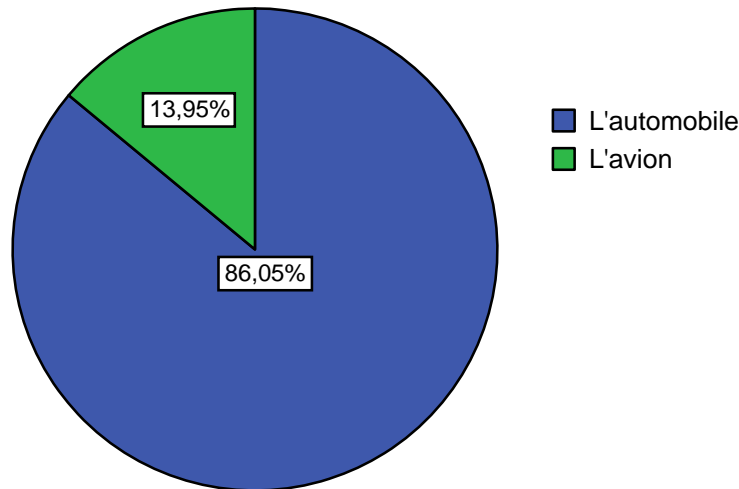
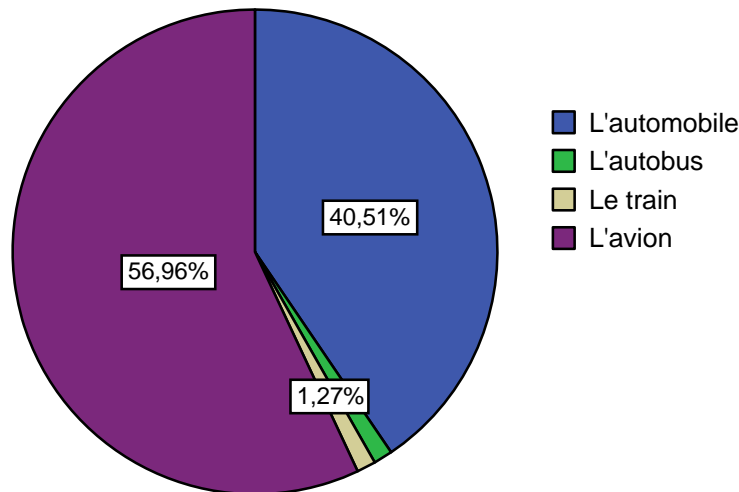


Schéma 3.43– Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel



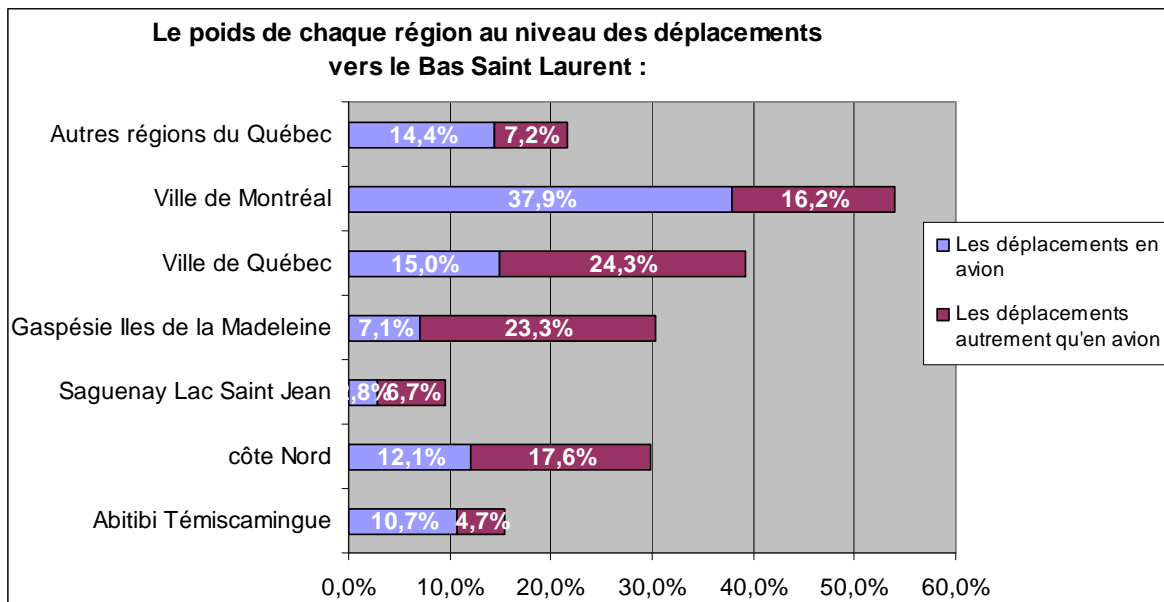
Nous déterminons maintenant le volume de déplacements vers la région du Bas-Saint-Laurent des résidents des autres régions du Québec, soit les quatre autres régions cibles, les villes de Québec et de Montréal, ainsi que les autres régions du Québec. Comme indiqué dans le tableau 3.43 et le schéma 3.44, les résidents des villes de Montréal et de Québec ont effectué le plus grand nombre de déplacements vers la région du Bas-Saint-Laurent au cours de l'année précédant le voyage. La demande de transport aérien vers le Bas-Saint-Laurent est la plus élevée au départ de Montréal (37,9 %) et de Québec (15 %). Parmi les régions cibles, ce sont les résidents de la Côte-Nord et de la

Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine qui affichent la demande de transport aérien la plus forte.

Tableau 3.43 – Déplacements vers le Bas-Saint-Laurent au cours de l’année précédant le voyage

	Fréquence	Poids de la région parmi les cinq régions cibles (en %)	Rang	Nombre moyen de déplacements
Les déplacements en avion vers le Bas-Saint-Laurent	354	10,9 %	5	3,0
Les déplacements autrement qu’en avion vers le Bas-Saint-Laurent	613	25,3 %	2	2,9

Schéma 3.44– Déplacements vers le Bas-Saint-Laurent au cours de l’année précédant le voyage



Le schéma 3.45 représente la demande moyenne des déplacements vers le Bas-Saint-Laurent des passagers qui ont voyagé au cours de l’année précédant le vol. Parmi les régions cibles, on remarque que la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine présente le nombre moyen de déplacements en avion (2,8 voyages) et autrement qu’en avion (5,3 voyages) les plus élevés au cours de l’année précédant le voyage durant lequel nous avons interrogé les passagers.

Enfin, nous avons constaté que la majorité des passagers résidant dans les cinq régions cibles ont été interrogés au moment de leur voyage de retour. Par conséquent, la destination finale du voyage est dans une écrasante majorité la région de résidence. Ainsi, dans l’optique de connaître les régions du Québec visitées par les résidents des régions cibles, il nous paraît plus pertinent de présenter la région d’origine du voyage que la destination de celui-ci. Ainsi, comme le fait voir le schéma 3.46, plus de la moitié des résidents du Bas-Saint-Laurent proviennent de la région de Montréal (51 %). De plus, 28,6 % ont commencé leur voyage dans le reste du Canada. La troisième région la plus représentée est celle de Québec (8,2 %). Parmi les quatre régions cibles restantes, c’est l’Abitibi-Témiscamingue qui arrive en tête, représentant seulement 4 % de l’origine des voyages des résidents du Bas-Saint-Laurent.

Schéma 3.45– Le nombre moyen de déplacements vers le Bas-Saint-Laurent

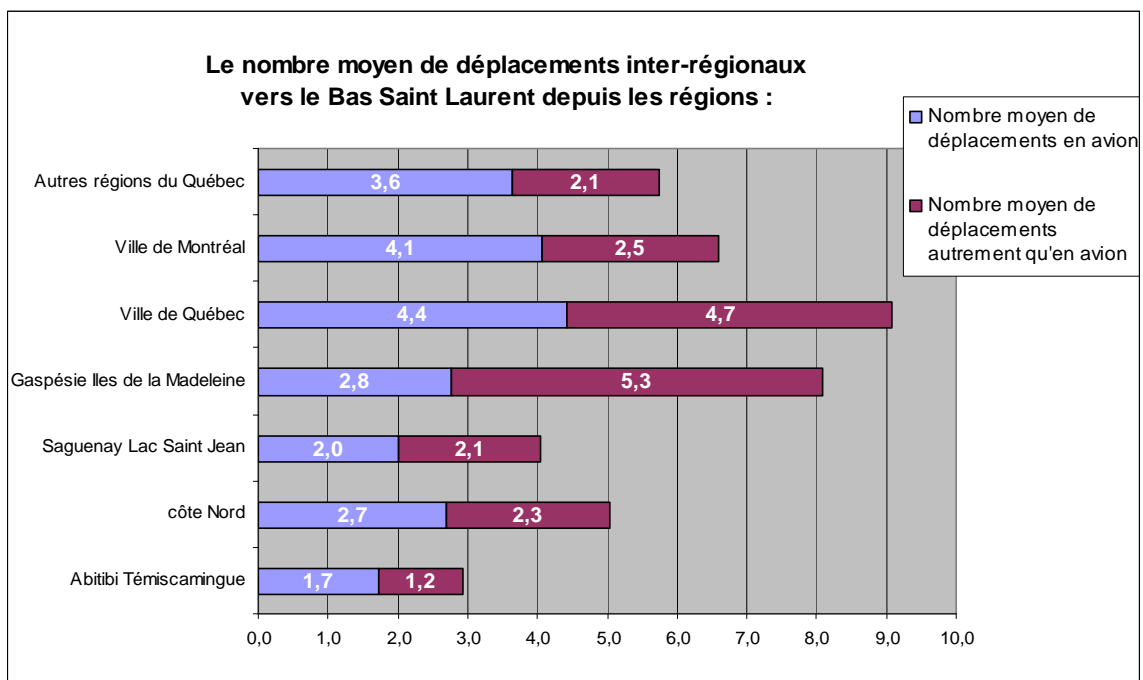
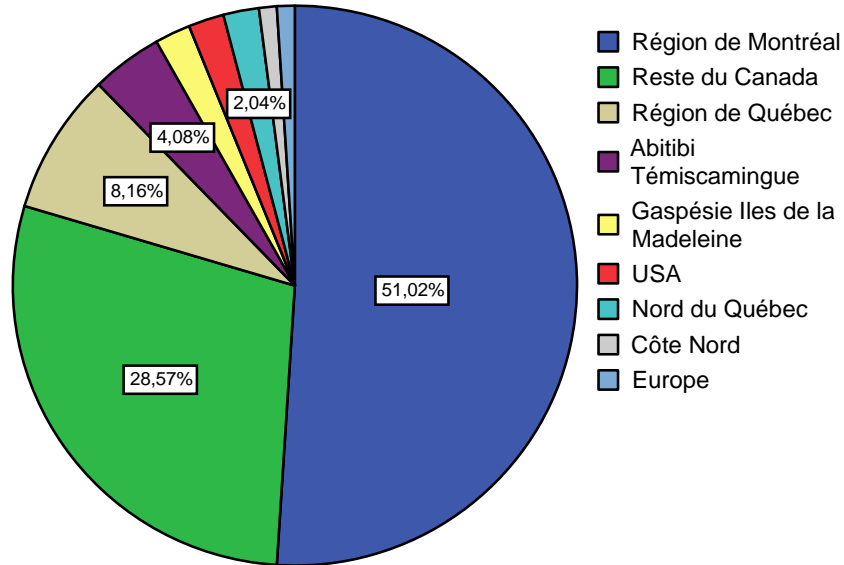


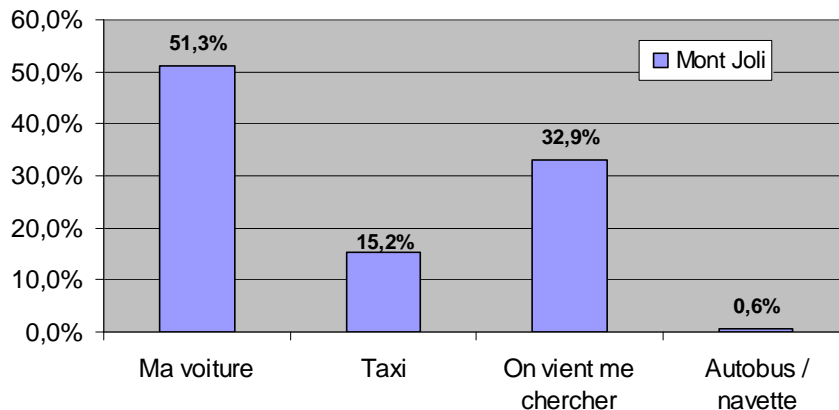
Schéma 3.46 - L'origine du voyage des passagers résidant dans le Bas-Saint-Laurent



Le schéma 3.47 montre la répartition des moyens de transport utilisés par les répondants depuis l'aéroport de destination jusqu'à leur destination finale. Nous avons fait état auparavant que Montréal et Québec représentent l'origine du voyage de la majorité des passagers. Par conséquent, l'analyse dont les résultats sont représentés par le schéma 3.47 ne se concentre que sur la destination du voyage. Dans le cas du Bas-Saint-Laurent, le seul aéroport de destination du voyage des répondants est Mont-Joli. Par conséquent, le schéma 3.47 ne décrit que les moyens de transport utilisés par les passagers à leur arrivée à l'aéroport de Mont-Joli.

Schéma 3.47 – Les moyens de transport utilisés depuis l'aéroport de destination

Les moyens de transport utilisés depuis les aéroports de destination de la région du Bas Saint Laurent



3.2.3. Intention de voyager en avion, facteurs incitatifs et facteurs dissuasifs

Les tableaux croisés 3.44, 3.45 et 3.46 mettent en relation l'accord des répondants avec un ensemble d'énoncés proposés (Q19 et Q20) et le motif de leur voyage afin de tenter de déterminer les facteurs qui dissuadent les gens de voyager dans les régions du Québec en avion. Comme l'indique le tableau 3.44, il apparaît que la majorité des résidents du Bas-Saint-Laurent qui voyagent pour des raisons professionnelles ou pour des raisons familiales estiment ne pas avoir besoin de voyager en région plus souvent.

Tableau 3.44 - Besoin de voyager et motif du voyage

			Je n'ai pas besoin de voyager en région plus souvent		Total
			Oui	Non	
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances/tourisme	Fréquence %	1 33,3%	2 66,7%	3 100,0%
	Affaires	Fréquence %	47 60,3%	31 39,7%	78 100,0%
	Visite famille/ami(s)	Fréquence %	7 53,8%	6 46,2%	13 100,0%
	Rendez-vous médicaux	Fréquence %	2 100,0%	0 0,0%	2 100,0%
Total		Fréquence %	57 59,4%	39 40,6%	96 100,0%

Comme l'indique le tableau 3.45, les passagers d'affaires n'ont pas le temps de voyager plus souvent à l'intérieur du Québec. Cependant, les passagers qui rendent visite à de la famille ou à des amis auraient le temps de voyager plus souvent.

Tableau 3.45 – Temps disponible pour voyager et motif du voyage

			Je n'ai pas le temps de voyager plus souvent		Total
			Oui	Non	
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances/tourisme	Fréquence %	2 66,7%	1 33,3%	3 100,0%
	Affaires	Fréquence %	43 55,1%	35 44,9%	78 100,0%
	Visite famille/ami(s)	Fréquence %	4 30,8%	9 69,2%	13 100,0%
	Rendez-vous médicaux	Fréquence %	2 100,0%	0 0,0%	2 100,0%
Total		Fréquence %	51 53,1%	45 46,9%	96 100,0%

Selon les données présentées dans le tableau 3.46, il semble que la majorité des passagers d'affaires et de ceux qui rendent visite à des proches auraient les ressources financières nécessaires pour voyager plus souvent dans les régions du Québec en avion. On doit cependant noter que ce n'est pas parce que les passagers possèdent les ressources financières suffisantes qu'ils vont effectivement voyager plus souvent.

Tableau 3.46 – Ressources financières disponibles pour voyager et motif du voyage

			Mes ressources financières ne me permettent pas de voyager en avion plus souvent		Total
			Oui	Non	
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances/tourisme	Fréquence %	0 ,0%	3 100,0%	3 100,0%
	Affaires	Fréquence %	32 41,6%	45 58,4%	77 100,0%
	Visite famille/ami(s)	Fréquence %	5 38,5%	8 61,5%	13 100,0%
	Rendez-vous médicaux	Fréquence %	2 100,0%	0 ,0%	2 100,0%
Total		Fréquence %	39 41,1%	56 58,9%	95 100,0%

Les tableaux 3.47 et 3.48 explorent l'impact d'une mauvaise expérience de service sur l'intention de voyager. Selon les informations présentées dans ces tableaux, il semble qu'un tiers des résidents du Bas-Saint-Laurent a subi une mauvaise expérience de service au cours d'un voyage régional antérieur. Une majorité écrasante de ces passagers estiment que cette expérience déplaisante ne les dissuade pas de voyager plus souvent en avion au Québec. Notons que 17,4 % des passagers d'affaires disent que cela les dissuade en effet de voyager plus souvent.

Tableau 3.47 – Impact d'une mauvaise expérience de service

	La région du Bas-Saint-Laurent	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	68,7 %	68,7 %
Oui (voir tableau suivant)	31,3 %	31,3 %

Tableau 3.48 - Impact d'une mauvaise expérience de service et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total		1 100,0%	1 100,0%
Affaires	J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	4 17,4%	19 82,6%	23 100,0%
Visite famille/ami(s)	J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total		7 100,0%	7 100,0%

Les tableaux 3.49 et 3.50 explorent l'impact d'un retard ou d'une annulation de vol sur l'intention de voyager. On remarque que 61,6 % des passagers ont subi un retard ou une annulation au cours d'un voyage régional antérieur. Parmi ceux-ci, la majorité estiment que cela ne les dissuade pas de voyager plus souvent dans les régions. Notons que 19,2 % des passagers d'affaires estiment que cela a un impact sur la fréquence de leurs déplacements à l'intérieur du Québec en avion.

Tableau 3.49 – Impact d'un retard ou d'une annulation de vol

	La région du Bas-Saint-Laurent	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	38,4 %	41,8 %
Oui (voir tableau suivant)	61,6 %	58,2 %

Tableau 3.50 - Impact d'un retard ou d'une annulation de vol et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total		1 100,0%	1 100,0%
Affaires	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	10 19,2%	42 80,8%	52 100,0%
Visite famille/ami(s)	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total		8 100,0%	8 100,0%

Les tableaux 3.51, 3.52, 3.53 et 3.54 explorent l'impact du caractère sécuritaire et fiable des modes de transport terrestres (comparativement à l'avion) perçu par les répondants sur leur intention de voyager. Seuls 8,1 % des répondants estiment que les modes de transport terrestres sont plus sécuritaires que l'avion pour leurs déplacements régionaux. Il apparaît que la moitié de ces passagers disent que cela les dissuade de voyager plus souvent en avion au Québec.

Tableau 3.51 - Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion

	La région du Bas-Saint-Laurent	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	91,9 %	94,2 %
Oui (voir tableau suivant)	8,1 %	5,8 %

Tableau 3.52 - Impact du caractère sécuritaire des modes de transport terrestre et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total		1 100,0%	1 100,0%
Affaires	Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	3 50,0%	3 50,0%	6 100,0%
Rendez-vous médicaux	Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	1 100,0%		1 100,0%

Comme l'indiquent les tableaux 3.53 et 3.54, un quart des passagers (24,2%) estime que l'avion est un mode de transport moins fiable que les modes de transport terrestres. Parmi ceux-ci, la majorité disent ne pas être dissuadés de voyager plus souvent. Notons que 29,4% des passagers d'affaires et 50 % des passagers qui rendent visite à des proches estiment que cela les dissuade de voyager plus souvent en avion au Québec.

Tableau 3.53 - Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion

	La région du Bas-Saint-Laurent	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	75,8 %	84,8 %
Oui (voir tableau suivant)	24,2 %	15,2 %

Tableau 3.54 - Impact de la fiabilité des modes de transport terrestre et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total		2 100,0%	2 100,0%
Affaires	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	5 29,4%	12 70,6%	17 100,0%
Visite famille/ami(s)	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	2 50,0%	2 50,0%	4 100,0%
Rendez-vous médicaux	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total		1 100,0%	1 100,0%

Les tableaux 3.55, 3.56, 3.57 et 3.58 explorent l'impact de la facilité d'accès à l'aéroport et de l'horaire des vols sur l'intention de voyager. On remarque que 22,2 % des passagers estiment que l'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès. La majorité de ces passagers ne sont pas dissuadés de voyager plus souvent en avion au Québec. À l'inverse, cela dissuade 35,3 % des passagers d'affaires.

Tableau 3.55 - L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès

	La région du Bas-Saint-Laurent	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	77,8 %	88,4 %
Oui (voir tableau suivant)	22,2 %	11,6 %

Tableau 3.56 - Impact de la facilité d'accès à l'aéroport et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès	Oui	Fréquence % du Total	1 100,0%		1 100,0%
Affaires	L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès	Oui	Fréquence % du Total	6 35,3%	11 64,7%	17 100,0%
Visite famille/ami(s)	L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès	Oui	Fréquence % du Total	1 33,3%	2 66,7%	3 100,0%
Rendez-vous médicaux	L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès	Oui	Fréquence % du Total		1 100,0%	1 100,0%

Selon les données présentées dans les tableaux 3.57 et 3.58, il apparaît que la majorité des passagers (57,6 %) estiment que les horaires des vols ne correspondent pas à leurs besoins. Et cela dissuade la majorité des passagers (notamment près des deux tiers des passagers d'affaires) de voyager plus souvent à l'intérieur du Québec.

Tableau 3.57 – Les horaires des vols ne répondent pas aux besoins des passagers

	La région du Bas-Saint-Laurent	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	42,4 %	67,7 %
Oui (voir tableau suivant)	57,6 %	32,3 %

Tableau 3.58 - Impact des horaires de vol et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence	1	1	2
			% du Total	50,0%	50,0%	100,0%
Affaires	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence	31	17	48
			% du Total	64,6%	35,4%	100,0%
Visite famille/ami(s)	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence	3	4	7
			% du Total	42,9%	57,1%	100,0%

Les tableaux 3.59, 3.60, 3.61 et 3.62 explorent l'impact du coût du stationnement à l'aéroport de même que l'offre de vols directs sur l'intention de voyager. Seule une minorité des résidents du Bas-Saint-Laurent (17,2 %) estiment que le stationnement de l'aéroport coûte trop cher. Cela ne dissuade pas la majorité de ces passagers de voyager plus souvent en avion au Québec.

Tableau 3.59 - Le stationnement de l'aéroport de départ coûte trop cher

	La région du Bas-Saint-Laurent	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	82,8 %	84,0 %
Oui (voir tableau suivant)	17,2 %	16,0 %

Tableau 3.60 – Impact du coût du stationnement et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher	Oui	Fréquence % du Total		2 100,0%	2 100,0%
Affaires	Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher	Oui	Fréquence % du Total	2 16,7%	10 83,3%	12 100,0%
Visite famille/ami(s)	Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher	Oui	Fréquence % du Total	1 50,0%	1 50,0%	2 100,0%
Rendez-vous médicaux	Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher	Oui	Fréquence % du Total		1 100,0%	1 100,0%

Selon les informations présentées dans les tableaux 3.61 et 3.62, la majorité des résidents du Bas-Saint-Laurent interviewés au moment du sondage (63,6 %) estiment qu'il n'existe pas de vols directs vers les destinations qui les intéressent. Si cela ne dissuade pas les passagers qui rendent visite à des proches de voyager plus souvent, les avis sont plus partagés pour les passagers d'affaires.

Tableau 3.61 – Il n'y a pas souvent de vols directs vers les destinations qui intéressent les passagers

	La région du Bas-Saint-Laurent	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	36,4 %	47,8 %
Oui (voir tableau suivant)	63,6 %	52,2 %

Tableau 3.62 – Impact de l’offre de vols directs et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent	Oui	Fréquence % du Total	2 100,0%		2 100,0%
Affaires	Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent	Oui	Fréquence % du Total	22 41,5%	31 58,5%	53 100,0%
Visite famille/ami(s)	Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent	Oui	Fréquence % du Total	1 12,5%	7 87,5%	8 100,0%

Les résultats présentés dans le tableau 3.63 explorent le lien entre le nombre de voyages effectués au cours de l’année précédant le voyage actuel et la probabilité que les passagers voyagent en avion à l’intérieur du Québec au cours de la prochaine année. Autrement dit, nous avons cherché à déterminer si la relation linéaire suivante est vraie : plus les passagers ont voyagé vers la région du Bas-Saint-Laurent au cours de la dernière année, plus la probabilité est élevée qu’ils fassent de même au cours de l’année à venir. La probabilité de voyager au cours de la prochaine année est mesurée sur une échelle de Likert à 5 niveaux (où 1 = très peu probable et 5 = très probable).

Tableau 3.63 – Voyages effectués au cours de l’année précédente et probabilité de voyager au cours de l’année suivante

		Probabilité de visiter la région du Bas-Saint-Laurent au cours de l’année suivant le voyage
Somme des déplacements en avion vers le Bas-Saint-Laurent au cours de l’année précédant le voyage	Coefficient de corrélation de Pearson	0,18
	Sig.	0,04
	N	131

Le résultat de cette analyse suggère une faible corrélation positive, néanmoins statistiquement significative, entre les deux variables. Cela signifie qu’il existe une relation linéaire entre les habitudes de voyage du passé et celles du futur. Ainsi, plus les passagers se sont déplacés vers le Bas-Saint-Laurent au cours de la dernière année, plus la probabilité qu’ils y retournent l’année suivante est élevée.

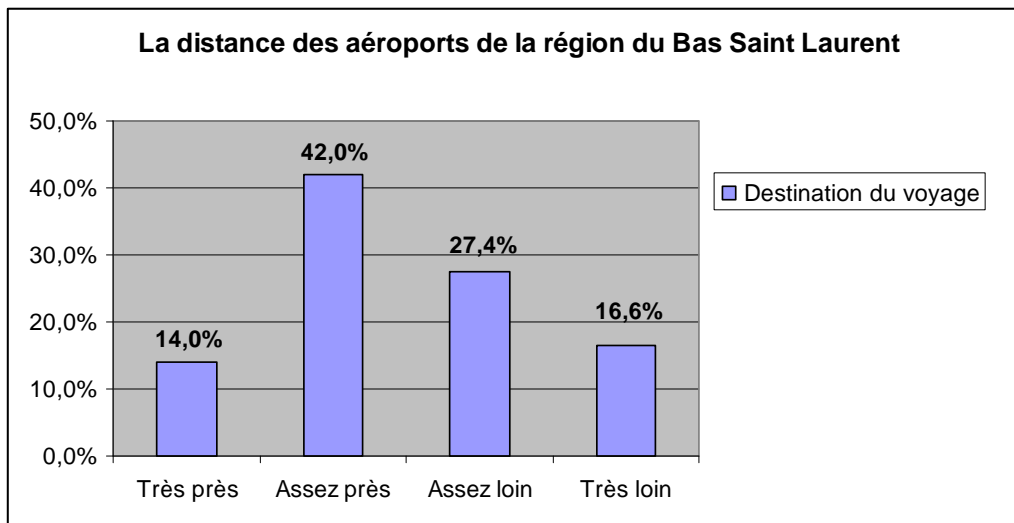
Le tableau 3.64 et le schéma 3.48 portent sur la proximité des aéroports dans la région du Bas-Saint-Laurent (aéroport de départ ou d'arrivée par rapport au domicile ou à la destination finale - Q27 et Q31). Ces données n'ont pas forcément trait aux résidents de la région du Bas-Saint-Laurent. Nous nous intéressons à l'origine et à la destination des passagers, et ce, sans faire de discrimination par rapport à leur région de résidence. L'analyse effectuée vise à déterminer la perception des passagers quant à la proximité des aéroports de la région du Bas-Saint-Laurent. Notons que seul l'aéroport de Mont-Joli a été mentionné au moment de la collecte des données. Par conséquent, l'analyse ne concerne que cet aéroport.

Tableau 3.64 – Le Bas-Saint-Laurent comme destination et origine du voyage

	Fréquence	Poids de la région parmi les cinq régions cibles	Rang
Destination du voyage	157	157 / 1817 données valides dans tableau croisé = 8,6 %	5
Origine du voyage	0	0 / 138 données valides dans le tableau croisé = 0,0 %	5

Notons que, dans notre échantillon, aucun passager n'a la région du Bas-Saint-Laurent comme origine de son voyage.

Schéma 3.48 – Distance des aéroports de la région du Bas-Saint-Laurent



Comme le montre le schéma 3.48, la majorité relative des passagers qui terminent leur voyage dans le Bas-Saint-Laurent estiment être assez près de leur destination finale (post aéroport).

Les schémas 3.49 et 3.50 indiquent les principaux facteurs qui inciteraient les passagers à voyager en avion plus souvent à l'intérieur du Québec de même que les raisons pour lesquelles les passagers ont pris l'avion plutôt qu'un autre moyen de transport pour le voyage qu'ils effectuaient au moment où ils ont été interrogés.

Schéma 3.49 – Facteurs incitatifs à voyager plus souvent en avion

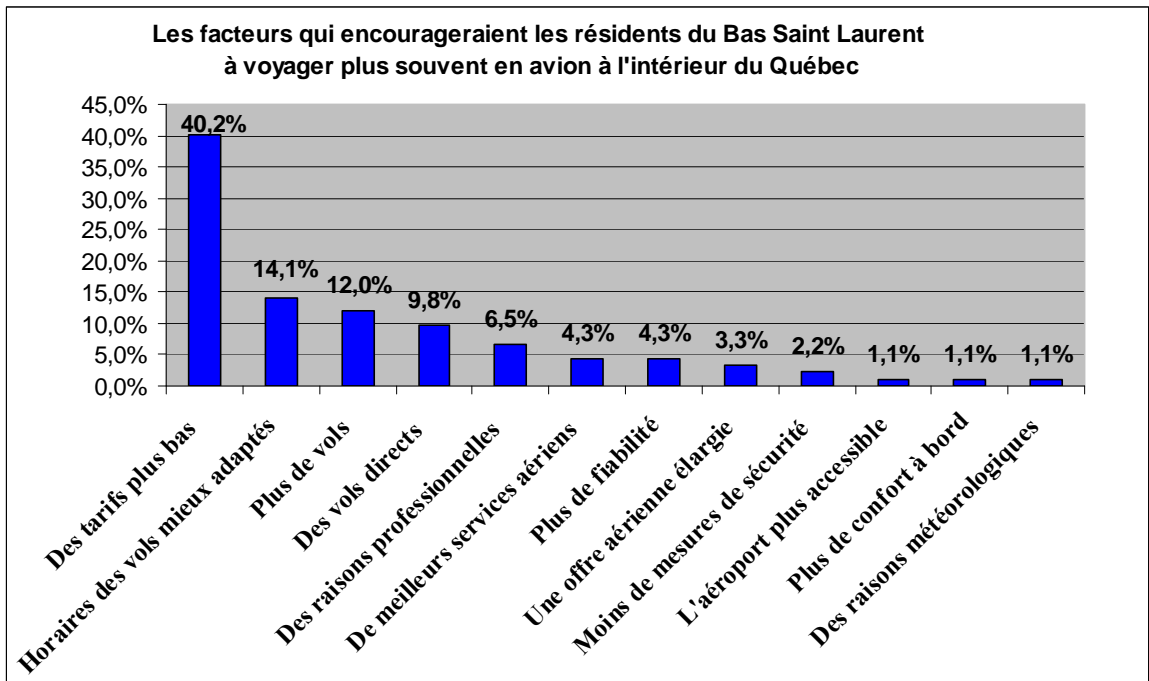
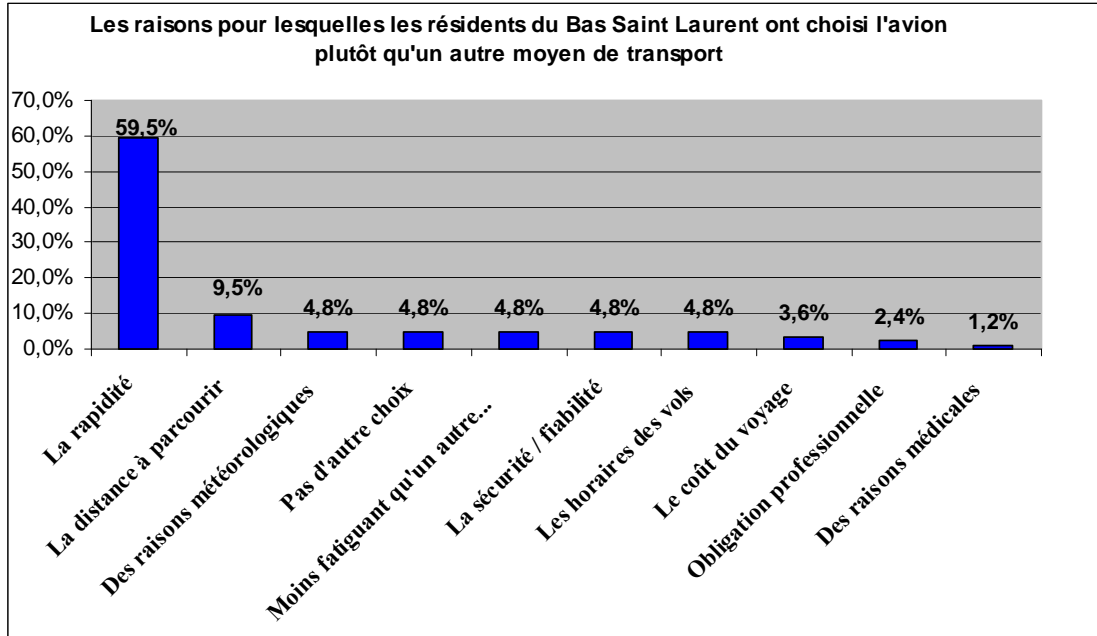


Schéma 3.50 – Facteurs explicatifs du choix de mode de transport



3.2.4. Le profil économique de la région

Le schéma 3.51 représente la distribution des types d'organisations dans lesquelles les répondants du Bas-Saint-Laurent travaillent (Q51) alors que le schéma 3.52 montre la croissance de ces organisations au cours des cinq dernières années. Il apparaît que, tous secteurs confondus, la majorité des organisations n'ont pas procédé à une augmentation du nombre d'employés. Cependant, près de 45 % des entreprises du secteur privé, 29 % des entreprises publiques et 33 % des organisations du secteur parapublic ont procédé à une augmentation de leur effectif au cours des cinq dernières années.

Schéma 3.51 – Le type d’organisation dans laquelle les passagers travaillent

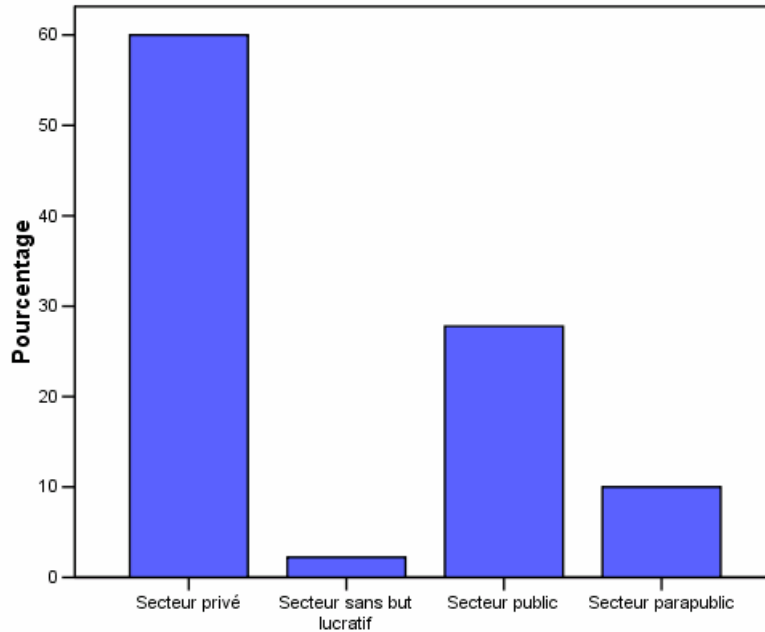
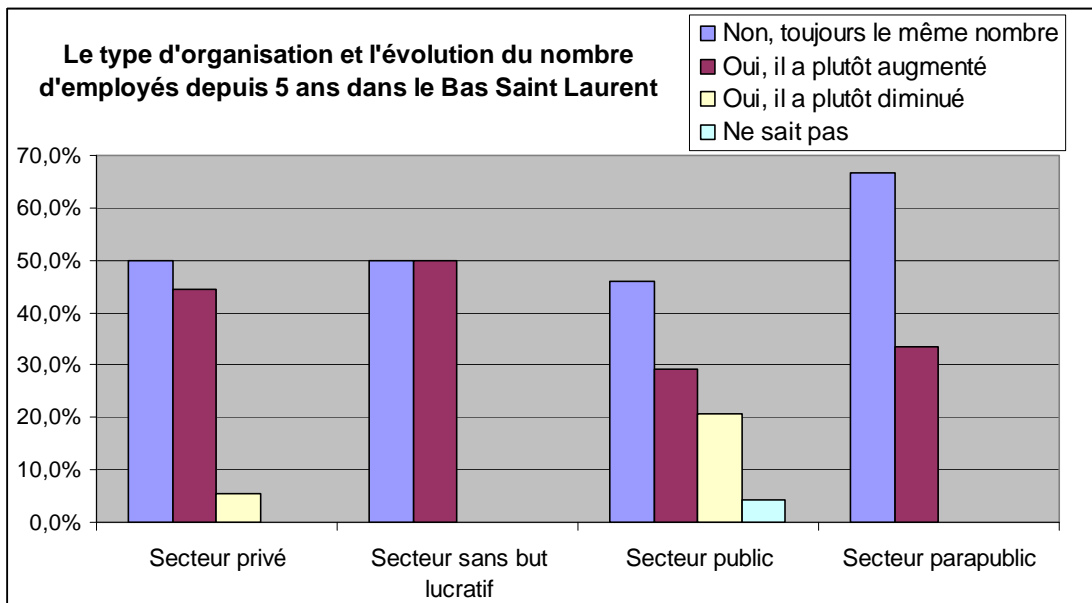


Schéma 3.52 – Le type d’organisation et l’évolution du nombre d’employés



Afin de gagner en précision en ce qui concerne les secteurs d’activité dans les régions cibles du Québec, nous avons utilisé le système de codification du ministère du Développement économique du Canada. Cette codification

s'articule autour de cinq catégories distinctes. Leur description est comme suit :

- Secteur primaire : Extraction des ressources naturelles (agriculture, mines, forêt et pêche);
- Fabrication : Secteur manufacturier;
- Commerce : Commerce de détail; commerce de gros;
- Services commerciaux : Services publics; construction; transport et entreposage; industrie de l'information et industrie culturelle; finance et assurances; services immobiliers et de location et de location à bail; gestion de sociétés et d'entreprises; services professionnels, scientifiques et techniques; services administratifs et services de soutien; services de gestion des déchets et services d'assainissement; arts, spectacles et loisirs; hébergement et services de restauration; autres services (sauf les administrations publiques);
- Services non commerciaux : Services d'enseignement; soins de santé et assistance sociale; administrations publiques.

Tableau 3.65 – Répartition des secteurs d'activité

	La région du Bas-Saint-Laurent	Les cinq régions cibles
Services non commerciaux	36,0 %	50,2 %
Services commerciaux	41,9 %	27,1 %
Secteur primaire	10,5 %	14,2 %
Fabrication	2,3 %	4,3 %
Commerce	9,3 %	4,2 %

La répartition des répondants selon ces secteurs d'activité est présentée dans le tableau 3.65 et représentée par le schéma 3.53. A la lecture du schéma 3.53, il apparaît que la majorité des répondants travaillent dans le secteur des services commerciaux (43 %), suivi des services non commerciaux (36 %). Le secteur primaire regroupe 10 % des passagers, suivi du commerce (9 %) et du secteur de la fabrication (2 % seulement).

Le schéma 3.54 décrit quant à lui la répartition des domaines d'activité dans lesquels œuvrent les résidents du Bas-Saint-Laurent. Il apparaît que les deux domaines qui emploient le plus de répondants sont les (autres) entreprises privées (21 %) et les services gouvernementaux et publics (18 %).

Schéma 3.53 – La répartition des secteurs d'activité dans la région du Bas-Saint-Laurent

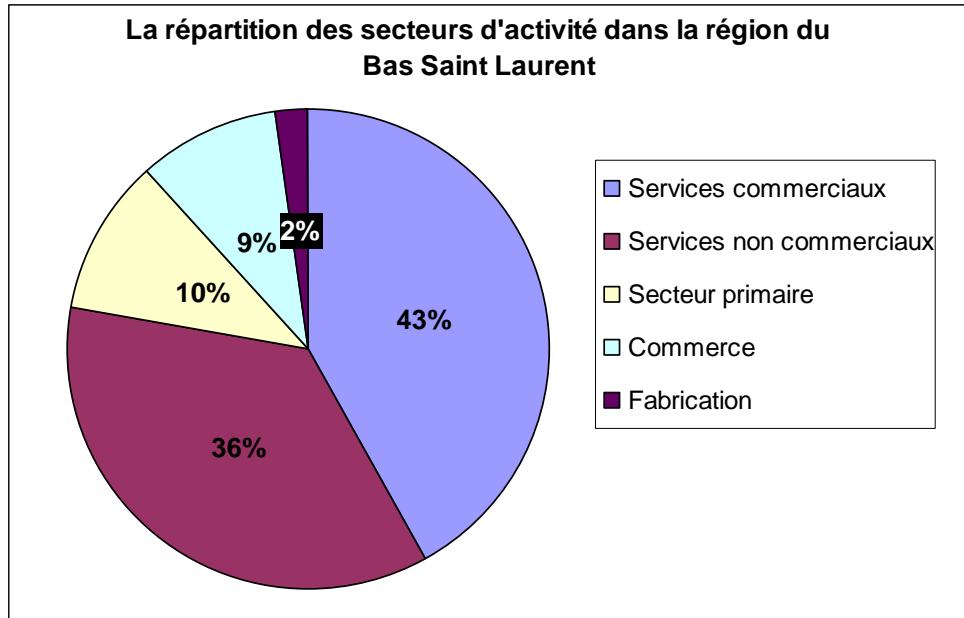


Schéma 3.54 – La répartition des domaines d'activité des travailleurs dans le Bas-Saint-Laurent

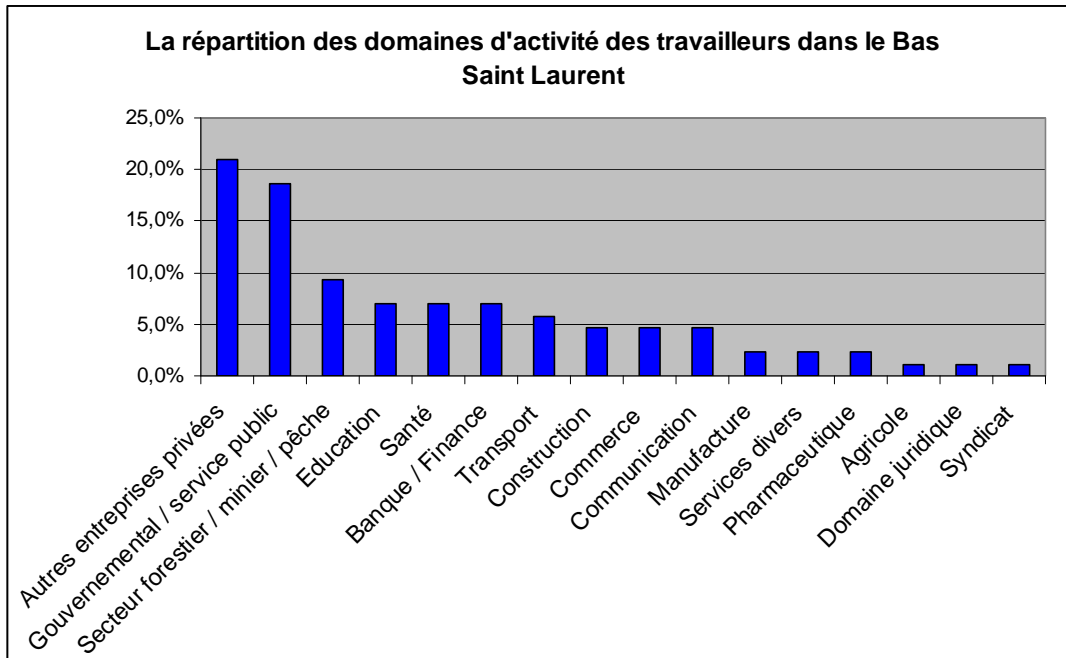


Tableau 3.66 - L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent

			L'avenir de l'organisation selon le passager			Total
			Déclin	Stabilité	Croissance	
Les secteurs économiques	Secteur primaire	Fréquence	0	3	5	8
		Pourcentage	,0%	37,5%	62,5%	100,0%
	Fabrication	Fréquence	0	2	0	2
		Pourcentage	,0%	100,0%	,0%	100,0%
	Commerce	Fréquence	0	1	5	6
		Pourcentage	,0%	16,7%	83,3%	100,0%
	Services commerciaux	Fréquence	1	12	21	34
		Pourcentage	2,9%	35,3%	61,8%	100,0%
	Services non commerciaux	Fréquence	3	12	8	23
		Pourcentage	13,0%	52,2%	34,8%	100,0%
	Total	Fréquence	4	30	39	73
		Pourcentage	5,5%	41,1%	53,4%	100,0%

Le tableau 3.66 indique que les passagers travaillant dans les secteurs primaires, du commerce et des services commerciaux estiment que leur organisation connaîtra de la croissance dans le futur. Ceux qui sont employés dans le secteur de la fabrication et les services non commerciaux estiment quant à eux que leur organisation connaîtra la stabilité.

Enfin, le degré de pénétration d'Internet et de la vidéoconférence dans les organisations au sein desquelles les répondants du Bas-Saint-Laurent travaillent (Q58) est présenté dans le tableau 3.67.

Tableau 3.67 - Taux de pénétration des technologies des communications dans la région du Bas-Saint-Laurent

	Taux de pénétration de la technologie dans le Bas-Saint-Laurent	Taux de pénétration moyen de la technologie dans les cinq régions cibles
Internet dans l'organisation	96,7 %	96,6 %
La vidéoconférence dans l'organisation	66,3 %	62,7 %
Utilisation d'Internet à domicile ou au bureau	94,4 %	93,3 %
Utilisation de la vidéoconférence à domicile ou au bureau	40,0 %	36,8 %

3.3. La région de l’Abitibi-Témiscamingue

3.3.1. Le profil sociodémographique de la région

Comme l’indique le schéma 3.55, la région de l’Abitibi-Témiscamingue est le domicile de 26,5 % de notre échantillon. Il s’agit de la région dans laquelle résident la majorité des répondants vivant à l’intérieur du Québec. Si l’on ne se concentre que sur les cinq régions cibles (schéma 3.56), la région de l’Abitibi-Témiscamingue est aussi la plus représentée de notre échantillon. En effet, avec 482 passagers qui y résident, elle est le domicile de 38,6 % de notre échantillon.

Schéma 3.55 – La répartition du domicile des répondants à l’intérieur du Québec

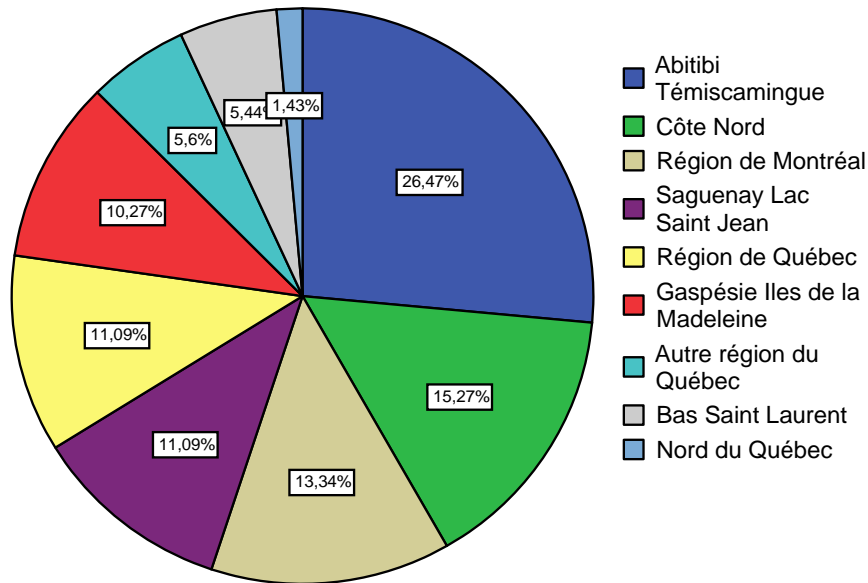
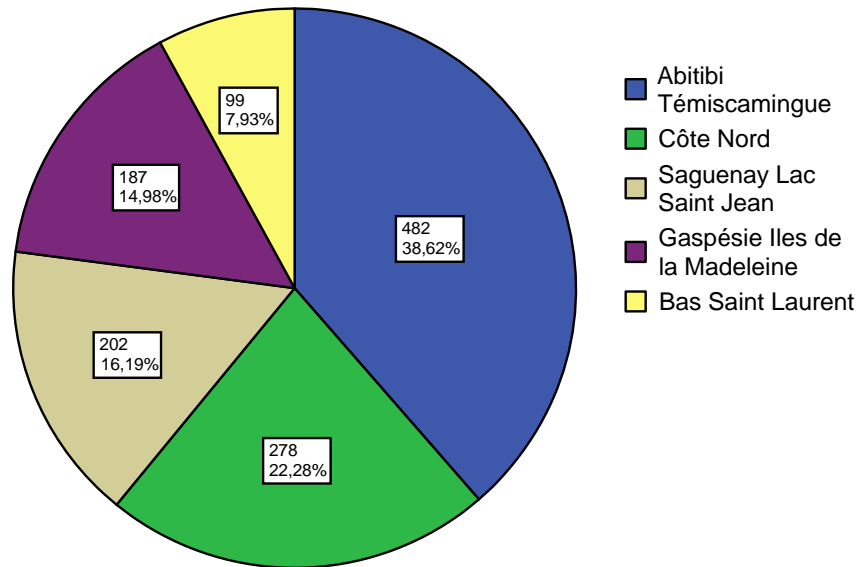


Schéma 3.56 – La répartition du domicile des répondants dans les cinq régions cibles



Selon le tableau 3.68, les hommes représentent la majorité des résidents de l'Abitibi-Témiscamingue (Q65). Notons que, par rapport aux cinq régions cibles, la proportion de femmes est légèrement plus élevée, puisque celles-ci composent 43,3 % des résidents de la région.

Tableau 3.68 - Le sexe des répondants

	La région de l'Abitibi-Témiscamingue		Les cinq régions cibles au Québec
	Fréquence	Pourcentage	Pourcentage
Femmes	206	43,3 %	41,2 %
Hommes	270	56,7 %	58,8 %

Nous avons également demandé aux passagers de nous indiquer la tranche d'âge à laquelle ils appartiennent (Q60). Ces tranches d'âge s'étalent sur une échelle ordinaire à 7 niveaux (où 1 = 18 ans et moins, et 7 = 65 ans et plus). La répartition par tranches d'âge dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue est présentée dans le tableau 3.69 et représentée par le schéma 3.57.

Tableau 3.69 - Le groupe d'âge des répondants

	La région de l'Abitibi-Témiscamingue	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	476	1232
Pourcentage des résidents qui ont répondu à cette question	98,7 %	98,7 %
Moyenne	4,4	4,4
Mode	5	5
Ecart type	1,1	1,2

Le tableau 3.70 et le schéma 3.58 présentent les informations relatives à l'état matrimonial des répondants (Q66). Comme c'est le cas pour l'ensemble des régions cibles, une très forte majorité de passagers sont mariés ou conjoints de fait (73,9 %).

Tableau 3.70 – État matrimonial des répondants

	La région de l'Abitibi-Témiscamingue	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	476	1231
Pourcentage des résidents qui ont répondu à cette question	98,7 %	98,6 %
Mode	2	2
Célibataire	15,1	16,3 %
Marié (e)/Conjoint(e) de fait	73,9	73,3 %
Divorcé(e) /Séparé(e)	10,1	8,8 %
Veuf/Veuve	,8	1,6 %

Schéma 3.57 – La répartition des groupes d'âge

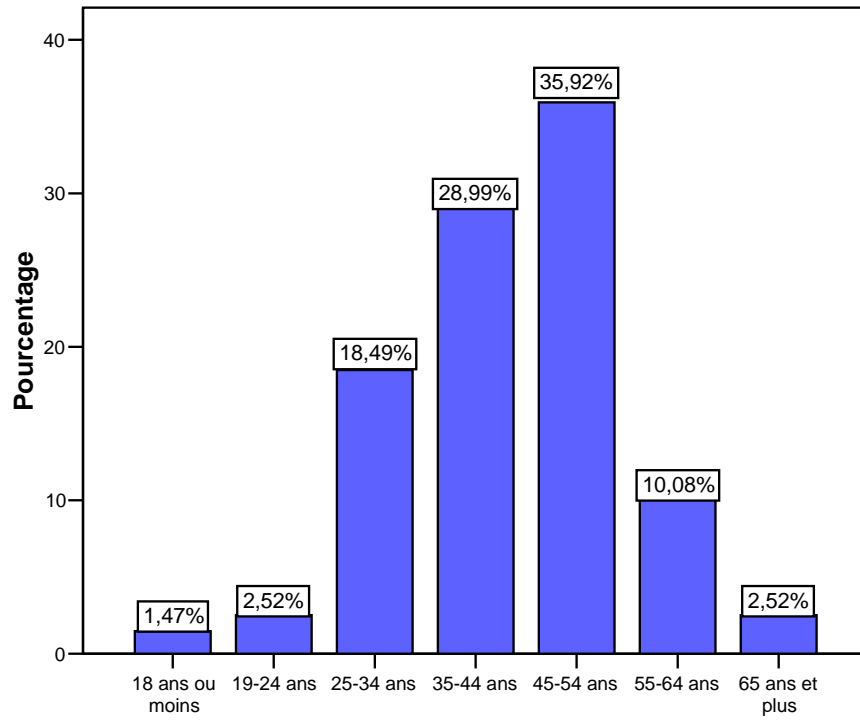


Schéma 3.58 – État matrimonial des répondants

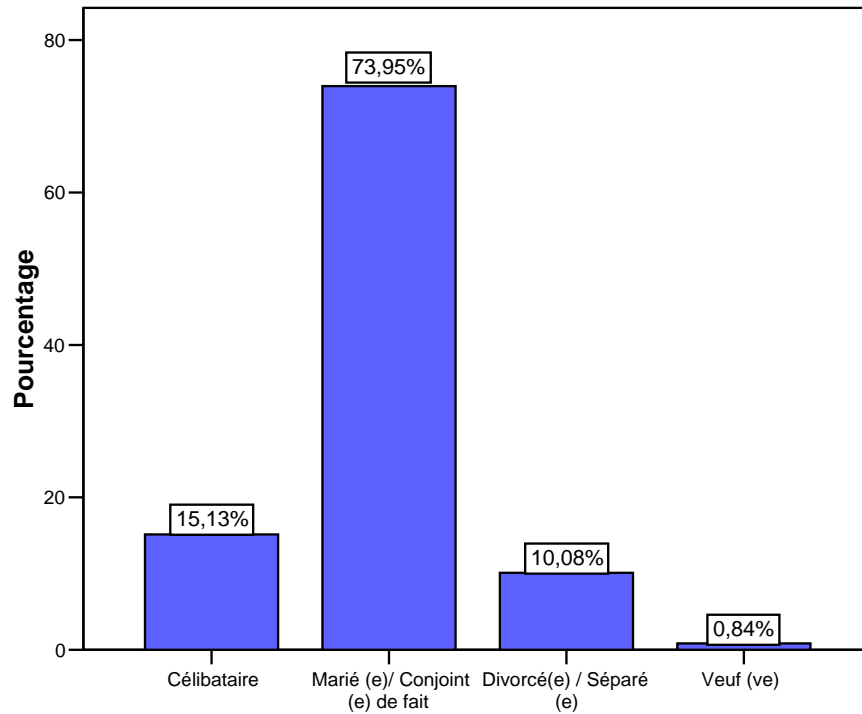


Schéma 3.59 – Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs

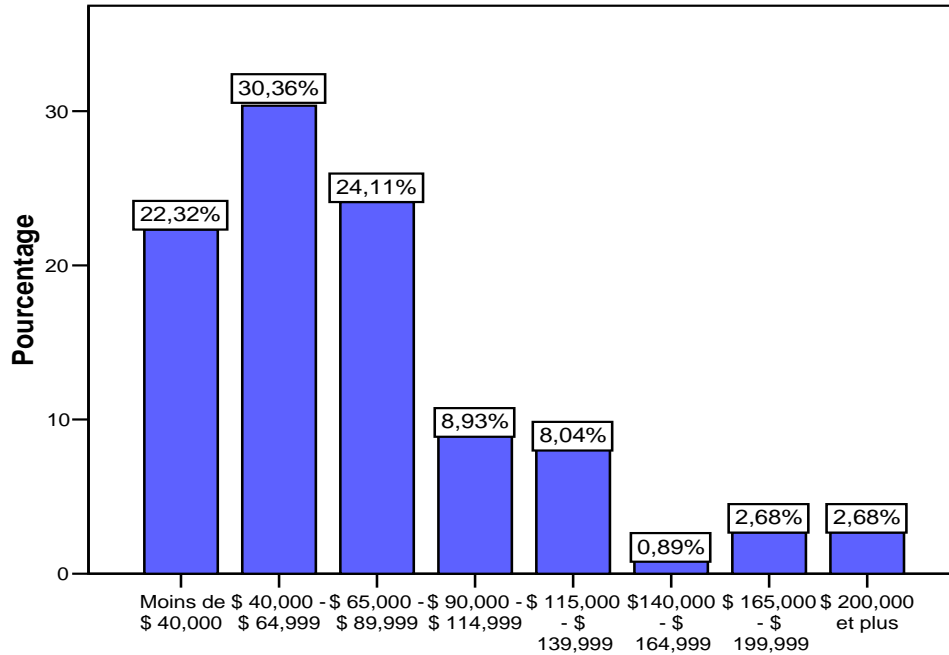
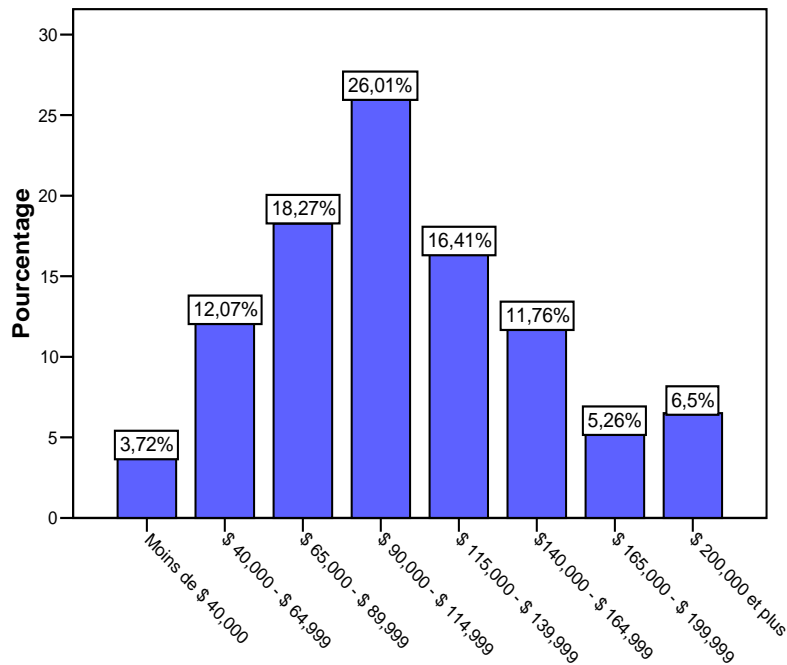


Schéma 3.60 – Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait



En ce qui concerne la question du revenu annuel moyen (Q69), comme nous l'avons indiqué plus tôt dans la présentation de notre échantillon, nous allons faire la distinction entre les personnes qui vivent seules et celles qui vivent en couple. Notons que le salaire annuel des passagers est mesuré sur une échelle de Likert à 8 niveaux (où 1 = moins de 40 000 \$ et 8 = 200 000 \$ et plus). Le schéma 3.59 présente le revenu annuel moyen des passagers célibataires, divorcés ou veufs alors que le schéma 3.60 présente le revenu annuel moyen des passagers mariés ou conjoints de fait.

Le tableau 3.71 indique le pourcentage de répondants qui ont des enfants (Q63) de même que leur nombre moyen d'enfants (Q64).

Tableau 3.71 – Le nombre moyen d'enfants

	La région de l'Abitibi-Témiscamingue	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	365	914
Pourcentage des résidents qui ont un ou plusieurs enfants	75,7 %	73,2 %
Moyenne	2,34	2,25
Mode	2	2
Minimum	1	1
Maximum	8	8

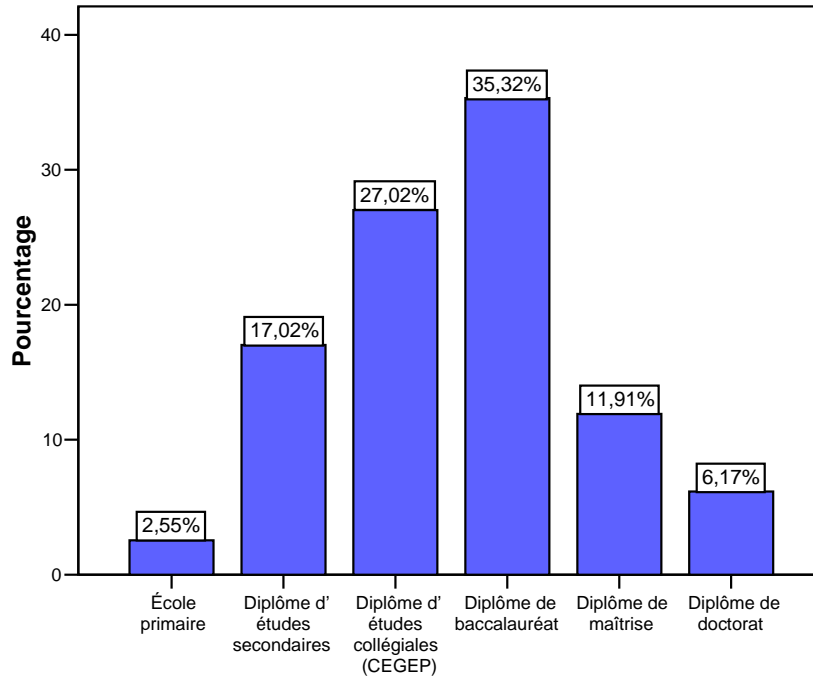
Nous avons demandé aux passagers de nous indiquer le dernier niveau d'études qu'ils ont achevé (Q68). Les résultats présentés dans le tableau 3.72 sont basés sur une échelle ordinale à 6 niveaux (où 1 = école primaire et 6 = diplôme de doctorat).

Tableau 3.72 – Le niveau de scolarité le plus élevé achevé

	La région de l'Abitibi-Témiscamingue	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	470	1209
Pourcentage des résidents qui ont répondu à cette question	97,5 %	96,9 %
Moyenne	3,56	3,54
Mode	4	4
Minimum	1	1
Maximum	6	6

La distribution des réponses obtenues relativement au niveau de scolarité le plus élevé est représenté par le schéma 3.61.

Schéma 3.61 - Le niveau de scolarité le plus élevé achevé

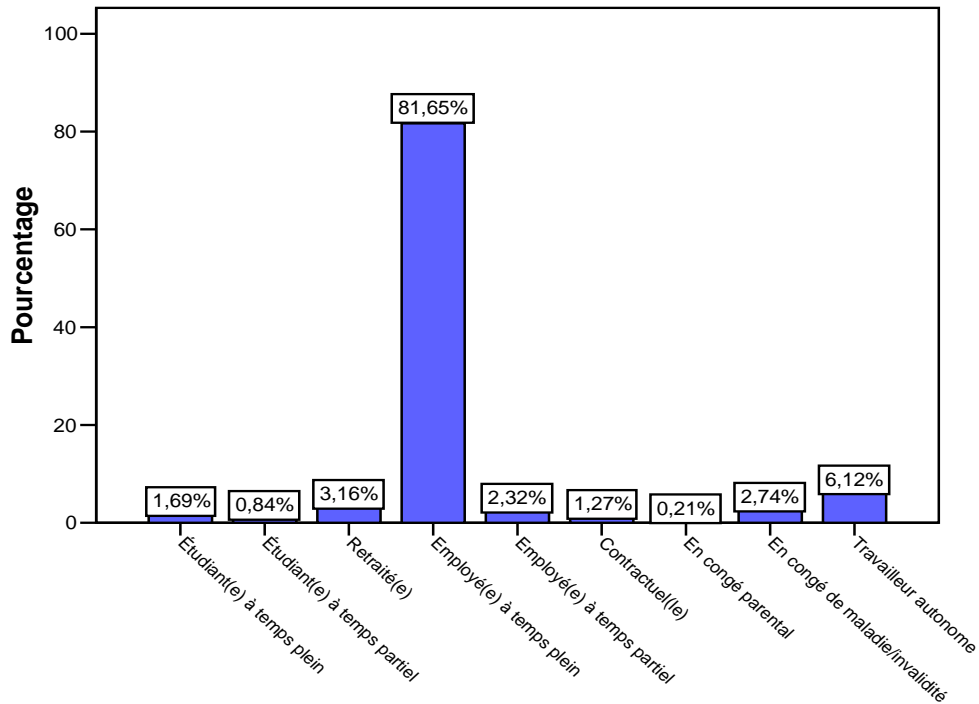


Le tableau 3.73 et le schéma 3.62 présentent la répartition de l'occupation des répondants de l'Abitibi-Témiscamingue (Q50).

Tableau 3.73 - La répartition de l'occupation des répondants

	La région de l'Abitibi-Témiscamingue	Les cinq régions cibles au Québec
Étudiant(e) à temps plein	1,7 %	2,9 %
Étudiant(e) à temps partiel	0,8 %	0,4 %
Retraité(e)	3,2 %	5,2 %
Employé(e) à temps plein	81,6 %	78,2 %
Employé(e) à temps partiel	2,3 %	3,4 %
Contractuel(le)	1,3 %	1,8 %
En congé parental	0,2 %	0,2 %
En congé de maladie/invalidité	2,7 %	2,1 %
Travailleur autonome	6,1 %	5,2 %
Sans emploi	-	0,4 %
En vacances	-	0,2 %

Schéma 3.62 - L'occupation des répondants de l'Abitibi-Témiscamingue



L'information présentée dans le tableau 3.73 et représentée par le schéma 3.62 relativement aux personnes sans emploi est très peu représentative de la réalité. En effet, les personnes sans emploi ont *a priori* des ressources plus limitées que les personnes qui travaillent. Par conséquent, elles n'ont probablement pas les moyens suffisants pour se permettre de voyager en avion dans les régions du Québec. Le taux de chômage qui a été indiqué dans la monographie des régions est quant à lui représentatif de la réalité que connaît la région.

Enfin, le tableau 3.74 présente la distribution des motifs mentionnés par les répondants de l'Abitibi-Témiscamingue (Q48).

Tableau 3.74 - La répartition des motifs des répondants

	La région de l'Abitibi-Témiscamingue	Les cinq régions cibles au Québec
Vacances/tourisme	6,8	8,0 %
Affaires	79,7	71,4 %
Visite famille/ami(s)	6,6	12,7 %
Rendez-vous médicaux	6,8	7,9 %

Nous constatons que les résidents de l'Abitibi-Témiscamingue interrogés se déplacent dans une écrasante majorité en avion à l'intérieur du Québec pour des raisons professionnelles (79,7 %). Notons que les trois autres motifs représentent une part égale (environ 6,7 %) des motifs pour lesquels les résidents de la région voyagent en avion à l'intérieur du Québec.

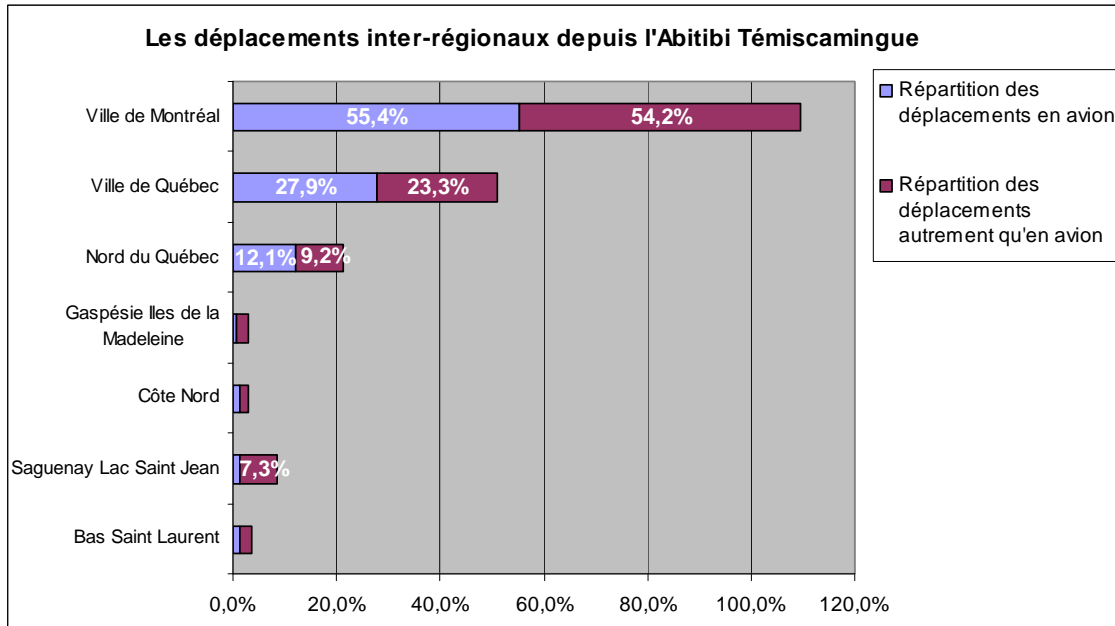
3.3.2. Les habitudes de voyage des répondants

Le tableau 3.75 et le schéma 3.63 présentent le nombre de déplacements que les résidents de la région de l'Abitibi-Témiscamingue ont effectué, par avion ou par un autre moyen de transport, vers les autres régions du Québec depuis l'Abitibi-Témiscamingue.

Tableau 3.75 – Déplacements depuis l'Abitibi-Témiscamingue au cours de l'année précédant le voyage

	Fréquence / pourcentage	Poids de la région parmi les cinq régions cibles (en %)	Rang parmi les cinq régions cibles	Nombre moyen de déplacements (N-1)
Nombre de résidents en Abitibi-Témiscamingue	482	38,6 %	1	-
Proportion des résidents ayant voyagé à l'intérieur du Québec au cours de l'année précédente	85,7 %	-	2	-
Les déplacements à l'intérieur du Québec en avion au départ de l'Abitibi-Témiscamingue	3310	43,0 %	1	3,5
Les déplacements à l'intérieur du Québec autrement qu'en avion au départ de l'Abitibi- Témiscamingue	1238	24,3 %	3	2,5

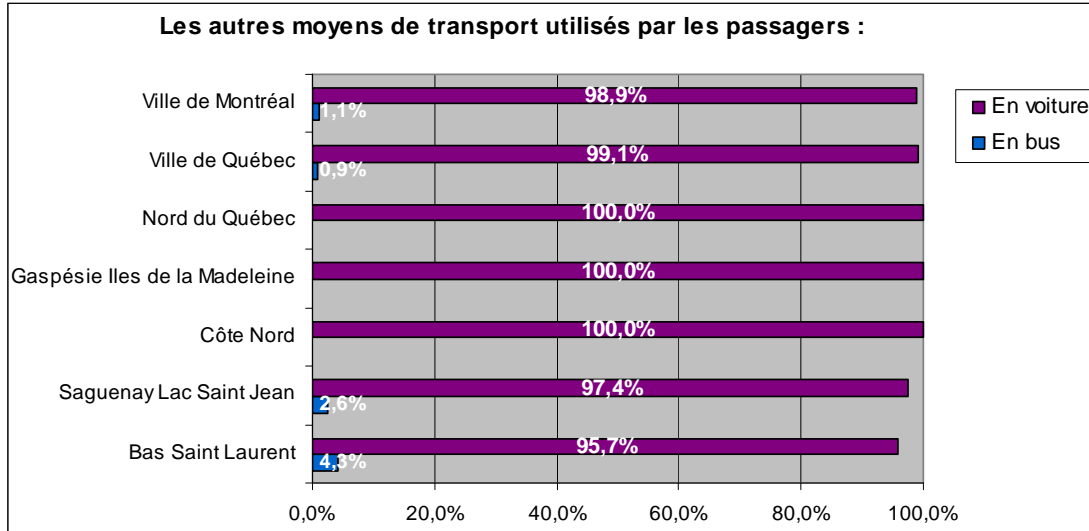
Schéma 3.63 – Les déplacements depuis l’Abitibi-Témiscamingue



Sur un total de 4548 déplacements depuis la région de l’Abitibi-Témiscamingue au cours de l’année précédant le voyage, les résidents de cette région ont effectué 72,8 % de leurs déplacements en avion et 27,2 % des déplacements autrement qu’en avion. Le schéma 3.63 montre le poids de chaque région selon que les passagers s’y rendent par avion ou en recourant à un autre moyen de transport. Il ressort que la majorité des déplacements en avion et autrement qu’en avion se font vers la région de Montréal (respectivement 55,4 % et 54,2 %). La ville de Québec arrive en deuxième position pour les déplacements en avion ainsi que pour ceux effectués avec un autre moyen de transport. Notons que le Nord-du-Québec a représenté 12,1 % des déplacements en avion et 9,2 % des déplacements avec un autre moyen de transport au cours de l’année précédant le voyage durant lequel nous les interrogeons.

Nous distinguons maintenant les différents modes de transport utilisés hormis l’avion. Nous nous intéressons ici aux 27,2 % de l’ensemble des déplacements qui ont été effectués depuis la région de l’Abitibi-Témiscamingue. Les résultats montrés par le schéma 3.64 sont sans appel. Au cours de l’année précédant le voyage, lorsqu’ils n’utilisaient pas l’avion, la quasi-totalité des résidents de l’Abitibi-Témiscamingue que nous avons interrogés ont voyagé dans les régions du Québec en voiture. L’autobus n’a été utilisé que dans de rares occasions vers la ville de Montréal (1,1 %), la ville de Québec (0,9 %), le Saguenay—Lac-Saint-Jean (2,6 %) et vers le Bas-Saint-Laurent (4,3 %).

Schéma 3.64 – Les autres moyens de transport utilisés



Nous avons demandé aux passagers qui ont voyagé au cours de la dernière année de nous indiquer le moyen de transport qu'ils utilisent le plus fréquemment lorsqu'ils voyagent dans les régions du Québec. Nous avons fait la distinction entre les voyages à but personnel et ceux à but professionnel. Les résultats obtenus sont présentés dans le tableau 3.76 et représentés par les schémas 3.65 et 3.66.

Tableau 3.76 – Répartition des moyens de transport les plus utilisés selon le motif du voyage

	Le moyen de transport	La région de l'Abitibi-Témiscamingue	Les cinq régions cibles au Québec
Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel	L'automobile	87,1 %	82,5 %
	Le bus	1,0 %	0,9 %
	L'avion	11,9 %	16,6 %
Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel	L'automobile	21,1 %	24,5 %
	Le bus	-	0,1 %
	Le train	-	0,1 %
	L'avion	78,9 %	75,3 %

Schéma 3.65 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel

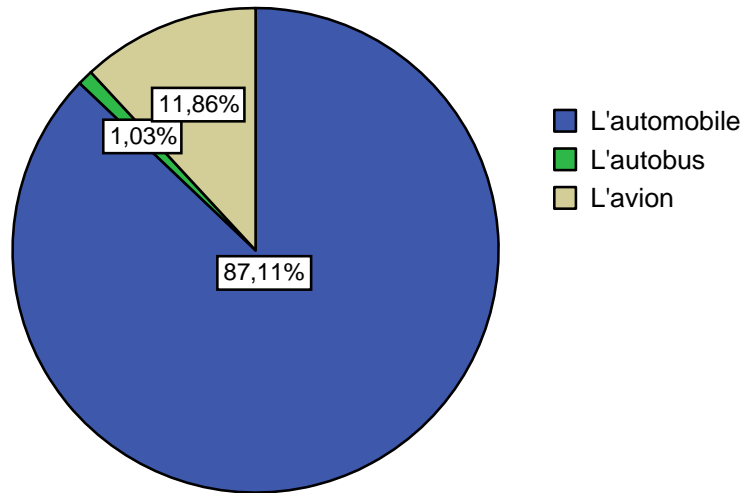
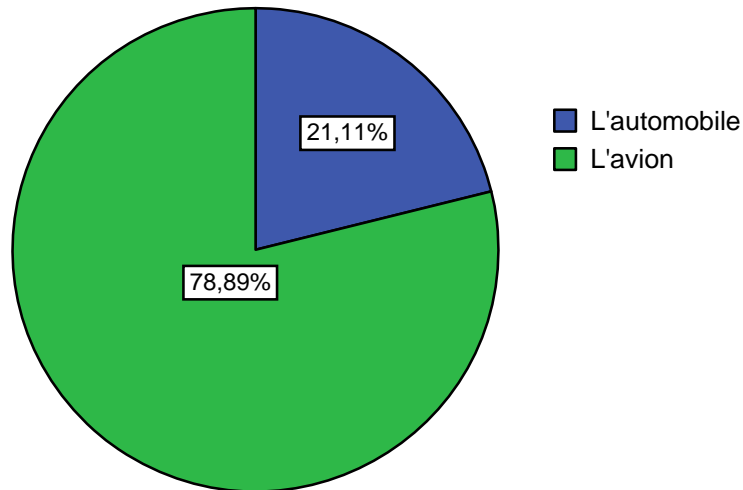


Schéma 3.66 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel



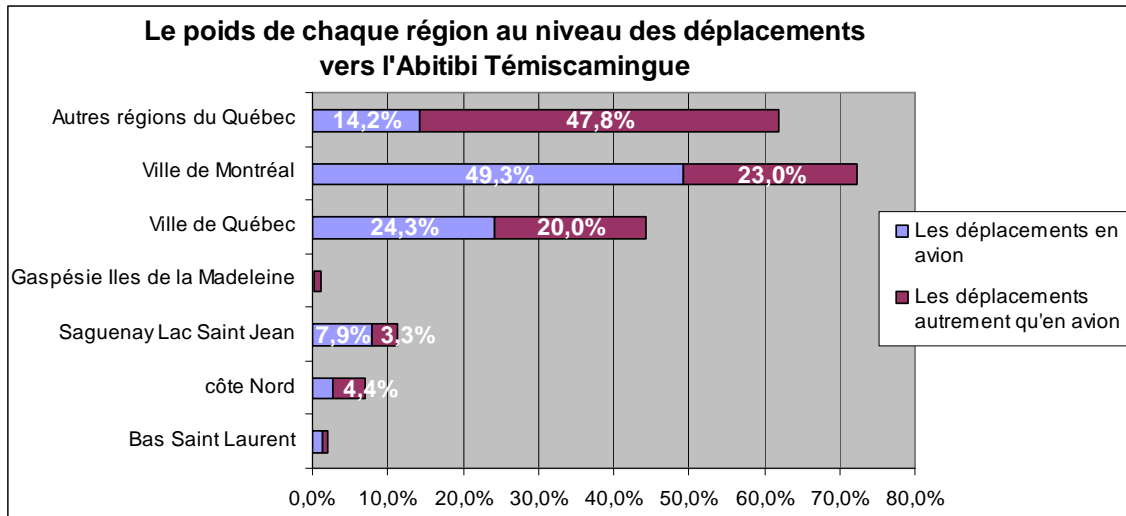
Nous déterminons maintenant le volume de déplacements vers la région de l'Abitibi-Témiscamingue des résidents des autres régions du Québec, soit les quatre autres régions cibles, les villes de Québec et de Montréal, ainsi que les autres régions du Québec. Comme indiqué dans le tableau 3.77 et le schéma 3.67, les résidents des villes de Montréal et de Québec ont effectué le plus grand nombre de déplacements vers la région de l'Abitibi-Témiscamingue au cours de l'année précédant le voyage. La demande de transport aérien vers l'Abitibi-Témiscamingue est la plus élevée au départ de Montréal (49,3 %) et de Québec (24,3 %). En ce qui concerne les déplacements autrement qu'en

avion, ce sont les résidents des autres régions du Québec qui représentent la plus grande part avec 47,8 %. Les résidents des villes de Montréal et de Québec représentent respectivement 23,0 % et 20,0 % de ces déplacements. Parmi les régions cibles, ce sont les résidents du Saguenay—Lac-Saint-Jean qui affichent la demande de transport aérien la plus forte (7,9 %).

Tableau 3.77 – Déplacements vers l’Abitibi-Témiscamingue au cours de l’année précédant le voyage

	Fréquence	Poids de la région parmi les cinq régions cibles (en %)	Rang	Nombre moyen de déplacements
Les déplacements en avion vers l’Abitibi-Témiscamingue	1025	31,5 %	2	3,7
Les déplacements autrement qu’en avion vers l’Abitibi-Témiscamingue	270	11,2 %	5	2,9

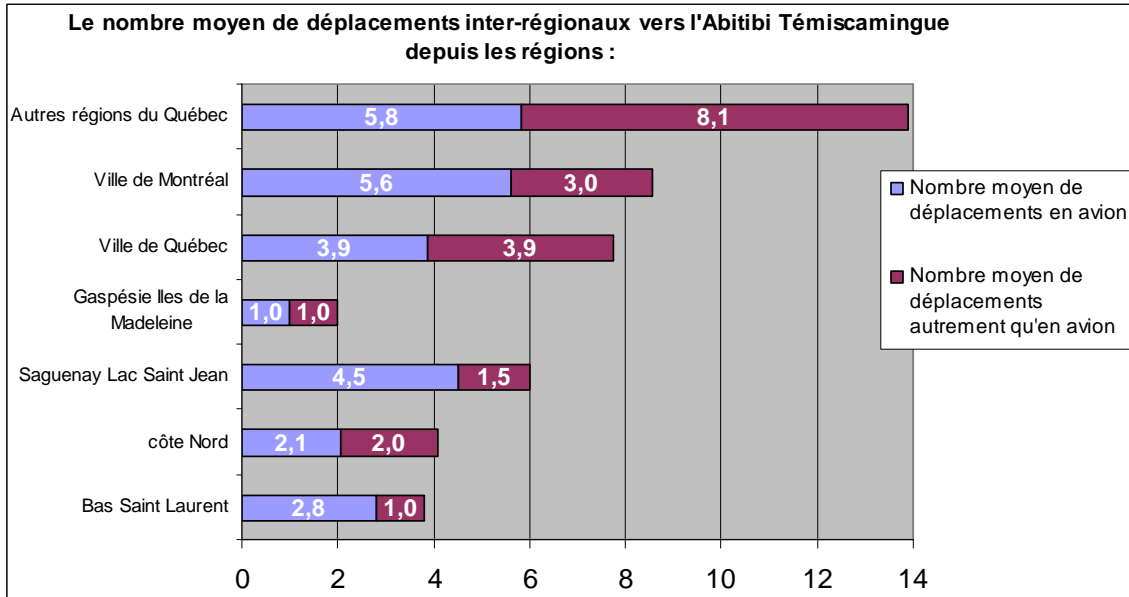
Schéma 3.67 - Déplacements vers l’Abitibi-Témiscamingue au cours de l’année précédant le voyage



Le schéma 3.68 représente la demande moyenne des déplacements vers l’Abitibi-Témiscamingue des passagers qui ont voyagé au cours de l’année précédant le vol. Nous constatons que la demande aérienne moyenne la plus forte provient des autres régions du Québec (5,8 fois), suivie de la ville de Montréal (5,6 fois). Parmi les régions cibles, c’est le Saguenay—Lac-Saint-Jean qui présente la demande moyenne de transport aérien la plus élevée (4,5 en moyenne). En ce qui concerne le nombre moyen de déplacements autrement qu’en avion, les autres régions du Québec occupent une fois encore

la tête du classement (8,1 fois). La ville de Québec arrive en deuxième place (3,9 fois), suivie de la ville de Montréal (3,0 fois).

Schéma 3.68 – Le nombre moyen de déplacements vers l’Abitibi-Témiscamingue



Enfin, nous constatons que la majorité des passagers résidant dans les cinq régions cibles ont été interrogés au moment de leur voyage de retour. Par conséquent, la destination finale du voyage est dans une écrasante majorité la région de résidence. Ainsi, dans l’optique de connaître les régions du Québec visitées par les résidents des régions cibles, il nous paraît plus pertinent de présenter la région d’origine du voyage que la destination de celui-ci.

Ainsi, comme le montre le schéma 3.69, plus de la moitié des résidents de l’Abitibi-Témiscamingue proviennent de la région de Montréal (53,4 %). De plus, 30,1 % ont commencé leur voyage dans la région de la ville de Québec. Le reste du Canada correspond à l’origine du voyage de 6,0 % des répondants. Seuls 3,5 % des résidents de l’Abitibi-Témiscamingue avaient leur domicile comme origine de leur voyage. Nous constatons par conséquent que les régions cibles sont absentes de ce schéma, hormis la région de la Côte-Nord (0,2 %).

Le schéma 3.70 présente la répartition des moyens de transport utilisés par les répondants depuis l’aéroport de destination jusqu’à leur destination finale. Nous avons fait état auparavant du fait que Montréal et Québec représentent la majorité écrasante (83,6 %) de l’origine du voyage des passagers. Par conséquent, l’analyse dont les résultats sont représentés par le schéma 3.70 ne se concentre que sur la destination du voyage. En Abitibi-Témiscamingue, les deux aéroports de destination des répondants sont Rouyn-Noranda et Val-

d'Or. Par conséquent, le schéma 3.70 décrit les moyens de transport utilisés par les passagers à leur arrivée à ces deux aéroports.

Schéma 3.69 - L'origine du voyage des passagers résidant en Abitibi-Témiscamingue

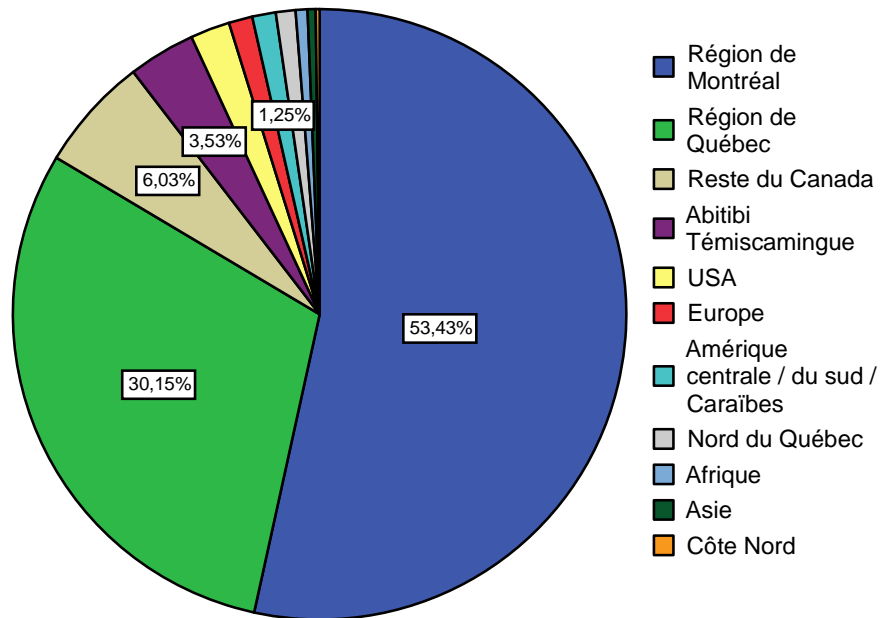
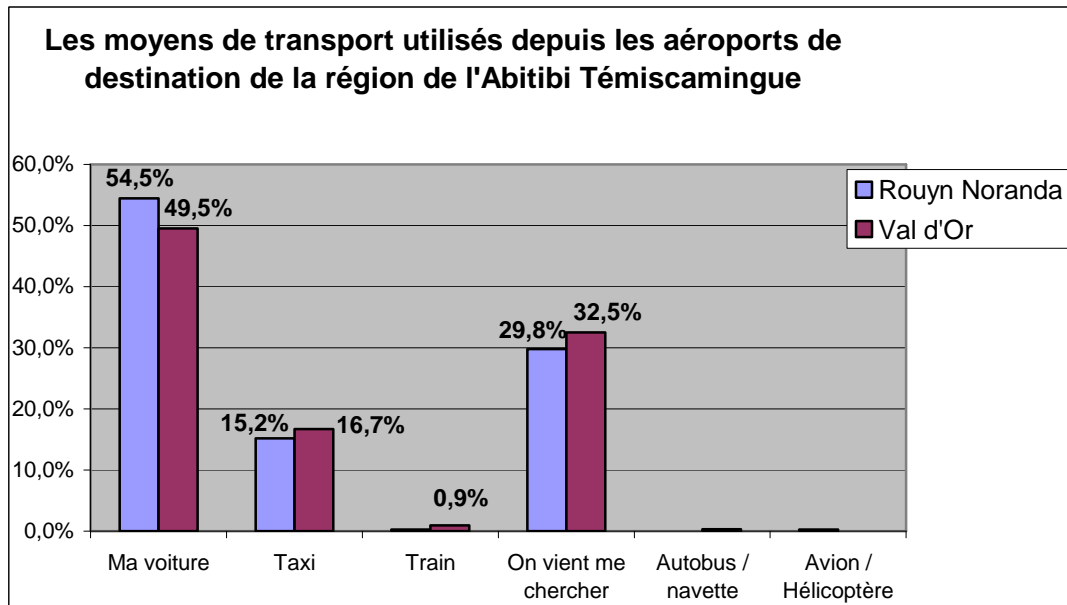


Schéma 3.70 – Les moyens de transport utilisés depuis l'aéroport de destination



3.3.3. Intention de voyager, facteurs incitatifs et facteurs dissuasifs

Les tableaux croisés 3.78, 3.79 et 3.80 mettent en relation l'accord des répondants avec un ensemble d'énoncés proposés (Q19 et Q20) et le motif de leur voyage afin de tenter d'identifier les facteurs qui dissuadent les gens de voyager dans les régions du Québec en avion. Selon le tableau 3.78, il semble que tous motifs confondus les passagers estiment ne pas avoir besoin de voyager plus souvent dans les régions du Québec en avion.

Tableau 3.78 - Besoin de voyager et motif du voyage

			Je n'ai pas besoin de voyager en région plus souvent		Total
			Oui	Non	
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances/tourisme	Fréquence	16	15	31
		%	51,6%	48,4%	100,0%
	Affaires	Fréquence	241	130	371
		%	65,0%	35,0%	100,0%
	Visite famille/ami(s)	Fréquence	19	11	30
		%	63,3%	36,7%	100,0%
	Rendez-vous médicaux	Fréquence	19	13	32
		%	59,4%	40,6%	100,0%
Total		Fréquence	295	169	464
		%	63,6%	36,4%	100,0%

Le tableau 3.79 montre que la majorité (près des deux tiers) des résidents de l'Abitibi-Témiscamingue n'ont pas non plus le temps de voyager plus souvent dans les régions Québec.

Tableau 3.79 – Temps disponible pour voyager et motif du voyage

			Je n'ai pas le temps de voyager plus souvent		Total
			Oui	Non	
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances/tourisme	Fréquence	19	12	31
		%	61,3%	38,7%	100,0%
	Affaires	Fréquence	220	148	368
		%	59,8%	40,2%	100,0%
	Visite famille/ami(s)	Fréquence	18	12	30
		%	60,0%	40,0%	100,0%
	Rendez-vous médicaux	Fréquence	20	12	32
		%	62,5%	37,5%	100,0%
Total		Fréquence	277	184	461
		%	60,1%	39,9%	100,0%

Il est intéressant de noter que, d'après les informations présentées dans le tableau 3.80, la majorité des passagers d'affaires et de ceux qui se rendent à

un rendez-vous médical nous disent ne pas avoir les ressources financières pour voyager plus souvent. À l'inverse, ce sont les passagers qui voyagent pour des vacances et ceux qui rendent visite à des proches qui nous disent avoir les ressources financières suffisantes pour voyager plus souvent en avion à l'intérieur du Québec.

Tableau 3.80 – Ressources financières disponibles pour voyager et motif du voyage

			Mes ressources financières ne me permettent pas de voyager en avion plus souvent		Total
			Oui	Non	
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances/tourisme	Fréquence %	12 38,7%	19 61,3%	31 100,0%
	Affaires	Fréquence %	189 51,2%	180 48,8%	369 100,0%
	Visite famille/ami(s)	Fréquence %	14 46,7%	16 53,3%	30 100,0%
	Rendez-vous médicaux	Fréquence %	19 59,4%	13 40,6%	32 100,0%
Total		Fréquence %	234 50,6%	228 49,4%	462 100,0%

Les tableaux 3.81 et 3.82 explorent l'impact d'une mauvaise expérience de service sur l'intention de voyager. Il apparaît qu'un tiers des résidents de l'Abitibi-Témiscamingue ont subi une mauvaise expérience de service au cours d'un voyage régional antérieur. Ces passagers, tous motifs de voyage confondus, estiment dans une écrasante majorité que cela ne les dissuade en rien de voyager plus souvent dans les régions du Québec en avion.

Les tableaux 3.83 et 3.84 explorent l'impact d'un retard ou d'une annulation de vol sur l'intention de voyager. Tandis que 38,4 % des résidents de l'Abitibi-Témiscamingue ont subi un retard ou l'annulation d'un vol régional dans le passé, cela n'a pas dissuadé l'écrasante majorité d'entre eux de voyager plus souvent dans les régions du Québec en avion.

Tableau 3.81 – Impact d'une mauvaise expérience de service

	La région de l'Abitibi-Témiscamingue	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	67,2 %	68,7 %
Oui (voir tableau suivant)	32,8 %	31,3 %

Tableau 3.82 - Impact d'une mauvaise expérience de service et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	2 20,0%	8 80,0%	10 100,0%
Affaires	J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	28 20,0%	112 80,0%	140 100,0%
Visite famille/ami(s)	J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total		5 100,0%	5 100,0%
Rendez-vous médicaux	J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total		3 100,0%	3 100,0%

Tableau 3.83 – Impact d'un retard ou d'une annulation de vol

	La région de l'Abitibi-Témiscamingue	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	61,6 %	41,8 %
Oui (voir tableau suivant)	38,4 %	58,2 %

Tableau 3.84 - Impact d'un retard ou d'une annulation de vol et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	2 9,1%	20 90,9%	22 100,0%
Affaires	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	52 21,0%	196 79,0%	248 100,0%
Visite famille/ami(s)	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total		13 100,0%	13 100,0%
Rendez-vous médicaux	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	1 7,1%	13 92,9%	14 100,0%

Les tableaux 3.85, 3.86, 3.87 et 3.88 explorent l'impact du caractère sécuritaire et fiable des modes de transport terrestre (comparativement à l'avion) perçu par les répondants sur leur intention de voyager. Le résultat est sans appel. Seuls 3,9 % des résidents de l'Abitibi-Témiscamingue estiment que les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion. De plus, cela ne dissuade pas la majorité d'entre eux de voyager plus souvent dans les régions du Québec en avion. Par ailleurs, il apparaît qu'une plus forte proportion de passagers (12,2 %) estiment que l'avion est moins fiable que les modes de transport terrestre. Cependant, cela ne les dissuade pas non plus de voyager plus souvent en avion à l'intérieur du Québec.

Tableau 3.85 - Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion

	La région de l'Abitibi-Témiscamingue	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	96,1 %	94,2 %
Oui (voir tableau suivant)	3,9 %	5,8 %

Tableau 3.86 - Impact du caractère sécuritaire des modes de transport terrestre et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	1 50,0%	1 50,0%	2 100,0%
Affaires	Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	2 18,2%	9 81,8%	11 100,0%
Visite famille/ami(s)	Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total		1 100,0%	1 100,0%
Rendez-vous médicaux	Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	2 40,0%	3 60,0%	5 100,0%

Tableau 3.87 - Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion

	La région de l'Abitibi-Témiscamingue	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	87,8 %	84,8 %
Oui (voir tableau suivant)	12,2 %	15,2 %

Tableau 3.88 - Impact de la fiabilité des modes de transport terrestre et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total		2 100,0%	2 100,0%
Affaires	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	24 47,1%	27 52,9%	51 100,0%
Visite famille/ami(s)	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total		3 100,0%	3 100,0%
Rendez-vous médicaux	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	1 33,3%	2 66,7%	3 100,0%

Les tableaux 3.89, 3.90, 3.91 et 3.92 explorent l'impact de la facilité d'accès à l'aéroport et de l'horaire des vols sur l'intention de voyager. Il ressort que 13,1 % des résidents de l'Abitibi-Témiscamingue nous disent que leur aéroport n'est pas pratique d'accès. Parmi eux, notons que les passagers d'affaires estiment, pour les trois quarts d'entre eux, que cela ne les dissuade pas de voyager plus souvent dans les régions du Québec en avion.

Par ailleurs, il apparaît qu'un tiers des passagers (34,2 %) estiment que les horaires des vols ne correspondent pas à leurs besoins. Parmi ceux-ci, une légère majorité des passagers qui voyagent pour des vacances et pour rendre visite à des proches disent que cela ne les dissuade pas de voyager plus souvent en avion au Québec. À l'inverse, la majorité des passagers d'affaires et de ceux qui voyagent pour se rendre à un rendez-vous médical estiment que cela les dissuade de voyager plus souvent.

Tableau 3.89 - L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès

	La région de l'Abitibi-Témiscamingue	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	86,9 %	88,4 %
Oui (voir tableau suivant)	13,1 %	11,6 %

Tableau 3.90 - Impact de la facilité d'accès à l'aéroport et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès	Oui	Fréquence % du Total	2 50,0%	2 50,0%	4 100,0%
Affaires	L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès	Oui	Fréquence % du Total	11 23,9%	35 76,1%	46 100,0%
Visite famille/ami(s)	L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès	Oui	Fréquence % du Total	2 33,3%	4 66,7%	6 100,0%
Rendez-vous médicaux	L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès	Oui	Fréquence % du Total	1 14,3%	6 85,7%	7 100,0%

Tableau 3.91 – Les horaires des vols ne répondent pas aux besoins des passagers

	La région de l'Abitibi-Témiscamingue	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	65,8 %	67,7 %
Oui (voir tableau suivant)	34,2 %	32,3 %

Tableau 3.92 - Impact des horaires de vol et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence % du Total	5 45,5%	6 54,5%	11 100,0%
Affaires	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence % du Total	70 51,1%	67 48,9%	137 100,0%
Visite famille/ami(s)	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence % du Total	5 45,5%	6 54,5%	11 100,0%
Rendez-vous médicaux	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence % du Total	4 66,7%	2 33,3%	6 100,0%

Les tableaux 3.93, 3.94, 3.95 et 3.96 explorent l'impact du coût du stationnement à l'aéroport de même que l'offre de vols directs sur l'intention de voyager. Il apparaît que 14,3 % des résidents de l'Abitibi-Témiscamingue interrogés estiment que le stationnement de l'aéroport de départ coûte trop cher. Mais cela ne dissuade pas les trois quarts d'entre eux de voyager plus souvent dans les régions du Québec en avion. Par ailleurs, la majorité des résidents de l'Abitibi-Témiscamingue (51,0 %) estiment qu'il n'y a pas de vols directs vers les destinations qui les intéressent. Cela dissuade la moitié des passagers voyageant pour des vacances et qui rendent visite à des proches de voyager plus souvent. Par contre, cela ne dissuade pas la majorité des passagers d'affaires ni celle de ceux qui se rendent à un rendez-vous médical de voyager plus souvent. En fait, ces voyageurs n'ont pas vraiment le choix.

Tableau 3.93 - Le stationnement de l'aéroport de départ coûte trop cher

	La région de l'Abitibi-Témiscamingue	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	85,7 %	84,0 %
Oui (voir tableau suivant)	14,3 %	16,0 %

Tableau 3.94 – Impact du coût du stationnement et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher	Oui	Fréquence % du Total	1 11,1%	8 88,9%	9 100,0%
Affaires	Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher	Oui	Fréquence % du Total	12 23,5%	39 76,5%	51 100,0%
Visite famille/ami(s)	Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher	Oui	Fréquence % du Total		5 100,0%	5 100,0%
Rendez-vous médicaux	Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher	Oui	Fréquence % du Total		4 100,0%	4 100,0%

Tableau 3.95 – Il n’y a pas souvent de vols directs vers les destinations qui intéressent les passagers

	La région de l’Abitibi-Témiscamingue	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n’est pas un facteur dissuasif de voyager)	49,0 %	47,8 %
Oui (voir tableau suivant)	51,0 %	52,2 %

Tableau 3.96 – Impact de l’offre de vols directs et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Il n’y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m’intéressent	Oui	Fréquence % du Total	7 50,0%	7 50,0%	14 100,0%
Affaires	Il n’y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m’intéressent	Oui	Fréquence % du Total	85 41,7%	119 58,3%	204 100,0%
Visite famille/ami(s)	Il n’y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m’intéressent	Oui	Fréquence % du Total	9 50,0%	9 50,0%	18 100,0%
Rendez-vous médicaux	Il n’y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m’intéressent	Oui	Fréquence % du Total	3 30,0%	7 70,0%	10 100,0%

Les résultats présentés dans le tableau 3.97 explorent le lien entre le nombre de voyages effectués au cours de l’année précédant le voyage actuel et la probabilité que les passagers voyagent en avion à l’intérieur du Québec au cours de la prochaine année. Autrement dit, nous allons tenter de déterminer si la relation linéaire suivante est vraie : plus les passagers ont voyagé vers la région de l’Abitibi-Témiscamingue au cours de la dernière année, plus la probabilité qu’ils en fassent de même au cours de l’année à venir est élevée. La probabilité de voyager au cours de la prochaine année est mesurée sur une échelle de Likert à 5 niveaux (où 1 = très peu probable et 5 = très probable). Le résultat de l’analyse indique qu’il n’existe pas de corrélation entre ces deux variables en ce qui concerne la région de l’Abitibi-Témiscamingue.

Tableau 3.97 – Voyages effectués au cours de l'année précédente et probabilité de voyager au cours de l'année suivante

		Probabilité de visiter la région de l'Abitibi-Témiscamingue au cours de l'année suivant le voyage
Somme des déplacements en avion vers l'Abitibi-Témiscamingue au cours de l'année précédant le voyage	Coefficient de corrélation de Pearson	,09
	Sig.	,12
	N	267

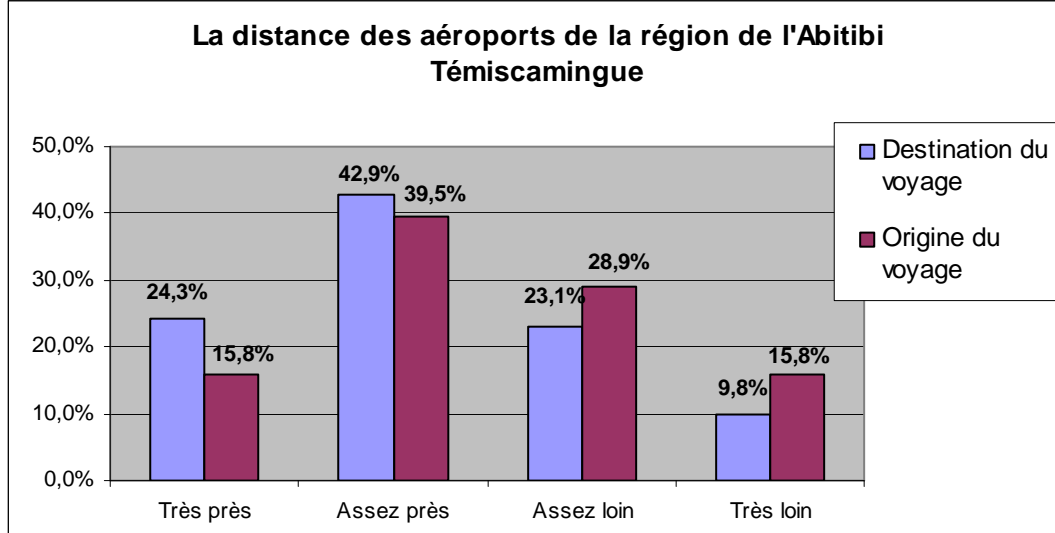
Le tableau 3.98 et le schéma 3.71 portent sur la proximité des aéroports dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue (aéroport de départ ou d'arrivée par rapport au domicile ou à la destination finale – Q27 et Q31). Ces données n'ont pas forcément trait aux résidents de la région de l'Abitibi-Témiscamingue. Nous nous intéressons à l'origine et à la destination des passagers, et ce, sans faire de discrimination relativement à leur région de résidence. L'analyse effectuée vise à déterminer la perception des passagers quant à la proximité des aéroports de la région de l'Abitibi-Témiscamingue.

Tableau 3.98 – L'Abitibi-Témiscamingue comme destination et origine du voyage

	Fréquence	Poids de la région parmi les cinq régions cibles	Rang
Destination du voyage	672	37,0 %	1
Origine du voyage	38	27,5 %	2

Comme le montre le schéma 3.71, la majorité relative des passagers qui terminent leur voyage en Abitibi-Témiscamingue estiment être assez près (42,9 %) de leur destination finale (post aéroport). Lorsque l'Abitibi-Témiscamingue correspond à l'origine du voyage, la majorité relative des répondants (39,5 %) considèrent également que l'aéroport de départ est assez près de leur domicile ou de leur hôtel.

Schéma 3.71 – Distance des aéroports de la région de l’Abitibi-Témiscamingue



Les schémas 3.72 et 3.73 présentent les principaux facteurs qui inciteraient les passagers à voyager en avion plus souvent à l’intérieur du Québec de même que les raisons pour lesquelles les passagers ont pris l’avion plutôt qu’un autre moyen de transport pour le voyage qu’ils effectuaient au moment où ils ont été interrogés.

Schéma 3.72 – Facteurs incitatifs à voyager plus souvent en avion

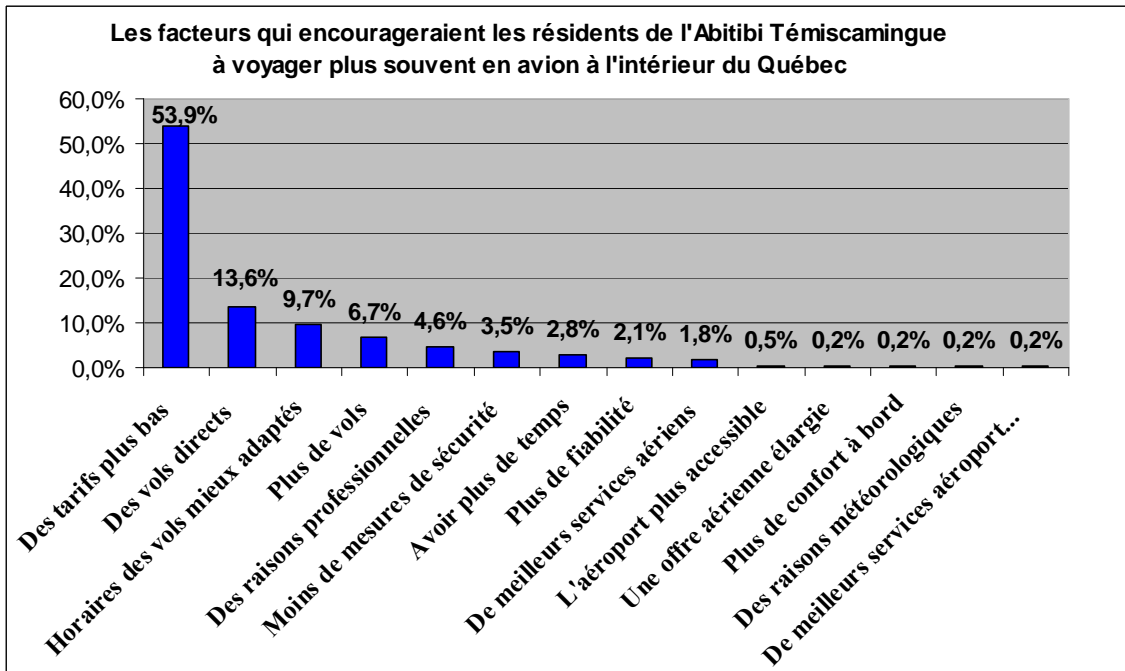
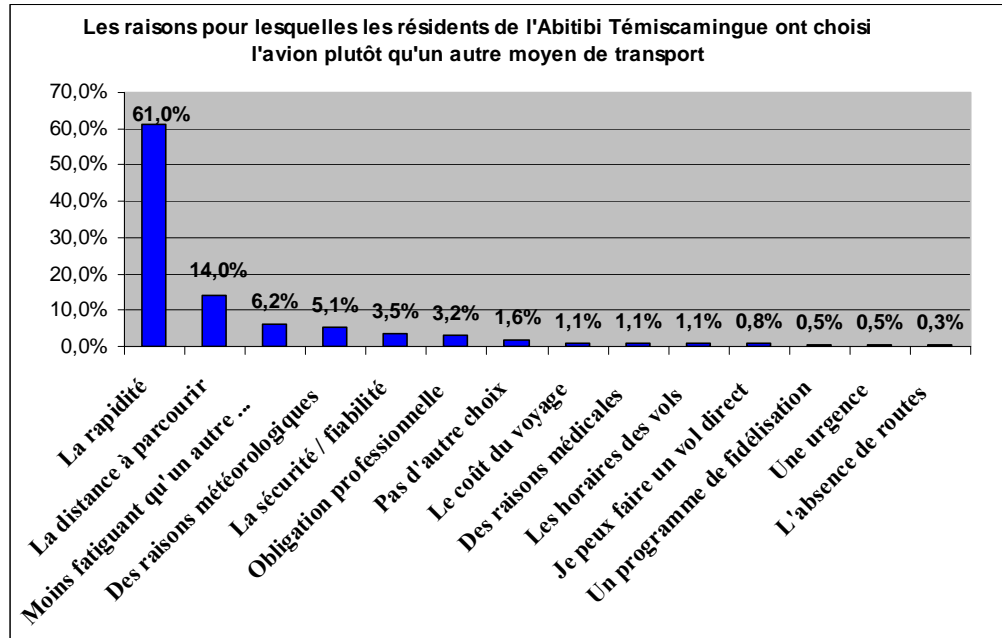


Schéma 3.73 – Facteurs explicatifs du choix du mode de transport



3.3.4. Le profil économique de la région

Le schéma 3.74 représente la distribution des types d'organisations dans lesquelles les répondants de l'Abitibi-Témiscamingue travaillent (Q51) alors que le schéma 3.75 montre la croissance de ces organisations au cours des cinq dernières années. Il apparaît que les deux principaux secteurs d'activité dans lesquels travaillent les passagers sont le secteur privé (près de 45 %) et le secteur public (environ 33 %).

Schéma 3.74 – Le type d’organisation dans laquelle les passagers travaillent

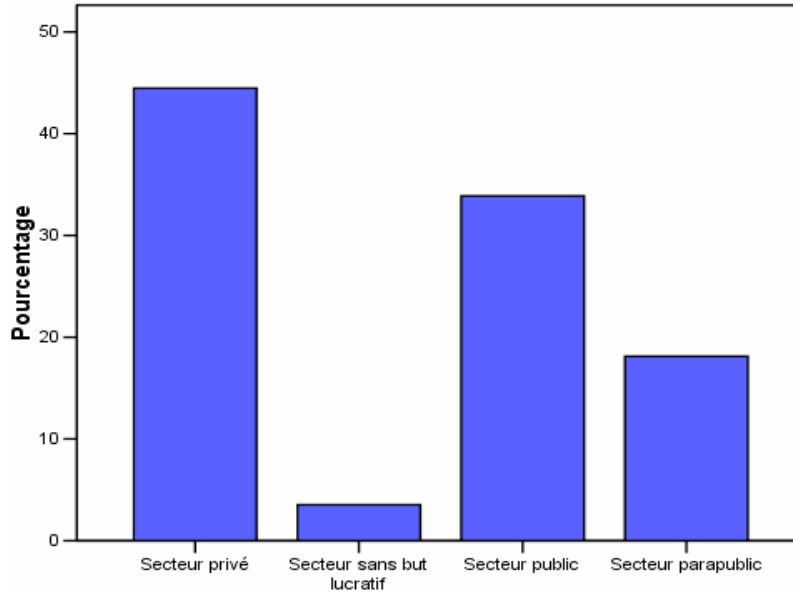
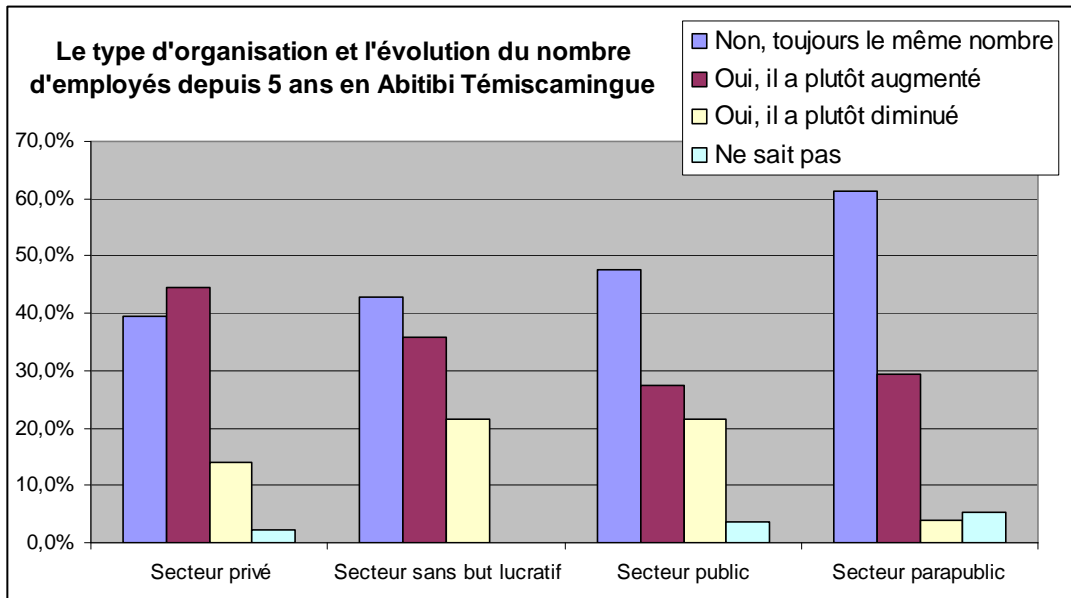


Schéma 3.75 – Le type d’organisation et l’évolution du nombre d’employés



Afin de gagner en précision au chapitre des secteurs d’activité dans les régions cibles du Québec, nous avons utilisé le système de codification du ministère du Développement économique du Canada. Cette codification s’articule autour de cinq catégories distinctes. Leur description est comme suit :

- Secteur primaire : Extraction des ressources naturelles (agriculture, mines, forêt et pêche);
- Fabrication : Secteur manufacturier;
- Commerce : Commerce de détail; commerce de gros;
- Services commerciaux : Services publics; construction; transport et entreposage; industrie de l'information et industrie culturelle; finance et assurances; services immobiliers et de location et de location à bail; gestion de sociétés et d'entreprises; services professionnels, scientifiques et techniques; services administratifs et services de soutien; services de gestion des déchets et services d'assainissement; arts, spectacles et loisirs; hébergement et services de restauration; autres services (sauf les administrations publiques);
- Services non commerciaux : Services d'enseignement; soins de santé et assistance sociale; administrations publiques.

La répartition des répondants selon ces secteurs d'activité est présentée dans le tableau 3.99 et représentée par le schéma 3.76.

Tableau 3.99 - Récapitulation des données

	La région de l'Abitibi-Témiscamingue	Les cinq régions cibles
Services non commerciaux	56,0 %	50,2 %
Services commerciaux	21,1 %	27,1 %
Secteur primaire	17,9 %	14,2 %
Fabrication	1,0 %	4,3 %
Commerce	4,1 %	4,2 %

A la lecture du schéma 3.76, il apparaît que la majorité des répondants travaillent dans le secteur des services non commerciaux (56 %), suivi des services commerciaux (21 %). De plus, 18 % des passagers sont employés dans le secteur primaire, 4 % dans celui du commerce et seulement 1 % dans le secteur de la fabrication.

Schéma 3.76 - La répartition des secteurs d'activité dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue

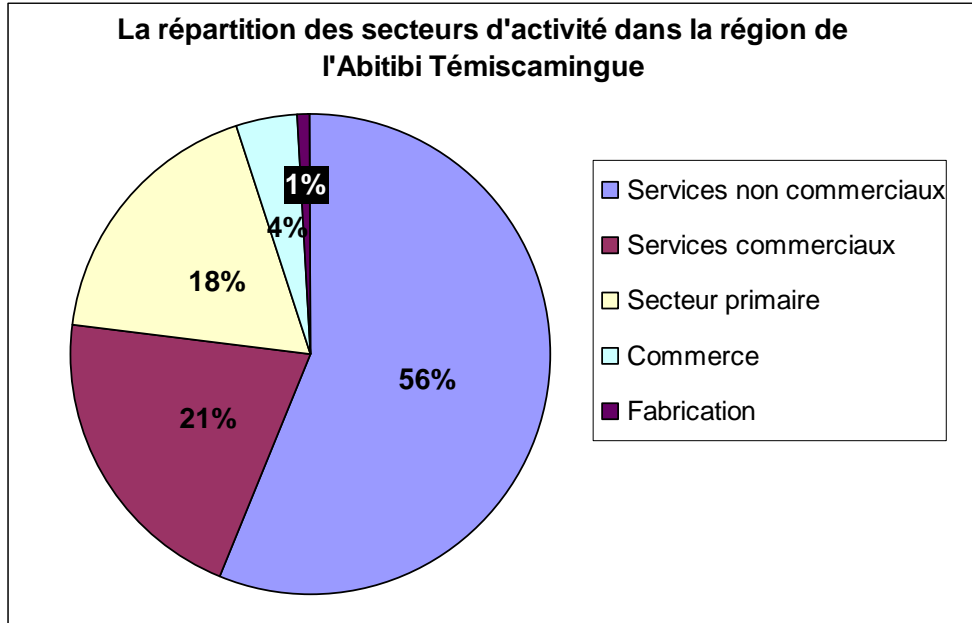


Schéma 3.77 - La répartition des domaines d'activité des travailleurs en Abitibi-Témiscamingue

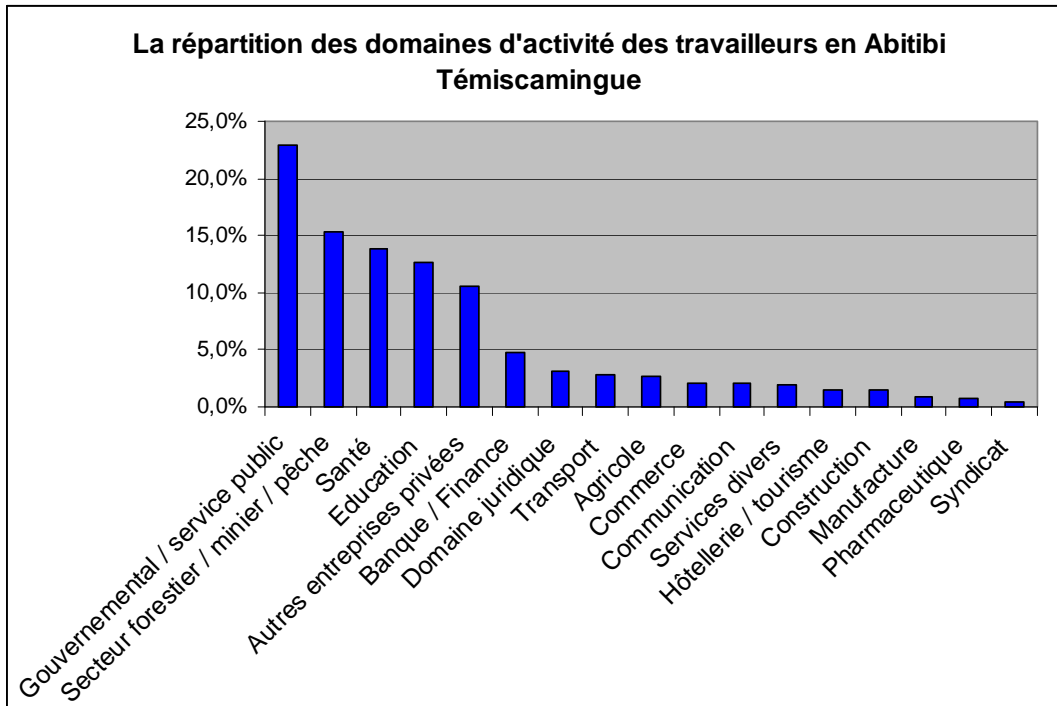


Tableau 3.100 - L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent

			L'avenir de l'organisation selon le passager			Total
			Déclin	Stabilité	Croissance	
Les secteurs économiques	Secteur primaire	Fréquence	10	16	39	65
		Pourcentage	15,4%	24,6%	60,0%	100,0%
	Fabrication	Fréquence	0	1	3	4
		Pourcentage	,0%	25,0%	75,0%	100,0%
	Commerce	Fréquence	1	8	7	16
		Pourcentage	6,3%	50,0%	43,8%	100,0%
	Services commerciaux	Fréquence	4	23	51	78
		Pourcentage	5,1%	29,5%	65,4%	100,0%
	Services non commerciaux	Fréquence	21	99	69	189
		Pourcentage	11,1%	52,4%	36,5%	100,0%
	Total	Fréquence	36	147	169	352
		Pourcentage	10,2%	41,8%	48,0%	100,0%

Le tableau 3.100 indique que la majorité des répondants qui travaillent dans le secteur primaire, dans celui de la fabrication et dans les services commerciaux estiment que leur organisation connaîtra de la croissance. Les passagers employés dans les secteurs du commerce et des services non commerciaux prédisent de la stabilité dans le futur.

Enfin, le degré de pénétration d'Internet et de la vidéoconférence dans les organisations au sein desquelles les répondants de l'Abitibi-Témiscamingue travaillent (Q58) est présenté dans le tableau 3.101. Il apparaît que 97,8 % des répondants disent qu'une connexion Internet est disponible dans leur entreprise. La proportion est beaucoup plus faible en ce qui concerne l'équipement nécessaire à la tenue d'une vidéoconférence (61,8 %). De plus, si 93,3 % des passagers utilisent Internet, seul un tiers des passagers (34,2 %) se servent de la vidéoconférence.

Tableau 3.101 - Taux de pénétration des technologies des communications dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue

	Taux de pénétration de la technologie en Abitibi-Témiscamingue	Taux de pénétration moyen de la technologie dans les cinq régions cibles
Internet dans l'organisation	97,8 %	96,6 %
La vidéoconférence dans l'organisation	61,8 %	62,7 %
Utilisation d'Internet à domicile ou au bureau	93,3 %	93,3 %
Utilisation de la vidéoconférence à domicile ou au bureau	34,2 %	36,8 %

3.4 La région de la Côte-Nord

3.4.1. Le profil sociodémographique de la région

Comme le montre le schéma 3.78, la région de la Côte-Nord est le domicile de 15,3 % de notre échantillon qui réside au Québec. Si l'on ne se concentre que sur les cinq régions cibles (schéma 3.79), la région de la Côte-Nord est la plus représentée après l'Abitibi-Témiscamingue. En effet, en tenant compte des 278 passagers qui y résident, elle est le domicile de 22,3 % de notre échantillon.

Schéma 3.78 – La répartition du domicile des répondants à l'intérieur du Québec

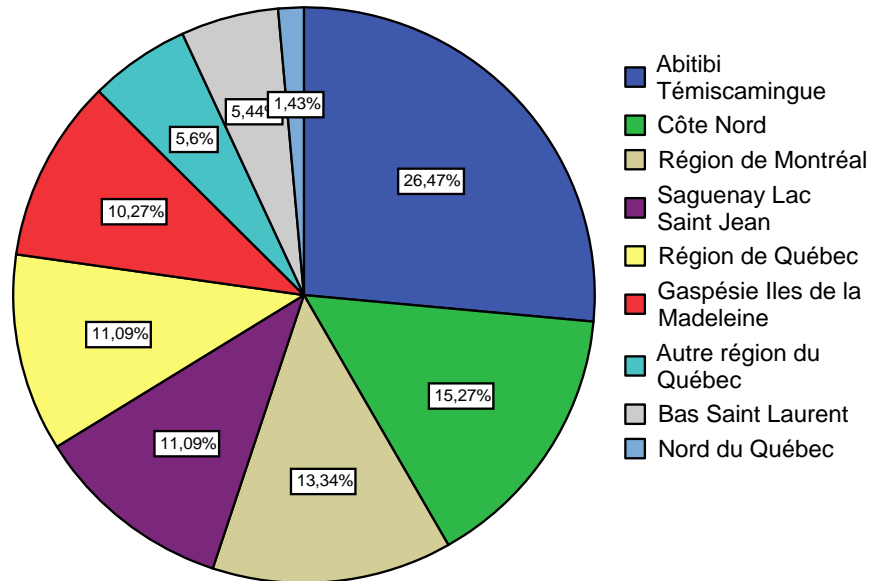
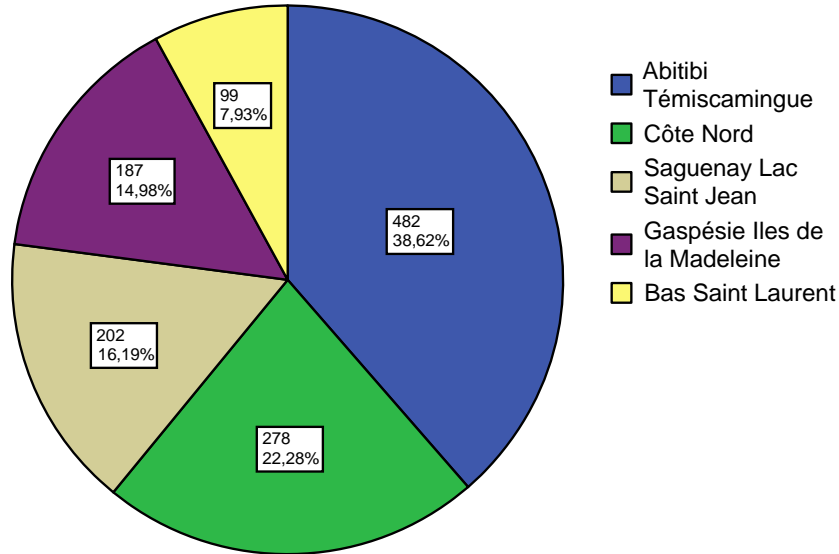


Schéma 3.79 – La répartition du domicile des répondants dans les cinq régions cibles



Selon le tableau 3.102, les hommes représentent une majorité assez nette de notre échantillon (Q65). Notons que, par rapport aux cinq régions cibles, la proportion de femmes est légèrement plus basse.

Tableau 3.102 - Le sexe des répondants

	La région de la Côte-Nord		Les cinq régions cibles au Québec
	Fréquence	Pourcentage	Pourcentage
Femmes	109	39,8 %	41,2 %
Hommes	165	60,2 %	58,8 %

Nous avons demandé aux passagers de nous indiquer la tranche d'âge à laquelle ils appartiennent (Q60). Ces tranches d'âge s'étalent sur une échelle ordinale à 7 niveaux (où 1 = 18 ans et moins et 7 = 65 ans et plus). La répartition par tranches d'âge dans la région de la Côte-Nord est présentée dans le tableau 3.103 et représentée par le schéma 3.80.

Tableau 3.103 - Le groupe d'âge des répondants

	La région de la Côte-Nord	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	274	1232
Pourcentage des résidents qui ont répondu à cette question	98,6 %	98,7 %
Moyenne	4,3	4,4
Mode	5	5
Écart type	1,3	1,2

Le tableau 3.104 et le schéma 3.81 présentent les informations relatives à l'état matrimonial des répondants (Q66). Comme c'est le cas pour l'ensemble des régions cibles, une très forte majorité de passagers sont mariés ou conjoints de fait (70,1 %).

Tableau 3.104 - État matrimonial des répondants

	La région de la Côte-Nord	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	274	1231
Pourcentage des résidents qui ont répondu à cette question	98,6 %	98,6 %
Mode	2	2
Célibataire	20,1 %	16,3 %
Marié (e)/ Conjoint(e) de fait	70,1 %	73,3 %
Divorcé(e) / Séparé(e)	8,0 %	8,8 %
Veuf/Veuve	1,8 %	1,6 %

Schéma 3.80 – La répartition des groupes d'âge

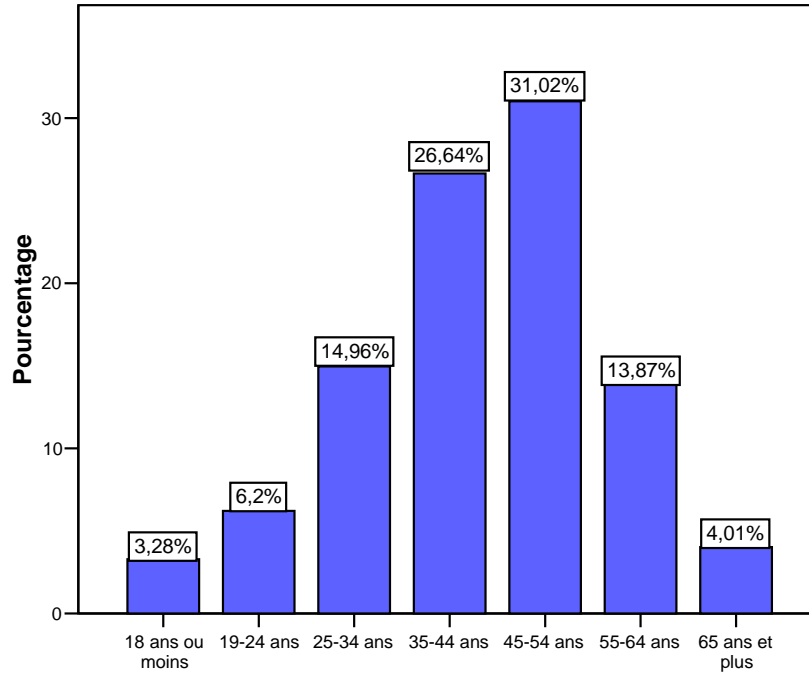


Schéma 3.81 – État matrimonial des répondants

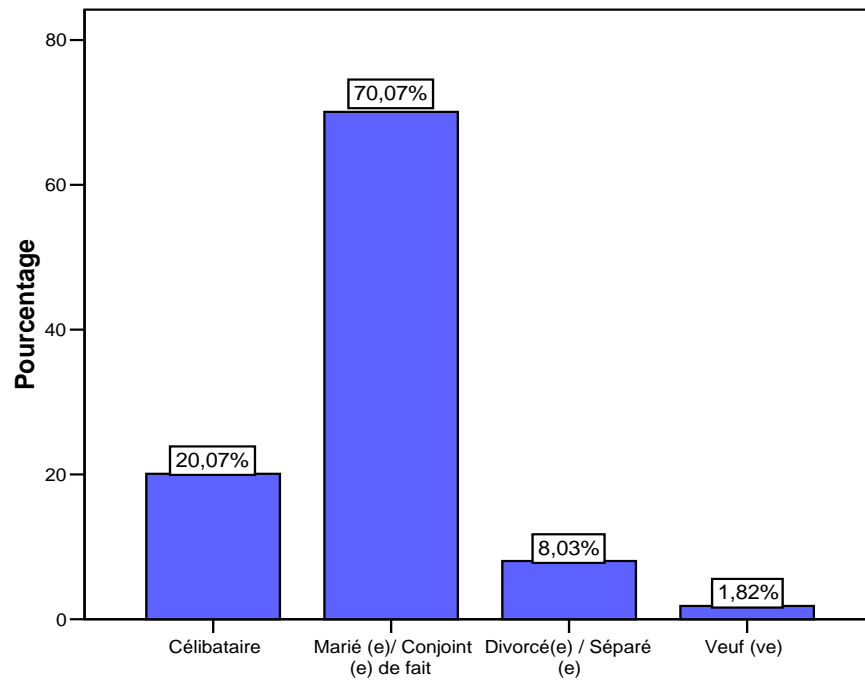


Schéma 3.82 – Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs

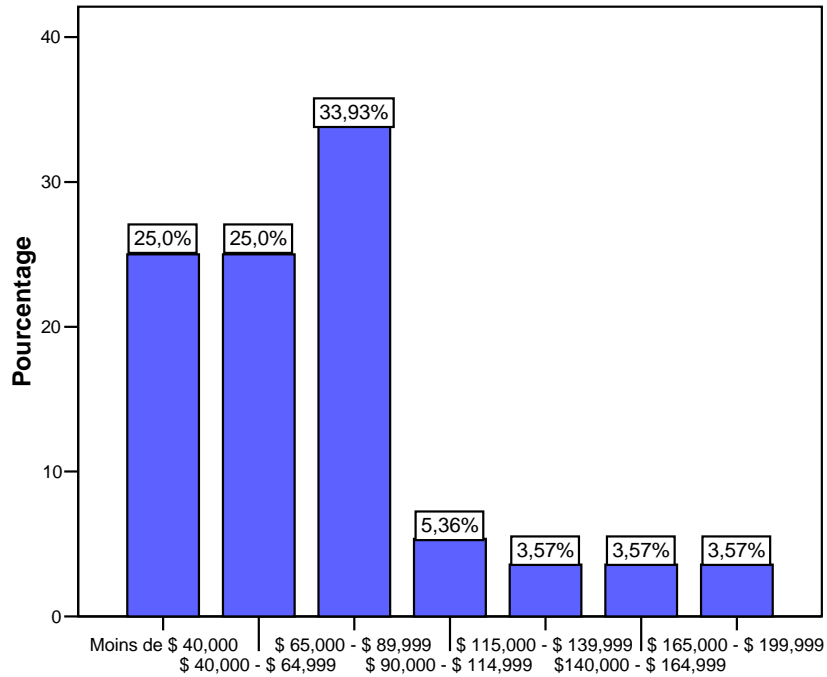
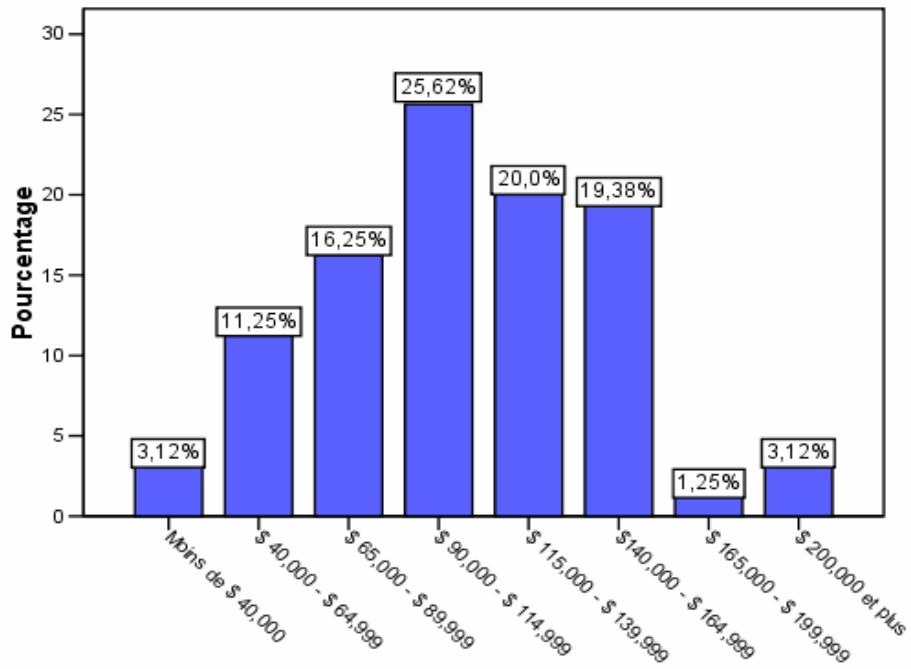


Schéma 3.83 – Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait



En ce qui concerne la question du revenu annuel moyen (Q69), comme nous l'avons indiqué plus tôt dans la présentation de notre échantillon, nous allons faire la distinction entre les personnes qui vivent seules et celles qui vivent en couple. Notons que le salaire annuel des passagers est mesuré sur une échelle de Likert à 8 niveaux (où 1 = moins de 40 000 \$ et 8 = 200 000 \$ et plus). Le schéma 3.82 présente le revenu annuel moyen des passagers célibataires, divorcés ou veufs alors que le schéma 3.83 présente le revenu annuel moyen des passagers mariés ou conjoints de fait.

Le tableau 3.105 indique le pourcentage de répondants qui ont des enfants (Q63) de même que leur nombre moyen d'enfants (Q64).

Tableau 3.105 – Le nombre moyen d'enfants

	La région de la Côte-Nord	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	197	914
Pourcentage des résidents qui ont un ou plusieurs enfants	70,9 %	73,2 %
Moyenne	2,2	2,2
Mode	2	2
Minimum	1	1
Maximum	6	8

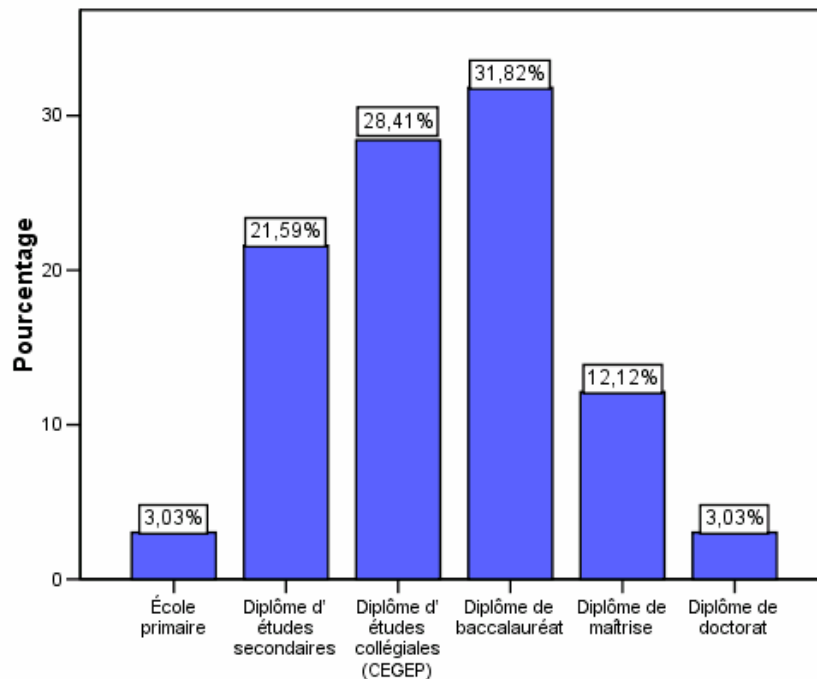
Nous avons demandé aux passagers de nous indiquer le dernier niveau d'études qu'ils ont achevé (Q68). Les résultats présentés dans le tableau 3.106 sont basés sur une échelle ordinale à 6 niveaux (où 1 = école primaire et 6 = diplôme de doctorat).

Tableau 3.106 – Le niveau de scolarité le plus élevé achevé

	La région de la Côte-Nord	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	264	1209
Pourcentage des résidents qui ont répondu à cette question	95,0 %	96,9 %
Moyenne	3,4	3,5
Mode	4	4
Minimum	1	1
Maximum	6	6

La distribution des réponses obtenues relativement au niveau de scolarité le plus élevé est représenté par le schéma 3.84.

Schéma 3.84 – Le niveau de scolarité le plus élevé achevé

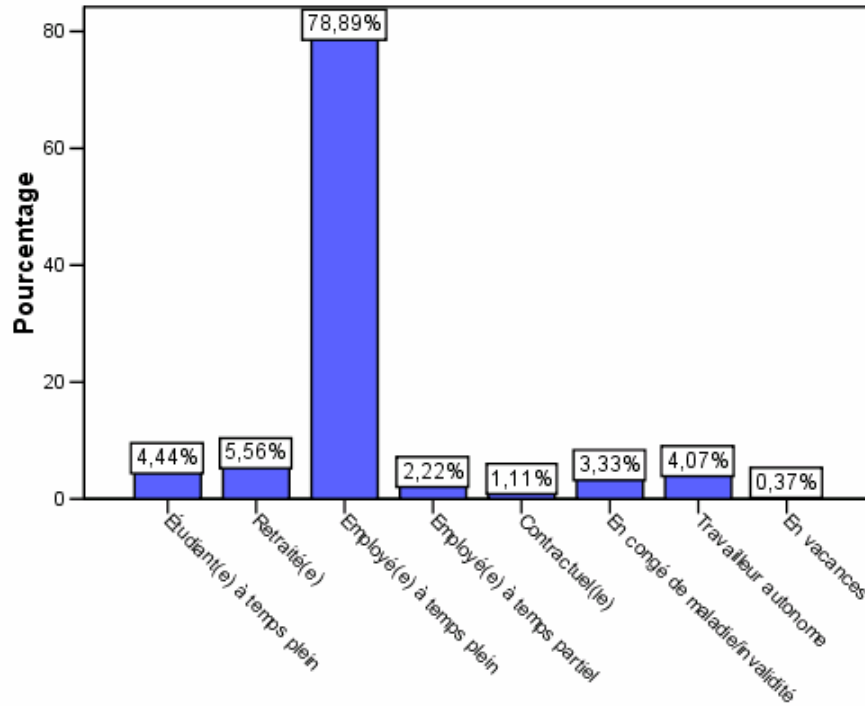


Le tableau 3.107 et le schéma 3.85 présentent la répartition de l'occupation des répondants de la Côte-Nord.

Tableau 3.107 - La répartition de l'occupation des répondants

	La région de la Côte-Nord	Les cinq régions cibles au Québec
Étudiant(e) à temps plein	4,4 %	2,9 %
Étudiant(e) à temps partiel	-	0,4 %
Retraité(e)	5,6 %	5,2 %
Employé(e) à temps plein	78,9 %	78,2 %
Employé(e) à temps partiel	2,2 %	3,4 %
Contractuel(le)	1,1 %	1,8 %
En congé parental	-	0,2 %
En congé de maladie/invalidité	3,3 %	2,1 %
Travailleur autonome	4,1 %	5,2 %
Sans emploi		0,4 %
En vacances	0,4 %	0,2 %

Schéma 3.85 - L'occupation des répondants de la Côte-Nord



L'information présentée dans le tableau 3.107 et représentée par le schéma 3.85 relativement aux personnes sans emploi est très peu représentative de la réalité. En effet, les personnes sans emploi ont *a priori* des ressources plus limitées que les personnes qui travaillent. Par conséquent, elles n'ont probablement pas les moyens suffisants pour se permettre de voyager en avion dans les régions du Québec. Le taux de chômage qui a été indiqué dans la monographie des régions est quant à lui représentatif de la réalité que connaît la région.

Enfin, le tableau 3.108 présente la distribution des motifs mentionnés par les répondants de la Côte-Nord (Q48).

Tableau 3.108 - La répartition des motifs des répondants

	La région de la Côte-Nord	Les cinq régions cibles au Québec
Vacances/tourisme	7,7 %	8,0 %
Affaires	63,9 %	71,4 %
Visite famille/ami(s)	15,0 %	12,7 %
Rendez-vous médicaux	13,5 %	7,9 %

Nous constatons que les résidents de la Côte-Nord interrogés se déplacent dans la majorité des cas en avion à l'intérieur du Québec pour des raisons professionnelles (63,9 %). Notons que la proportion des résidents de la Côte-Nord qui se déplacent pour ce motif est inférieure de 7,5 % à la moyenne des cinq régions cibles. Le deuxième motif indiqué est celui de rendre visite à de la famille ou à des amis (15,0 %).

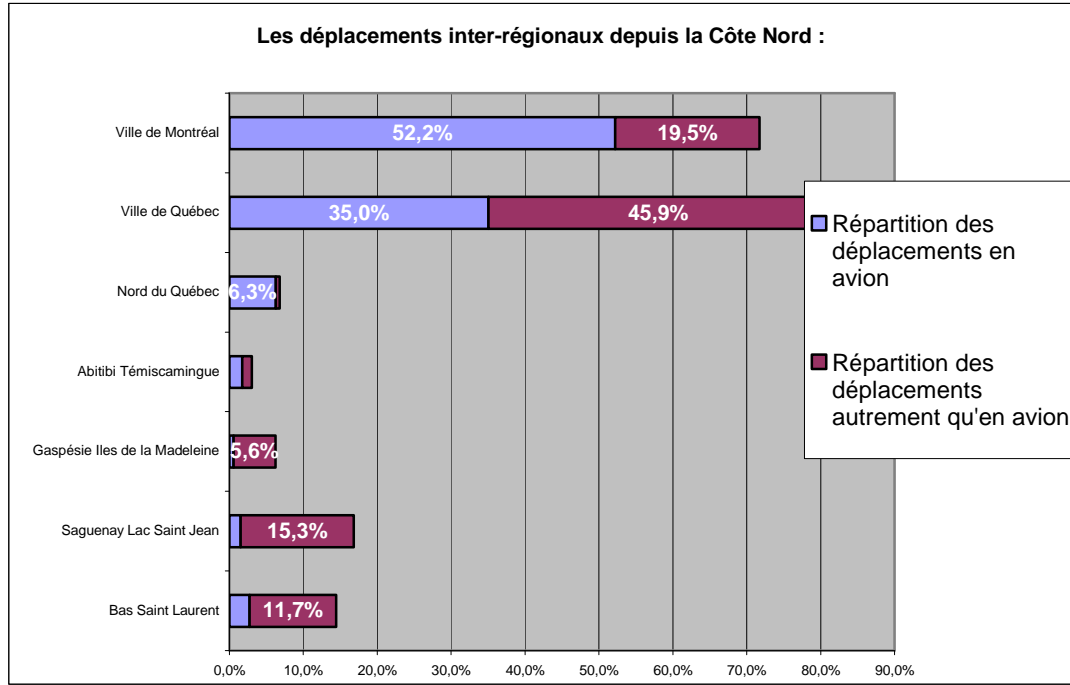
3.4.2. Les habitudes de voyage des répondants

Le tableau 3.109 et le schéma 3.86 présentent le nombre de déplacements que les résidents de la région de la Côte-Nord ont effectué, en avion ou en recourant à un autre moyen de transport, vers les autres régions du Québec.

Tableau 3.109 - Synthèse des données pour l'année précédant le voyage

	Fréquence / pourcentage	Poids de la région parmi les cinq régions cibles (en %)	Rang parmi les cinq régions cibles	Nombre moyen de déplacements (N-1)
Nombre de résidents dans la région de la Côte- Nord	278	22,3 %	2	-
Proportion des résidents ayant voyagé à l'intérieur du Québec au cours de l'année précédente	84,9 %	-	4	-
Les déplacements à l'intérieur du Québec en avion au départ de la Côte-Nord	1581	20,5 %	2	3,2
Les déplacements à l'intérieur du Québec autrement qu'en avion au départ de la Côte-Nord	921	18,1 %	4	2,7

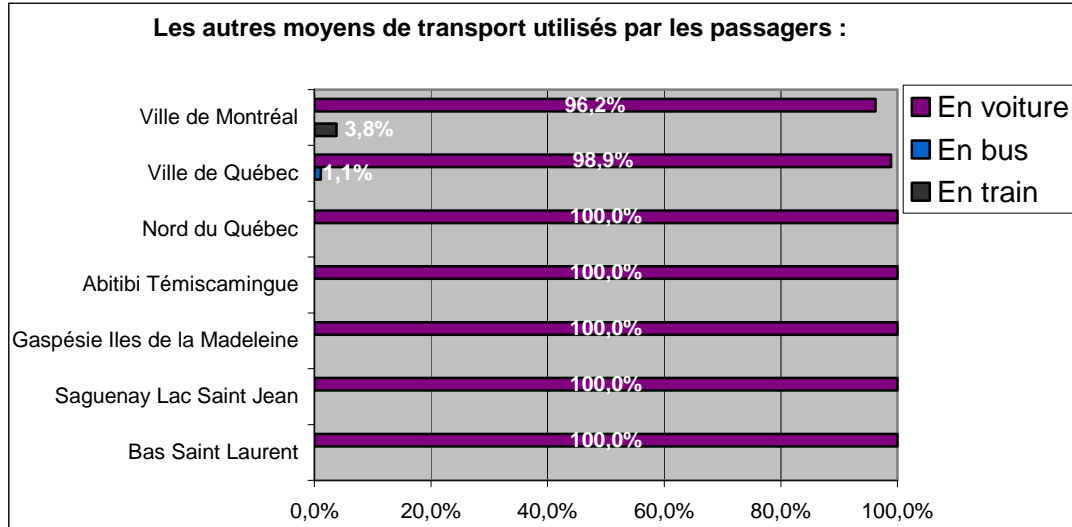
Schéma 3.86 – Les déplacements depuis la Côte-Nord



Sur un total de 2502 déplacements depuis la région de la Côte-Nord au cours de l'année précédant le voyage, les résidents de cette région ont effectué 63,2 % de leurs déplacements en avion et 36,8 % des déplacements autrement qu'en avion. Le schéma 3.86 montre le poids de chaque région selon que les passagers s'y rendent en avion ou en utilisant un autre moyen de transport. Il ressort que la majorité des déplacements en avion se font vers la région de Montréal (52,2 %). De plus, c'est la ville de Québec qui est la plus plébiscitée en ce qui concerne les déplacements autrement qu'en avion (45,9 %). Au chapitre des déplacements autrement qu'en avion vers les régions cibles, ce sont le Saguenay—Lac-Saint-Jean (15,3 %) et le Bas-Saint-Laurent (11,7 %) qui sont les plus visitées par les résidents de la Côte-Nord.

Nous distinguons maintenant les différents modes de transport utilisés autres que l'avion. Nous nous intéressons ici aux 36,8 % de l'ensemble des déplacements qui ont été effectués depuis la région de la Côte-Nord. Les résultats montrés dans le schéma 3.87 sont sans appel. Au cours de l'année précédant le voyage, lorsqu'ils n'utilisaient pas l'avion, la totalité des résidents de la Côte-Nord que nous avons interrogés ont voyagé à l'intérieur du Québec quasiment exclusivement en voiture. Notons que 3,8 % des déplacements vers Montréal ont été effectués en voiture, et 1,1 % des déplacements vers la ville de Québec se sont faits en bus.

Schéma 3.87 – Les autres moyens de transport utilisés



Nous avons demandé aux passagers qui ont voyagé au cours de la dernière année de nous indiquer le moyen de transport qu'ils utilisent le plus fréquemment lorsqu'ils voyagent dans les régions du Québec. Nous avons fait la distinction entre les voyages à but personnel et ceux à but professionnel. Les résultats obtenus sont présentés dans le tableau 3.110 et représentés par les schémas 3.88 et 3.89.

Tableau 3.110 – Répartition des moyens de transport les plus utilisés selon le motif du voyage

	Le moyen de transport	La région de la Côte-Nord	Les cinq régions cibles au Québec
Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel	L'automobile	78,4 %	82,5 %
	Le bus	0,9 %	0,9 %
	L'avion	20,7 %	16,6 %
Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel	L'automobile	23,2	24,5 %
	Le bus	-	0,1 %
	Le train	-	0,1 %
	L'avion	76,8	75,3 %

Schéma 3.88 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel

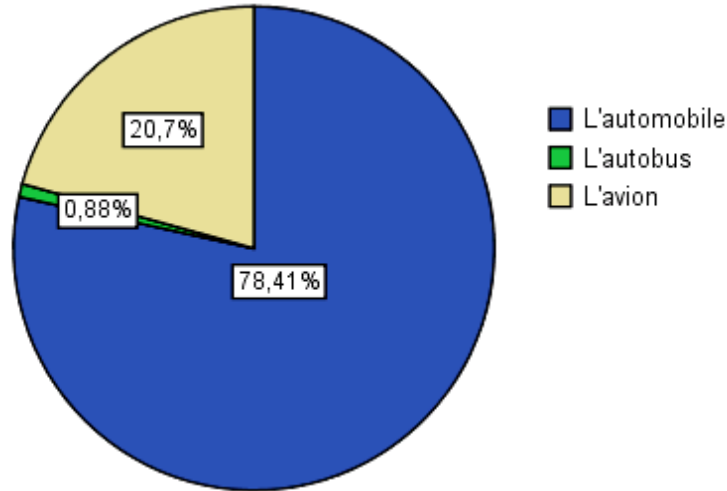
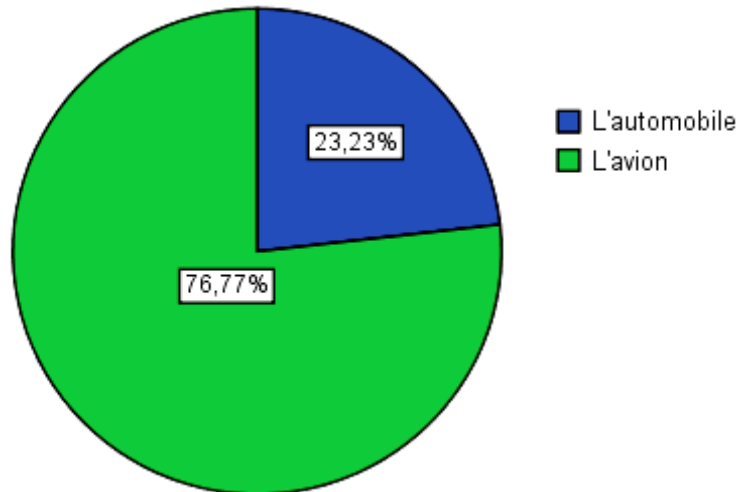


Schéma 3.89 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel



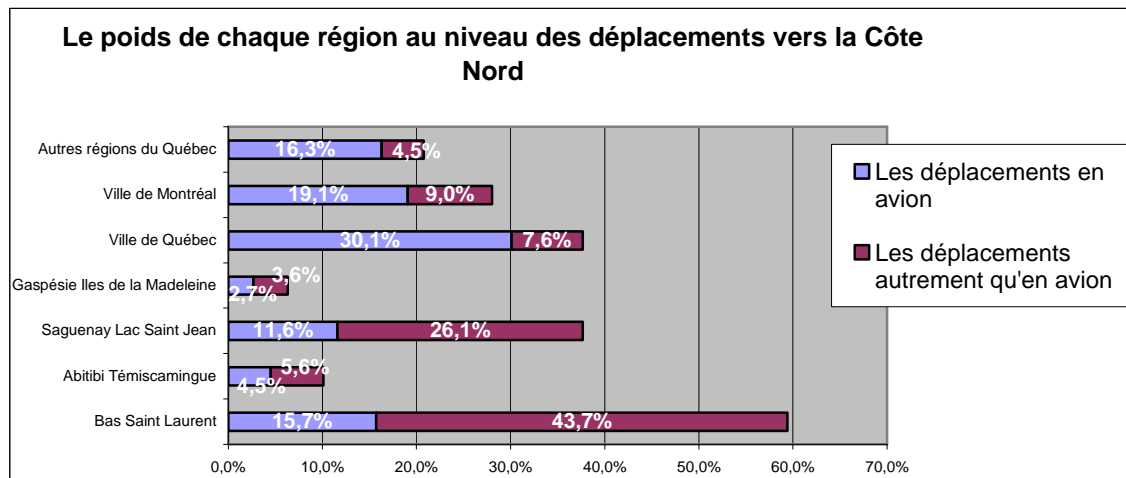
Nous déterminons maintenant le volume de déplacements vers la région de la Côte-Nord des résidents des autres régions du Québec, soit les quatre autres régions cibles, les villes de Québec et de Montréal, ainsi que les autres régions du Québec. Comme présenté dans le tableau 3.111 et représenté dans le schéma 3.90, les résidents de la région du Bas-Saint-Laurent sont ceux qui ont le plus visité la Côte-Nord au cours de l'année précédant le voyage. La demande de transport aérien vers la Côte-Nord est la plus élevée au départ de la ville de Québec (30,1 %). Dans les régions cibles, ce sont les résidents du Bas-Saint-Laurent qui présentent la demande la plus forte quant

aux déplacements en avion (15,7 %) et autrement qu'en avion (43,7 %) vers la Côte-Nord.

Tableau 3.111 – Déplacements vers la Côte-Nord au cours de l'année précédant le voyage

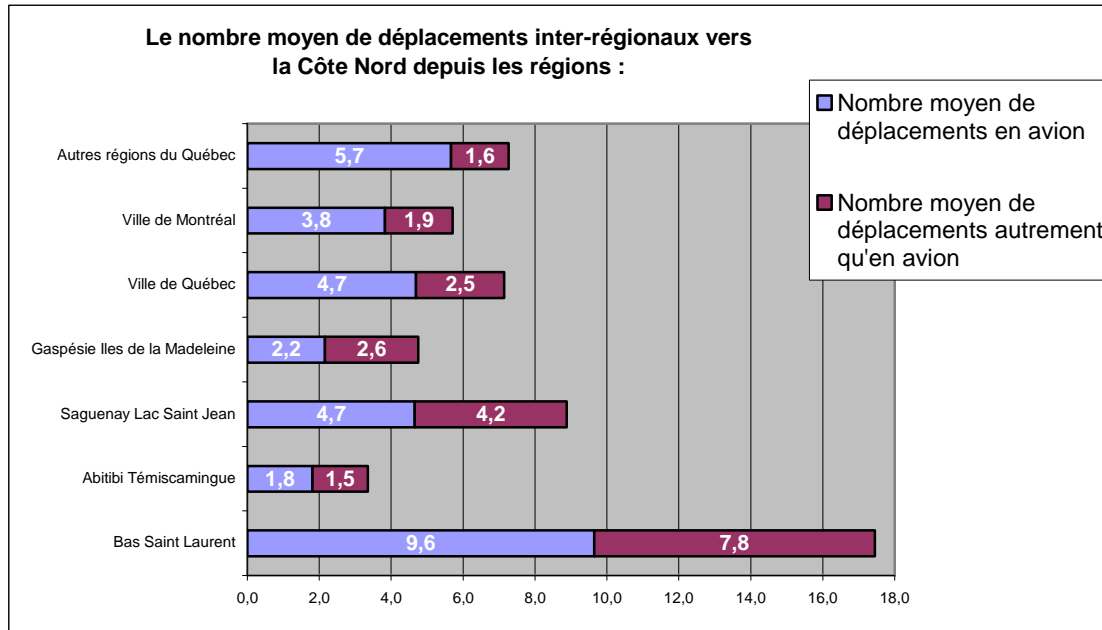
	Fréquence	Poids de la région parmi les cinq régions cibles (en %)	Rang	Nombre moyen de déplacements
Les déplacements en avion vers la Côte-Nord	1043	32,1 %	1	4,6
Les déplacements autrement qu'en avion vers la Côte-Nord	357	14,7 %	4	3,2

Schéma 3.90 - Déplacements vers la Côte-Nord au cours de l'année précédant le voyage



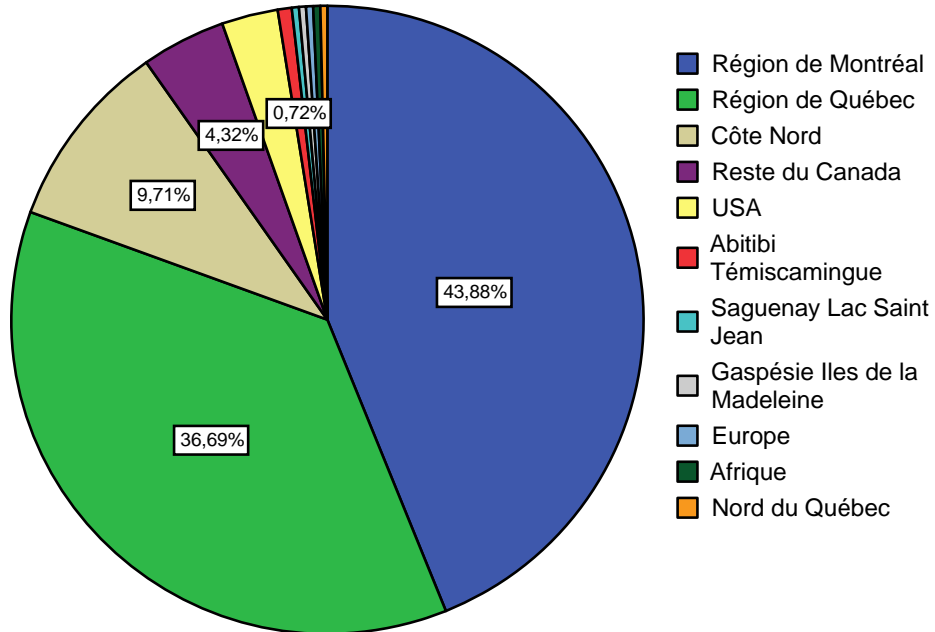
Le schéma 3.91 représente la demande moyenne des déplacements vers la Côte-Nord des passagers qui ont voyagé au cours de l'année précédant le vol. Parmi les régions cibles, il apparaît de manière flagrante que le Bas-Saint-Laurent présente le nombre moyen de déplacements en avion (9,6 voyages) et autrement qu'en avion (7,8 voyages) les plus élevés au cours de l'année précédant le voyage durant lequel nous avons interrogé les passagers.

Schéma 3.91 – Le nombre moyen de déplacements vers la Côte-Nord



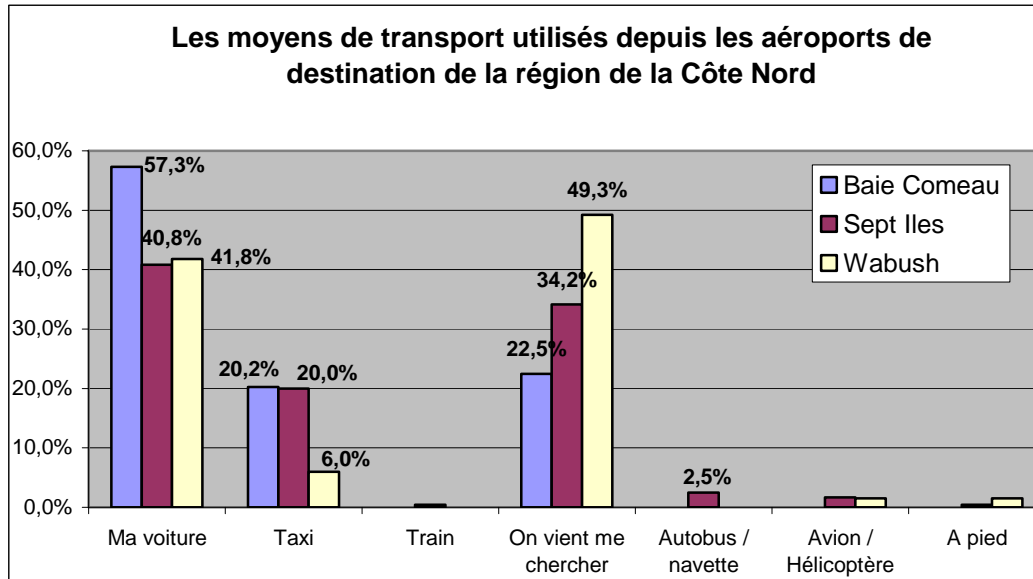
Enfin, nous constatons que la majorité des passagers résidant dans les cinq régions cibles ont été interrogés au cours de leur voyage de retour. Par conséquent, la destination finale du voyage se trouve à une écrasante majorité la région de résidence. Ainsi, dans l’optique de connaître les régions du Québec visitées par les résidents des régions cibles, il nous paraît plus pertinent de présenter la région d’origine du voyage plutôt que la destination de celui-ci.

Schéma 3.92 - L'origine du voyage des passagers résidant dans la région de la Côte-Nord



Ainsi, comme le montre le schéma 3.92, les deux régions d'origine les plus représentées sont la région de Montréal (43,9 %) et celle de Québec (36,7 %). L'Abitibi-Témiscamingue, le Saguenay—Lac-Saint-Jean et la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine ne totalisent que 1,5 % de l'origine du voyage des résidents de la Côte-Nord.

Le schéma 3.93 indique la répartition des moyens de transport utilisés par les répondants depuis l'aéroport de destination jusqu'à leur destination finale. Nous avons fait état auparavant que Montréal et Québec représentent l'origine du voyage de la majorité des passagers. Par conséquent, l'analyse dont les résultats sont représentés par le schéma 3.93 ne se concentre que sur la destination du voyage. Dans le cas de la Côte-Nord, les trois aéroports de destination du voyage des répondants sont ceux de Baie-Comeau, de Sept-Îles et de Wabush.

Schéma 3.93 – Les moyens de transport utilisés depuis l’aéroport de destination


3.4.3. Intention de voyager, facteurs incitatifs et facteurs dissuasifs

Les tableaux croisés 3.112, 3.113 et 3.114 mettent en relation l'accord des répondants avec un ensemble d'énoncés proposés (Q19 et Q20) et le motif de leur voyage afin de tenter de déterminer les facteurs qui dissuadent les gens de voyager dans les régions du Québec en avion. Le tableau 3.112 indique que la majorité des passagers, peu importe le motif du voyage, disent ne pas avoir besoin de voyager plus souvent dans les régions du Québec en avion. Pourtant, le tableau 3.113 montre que la majorité des passagers auraient le temps de voyager plus souvent.

Tableau 3.112 - Besoin de voyager et motif du voyage

			Je n'ai pas besoin de voyager en région plus souvent		Total	
			Oui	Non		
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances/tourisme	Fréquence	15	6	21	
		%	71,4%	28,6%	100,0%	
	Affaires	Fréquence	90	84	174	
		%	51,7%	48,3%	100,0%	
	Visite famille/ami(s)	Fréquence	30	11	41	
		%	73,2%	26,8%	100,0%	
	Rendez-vous médicaux	Fréquence	21	16	37	
		%	56,8%	43,2%	100,0%	
Total			Fréquence	156	117	273
			%	57,1%	42,9%	100,0%

Tableau 3.113 – Temps disponible pour voyager et motif du voyage

			Je n'ai pas le temps de voyager plus souvent		Total
			Oui	Non	
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances/tourisme	Fréquence %	8 38,1%	13 61,9%	21 100,0%
	Affaires	Fréquence %	79 45,4%	95 54,6%	174 100,0%
	Visite famille/ami(s)	Fréquence %	17 41,5%	24 58,5%	41 100,0%
	Rendez-vous médicaux	Fréquence %	13 35,1%	24 64,9%	37 100,0%
Total	Fréquence %	117 42,9%	156 57,1%	273 100,0%	

Tableau 3.114 – Ressources financières disponibles pour voyager et motif du voyage

			Mes ressources financières ne me permettent pas de voyager en avion plus souvent		Total
			Oui	Non	
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances/tourisme	Fréquence %	8 38,1%	13 61,9%	21 100,0%
	Affaires	Fréquence %	77 44,3%	97 55,7%	174 100,0%
	Visite famille/ami(s)	Fréquence %	23 56,1%	18 43,9%	41 100,0%
	Rendez-vous médicaux	Fréquence %	19 52,8%	17 47,2%	36 100,0%
Total	Fréquence %	127 46,7%	145 53,3%	272 100,0%	

Le tableau 3.114 fait ressortir deux catégories. La première, qui regroupe les passagers voyageant pour des vacances et des raisons professionnelles, possède pour la majorité les ressources nécessaires afin de voyager plus souvent en avion à l'intérieur du Québec. La deuxième regroupe, quant à elle, les passagers qui vont visiter des proches et ceux qui se rendent à un rendez-vous médical. La majorité d'entre eux estiment ne pas avoir les ressources financières suffisantes.

Les tableaux 3.115 et 3.116 explorent l'impact d'une mauvaise expérience de service sur l'intention de voyager. On remarque que le tiers des passagers (31,7 %) disent avoir subi une mauvaise expérience de service au cours d'un voyage régional précédent. Cependant, cela ne dissuade pas les trois quarts

de ces passagers de voyager plus souvent dans les régions du Québec en avion.

Tableau 3.115 – Impact d’une mauvaise expérience de service

	La région de la Côte-Nord	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n’est pas un facteur dissuasif de voyager)	68,3 %	68,7 %
Oui (voir tableau suivant)	31,7 %	31,3 %

Tableau 3.116 - Impact d’une mauvaise expérience de service et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
		Oui	Fréquence % du Total	Oui	Non	
Vacances/tourisme	J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	3 50,0%	3 50,0%	6 100,0%
Affaires	J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	18 27,3%	48 72,7%	66 100,0%
Visite famille/ami(s)	J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	1 11,1%	8 88,9%	9 100,0%
Rendez-vous médicaux	J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	2 28,6%	5 71,4%	7 100,0%

Les tableaux 3.117 et 3.118 explorent l’impact d’un retard ou d’une annulation de vol sur l’intention de voyager. Il ressort que la majorité des passagers (54,3 %) disent avoir subi un retard ou une annulation au cours d’un voyage régional antérieur. Cependant, cela ne dissuade pas les trois quarts d’entre eux de voyager plus souvent dans les régions du Québec en avion.

Tableau 3.117 – Impact d’un retard ou d’une annulation de vol

	La région de la Côte-Nord	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n’est pas un facteur dissuasif de voyager)	45,7 %	41,8 %
Oui (voir tableau suivant)	54,3 %	58,2 %

Tableau 3.118 - Impact d'un retard ou d'une annulation de vol et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	2 28,6%	5 71,4%	7 100,0%
Affaires	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	19 17,1%	92 82,9%	111 100,0%
Visite famille/ami(s)	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	2 11,1%	16 88,9%	18 100,0%
Rendez-vous médicaux	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	2 13,3%	13 86,7%	15 100,0%

Les tableaux 3.119, 3.120, 3.121 et 3.122 explorent l'impact du caractère sécuritaire et fiable des modes de transport terrestre (comparativement à l'avion) perçu par les répondants sur leur intention de voyager. Seuls 7,2 % des répondants estiment que les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion. Cette proportion passe à 14,4 % au chapitre de la fiabilité de ces modes de transport. Si les passagers d'affaires et ceux qui rendent visite à des proches ne sont pas dissuadés de voyager plus souvent, les avis sont plus partagés, voire contraires, en ce qui concerne les passagers voyageant pour des vacances et ceux qui se rendent à un rendez-vous médical.

Tableau 3.119 - Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion

	La région de la Côte-Nord	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	92,8 %	94,2 %
Oui (voir tableau suivant)	7,2 %	5,8 %

Tableau 3.120 - Impact du caractère sécuritaire des modes de transport terrestre et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	2 100,0%		2 100,0%
Affaires	Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	2 22,2%	7 77,8%	9 100,0%
Visite famille/ami(s)	Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total		1 100,0%	1 100,0%
Rendez-vous médicaux	Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	5 62,5%	3 37,5%	8 100,0%

Tableau 3.121 - Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion

	La région de la Côte-Nord	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	85,6 %	84,8 %
Oui (voir tableau suivant)	14,4 %	15,2 %

Tableau 3.122 - Impact de la fiabilité des modes de transport terrestre et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	2 50,0%	2 50,0%	4 100,0%
Affaires	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	6 27,3%	16 72,7%	22 100,0%
Visite famille/ami(s)	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	1 25,0%	3 75,0%	4 100,0%
Rendez-vous médicaux	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	8 80,0%	2 20,0%	10 100,0%

Les tableaux 3.123, 3.124, 3.125 et 3.126 explorent l'impact de la facilité d'accès à l'aéroport et de l'horaire des vols sur l'intention de voyager. Il apparaît que 7,6 % des passagers estiment que leur aéroport n'est pas pratique d'accès. Cela pourrait dissuader la moitié de ces passagers de voyager plus souvent en avion au Québec. Par ailleurs, il ressort qu'un tiers des répondants (30,2 %) estiment que les horaires des vols ne correspondent pas à leurs besoins. Cela dissuade près de la moitié d'entre eux de voyager plus souvent dans les régions du Québec en avion.

Tableau 3.123 - L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès

	La région de la Côte-Nord	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	92,4 %	88,4 %
Oui (voir tableau suivant)	7,6 %	11,6 %

Tableau 3.124 - Impact de la facilité d'accès à l'aéroport et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès	Oui	Fréquence % du Total		1 100,0%	1 100,0%
Affaires	L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès	Oui	Fréquence % du Total	7 50,0%	7 50,0%	14 100,0%
Visite famille/ami(s)	L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès	Oui	Fréquence % du Total	2 50,0%	2 50,0%	4 100,0%
Rendez-vous médicaux	L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès	Oui	Fréquence % du Total		2 100,0%	2 100,0%

Tableau 3.125 – Les horaires des vols ne répondent pas aux besoins des passagers

	La région de la Côte-Nord	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	69,8 %	67,7 %
Oui (voir tableau suivant)	30,2 %	32,3 %

Tableau 3.126 - Impact des horaires de vol et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence % du Total	3 50,0%	3 50,0%	6 100,0%
Affaires	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence % du Total	27 40,9%	39 59,1%	66 100,0%
Visite famille/ami(s)	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence % du Total	3 42,9%	4 57,1%	7 100,0%
Rendez-vous médicaux	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence % du Total	4 80,0%	1 20,0%	5 100,0%

Les tableaux 3.127, 3.128, 3.129 et 3.130 explorent l'impact du coût du stationnement à l'aéroport de même que l'offre de vols directs sur l'intention de voyager. Si 16,9 % des passagers estiment que le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher, 52,9 % des passagers estiment qu'il n'existe pas de vols directs vers les destinations qui les intéressent. Cependant, dans un cas comme dans l'autre, cela ne dissuaderait pas les passagers de voyager plus souvent.

Tableau 3.127 - Le stationnement de l'aéroport de départ coûte trop cher

	La région de la Côte-Nord	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	83,1 %	84,0 %
Oui (voir tableau suivant)	16,9 %	16,0 %

Tableau 3.128 – Impact du coût du stationnement et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher	Oui	Fréquence % du Total	1 100,0%	1 100,0%	
Affaires	Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher	Oui	Fréquence % du Total	6 18,8%	26 81,3%	32 100,0%
Visite famille/ami(s)	Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher	Oui	Fréquence % du Total	1 9,1%	10 90,9%	11 100,0%
Rendez-vous médicaux	Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher	Oui	Fréquence % du Total	1 33,3%	2 66,7%	3 100,0%

Tableau 3.129 – Il n'y a pas souvent de vols directs vers les destinations qui intéressent les passagers

	La région de la Côte-Nord	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	47,1 %	47,8 %
Oui (voir tableau suivant)	52,9 %	52,2 %

Tableau 3.130 – Impact de l’offre de vols directs et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent	Oui	Fréquence	5	3	8
			% du Total	62,5%	37,5%	100,0%
Affaires	Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent	Oui	Fréquence	38	66	104
			% du Total	36,5%	63,5%	100,0%
Visite famille/ami(s)	Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent	Oui	Fréquence	9	16	25
			% du Total	36,0%	64,0%	100,0%
Rendez-vous médicaux	Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent	Oui	Fréquence	2	8	10
			% du Total	20,0%	80,0%	100,0%

Les résultats présentés dans le tableau 3.131 explorent le lien entre le nombre de voyages effectués au cours de l’année précédant le voyage actuel et la probabilité que les passagers voyagent en avion à l’intérieur du Québec au cours de la prochaine année. Autrement dit, nous allons tenter de déterminer si la relation linéaire suivante est vraie : plus les passagers ont voyagé vers la région de la Côte-Nord au cours de la dernière année, plus la probabilité est élevée qu’ils en fassent de même au cours de l’année à venir. La probabilité de voyager au cours de la prochaine année est mesurée sur une échelle de Likert à 5 niveaux (où 1 = très peu probable et 5 = très probable). Le résultat de l’analyse indique qu’il existe une faible corrélation positive, néanmoins statistiquement significative, entre les deux variables. Cela signifie qu’il existe une relation linéaire entre les habitudes de voyage du passé et celles du futur. Ainsi, plus les passagers se sont déplacés vers la Côte-Nord au cours de la dernière année, plus la probabilité qu’ils y retournent l’année suivante est élevée.

Tableau 3.131 – Voyages effectués au cours de l’année précédente et probabilité de voyager au cours de l’année suivante

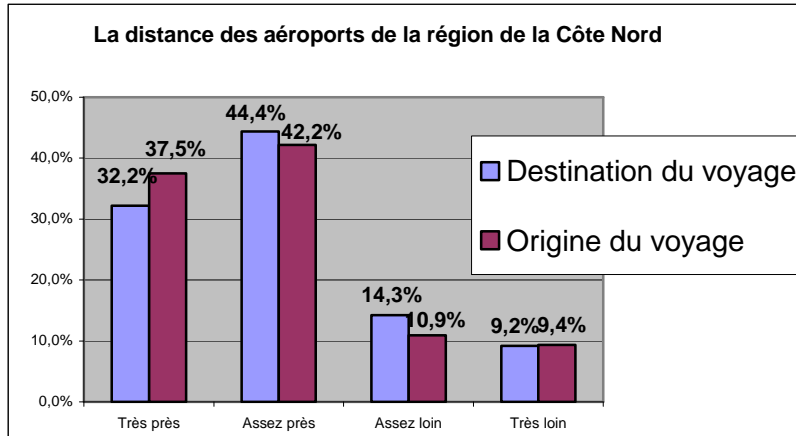
		Probabilité de visiter la région de la Côte-Nord au cours de l’année suivant le voyage
Somme des déplacements en avion vers la Côte-Nord au cours de l’année précédant le voyage	Coefficient de corrélation de Pearson	,15
	Sig.	,009
	N	289

Le tableau 3.132 et le schéma 3.94 portent sur la proximité des aéroports dans la région de la Côte-Nord (aéroport de départ ou d’arrivée par rapport au domicile ou à la destination finale - Q27 et Q31). Ces données n’ont pas forcément trait aux résidents de la région de la Côte-Nord. Nous nous intéressons à l’origine et à la destination des passagers, et ce, sans faire de discrimination par rapport à leur région de résidence. Nous allons déterminer la perception des passagers quant à la proximité des aéroports de la région de la Côte-Nord.

Tableau 3.132 – La Côte-Nord comme destination et origine du voyage

	Fréquence	Poids de la région parmi les cinq régions cibles	Rang
Destination du voyage	435	23,9 %	2
Origine du voyage	64	46,4 %	1

Schéma 3.94 – Distance des aéroports de la région de la Côte-Nord



Comme le montre le schéma 3.94, la majorité relative des passagers (44,4 %) estiment que l'aéroport se trouve assez près de leur destination finale (post aéroport). De plus, la majorité relative des répondants (42,2 %) considèrent également que l'aéroport de départ se situe assez près de leur domicile ou de leur hôtel.

Les schémas 3.95 et 3.96 indiquent les principaux facteurs qui inciteraient les passagers à voyager en avion plus souvent à l'intérieur du Québec de même que les raisons pour lesquelles les passagers ont pris l'avion plutôt qu'un autre moyen de transport pour le voyage qu'ils effectuaient au moment où ils ont été interrogés.

Schéma 3.95 – Facteurs incitatifs à voyager plus souvent en avion

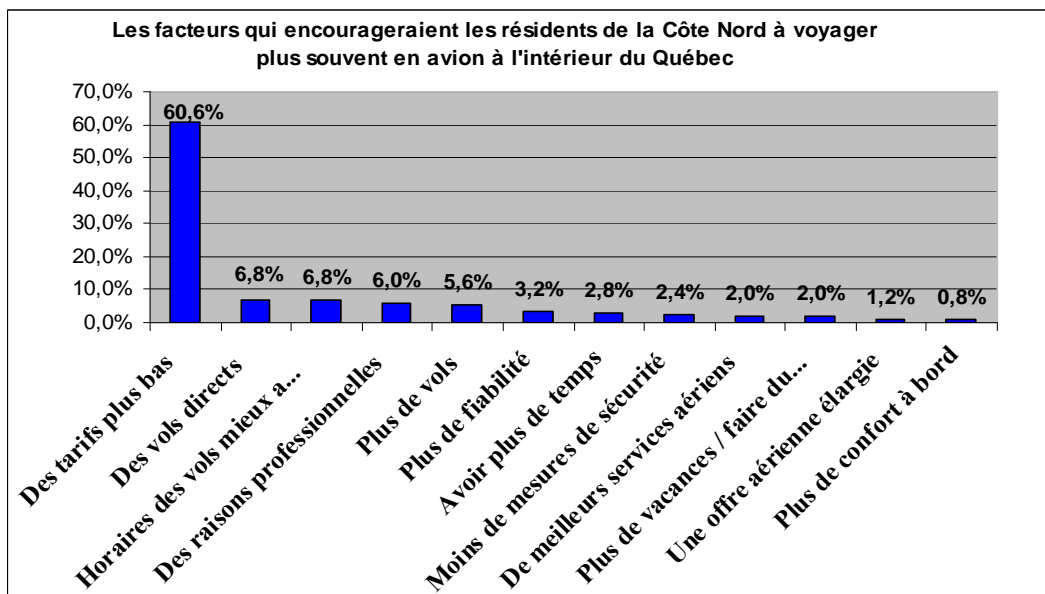
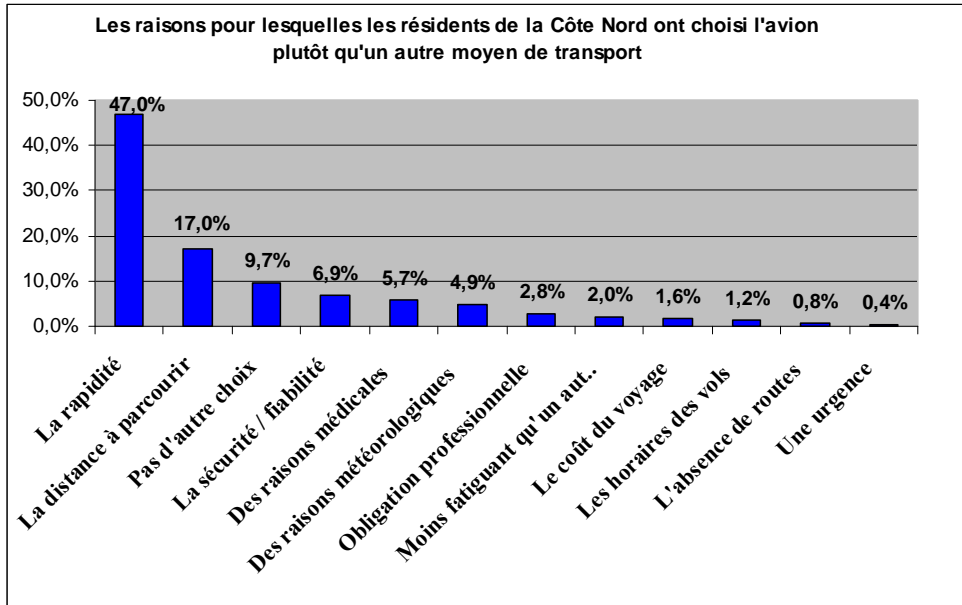


Schéma 3.96 – Facteurs explicatifs du choix du mode de transport



3.4.4. Le profil économique de la région

Le schéma 3.97 représente la distribution des types d'organisations dans lesquelles les répondants de la Côte-Nord travaillent (Q51) alors que le schéma 3.98 montre la croissance de ces organisations au cours des cinq dernières années.

Schéma 3.97 – Le type d'organisation dans laquelle les passagers travaillent

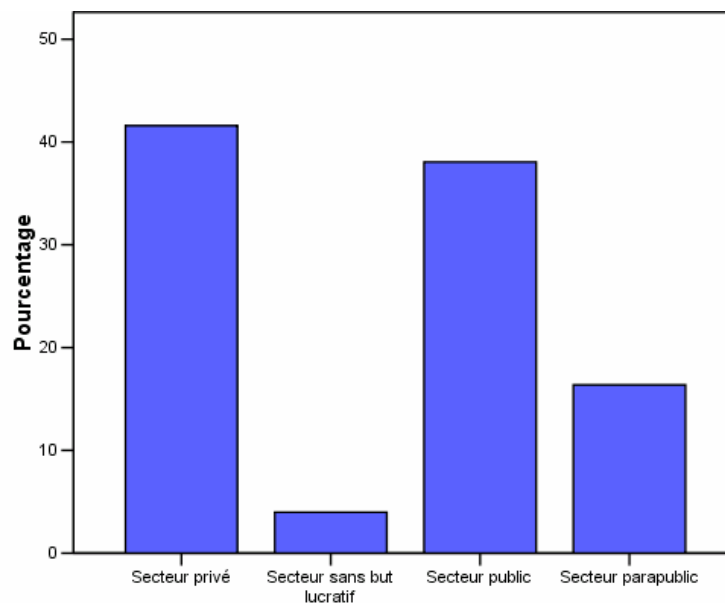
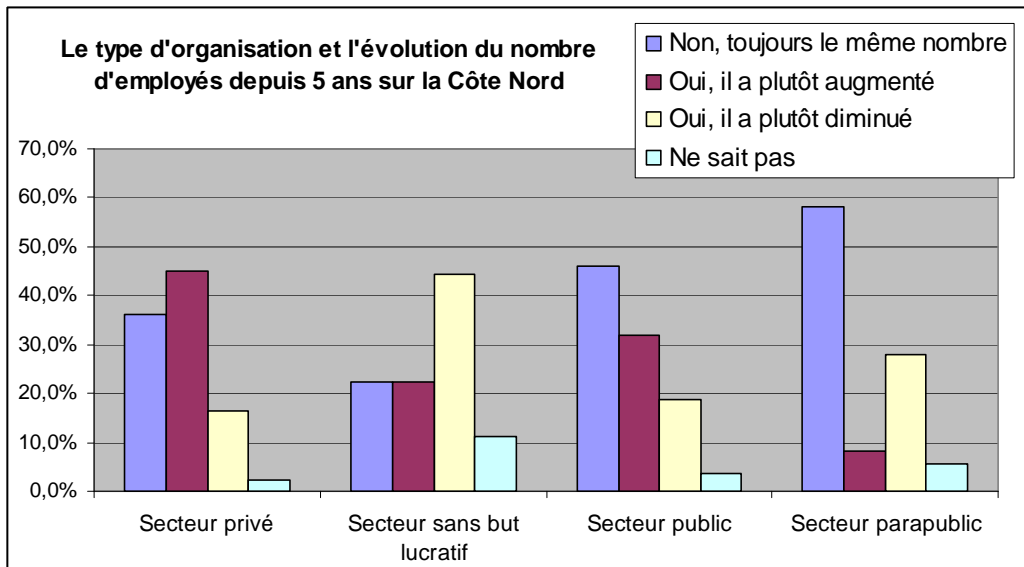


Schéma 3.98 – Le type d’organisation et l’évolution du nombre d’employés



Les deux secteurs d’activité les plus représentés sont le secteur privé (42 %) et le secteur public (38 %). Il apparaît que les effectifs des organisations des secteurs public et parapublic sont restés stables, dans leur majorité, au cours des cinq dernières années. Par ailleurs, si les effectifs des organisations sans but lucratif ont plutôt diminué, ceux des organismes privés ont connu une croissance au cours des cinq dernières années.

Afin de gagner en précision au chapitre des secteurs d’activité dans les régions cibles du Québec, nous avons utilisé le système de codification du ministère du Développement économique du Canada. Cette codification s’articule autour de cinq catégories distinctes. Leur description est comme suit :

- Secteur primaire : Extraction des ressources naturelles (agriculture, mines, forêt et pêche);
- Fabrication : Secteur manufacturier;
- Commerce : Commerce de détail; commerce de gros;
- Services commerciaux: Services publics; construction; transport et entreposage; industrie de l’information et industrie culturelle; finance et assurances; services immobiliers et de location et de location à bail; gestion de sociétés et d’entreprises; services professionnels, scientifiques et techniques; services administratifs et services de soutien; services de gestion des déchets et services d’assainissement;

arts, spectacles et loisirs; hébergement et services de restauration; autres services (sauf les administrations publiques);

- Services non commerciaux : Services d'enseignement; soins de santé et assistance sociale; administrations publiques.

Les résultats sont présentés dans le tableau 3.133 et représentés par le schéma 3.99.

Tableau 3.133 – Répartition des secteurs d'activité

	La région de la Côte-Nord	Les cinq régions cibles
Services non commerciaux	58,9 %	50,2 %
Services commerciaux	15,7 %	27,1 %
Secteur primaire	20,3 %	14,2 %
Fabrication	3,0 %	4,3 %
Commerce	2,1 %	4,2 %

À la lecture du schéma 3.99, il apparaît que la majorité des répondants travaillent dans le secteur des services non commerciaux (59 %), suivi du secteur primaire (20 %) et des services commerciaux (16 %). Ensuite, 3 % des passagers sont présents dans le secteur de la fabrication et 2 % dans celui du commerce.

Schéma 3.99 – La répartition des secteurs d'activité dans la région de la Côte-Nord

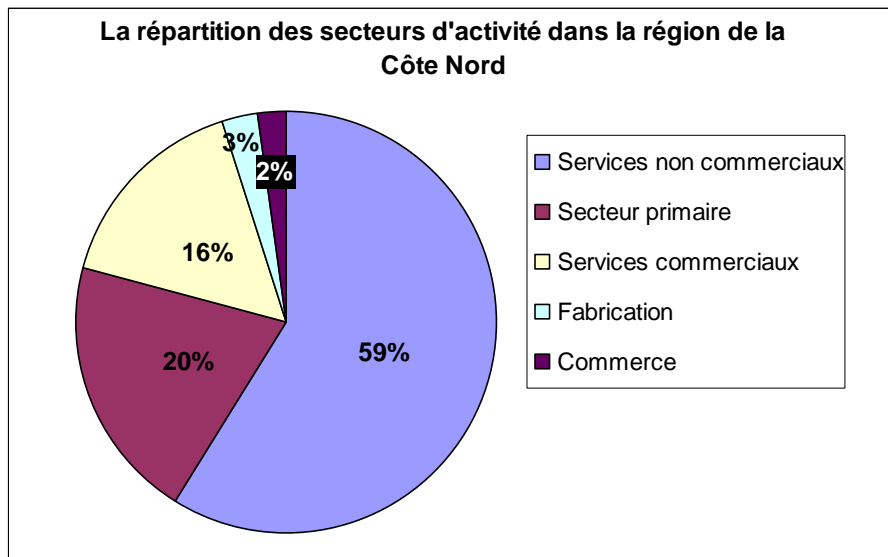


Schéma 3.100 – La répartition des domaines d'activité des travailleurs dans la région de la Côte-Nord

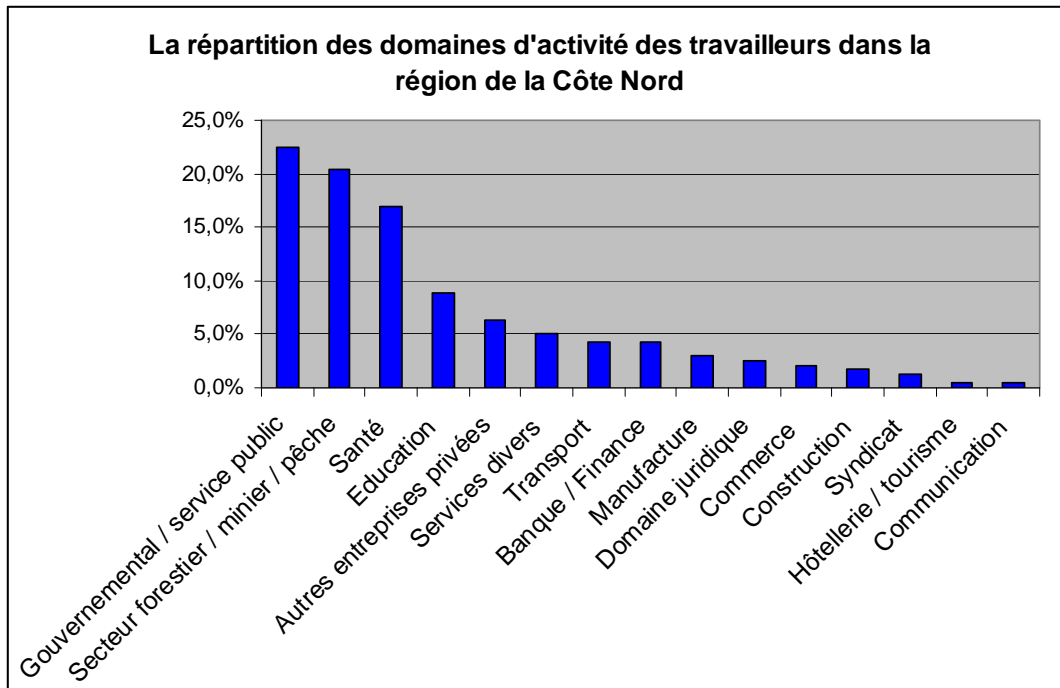


Tableau 3.134 - L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent

			L'avenir de l'organisation selon le passager			Total
			Déclin	Stabilité	Croissance	
Les secteurs économiques	Secteur primaire	Fréquence	2	12	26	40
		Pourcentage	5,0%	30,0%	65,0%	100,0%
	Fabrication	Fréquence	0	2	4	6
		Pourcentage	,0%	33,3%	66,7%	100,0%
	Commerce	Fréquence	0	1	4	5
		Pourcentage	,0%	20,0%	80,0%	100,0%
	Services commerciaux	Fréquence	2	10	20	32
		Pourcentage	6,3%	31,3%	62,5%	100,0%
	Services non commerciaux	Fréquence	19	60	30	109
		Pourcentage	17,4%	55,0%	27,5%	100,0%
	Total	Fréquence	23	85	84	192
		Pourcentage	12,0%	44,3%	43,8%	100,0%

Le tableau 3.134 indique que la majorité des répondants travaillant dans les secteurs primaire, de la fabrication, du commerce et des services commerciaux estiment que leur organisation connaîtra de la croissance. La majorité des passagers présents dans le secteur des services non commerciaux prédisent, quant à eux, de la stabilité dans le futur.

Enfin, le degré de pénétration d'Internet et de la vidéoconférence dans les organisations au sein desquelles les répondants de la Côte-Nord travaillent (Q58) est présenté dans le tableau 3.135. Il ressort que les taux de pénétration et d'utilisation d'Internet dans la région de la Côte-Nord sont très élevés, soit respectivement de 98,7 % et de 94,6 %. En ce qui concerne la vidéoconférence, si 61,8 % des résidents en sont équipés, la proportion de ceux qui l'utilisent réellement est de 40,2 %.

Tableau 3.135 - Taux de pénétration des technologies des communications dans la région de la Côte-Nord

	Taux de pénétration de la technologie dans la région de la Côte-Nord	Taux de pénétration moyen de la technologie dans les cinq régions cibles
Internet dans l'organisation	98,7 %	96,6 %
La vidéoconférence dans l'organisation	61,8 %	62,7 %
Utilisation d'Internet à domicile ou au bureau	94,6 %	93,3 %
Utilisation de la vidéoconférence à domicile ou au bureau	40,2 %	36,8 %

3.5. La région du Saguenay—Lac-Saint-Jean

3.5.1. Le profil sociodémographique de la région

Comme le montre le schéma 3.101, la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean est le domicile de 11,1 % de notre échantillon qui réside au Québec. Si l'on ne se concentre que sur les cinq régions cibles (schéma 3.102), la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean est la troisième région la plus représentée de notre échantillon. En effet, en tenant compte des 202 passagers qui y résident, elle est le domicile de 16,2 % de notre échantillon.

Schéma 3.101 – La répartition du domicile des répondants à l’intérieur du Québec

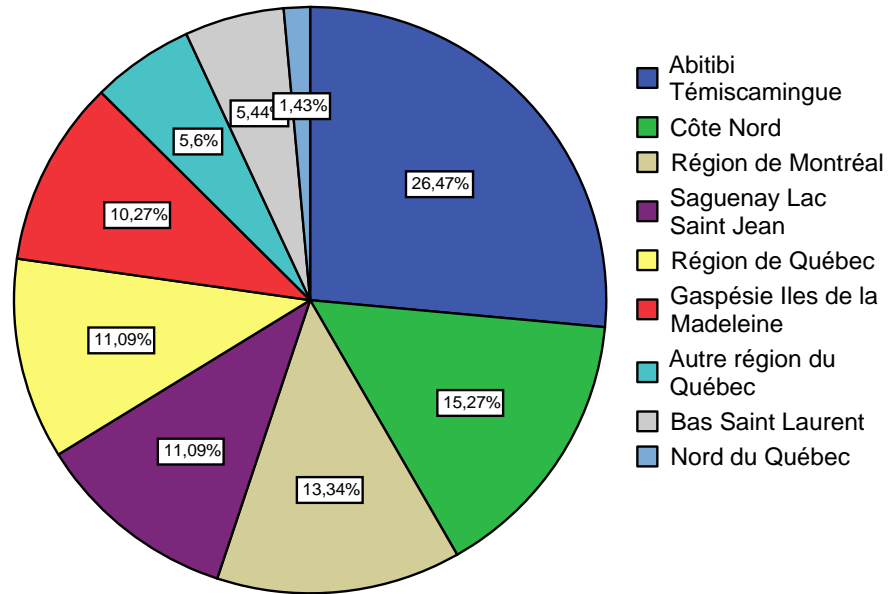
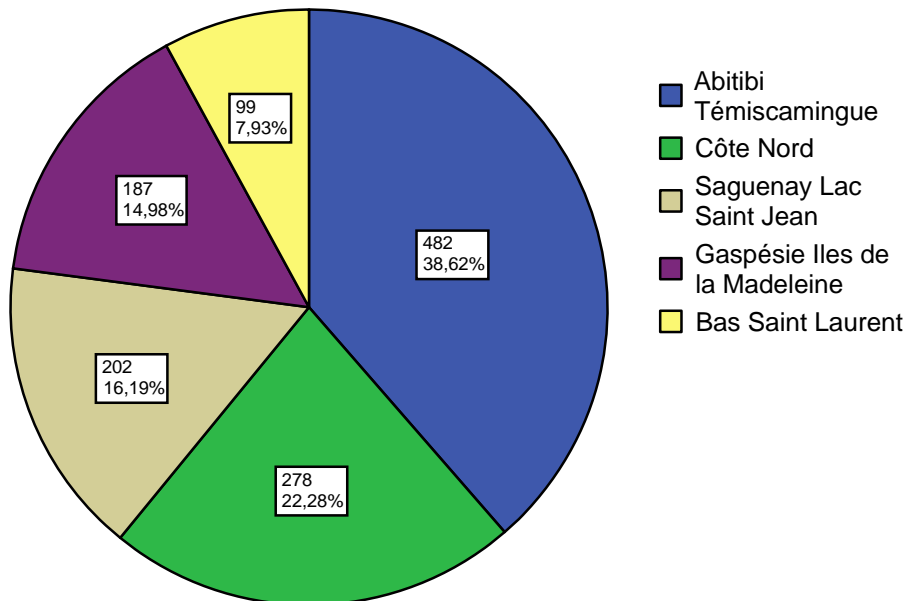


Schéma 3.102 – La répartition du domicile des répondants dans les cinq régions cibles



Selon le tableau 3.136, les hommes représentent les deux tiers des résidents du Saguenay—Lac-Saint-Jean dans notre échantillon (Q65).

Tableau 3.136 - Le sexe des répondants

	La région du Saguenay— Lac-Saint-Jean		Les cinq régions cibles au Québec
	Fréquence	Pourcentage	Pourcentage
Femmes	65	32,7 %	41,2 %
Hommes	134	67,3 %	58,8 %

Nous avons également demandé aux passagers de nous indiquer la tranche d'âge à laquelle ils appartiennent. Ces tranches d'âge s'étalent sur une échelle ordinale à 7 niveaux (où 1 = 18 ans et moins et 7 = 65 ans et plus). La répartition par tranches d'âge dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean est présentée dans le tableau 3.137 et représentée par le schéma 3.103.

Tableau 3.137 – Le groupe d'âge des répondants

	La région du Saguenay— Lac-Saint-Jean	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	199	1232
Pourcentage des résidents qui ont répondu à cette question	98,5 %	98,7 %
Moyenne	4,5	4,4
Mode	5	5
Ecart type	1,2	1,2

Le tableau 3.138 et le schéma 3.104 présentent les informations relatives à l'état matrimonial des répondants (Q66). Comme c'est le cas pour l'ensemble des régions cibles, une très forte majorité de passagers sont mariés ou conjoints de fait (77,9 %).

Tableau 3.138 - État matrimonial des répondants

	La région du Saguenay— Lac-Saint-Jean	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	199	1231
Pourcentage des résidents qui ont répondu à cette question	98,5 %	98,6 %
Mode	2	2
Célibataire	12,1 %	16,3 %
Marié (e)/ Conjoint(e) de fait	77,9 %	73,3 %
Divorcé(e) / Séparé(e)	8,5 %	8,8 %
Veuf/Veuve	1,5 %	1,6 %

Schéma 3.103 – La répartition des groupes d'âge

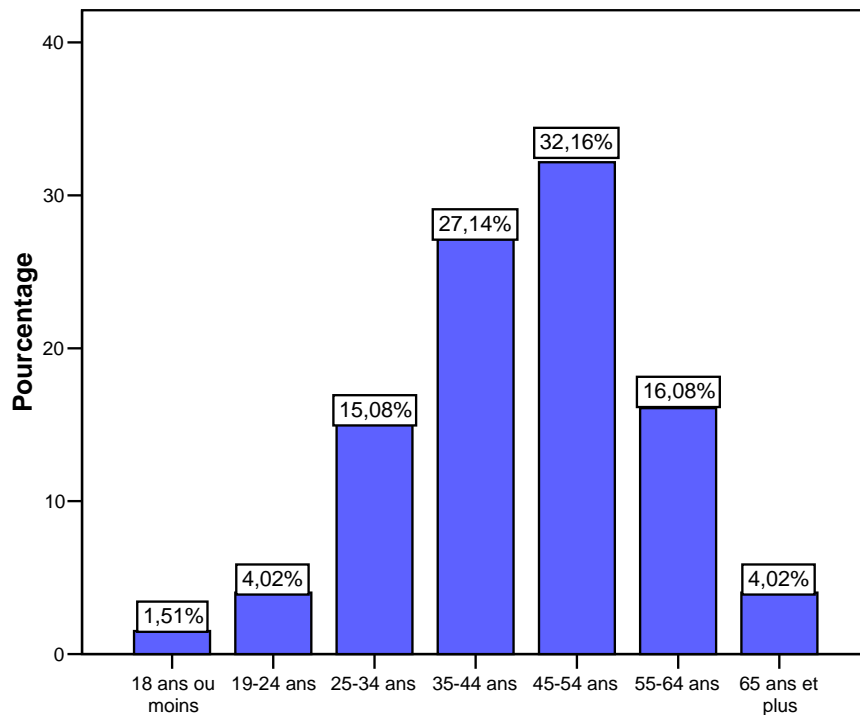


Schéma 3.104 – L'état matrimonial des répondants

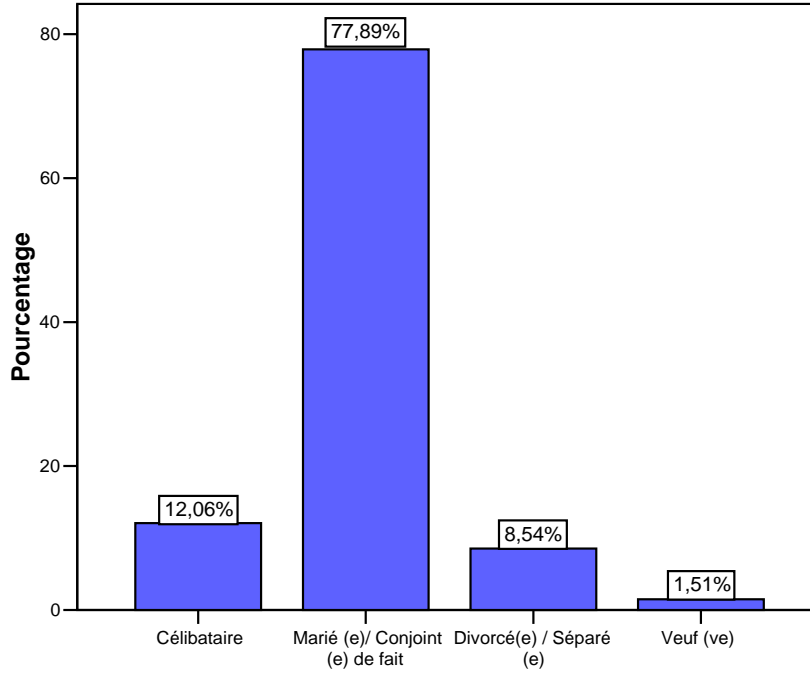


Schéma 3.105 – Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs

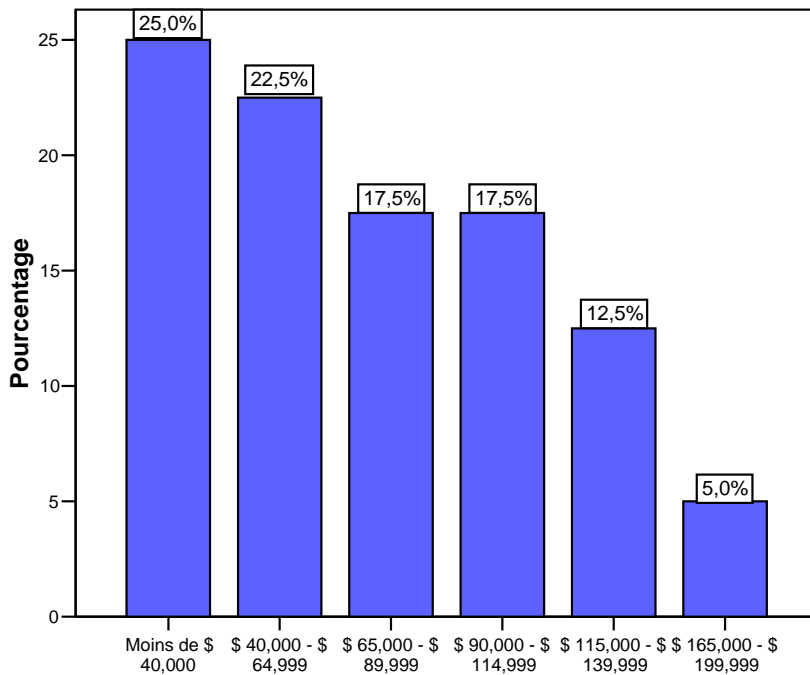
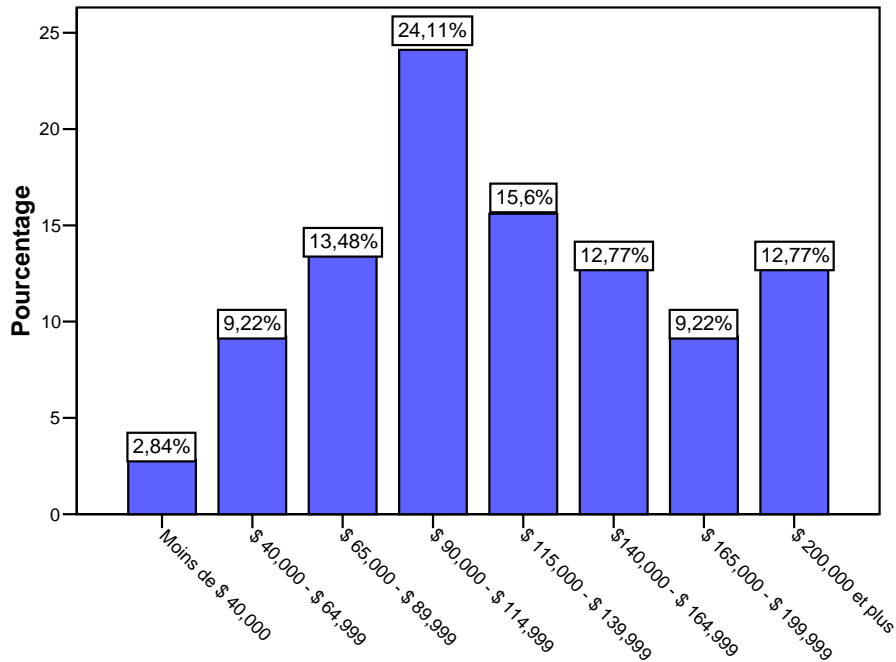


Schéma 3.106 – Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait



En ce qui concerne la question du revenu annuel moyen (Q69), comme nous l'avons indiqué plus tôt dans la présentation de notre échantillon, nous allons faire la distinction entre les personnes qui vivent seules et celles qui vivent en couple. Notons que le salaire annuel des passagers est mesuré sur une échelle de Likert à 8 niveaux (où 1 = moins de 40 000 \$ et 8 = 200 000 \$ et plus). Le schéma 3.105 présente le revenu annuel moyen des passagers célibataires, divorcés ou veufs alors que le schéma 3.106 présente le revenu annuel moyen des passagers mariés ou conjoints de fait.

Le tableau 3.139 indique le pourcentage de répondants qui ont des enfants (Q63) de même que leur nombre moyen d'enfants (Q64).

Tableau 3.139 – Le nombre moyen d'enfants

	La région du Saguenay— Lac-Saint-Jean	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	154	914
Pourcentage des résidents qui ont un ou plusieurs enfants	76,2 %	73,2 %
Moyenne	2,3	2,2
Mode	2	2
Minimum	1	1
Maximum	7	8

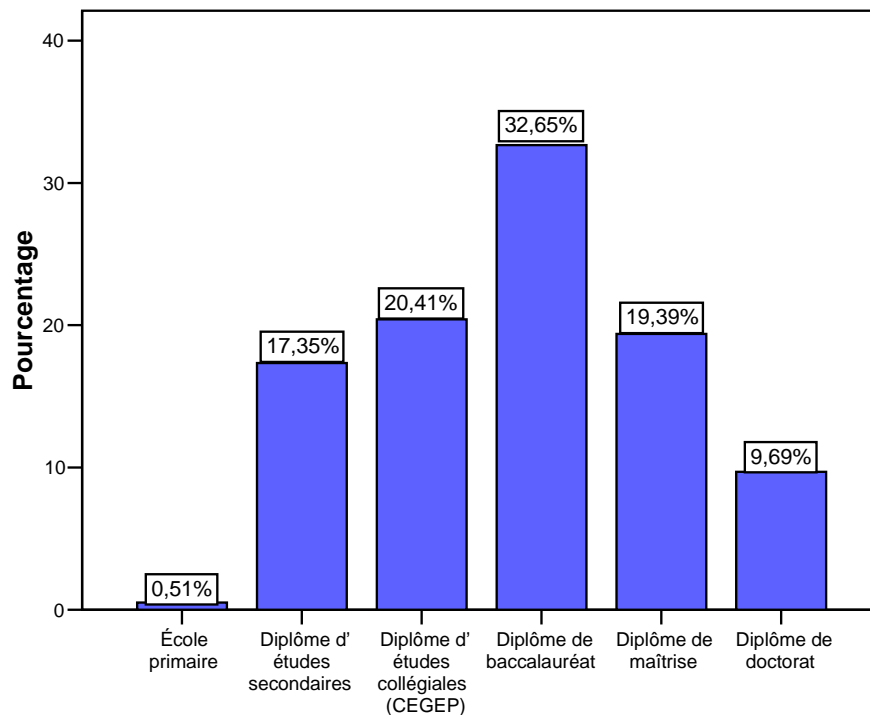
Nous avons demandé aux passagers de nous indiquer le dernier niveau d'études qu'ils ont achevé (Q68). Nous nous sommes basés sur une échelle ordinale à 6 niveaux (où 1 = école primaire et 6 = diplôme de doctorat). Les résultats sont présentés dans le tableau 3.140.

Tableau 3.140 – Le niveau de scolarité le plus élevé achevé

	La région du Saguenay— Lac-Saint-Jean	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	196	1209
Pourcentage des résidents qui ont répondu à cette question	97,0 %	96,9 %
Moyenne	3,8	3,5
Mode	4	4
Minimum	1	1
Maximum	6	6

La distribution des réponses obtenues relativement au niveau de scolarité le plus élevé est représenté par le schéma 3.107.

Schéma 3.107 - Le niveau de scolarité le plus élevé achevé

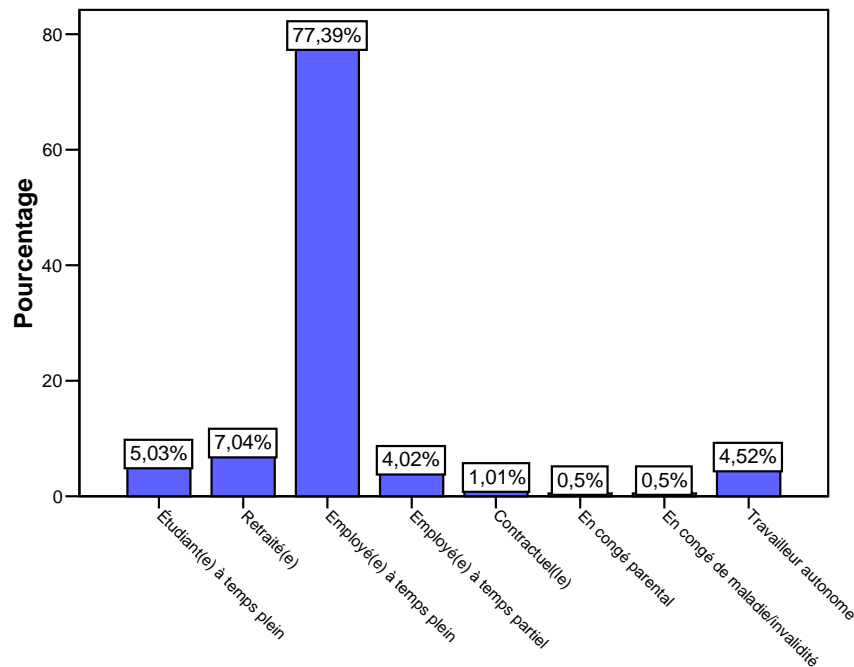


Le tableau 3.141 et le schéma 3.108 présentent la répartition de l'occupation des répondants du Saguenay—Lac-Saint-Jean (Q50).

Tableau 3.141 - La répartition de l'occupation des répondants

	La région du Saguenay— Lac-Saint-Jean	Les cinq régions cibles au Québec
Étudiant(e) à temps plein	5,0 %	2,9 %
Étudiant(e) à temps partiel	-	0,4 %
Retraité(e)	7,0 %	5,2 %
Employé(e) à temps plein	77,4 %	78,2 %
Employé(e) à temps partiel	4,0 %	3,4 %
Contractuel(le)	1,0 %	1,8 %
En congé parental	0,5 %	0,2 %
En congé de maladie/invalidité	0,5 %	2,1 %
Travailleur autonome	4,5 %	5,2 %
Sans emploi	-	0,4 %
En vacances	-	0,2 %

Schéma 3.108 - L'occupation des répondants du Saguenay—Lac-Saint-Jean



L'information présentée dans le tableau 3.141 et représentée par le schéma 3.108 relativement aux personnes sans emploi est très peu représentative de la réalité. En effet, les personnes sans emploi ont *a priori* des ressources plus limitées que les personnes qui travaillent. Par conséquent, elles n'ont probablement pas les moyens suffisants pour se permettre de voyager en avion dans les régions du Québec. Le taux de chômage qui a été indiqué dans la monographie des régions est quant à lui représentatif de la réalité que connaît la région.

Enfin, le tableau 3.142 présente la distribution des motifs mentionnés par les répondants du Saguenay—Lac-Saint-Jean (Q48).

Tableau 3.142 - La répartition des motifs des répondants

	La région du Saguenay—Lac-Saint-Jean	Les cinq régions cibles au Québec
Vacances/tourisme	10,7 %	8,0 %
Affaires	72,6 %	71,4 %
Visite famille/ami(s)	15,7 %	12,7 %
Rendez-vous médicaux	1,0 %	7,9 %

Nous constatons que les résidents du Saguenay—Lac-Saint-Jean que nous avons interrogés se déplacent dans une écrasante majorité en avion à l'intérieur du Québec pour des raisons professionnelles (72,6 %). Notons que la proportion des résidents du Saguenay—Lac-Saint-Jean qui se déplacent pour ce motif est légèrement supérieure à la moyenne des cinq régions cibles. Le deuxième motif indiqué est celui de rendre visite à de la famille ou à des amis (15,7 %).

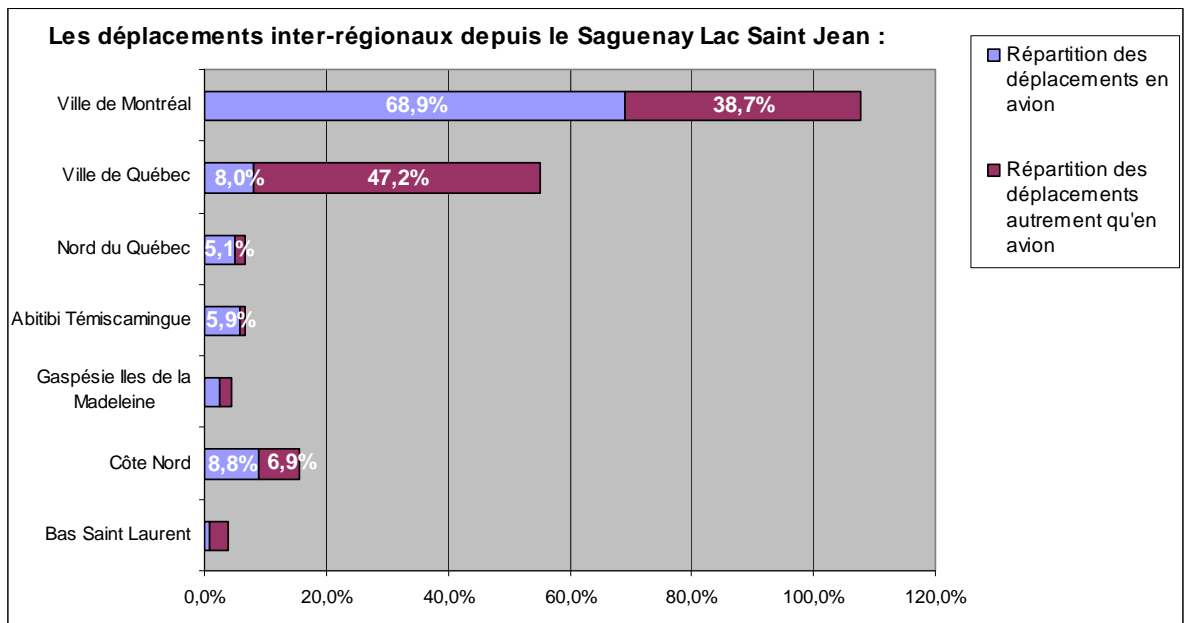
3.5.2. Les habitudes de voyage des répondants

Le tableau 3.143 et le schéma 3.109 présentent le nombre de déplacements que les résidents de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean ont effectués, en avion ou en recourant à un autre moyen de transport, vers les autres régions du Québec.

Tableau 3.143 – Déplacements depuis le Saguenay—Lac-Saint-Jean au cours de l’année précédant le voyage

	Fréquence / pourcentage	Poids de la région parmi les cinq régions cibles (en %)	Rang parmi les cinq régions cibles	Nombre moyen de déplacements (N-1)
Nombre de résidents au Saguenay—Lac-Saint-Jean	202	16,2%	3	-
Proportion des résidents ayant voyagé à l’intérieur du Québec au cours de l’année précédente	85,1%	-	3	-
Les déplacements à l’intérieur du Québec en avion au départ du Saguenay—Lac-Saint-Jean	1374	17,9%	3	4,2
Les déplacements à l’intérieur du Québec autrement qu’en avion au départ du Saguenay—Lac-Saint-Jean	1346	26,4%	1	4,2

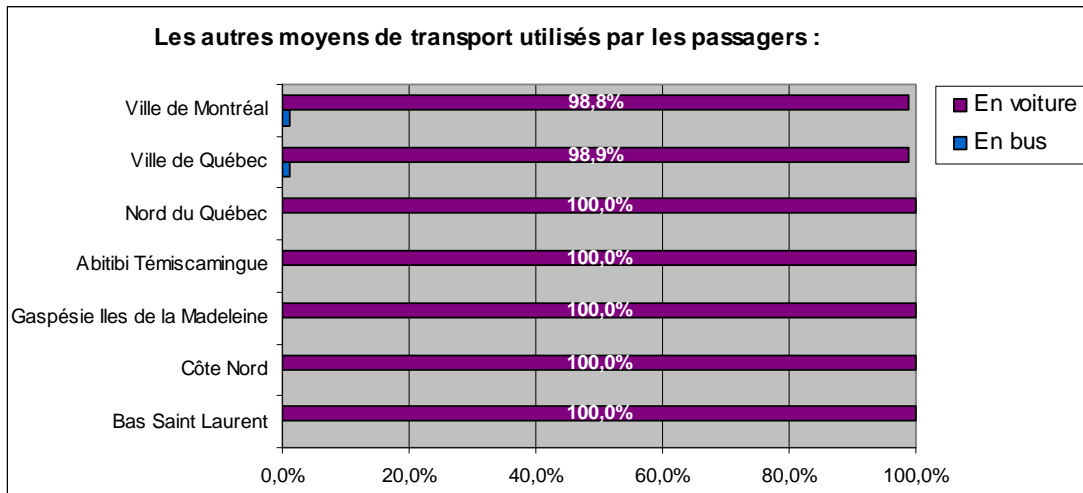
Schéma 3.109 – Les déplacements depuis le Saguenay—Lac-Saint-Jean



Sur un total de 2720 déplacements depuis la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean au cours de l’année précédant le voyage, les résidents de cette région ont effectué 50,5 % de leurs déplacements en avion et 49,5 % des déplacements autrement qu’en avion. Le schéma 3.109 montre le poids de chaque région selon que les passagers s’y rendent en avion ou en utilisant un autre moyen de transport. Il ressort que la majorité des déplacements en avion se font vers la région de Montréal (68,9 %). De plus, c’est la ville de Québec qui est la plus plébiscitée en ce qui concerne les déplacements autrement qu’en avion (47,2 %). En ce qui concerne les régions cibles, c’est la Côte-Nord qui a accueilli le plus de résidents du Saguenay—Lac-Saint-Jean en avion (8,8 %).

Nous distinguons maintenant les différents modes de transport utilisés hormis l’avion. Nous nous intéressons ici aux 49,5 % de l’ensemble des déplacements qui ont été effectués depuis la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Les résultats montrés par le schéma 3.110 sont sans appel. Au cours de l’année précédant le voyage, lorsqu’ils n’utilisaient pas l’avion, la totalité des résidents du Saguenay—Lac-Saint-Jean que nous avons interrogés ont quasiment exclusivement voyagé à l’intérieur du Québec en voiture. Notons qu’une proportion infime de passagers a préféré le bus à la voiture pour se rendre à Montréal (1,2 %) et à Québec (1,1 %).

Schéma 3.110 – Les autres moyens de transport utilisés



Nous avons demandé aux passagers qui ont voyagé au cours de la dernière année de nous indiquer le moyen de transport qu’ils utilisent le plus fréquemment lorsqu’ils voyagent dans les régions du Québec. Nous avons fait la distinction entre les voyages à but personnel et ceux à but professionnel. Les résultats obtenus sont présentés dans le tableau 3.144 et représentés par les schémas 3.111 et 3.112.

Tableau 3.144 – Répartition des moyens de transport les plus utilisés selon le motif du voyage

	Le moyen de transport	La région du Saguenay— Lac-Saint-Jean	Les cinq régions cibles au Québec
Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel	L'automobile	86,2 %	82,5 %
	Le bus	1,2 %	0,9 %
	L'avion	12,6 %	16,6 %
Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel	L'automobile	24,3 %	24,5 %
	Le bus	-	0,1 %
	Le train	-	0,1 %
	L'avion	75,7 %	75,3 %

Schéma 3.111 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel

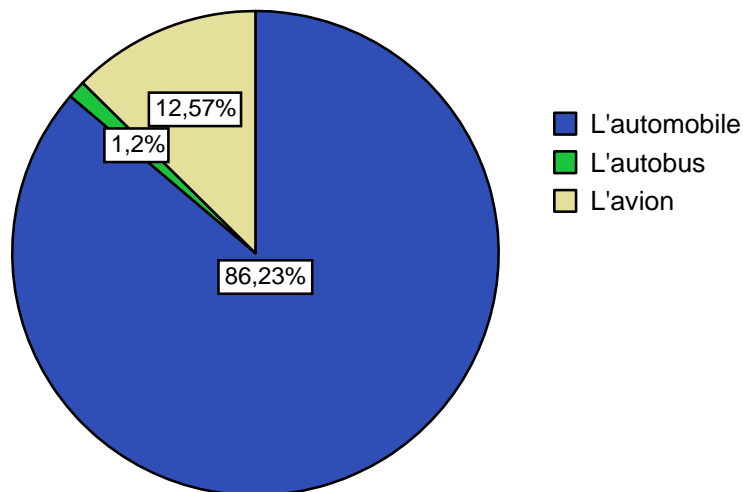
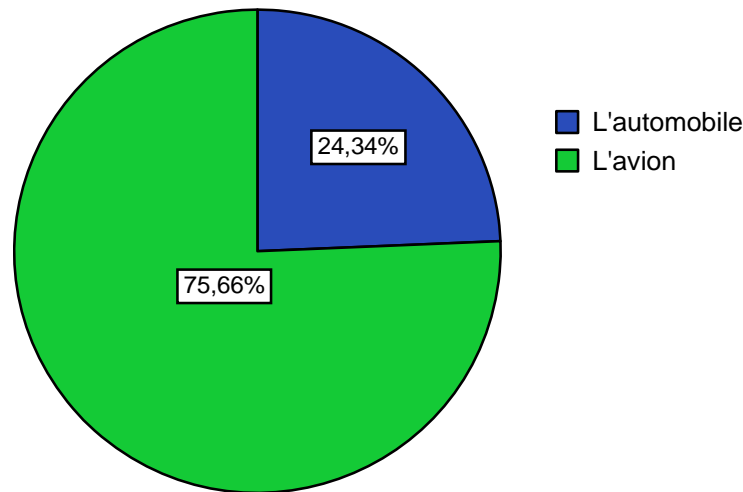


Schéma 3.112 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel

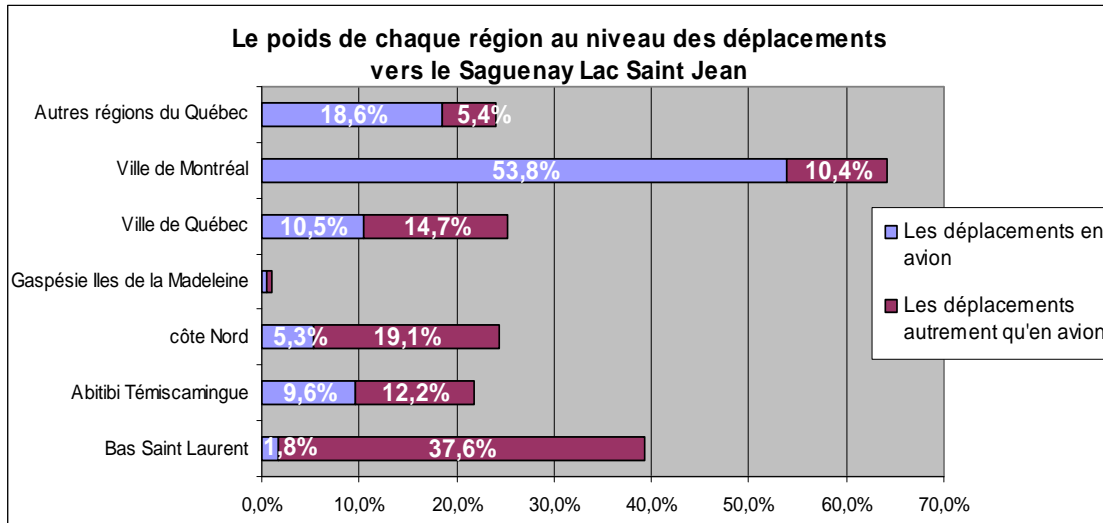


Nous déterminons maintenant le volume de déplacements vers la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean des résidents des autres régions du Québec, soit les quatre autres régions cibles, les villes de Québec et de Montréal, ainsi que les autres régions du Québec. Comme présenté dans le tableau 3.145 et le schéma 3.113, les résidents de la ville de Montréal ont effectué le plus grand nombre de déplacements vers la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean au cours de l'année précédant le voyage. La demande de transport aérien vers le Saguenay—Lac-Saint-Jean est la plus élevée au départ de Montréal (53,8 %) et des autres régions du Québec (18,6 %). Parmi nos régions cibles, ce sont les résidents de l'Abitibi-Témiscamingue qui affichent la demande de transport aérien la plus forte avec 9,6 %. En ce qui concerne les déplacements autrement qu'en avion, ce sont les résidents du Bas-Saint-Laurent qui arrivent en tête en totalisant 37,6 % de l'ensemble des déplacements effectués autrement qu'en avion.

Tableau 3.145 – Déplacements vers le Saguenay—Lac-Saint-Jean au cours de l'année précédant le voyage

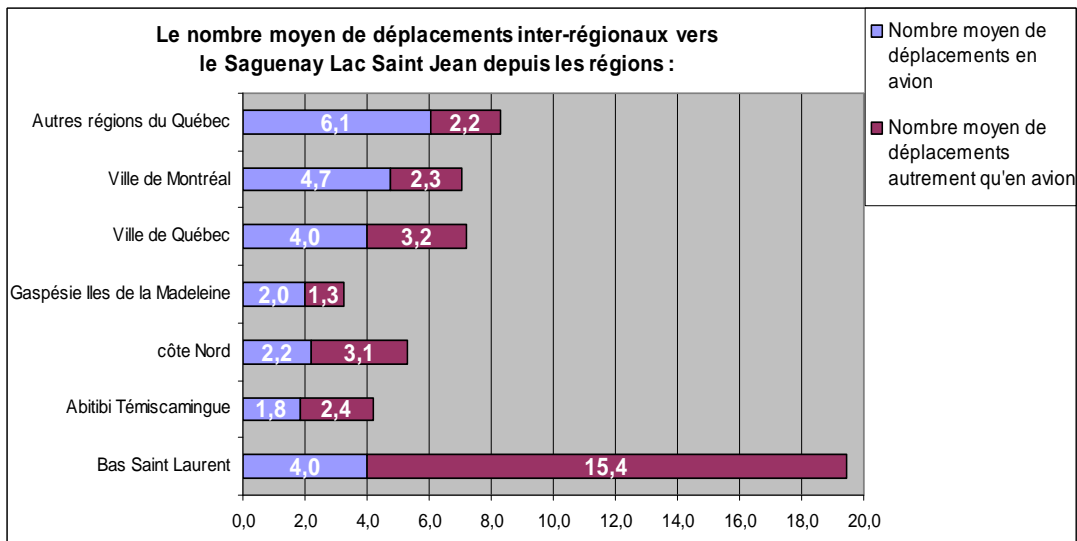
	Fréquence	Poids de la région parmi les cinq régions cibles (en%)	Rang	Nombre moyen de déplacements
Les déplacements en avion vers le Saguenay—Lac-Saint-Jean	457	14,0%	3	3,5
Les déplacements autrement qu'en avion vers le Saguenay—Lac-Saint-Jean	740	30,6%	1	4,3

Schéma 3.113 - Déplacements vers le Saguenay—Lac-Saint-Jean au cours de l'année précédant le voyage



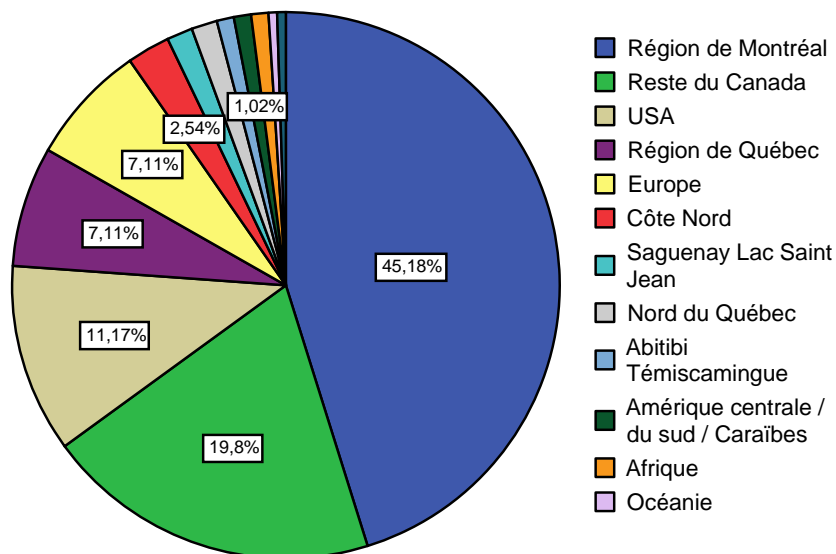
Le schéma 3.114 représente la demande moyenne des déplacements vers le Saguenay—Lac-Saint-Jean des passagers qui ont voyagé au cours de l'année précédant le vol. Parmi les régions cibles, c'est une fois de plus le Bas-Saint-Laurent qui arrive en tête des déplacements autrement qu'en avion avec 15,4 déplacements en moyenne au cours de l'année précédant le vol au cours duquel nous avons interrogé les passagers. Cette région arrive également en tête des régions cibles en ce qui concerne la demande moyenne de transport aérien avec 4 déplacements au cours de la dernière année.

Schéma 3.114 – Le nombre moyen de déplacements vers le Saguenay—Lac-Saint-Jean



Enfin, nous constatons que la majorité des passagers résidant dans les cinq régions cibles ont été interrogés au moment de leur voyage de retour. Par conséquent, la destination finale du voyage est dans une écrasante majorité la région de résidence. Ainsi, dans l’optique de connaître les régions du Québec visitées par les résidents des régions cibles, il nous paraît plus pertinent de présenter la région d’origine du voyage plutôt que la destination de celui-ci.

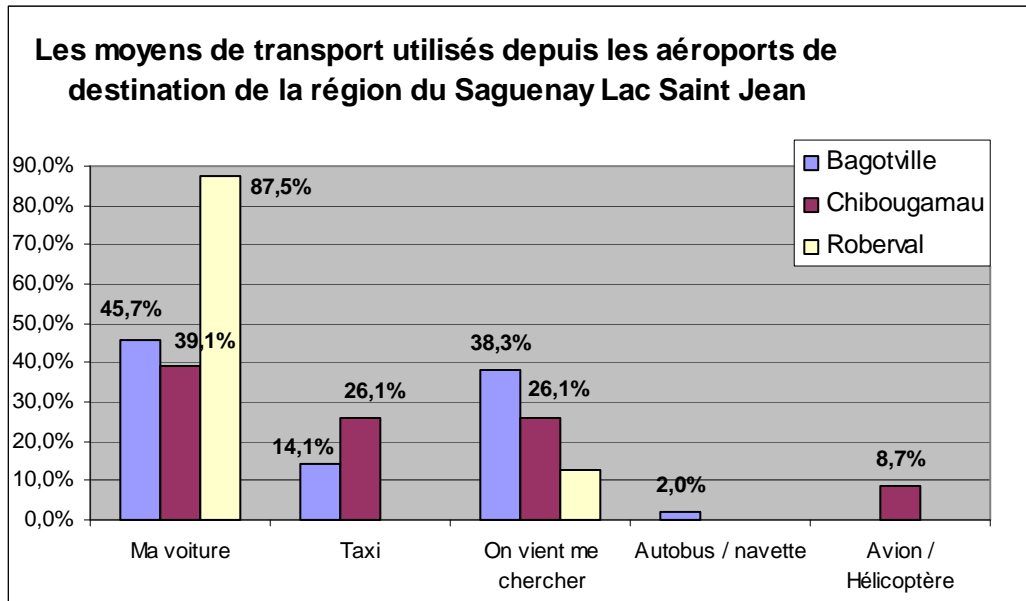
Schéma 3.115 - L’origine du voyage des passagers résidant au Saguenay—Lac-Saint-Jean



Ainsi, comme le fait voir le schéma 3.115, la majorité relative des résidents du Saguenay—Lac-Saint-Jean que nous avons interrogés proviennent de la région de Montréal (45,2 %). De plus, 19,8 % ont commencé leur voyage dans le reste du Canada. Notons que 11,2 % des passagers proviennent des États-Unis. En ce qui concerne les régions cibles, il apparaît que la Côte-Nord et l’Abitibi-Témiscamingue ne totalisent que 2,5 % de l’origine du voyage des résidents du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Autrement dit, au Québec, les destinations les plus plébiscitées par les passagers sont les régions de Montréal (45,2 %) et de Québec (7,1 %).

Le schéma 3.116 montre la répartition des moyens de transport utilisés par les répondants depuis l’aéroport de destination jusqu’à leur destination finale. Nous avons fait état auparavant que Montréal, le reste du Canada et les États-Unis représentent l’origine du voyage de la majorité des passagers. Par conséquent, l’analyse dont les résultats sont représentés par le schéma 3.116 ne se concentre que sur la destination du voyage. Dans le cas du Saguenay—Lac-Saint-Jean, les trois aéroports de destination du voyage des répondants sont ceux de Bagotville, de Chibougamau et de Roberval.

Schéma 3.116 – Les moyens de transport utilisés depuis l’aéroport de destination



3.5.3. Intention de voyager, facteurs incitatifs et facteurs dissuasifs

Les tableaux croisés 3.146, 3.147 et 3.148 mettent en relation l'accord des répondants avec un ensemble d'énoncés proposés (Q19 et Q20) et le motif de leur voyage afin de tenter de déterminer les facteurs qui dissuadent les gens de voyager dans les régions du Québec en avion. Il apparaît qu'une nette majorité des résidents du Saguenay—Lac-Saint-Jean (68,8 %) n'ont pas besoin de voyager plus souvent en avion à l'intérieur du Québec. La majorité des passagers (58,4 %) n'auraient d'ailleurs pas le temps de voyager plus souvent. Cependant, il apparaît que la majorité des répondants (53,7 %) disent qu'ils auraient suffisamment de ressources financières pour voyager plus souvent.

Tableau 3.146 - Besoin de voyager et motif du voyage

			Je n'ai pas besoin de voyager en région plus souvent		Total
			Oui	Non	
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances/tourisme	Fréquence %	14 66,7%	7 33,3%	21 100,0%
	Affaires	Fréquence %	96 70,6%	40 29,4%	136 100,0%
	Visite famille/ami(s)	Fréquence %	18 60,0%	12 40,0%	30 100,0%
	Rendez-vous médicaux	Fréquence %	2 100,0%	0 0,0%	2 100,0%
Total		Fréquence %	130 68,8%	59 31,2%	189 100,0%

Tableau 3.147 – Temps disponible pour voyager et motif du voyage

			Je n'ai pas le temps de voyager plus souvent		Total
			Oui	Non	
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances/tourisme	Fréquence %	12 57,1%	9 42,9%	21 100,0%
	Affaires	Fréquence %	81 59,1%	56 40,9%	137 100,0%
	Visite famille/ami(s)	Fréquence %	16 53,3%	14 46,7%	30 100,0%
	Rendez-vous médicaux	Fréquence %	2 100,0%	0 0,0%	2 100,0%
Total		Fréquence %	111 58,4%	79 41,6%	190 100,0%

Tableau 3.148 – Ressources financières disponibles pour voyager et motif du voyage

			Mes ressources financières ne me permettent pas de voyager en avion plus souvent		Total
			Oui	Non	
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances/tourisme	Fréquence %	9 42,9%	12 57,1%	21 100,0%
	Affaires	Fréquence %	63 46,0%	74 54,0%	137 100,0%
	Visite famille/ami(s)	Fréquence %	14 46,7%	16 53,3%	30 100,0%
	Rendez-vous médicaux	Fréquence %	2 100,0%	0 0,0%	2 100,0%
Total		Fréquence %	88 46,3%	102 53,7%	190 100,0%

Les tableaux 3.149 et 3.150 explorent l'impact d'une mauvaise expérience de service sur l'intention de voyager. Nous constatons qu'un peu plus du quart des passagers (26,2 %) ont subi une mauvaise expérience de service au cours d'un voyage régional précédent. Cependant, cela ne dissuade pas les trois quarts d'entre eux de voyager plus souvent en avion à l'intérieur du Québec.

Tableau 3.149 – Impact d'une mauvaise expérience de service

	La région du Saguenay— Lac-Saint-Jean	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	73,8 %	68,7 %
Oui (voir tableau suivant)	26,2 %	31,3 %

Tableau 3.150 - Impact d'une mauvaise expérience de service et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence		1	1
			% du Total		100,0%	100,0%
Affaires	J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence	10	36	46
			% du Total	21,7%	78,3%	100,0%
Visite famille/ami(s)	J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence	3	3	6
			% du Total	50,0%	50,0%	100,0%

Les tableaux 3.151 et 3.152 explorent l'impact d'un retard ou d'une annulation de vol sur l'intention de voyager. Il apparaît que plus de la moitié des passagers (56,9 %) ont fait l'expérience d'un retard ou d'une annulation au cours d'un voyage régional antérieur. Cependant, cela ne dissuade pas la majorité d'entre eux de voyager plus souvent dans les régions du Québec.

Tableau 3.151 – Impact d’un retard ou d’une annulation de vol

	La région du Saguenay— Lac-Saint-Jean	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n’est pas un facteur dissuasif de voyager)	43,1 %	41,8 %
Oui (voir tableau suivant)	56,9 %	58,2 %

Tableau 3.152 - Impact d’un retard ou d’une annulation de vol et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	1 11,1%	8 88,9%	9 100,0%
Affaires	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	17 18,9%	73 81,1%	90 100,0%
Visite famille/ami(s)	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	3 20,0%	12 80,0%	15 100,0%
Rendez-vous médicaux	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total		1 100,0%	1 100,0%

Les tableaux 3.153, 3.154, 3.155 et 3.156 explorent l’impact du caractère sécuritaire et fiable des modes de transport terrestre (comparativement à l’avion) perçu par les répondants sur leur intention de voyager. Si 5,4 % des répondants estiment que les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l’avion, ce sont 11,4 % d’entre eux qui les trouvent plus fiables que l’avion. Cependant, dans les deux cas, cela ne dissuade pas la majorité de ces passagers de voyager en avion plus souvent dans les régions du Québec.

Tableau 3.153 - Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion

	La région du Saguenay— Lac-Saint-Jean	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	94,6 %	94,2 %
Oui (voir tableau suivant)	5,4 %	5,8 %

Tableau 3.154 - Impact du caractère sécuritaire des modes de transport terrestre et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total		3 100,0%	3 100,0%
Affaires	Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total		6 100,0%	6 100,0%
Visite famille/ami(s)	Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	1 50,0%	1 50,0%	2 100,0%

Tableau 3.155 - Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion

	La région du Saguenay— Lac-Saint-Jean	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	88,6 %	84,8 %
Oui (voir tableau suivant)	11,4 %	15,2 %

Tableau 3.156 - Impact de la fiabilité des modes de transport terrestre et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence		2	2
			% du Total		100,0%	100,0%
Affaires	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence	3	10	13
			% du Total	23,1%	76,9%	100,0%
Visite famille/ami(s)	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence	4	4	8
			% du Total	50,0%	50,0%	100,0%

Les tableaux 3.157, 3.158, 3.159 et 3.160 explorent l'impact de la facilité d'accès à l'aéroport et de l'horaire des vols sur l'intention de voyager. Il apparaît que 11,9 % des passagers estiment que leur aéroport n'est pas pratique d'accès. Cela dissuade la moitié d'entre eux de voyager plus souvent dans les régions du Québec en avion. Au chapitre des horaires des vols, ce sont 30,7 % des passagers qui estiment qu'ils sont mal adaptés à leurs besoins. Cela dissuade un peu plus de la moitié de ces passagers (51,6 %) de voyager plus souvent dans les régions du Québec en avion.

Tableau 3.157 - L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès

	La région du Saguenay— Lac-Saint-Jean	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	88,1 %	88,4 %
Oui (voir tableau suivant)	11,9 %	11,6 %

Tableau 3.158 - Impact de la facilité d'accès à l'aéroport et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès	Oui	Fréquence % du Total	1 33,3%	2 66,7%	3 100,0%
Affaires	L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès	Oui	Fréquence % du Total	8 50,0%	8 50,0%	16 100,0%
Visite famille/ami(s)	L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès	Oui	Fréquence % du Total	3 60,0%	2 40,0%	5 100,0%

Tableau 3.159 – Les horaires des vols ne répondent pas aux besoins des passagers

	La région du Saguenay— Lac-Saint-Jean	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	69,3 %	67,7 %
Oui (voir tableau suivant)	30,7 %	32,3 %

Tableau 3.160 - Impact des horaires de vol et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence % du Total	2 40,0%	3 60,0%	5 100,0%
Affaires	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence % du Total	26 53,1%	23 46,9%	49 100,0%
Visite famille/ami(s)	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence % du Total	3 42,9%	4 57,1%	7 100,0%
Rendez-vous médicaux	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence % du Total	1 100,0%		1 100,0%

Les tableaux 3.161, 3.162, 3.163 et 3.164 explorent l'impact du coût du stationnement à l'aéroport de même que l'offre de vols directs sur l'intention de voyager. Près du quart des passagers (22,8 %) estiment que le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher. Mais cela ne dissuade pas les trois quarts de ces passagers de voyager plus souvent. Par ailleurs, ce sont plus de la moitié des passagers (51,5 %) qui estiment qu'il n'existe pas de vols directs vers les destinations qui les intéressent. Cependant, cela ne dissuade pas une nette majorité d'entre eux de voyager plus souvent dans les régions du Québec.

Tableau 3.161 - Le stationnement de l'aéroport de départ coûte trop cher

	La région du Saguenay— Lac-Saint-Jean	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	77,2 %	84,0 %
Oui (voir tableau suivant)	22,8 %	16,0 %

Tableau 3.162 – Impact du coût du stationnement et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher	Oui	Fréquence % du Total	1 14,3%	6 85,7%	7 100,0%
Affaires	Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher	Oui	Fréquence % du Total	5 18,5%	22 81,5%	27 100,0%
Visite famille/ami(s)	Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher	Oui	Fréquence % du Total	1 8,3%	11 91,7%	12 100,0%

Tableau 3.163 – Il n'y a pas souvent de vols directs vers les destinations qui intéressent les passagers

	La région du Saguenay— Lac-Saint-Jean	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	48,5%	47,8%
Oui (voir tableau suivant)	51,5%	52,2%

Tableau 3.164 – Impact de l’offre de vols directs et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent	Oui	Fréquence % du Total	7 70,0%	3 30,0%	10 100,0%
Affaires	Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent	Oui	Fréquence % du Total	30 39,5%	46 60,5%	76 100,0%
Visite famille/ami(s)	Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent	Oui	Fréquence % du Total	5 31,3%	11 68,8%	16 100,0%
Rendez-vous médicaux	Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent	Oui	Fréquence % du Total		2 100,0%	2 100,0%

Les résultats présentés dans le tableau 3.165 explorent le lien entre le nombre de voyages effectués au cours de l'année précédant le voyage actuel et la probabilité que les passagers voyagent en avion à l'intérieur du Québec au cours de la prochaine année. Autrement dit, nous allons tenter de déterminer si la relation linéaire suivante est vraie : plus les passagers ont voyagé vers la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean au cours de la dernière année, plus la probabilité est élevée qu'ils en fassent de même au cours de l'année à venir. La probabilité de voyager au cours de la prochaine année est mesurée sur une échelle de Likert à 5 niveaux (où 1 = très peu probable et 5 = très probable). Le résultat de l'analyse indique qu'il existe une faible corrélation positive, néanmoins statistiquement significative, entre les deux variables. Cela signifie qu'il existe une relation linéaire entre les habitudes de voyage du passé et celles du futur. Ainsi, plus les passagers se sont déplacés vers le Saguenay—Lac-Saint-Jean au cours de la dernière année, plus la probabilité qu'ils y retournent l'année suivante est élevée.

Tableau 3.165 – Voyages effectués au cours de l'année précédente et probabilité de voyager au cours de l'année suivante

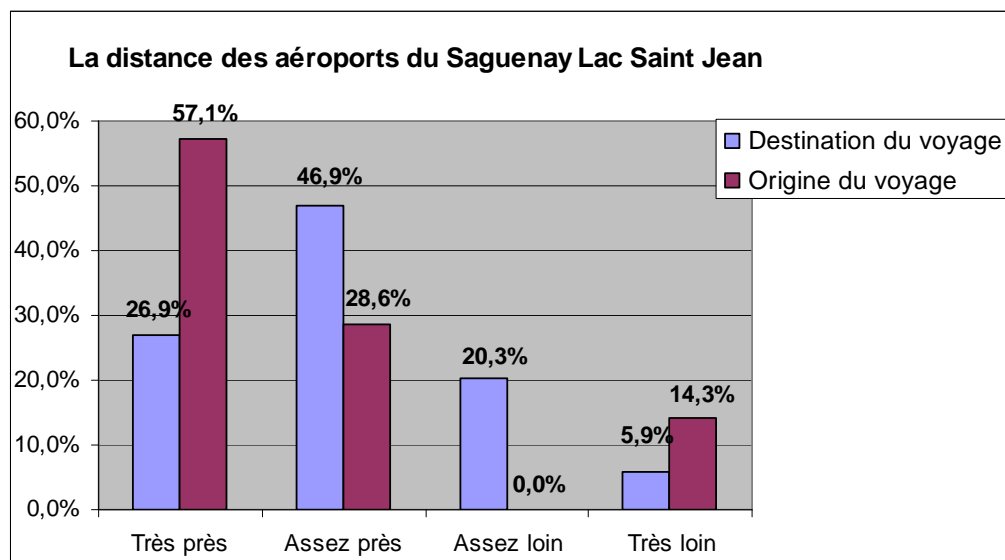
		Probabilité de visiter la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean au cours de l'année suivant le voyage
Somme des déplacements en avion vers le Saguenay—Lac-Saint-Jean au cours de l'année précédant le voyage	Coefficient de corrélation de Pearson	,16
	Sig.	,04
	N	158

Le tableau 3.166 et le schéma 3.117 portent sur la proximité des aéroports dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean (aéroport de départ ou d'arrivée par rapport au domicile ou à la destination finale – Q27 et Q31). Ces données n'ont pas forcément trait aux aéroports de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Nous nous intéressons à l'origine et à la destination des passagers, et ce, sans faire de discrimination par rapport à leur région de résidence. Nous allons déterminer la perception des passagers de la proximité des aéroports de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean.

Tableau 3.166 – Le Saguenay—Lac-Saint-Jean comme destination et origine du voyage

	Fréquence	Poids de la région parmi les cinq régions cibles	Rang
Destination du voyage	286	15,7 %	3
Origine du voyage	7	5,1 %	4

Schéma 3.117 – Distance des aéroports du Saguenay—Lac-Saint-Jean



Comme le montre le schéma 3.117, la majorité des passagers (57,1 %) estiment que, en tant qu'origine du voyage, l'aéroport est très près de leur domicile ou de leur hôtel. La majorité relative des passagers estiment être assez près de leur destination finale (post aéroport).

Schéma 3.118 – Facteurs incitatifs à voyager plus souvent en avion

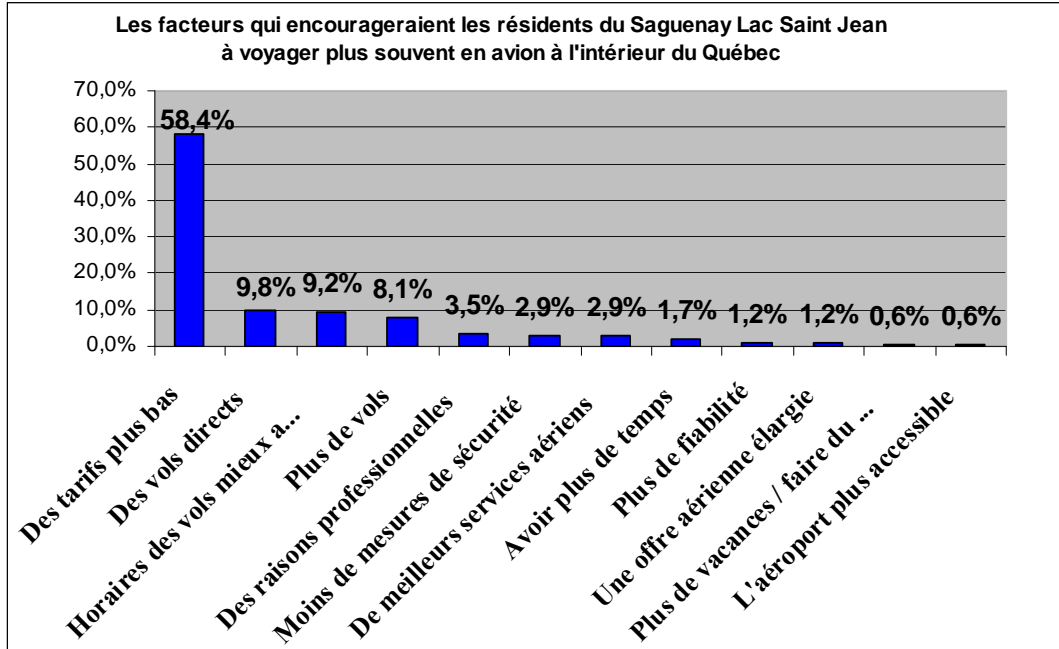
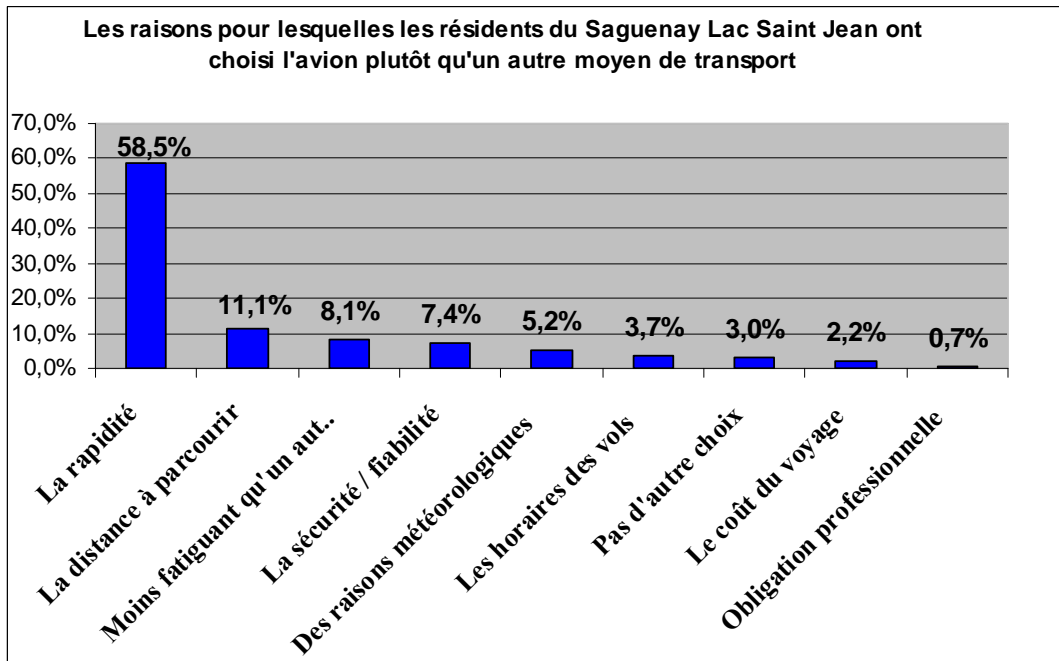


Schéma 3.119 – Facteurs explicatifs du choix du mode de transport



Les schémas 3.118 et 3.119 indiquent les principaux facteurs qui inciteraient les passagers à voyager en avion plus souvent à l'intérieur du Québec de

même que les raisons pour lesquelles les passagers ont pris l'avion plutôt qu'un autre moyen de transport pour le voyage qu'ils effectuaient au moment où ils ont été interrogés.

3.5.4. Le profil économique de la région

Le schéma 3.120 représente la distribution des types d'organisations dans lesquelles les répondants du Saguenay—Lac-Saint-Jean travaillent (Q51) alors que le schéma 3.121 fait voir la croissance de ces organisations au cours des cinq dernières années. Les deux secteurs d'activité les plus représentés sont le secteur privé (58 %) et le secteur public (30 %). Il apparaît que les effectifs des organisations des secteurs public et parapublic sont restés stables, dans leur majorité, au cours des cinq dernières années. Par ailleurs, il ressort que les effectifs des organisations sans but lucratif et des organismes privés ont connu une croissance au cours des cinq dernières années.

Schéma 3.120 – Le type d'organisation dans laquelle les passagers travaillent

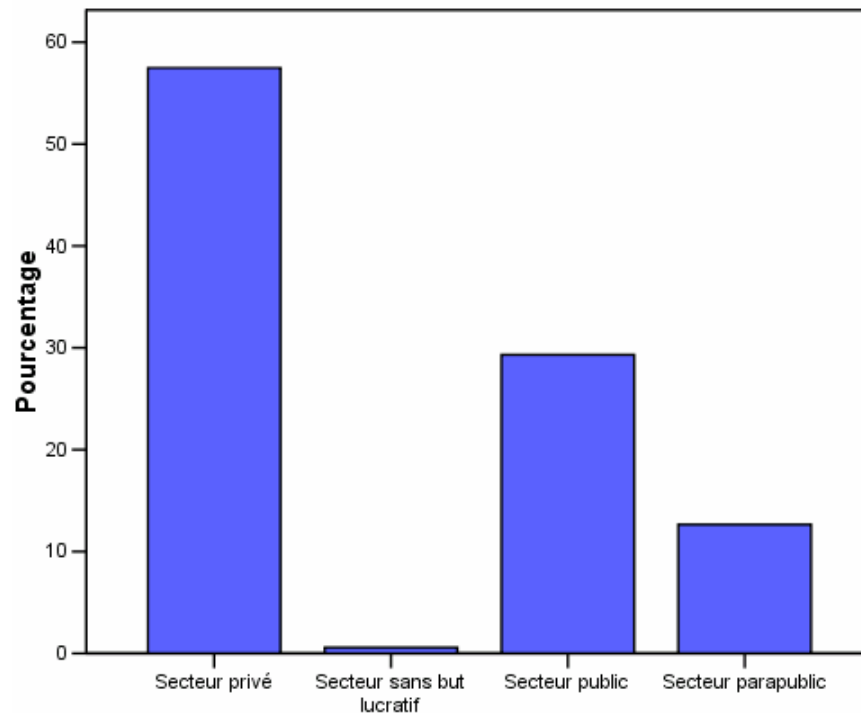
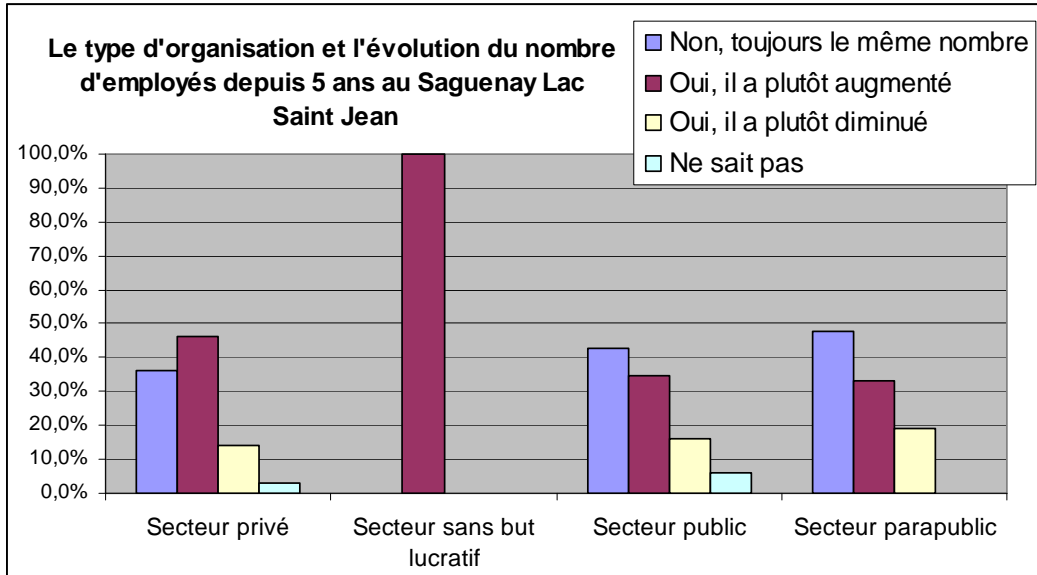


Schéma 3.121 – Le type d’organisation et l’évolution du nombre d’employés



Afin de gagner en précision au chapitre des secteurs d’activité dans les régions cibles du Québec, nous avons utilisé le système de codification du ministère du Développement économique du Canada. Cette codification s’articule autour de cinq catégories distinctes. Leur description est comme suit :

- Secteur primaire : Extraction des ressources naturelles (agriculture, mines, forêt et pêche);
- Fabrication : Secteur manufacturier;
- Commerce : Commerce de détail; commerce de gros;
- Services commerciaux : Services publics; construction; transport et entreposage; industrie de l’information et industrie culturelle; finance et assurances; services immobiliers et de location et de location à bail; gestion de sociétés et d’entreprises; services professionnels, scientifiques et techniques; services administratifs et services de soutien; services de gestion des déchets et services d’assainissement; arts, spectacles et loisirs; hébergement et services de restauration; autres services (sauf les administrations publiques);
- Services non commerciaux : Services d’enseignement; soins de santé et assistance sociale; administrations publiques.

Les résultats sont présentés dans le tableau 3.167 et dans le schéma 3.122. À la lecture du schéma 3.122, il apparaît que la majorité relative des répondants travaillent dans le secteur des services non commerciaux (42 %), suivi du

secteur des services commerciaux (32 %), et du secteur de la fabrication (15 %). De plus, 9 % des passagers sont présents dans le secteur primaire et 2 % dans celui du commerce.

Tableau 3.167 – Répartition des secteurs d'activité

	La région du Saguenay— Lac-Saint-Jean	Les cinq régions cibles au Québec
Services non commerciaux	41,9 %	50,2 %
Services commerciaux	31,8 %	27,1 %
Secteur primaire	9,5 %	14,2 %
Fabrication	14,5 %	4,3 %
Commerce	2,2 %	4,2 %

Schéma 3.122 – La répartition des secteurs d'activité dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean

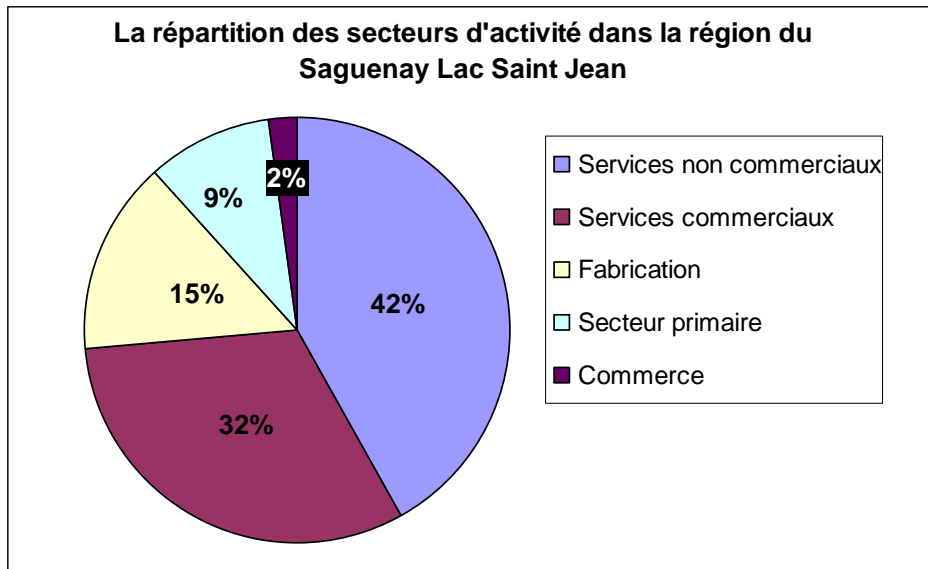
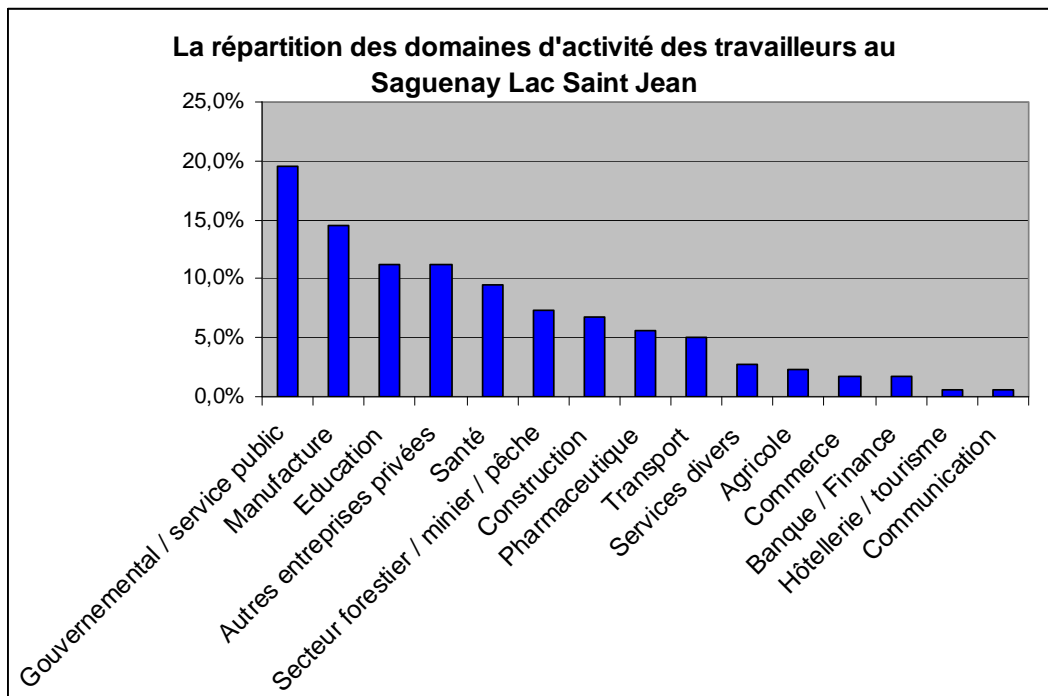


Schéma 3.123 – La répartition des domaines d'activité des travailleurs au Saguenay—Lac-Saint-Jean

Tableau 3.168 - L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent

			L'avenir de l'organisation selon le passager			Total
			Déclin	Stabilité	Croissance	
Les secteurs économiques	Secteur primaire	Fréquence	2	5	8	15
		Pourcentage	13,3%	33,3%	53,3%	100,0%
	Fabrication	Fréquence	1	7	16	24
		Pourcentage	4,2%	29,2%	66,7%	100,0%
	Commerce	Fréquence	0	3	1	4
		Pourcentage	,0%	75,0%	25,0%	100,0%
	Services commerciaux	Fréquence	2	21	30	53
		Pourcentage	3,8%	39,6%	56,6%	100,0%
	Services non commerciaux	Fréquence	8	29	25	62
		Pourcentage	12,9%	46,8%	40,3%	100,0%
Total	Fréquence	13	65	80	158	
	Pourcentage	8,2%	41,1%	50,6%	100,0%	

Le tableau 3.168 indique que la majorité des répondants travaillant dans les secteurs primaire, de la fabrication et des services commerciaux estiment que leur organisation connaîtra la croissance. La majorité des passagers présents dans les secteurs du commerce et des services non commerciaux prédisent quant à eux de la stabilité dans le futur.

Enfin, le degré de pénétration d'Internet et de la vidéoconférence dans les organisations au sein desquelles les répondants du Saguenay—Lac-Saint-Jean travaillent (Q58) est présenté dans le tableau 3.169. Il apparaît que le taux de pénétration et d'utilisation effective d'Internet sont très proches, s'établissant respectivement à 96,5 % et à 95,9 %. En ce qui concerne la vidéoconférence, 72,5 % des organisations en sont pourvues, et 40,8 % des passagers l'utilisent effectivement.

Tableau 3.169 - Taux de pénétration des technologies des communications au Saguenay—Lac-Saint-Jean

	Taux de pénétration de la technologie dans le Saguenay—Lac-Saint-Jean	Taux de pénétration moyen de la technologie dans les cinq régions cibles
Internet dans l'organisation	96,5 %	96,6 %
La vidéoconférence dans l'organisation	72,5 %	62,7 %
Utilisation d'Internet à domicile ou au bureau	95,9 %	93,3 %
Utilisation de la vidéoconférence à domicile ou au bureau	40,8 %	36,8 %

3.6 La région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine

3.6.1 Le profil sociodémographique de la région

Comme le montre le schéma 3.124, la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine est le domicile de 10,3 % de notre échantillon qui réside au Québec. Si l'on ne se concentre que sur les cinq régions cibles (schéma 3.125), la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine arrive en quatrième position. En effet, en tenant compte des 187 passagers qui y résident, elle est le domicile de 15,0 % de notre échantillon.

Schéma 3.124 – La répartition du domicile des répondants à l’intérieur du Québec

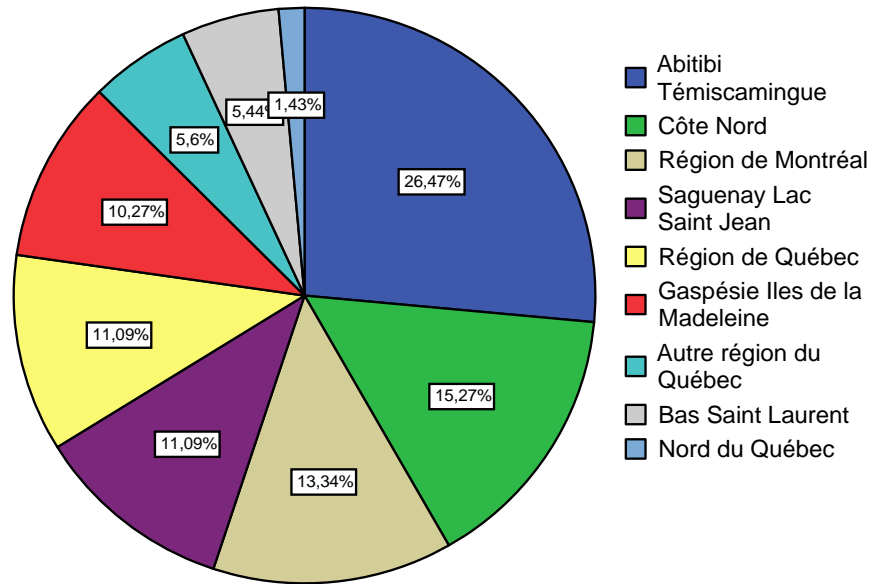
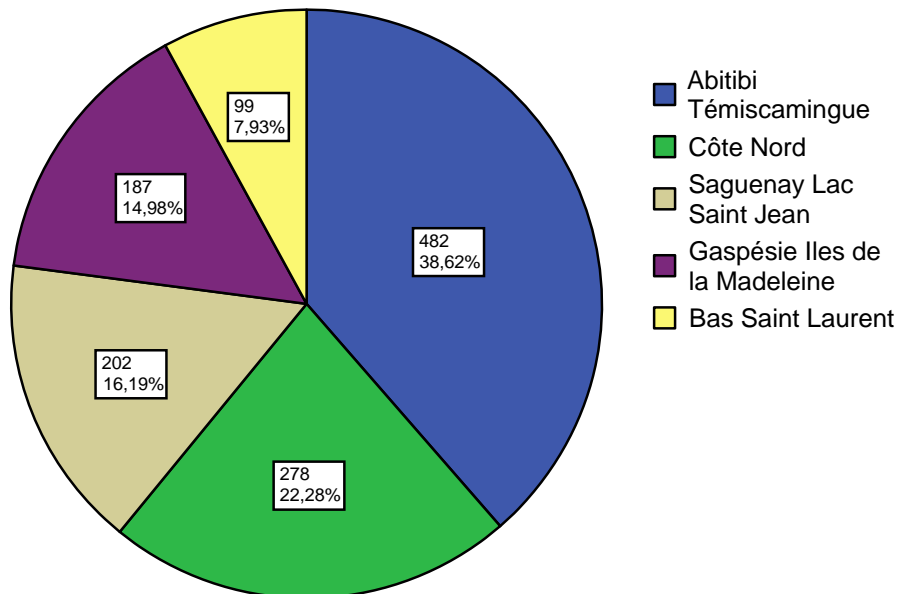


Schéma 3.125 – La répartition du domicile des répondants dans les cinq régions cibles



Comme indiqué dans le tableau 3.170, la proportion de femmes et d'hommes est quasiment égale au sein de l'échantillon de répondants de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (Q65). Il s'agit de la seule région parmi les cinq à l'étude qui présente de telles données.

Tableau 3.170 - Le sexe des répondants

	La région de la Gaspésie— Îles-de-la-Madeleine		Les cinq régions cibles au Québec
	Fréquence	Pourcentage	Pourcentage
Femmes	93	50,3 %	41,2 %
Hommes	92	49,7 %	58,8 %

Nous avons demandé aux passagers de nous indiquer la tranche d'âge à laquelle ils appartiennent. Ces tranches d'âge s'étalent sur une échelle ordinale à 7 niveaux (où 1 = 18 ans et moins et 7 = 65 ans et plus). La répartition par tranches d'âge dans la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine est présentée dans le tableau 3.171 et représentée par le schéma 3.126.

Tableau 3.171 – Le groupe d'âge des répondants

	La région de la Gaspésie—Îles-de-la- Madeleine	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	185	1232
Pourcentage des résidents qui ont répondu à cette question	98,9 %	98,7 %
Moyenne	4,4	4,4
Mode	5	5
Écart type	1,3	1,2

Le tableau 3.172 et le schéma 3.127 présentent les informations relatives à l'état matrimonial des répondants (Q66). Comme c'est le cas pour l'ensemble des régions cibles, une forte majorité de passagers sont mariés ou conjoints de fait (68,6 %).

Tableau 3.172 - État matrimonial des répondants

	La région de la Gaspésie— Îles-de-la-Madeleine	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	185	1231
Pourcentage des résidents qui ont répondu à cette question	98,9 %	98,6 %
Mode	2	2
Célibataire	22,2 %	16,3 %
Marié (e)/ Conjoint(e) de fait	68,6 %	73,3 %
Divorcé(e) / Séparé(e)	5,9 %	8,8 %
Veuf/Veuve	3,2 %	1,6 %

Schéma 3.126 – La répartition des groupes d'âge

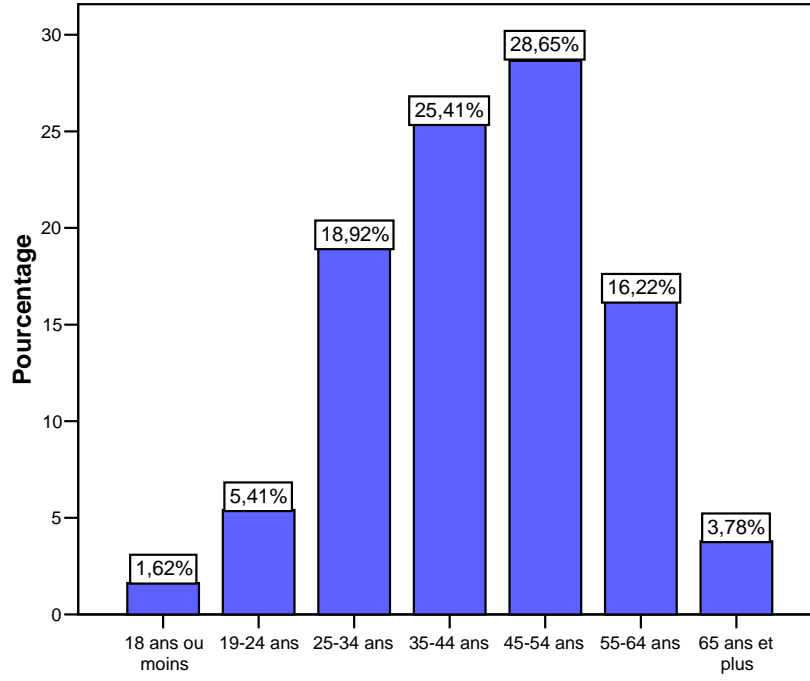


Schéma 3.127 – État matrimonial des répondants

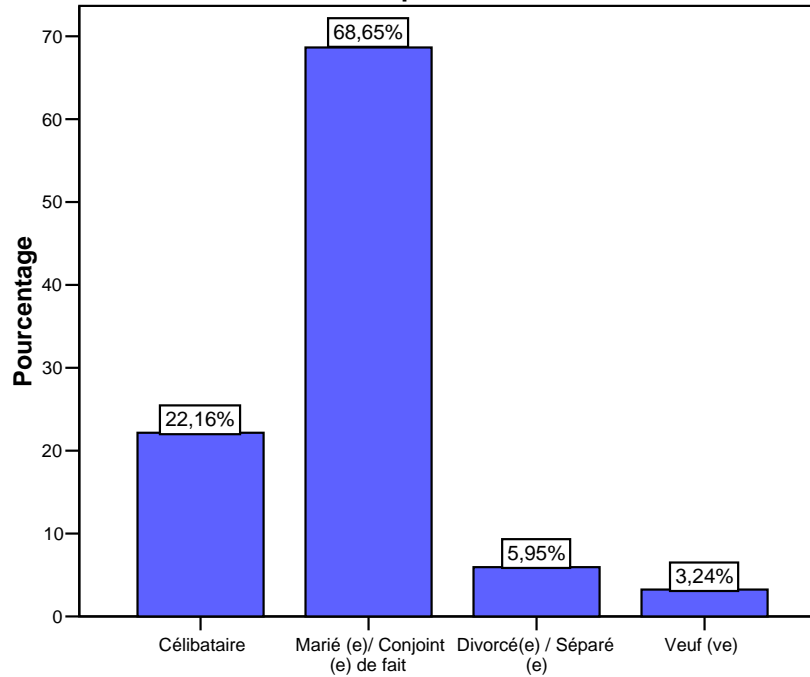


Schéma 3.128 – Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs

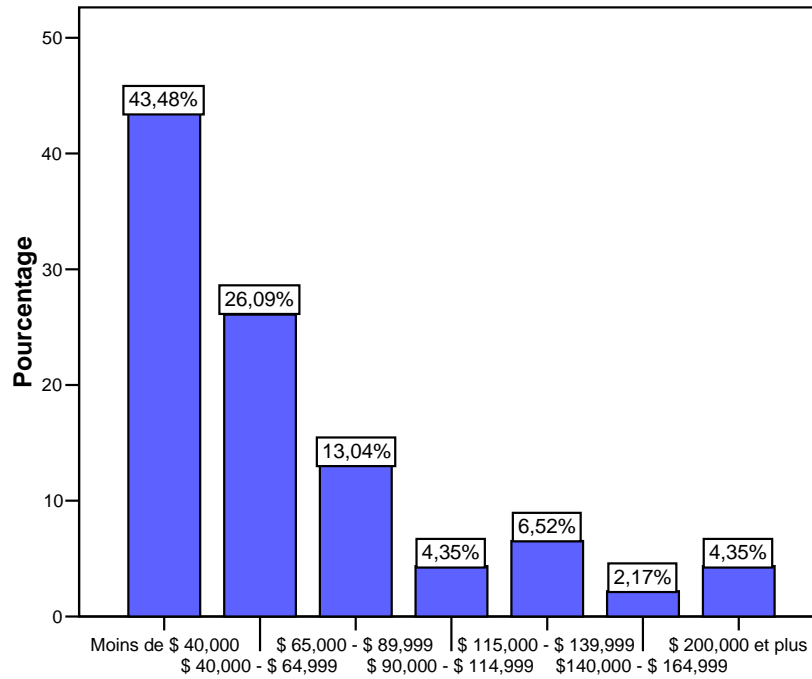
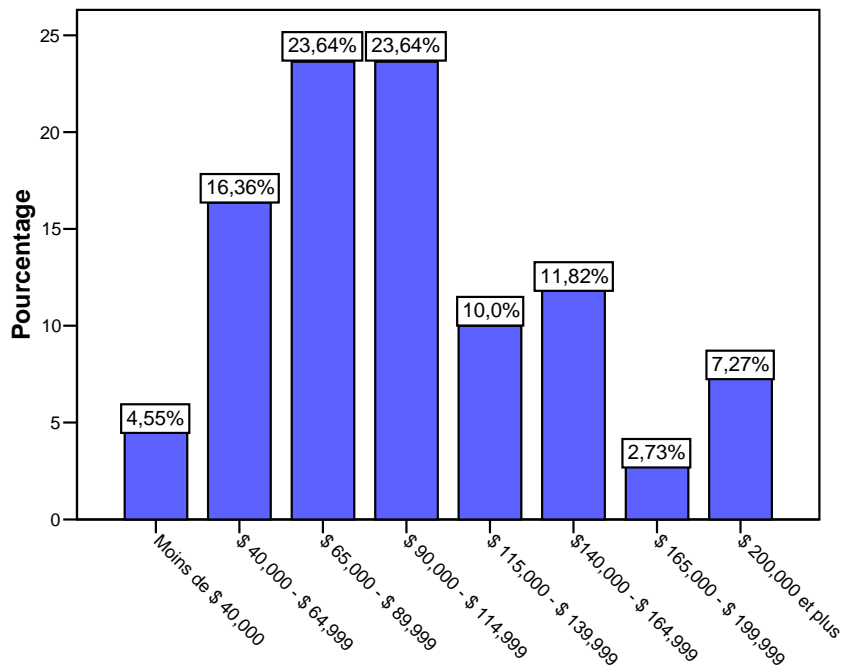


Schéma 3.129 – Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait



En ce qui concerne la question du revenu annuel moyen (Q69), comme nous l'avons indiqué plus tôt dans la présentation de notre échantillon, nous allons faire la distinction entre les personnes qui vivent seules et celles qui vivent en couple. Notons que le salaire annuel des passagers est mesuré sur une échelle de Likert à 8 niveaux (où 1 = moins de 40 000 \$ et 8 = 200 000 \$ et plus). Le schéma 3.128 présente le revenu annuel moyen des passagers célibataires, divorcés ou veufs alors que le schéma 3.129 présente le revenu annuel moyen des passagers mariés ou conjoints de fait.

Le tableau 3.173 indique le pourcentage de répondants qui ont des enfants (Q63) de même que leur nombre moyen d'enfants (Q64).

Tableau 3.173 – Le nombre moyen d'enfants

	La région de la Gaspésie— Îles-de-la-Madeleine	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	122	914
Pourcentage des résidents qui ont un ou plusieurs enfant(s)	65,2 %	73,2 %
Moyenne	2,1	2,2
Mode	2	2
Minimum	1	1
Maximum	7	8

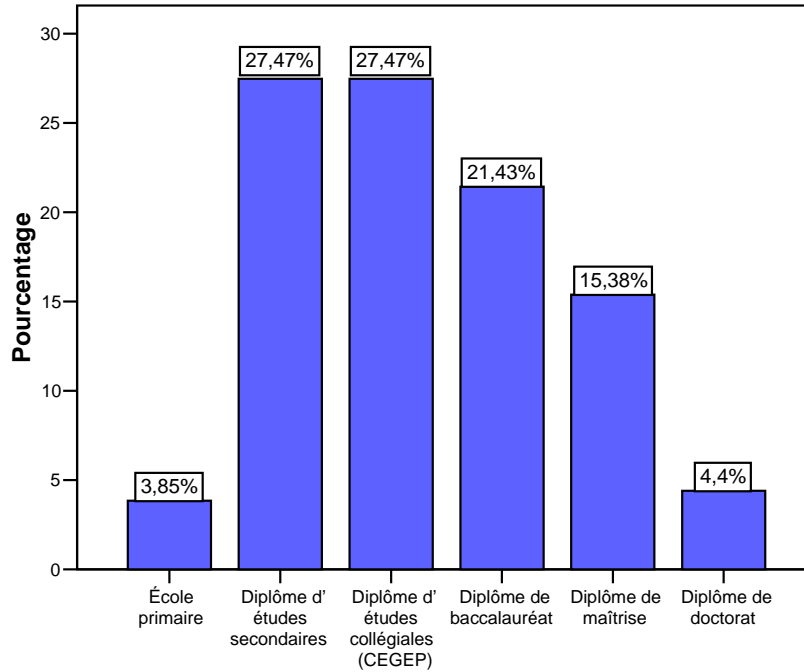
Nous avons demandé aux passagers de nous indiquer le dernier niveau d'études qu'ils ont achevé (Q68). Nous nous sommes basés sur une échelle ordinale à 6 niveaux (où 1 = école primaire et 6 = diplôme de doctorat). Les résultats sont présentés dans le tableau 3.174.

Tableau 3.174 – La récapitulation des données

	La région de la Gaspésie— Îles-de-la-Madeleine	Les cinq régions cibles au Québec
Données valides	182	1209
Pourcentage des résidents qui ont répondu à cette question	97,3 %	96,9 %
Moyenne	3,3	3,5
Mode	2 et 3	4
Minimum	1	1
Maximum	6	6

La distribution des réponses obtenues relativement au niveau de scolarité le plus élevé est représenté par le schéma 3.130.

Schéma 3.130 - Le niveau de scolarité le plus élevé achevé

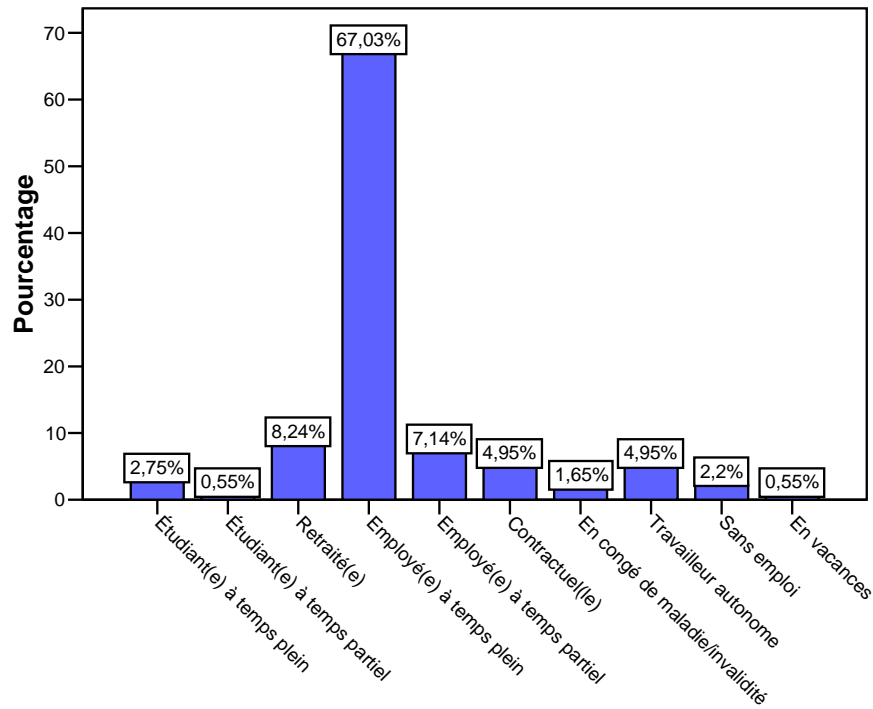


Le tableau 3.175 et le schéma 3.131 présentent la répartition de l'occupation des répondants de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (Q50).

Tableau 3.175 – La répartition de l'occupation des répondants

	La région de la Gaspésie— Îles-de-la-Madeleine	Les cinq régions cibles au Québec
Étudiant(e) à temps plein	2,7 %	2,9 %
Étudiant(e) à temps partiel	0,5 %	0,4 %
Retraité(e)	8,2 %	5,2 %
Employé(e) à temps plein	67,0 %	78,2 %
Employé(e) à temps partiel	7,1 %	3,4 %
Contractuel(le)	4,9 %	1,8 %
En congé parental	-	0,2 %
En congé de maladie/invalidité	1,6 %	2,1 %
Travailleur autonome	4,9 %	5,2 %
Sans emploi	2,2 %	0,4 %
En vacances	0,5 %	0,2 %

Schéma 3.131 - L'occupation des répondants de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine



L'information présentée dans le tableau 3.175 et représentée par le schéma 3.131 relativement aux personnes sans emploi est très peu représentative de la réalité. En effet, les personnes sans emploi ont *a priori* des ressources plus limitées que les personnes qui travaillent. Par conséquent, elles n'ont probablement pas les moyens suffisants pour se permettre de voyager en avion dans les régions du Québec. Le taux de chômage qui a été indiqué dans la monographie des régions est, quant à lui, représentatif de la réalité que connaît la région.

Enfin, le tableau 3.176 présente la distribution des motifs mentionnés par les répondants de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. (Q48)

Tableau 3.176 - La répartition des motifs des répondants

	La région de la Gaspésie— Îles-de-la-Madeleine	Les cinq régions cibles au Québec
Vacances/tourisme	11,0 %	8,0 %
Affaires	54,7 %	71,4 %
Visite famille/ami(s)	21,5 %	12,7 %
Rendez-vous médicaux	12,7 %	7,9 %

Nous constatons que les résidents de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine que nous avons interrogés se déplacent en majorité en avion à l'intérieur du Québec pour des raisons professionnelles (54,7 %). Ce taux est le plus faible parmi nos cinq régions cibles. Notons que le deuxième motif indiqué est celui de rendre visite à de la famille ou à des amis (21,5 %). Notons que la proportion des résidents de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine qui se déplacent pour ce deuxième motif est supérieure de près de 10 % à la moyenne des cinq régions cibles.

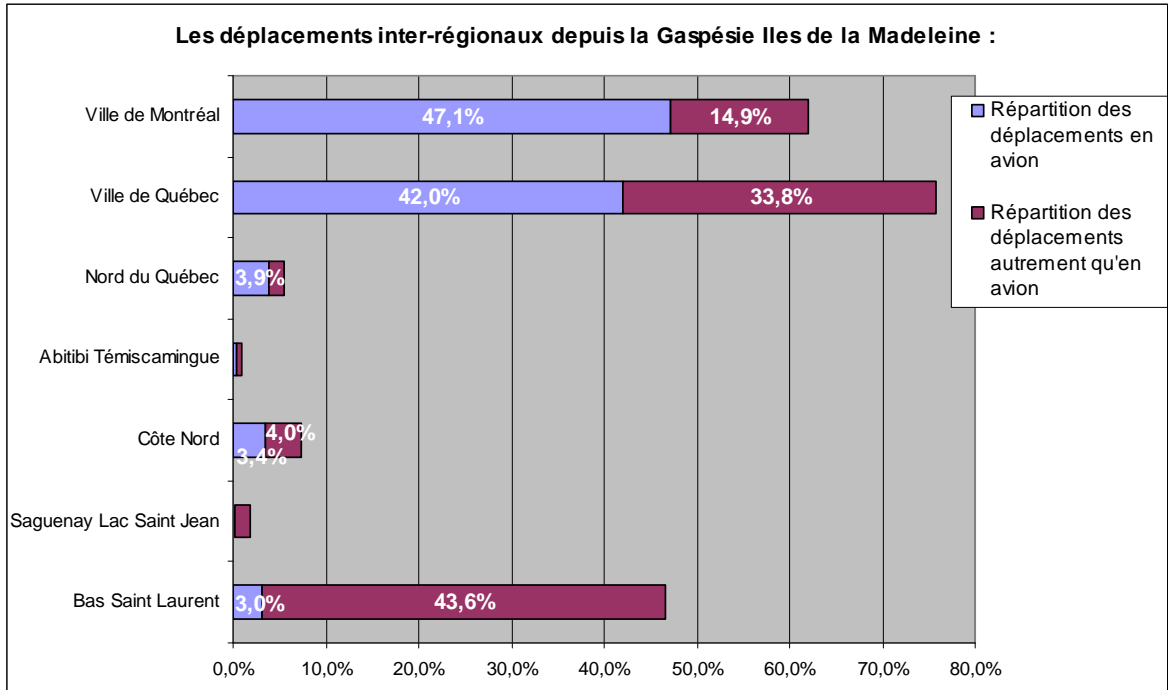
3.6.2. Les habitudes de voyage des répondants

Le tableau 3.177 et le schéma 3.132 présentent le nombre de déplacements que les résidents de la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine ont effectué, en avion ou en recourant à un autre moyen de transport, vers les autres régions du Québec.

Tableau 3.177 – Déplacements depuis la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine au cours de l'année précédant le voyage

	Fréquence / pourcentage	Poids de la région parmi les cinq régions cibles (en %)	Rang parmi les cinq régions cibles	Nombre moyen de déplacements (N-1)
Nombre de résidents en Gaspésie—Îles-de-la- Madeleine	187	15,0 %	4	-
Proportion des résidents ayant voyagé à l'intérieur du Québec au cours de l'année précédente	83,4 %	-	5	-
Les déplacements à l'intérieur du Québec en avion au départ de la Gaspésie—Îles-de-la- Madeleine	822	10,7 %	4	2,7
Les déplacements à l'intérieur du Québec autrement qu'en avion au départ de la Gaspésie—Îles-de-la- Madeleine	328	6,4 %	5	2,9

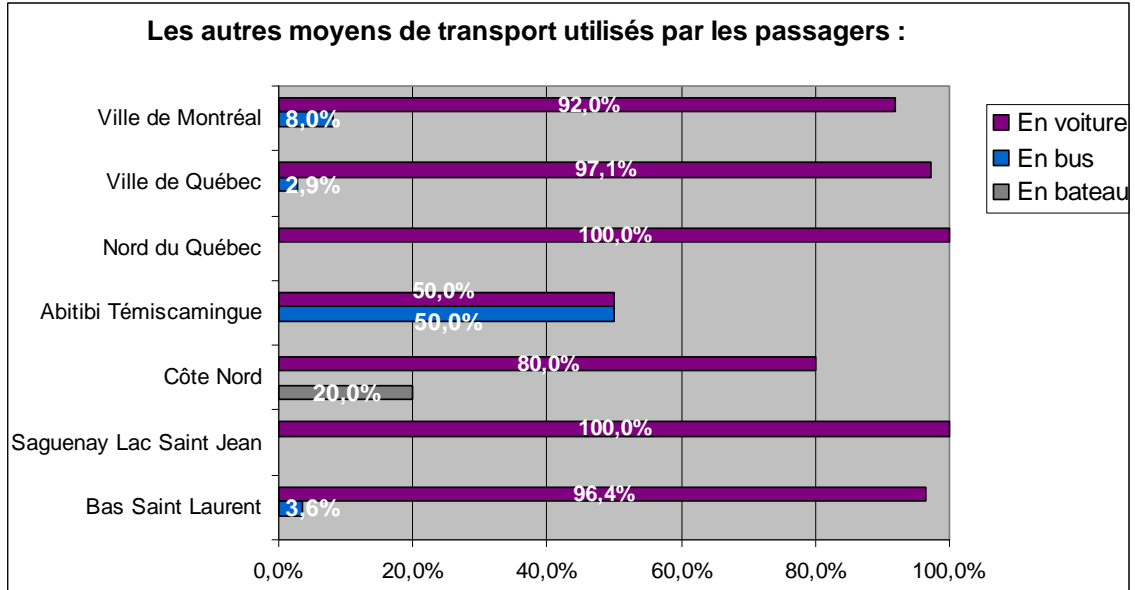
Schéma 3.132 – Les déplacements depuis la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine



Sur un total de 1150 déplacements depuis la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine au cours de l'année précédant le voyage, les résidents de cette région ont effectué 71,5 % de leurs déplacements en avion et 28,5 % des déplacements autrement qu'en avion. Le schéma 3.132 montre le poids de chaque région selon que les passagers s'y rendent en avion ou en recourant à un autre moyen de transport. Il ressort que la majorité des déplacements en avion se font vers la région de Montréal (47,1 %). De plus, c'est la région du Bas-Saint-Laurent qui est la plus plébiscitée en ce qui concerne les déplacements autrement qu'en avion (43,6 %).

Nous distinguons maintenant les différents modes de transport utilisés hormis l'avion. Nous nous intéressons ici aux 28,5 % de l'ensemble des déplacements qui ont été effectués depuis la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. Les résultats indiqués par le schéma 3.133 montrent qu'au cours de l'année précédant le voyage, lorsqu'ils n'utilisaient pas l'avion, les passagers se sont principalement servis de leur voiture pour voyager depuis la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. Soulignons quelques exceptions. Pour se rendre en Abitibi-Témiscamingue, la moitié des résidents de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine ont emprunté l'autobus et, pour atteindre la Côte-Nord, 20 % des résidents ont pris le bateau.

Schéma 3.133 – Les autres moyens de transport utilisés



Nous avons demandé aux passagers qui ont voyagé au cours de la dernière année de nous indiquer le moyen de transport qu'ils utilisent le plus fréquemment lorsqu'ils voyagent dans les régions du Québec. Nous avons fait la distinction entre les voyages à but personnel et ceux à but professionnel. Les résultats obtenus sont présentés dans le tableau 3.178 et représentés par les schémas 3.134 et 3.135.

Tableau 3.178 – Répartition des moyens de transport les plus utilisés selon le motif du voyage

	Le moyen de transport	La région de la Gaspésie— Îles-de-la-Madeleine	Les cinq régions cibles au Québec
Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel	L'automobile	70,3 %	82,5 %
	Le bus	0,7 %	0,9 %
	L'avion	29,0 %	16,6 %
Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel	L'automobile	27,0 %	24,5 %
	Le bus	-	0,1 %
	Le train	-	0,1 %
	L'avion	73,0 %	75,3 %

Schéma 3.134 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel

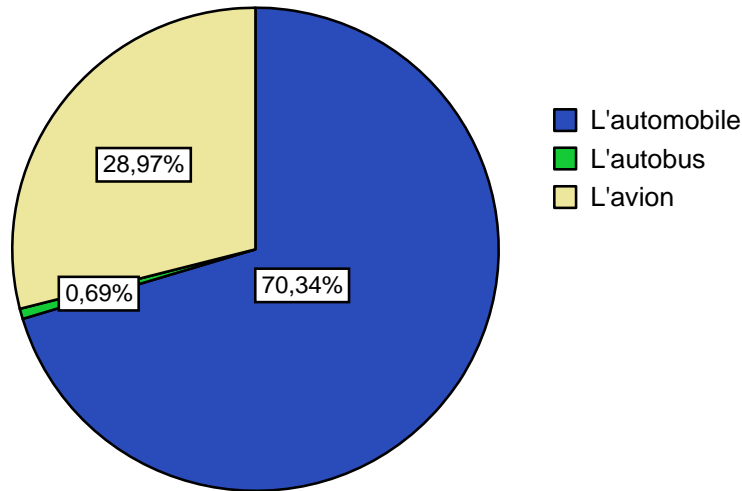
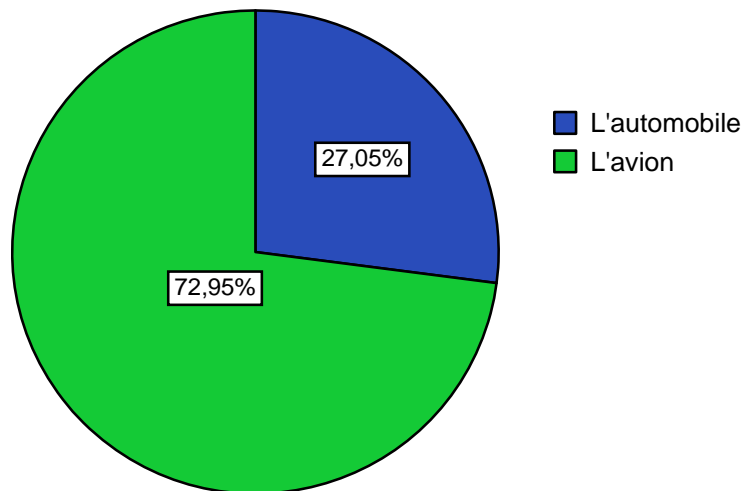


Schéma 3.135 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel



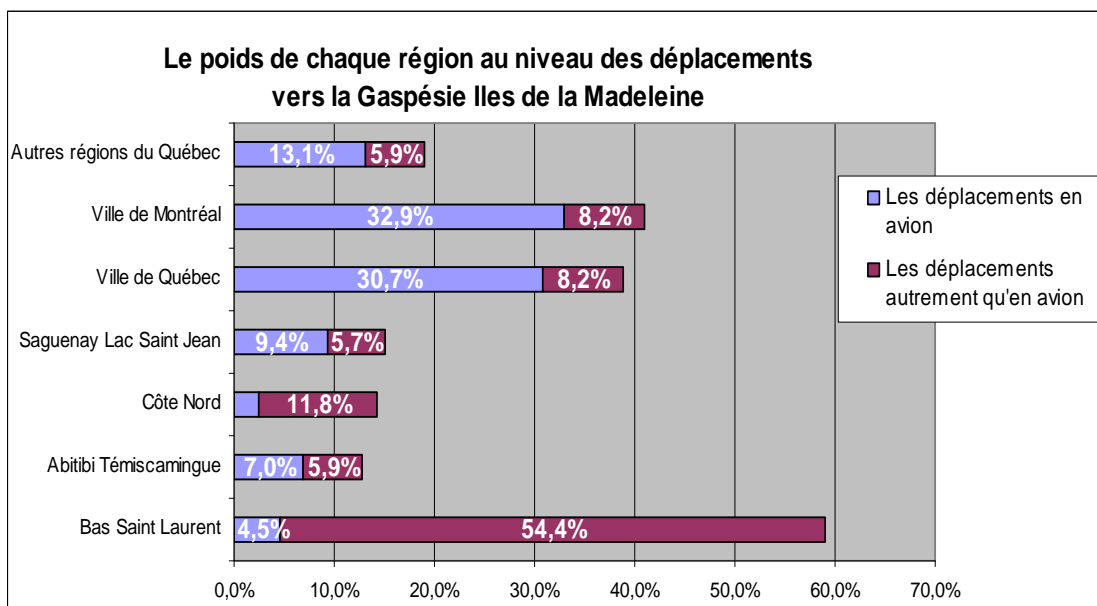
Nous déterminons maintenant le volume de déplacements vers la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine des résidents des autres régions du Québec, soit les quatre autres régions cibles, les villes de Québec et de Montréal, ainsi que les autres régions du Québec. Comme présenté dans le tableau 3.179 et le schéma 3.136, les résidents de Montréal (32,9 %) et de Québec (30,7 %) présentent la demande la plus élevée en matière de transport aérien au cours de l'année précédant le voyage. Parmi les cinq régions cibles, c'est le Saguenay—Lac-Saint-Jean qui affiche la demande aérienne la plus forte avec 9,4 % de l'ensemble de la demande au Québec. La demande en matière de transport terrestre vers la

Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine est la plus élevée depuis le Bas-Saint-Laurent (54,4 %).

Tableau 3.179 - Déplacements vers la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine au cours de l'année précédant le voyage

	Fréquence	Poids de la région parmi les cinq régions cibles (en%)	Rang	Nombre moyen de déplacements
Les déplacements en avion vers la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	374	11,5 %	4	2,2
Les déplacements autrement qu'en avion vers la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	441	18,2 %	3	3,0

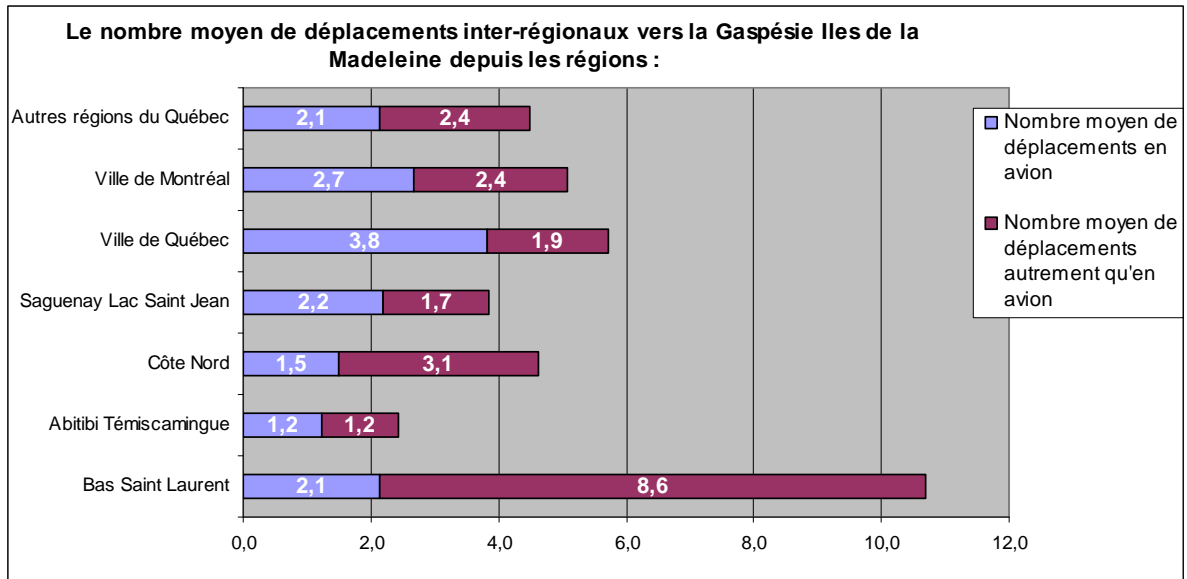
Schéma 3.136 - Déplacements vers la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine au cours de l'année précédant le voyage



Le schéma 3.137 représente la demande moyenne des déplacements vers la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine des passagers qui ont voyagé au cours de l'année précédant le vol. Parmi les régions cibles, le Saguenay—Lac-Saint-Jean et le Bas-Saint-Laurent affichent la demande moyenne en transport aérien la plus élevée au cours de l'année précédant le voyage actuel. Et c'est une fois de plus le Bas-Saint-Laurent qui affiche la demande la plus forte (8,6

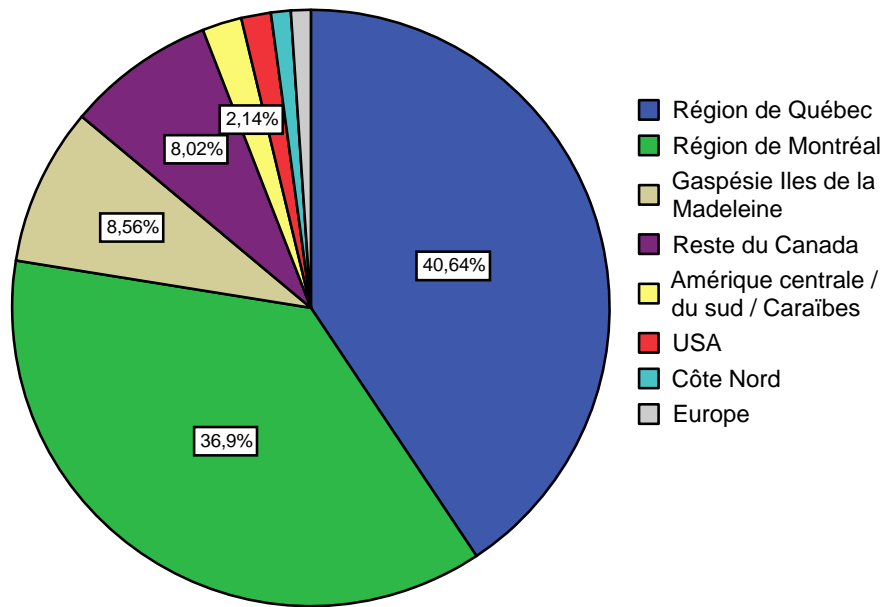
voyages en moyenne) en matière de transport terrestre vers la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine.

Schéma 3.137 – Le nombre moyen de déplacements vers la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine



Enfin, nous constatons que la majorité des passagers résidant dans les cinq régions cibles ont été interrogés au moment de leur voyage de retour. Par conséquent, la destination finale du voyage est dans une écrasante majorité la région de résidence. Ainsi, dans l’optique de connaître les régions du Québec visitées par les résidents des régions cibles, il nous paraît plus pertinent de présenter la région d’origine du voyage que la destination de celui-ci.

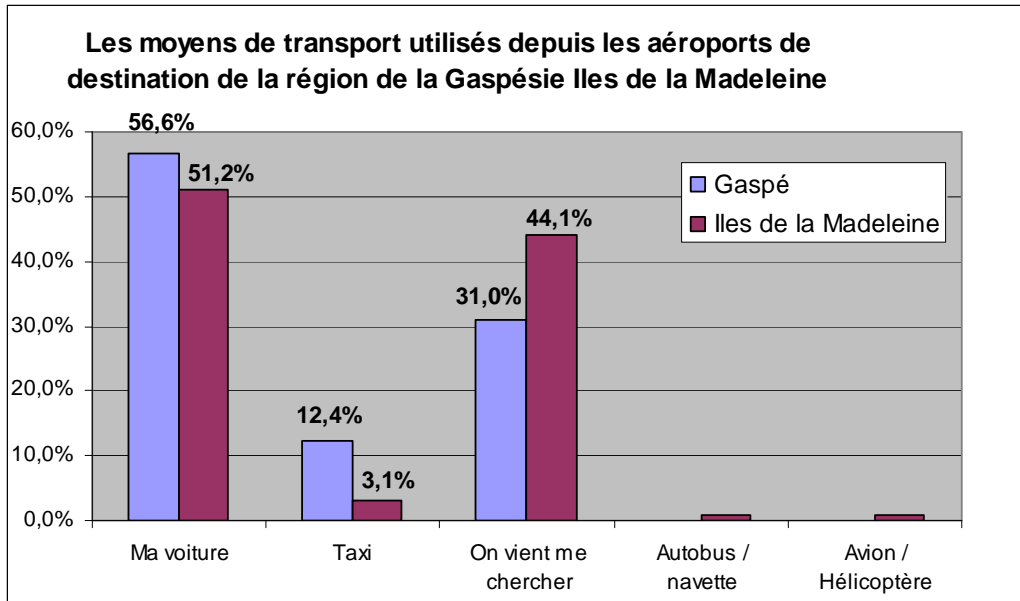
Schéma 3.138 - L'origine du voyage des passagers résidant en Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine



Il apparaît dans le schéma 3.138 que les trois quarts des résidents de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine proviennent des régions de Québec (40,6 %) et de Montréal (36,9 %). Parmi les quatre régions cibles restantes, seule la Côte-Nord est mentionnée. Elle représente 1,1 % de l'origine des déplacements des résidents de la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine.

Le schéma 3.139 montre la répartition des moyens de transport utilisés par les répondants depuis l'aéroport de destination jusqu'à leur destination finale. Nous avons fait état auparavant que Montréal et Québec représentent l'origine du voyage de la majorité des passagers. Par conséquent, l'analyse dont les résultats sont représentés par le schéma 3.139 ne se concentre que sur la destination du voyage. Dans le cas de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, les deux aéroports de destination du voyage des répondants sont ceux de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine.

Schéma 3.139 – Les moyens de transport utilisés depuis l’aéroport de destination



3.6.3. Intention de voyager, facteurs incitatifs et facteurs dissuasifs

Les tableaux croisés 3.180, 3.181 et 3.182 mettent en relation l'accord des répondants avec un ensemble d'énoncés proposés (Q19 et Q20) et le motif de leur voyage afin de tenter de déterminer les facteurs qui dissuadent les gens de voyager dans les régions du Québec en avion. Il ressort qu'une nette majorité des passagers (58,6 %) n'ont pas besoin de voyager plus souvent dans les régions du Québec en avion. A l'inverse, une légère majorité des répondants (52,5 %) disent qu'ils auraient le temps de voyager plus souvent. En ce qui concerne les ressources financières des passagers, il en ressort deux groupes distincts. Le premier, dont la majorité aurait les ressources financières pour voyager plus souvent, est composé des passagers voyageant pour des vacances et de ceux voyageant pour des raisons professionnelles. Le deuxième groupe, dont la majorité des passagers n'auraient pas les ressources nécessaires pour voyager plus souvent, est composé des passagers qui rendent visite à des proches et de ceux dont la finalité est un rendez-vous médical.

Tableau 3.180 - Besoin de voyager et motif du voyage

			Je n'ai pas besoin de voyager en région plus souvent		Total
			Oui	Non	
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances/tourisme	Fréquence	13	7	20
		%	65,0%	35,0%	100,0%
	Affaires	Fréquence	56	43	99
		%	56,6%	43,4%	100,0%
	Visite famille/ami(s)	Fréquence	27	12	39
		%	69,2%	30,8%	100,0%
	Rendez-vous médicaux	Fréquence	10	13	23
		%	43,5%	56,5%	100,0%
Total	Fréquence	106	75	181	
	%	58,6%	41,4%	100,0%	

Tableau 3.181 – Temps disponible pour voyager et motif du voyage

			Je n'ai pas le temps de voyager plus souvent		Total
			Oui	Non	
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances/tourisme	Fréquence	7	13	20
		%	35,0%	65,0%	100,0%
	Affaires	Fréquence	50	49	99
		%	50,5%	49,5%	100,0%
	Visite famille/ami(s)	Fréquence	22	17	39
		%	56,4%	43,6%	100,0%
	Rendez-vous médicaux	Fréquence	7	16	23
		%	30,4%	69,6%	100,0%
Total	Fréquence	86	95	181	
	%	47,5%	52,5%	100,0%	

Tableau 3.182 – Ressources financières disponibles pour voyager et motif du voyage

			Mes ressources financières ne me permettent pas de voyager en avion plus souvent		Total
			Oui	Non	
Quel est le motif de votre voyage ?	Vacances/tourisme	Fréquence	9	11	20
		%	45,0%	55,0%	100,0%
	Affaires	Fréquence	46	53	99
		%	46,5%	53,5%	100,0%
	Visite famille/ami(s)	Fréquence	26	13	39
		%	66,7%	33,3%	100,0%
	Rendez-vous médicaux	Fréquence	16	7	23
		%	69,6%	30,4%	100,0%
Total	Fréquence	97	84	181	
	%	53,6%	46,4%	100,0%	

Les tableaux 3.183 et 3.184 explorent l'impact d'une mauvaise expérience de service sur l'intention de voyager. Si le tiers des passagers (32,1 %) disent avoir subi une mauvaise expérience de service au cours d'un voyage antérieur, cela ne dissuaderait pas la majorité d'entre eux de voyager plus souvent en avion dans les régions du Québec.

Tableau 3.183 – Impact d'une mauvaise expérience de service

	La région de la Gaspésie— Îles-de-la-Madeleine	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	67,9 %	68,7 %
Oui (voir tableau suivant)	32,1 %	31,3 %

Tableau 3.184 - Impact d'une mauvaise expérience de service et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
		Oui	Fréquence	Oui	Non	
Vacances/tourisme	J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	1 20,0%	4 80,0%	5 100,0%
Affaires	J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	12 33,3%	24 66,7%	36 100,0%
Visite famille/ami(s)	J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	2 13,3%	13 86,7%	15 100,0%
Rendez-vous médicaux	J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	4 100,0%		4 100,0%

Les tableaux 3.185 et 3.186 explorent l'impact d'un retard ou d'une annulation de vol sur l'intention de voyager. Nous constatons que la majorité des passagers (54,5 %) ont eu l'expérience d'un retard ou d'une annulation de vol au cours d'un voyage régional antérieur. Cependant, cela ne dissuaderait pas les trois quarts d'entre eux de voyager plus souvent dans les régions du Québec en avion.

Tableau 3.185 – Impact d’un retard ou d’une annulation de vol

	La région de la Gaspésie— Îles-de-la-Madeleine	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n’est pas un facteur dissuasif de voyager)	45,5 %	41,8 %
Oui (voir tableau suivant)	54,5 %	58,2 %

Tableau 3.186 - Impact d’un retard ou d’une annulation et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	2 28,6%	5 71,4%	7 100,0%
Affaires	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	20 31,3%	44 68,8%	64 100,0%
Visite famille/ami(s)	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	2 9,1%	20 90,9%	22 100,0%
Rendez-vous médicaux	Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	Oui	Fréquence % du Total	3 33,3%	6 66,7%	9 100,0%

Les tableaux 3.187, 3.188, 3.189 et 3.190 explorent l’impact du caractère sécuritaire et fiable des modes de transport terrestre (comparativement à l’avion) perçu par les répondants sur leur intention de voyager. Si 8,0 % des répondants estiment que les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l’avion, ce sont près du quart (23,5 %) d’entre eux qui les trouvent plus fiables que l’avion. Et, dans les deux cas, cela dissuade au moins la moitié de ces passagers de voyager plus souvent dans les régions du Québec en avion.

Tableau 3.187 - Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion

	La région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	92,0 %	94,2 %
Oui (voir tableau suivant)	8,0 %	5,8 %

Tableau 3.188 - Impact du caractère sécuritaire des modes de transport terrestre et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Affaires	Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	1 16,7%	5 83,3%	6 100,0%
Visite famille/ami(s)	Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	2 66,7%	1 33,3%	3 100,0%
Rendez-vous médicaux	Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence % du Total	6 100,0%		6 100,0%

Tableau 3.189 - Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion

	La région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	76,5 %	84,8 %
Oui (voir tableau suivant)	23,5 %	15,2 %

Tableau 3.190 - Impact de la fiabilité des modes de transport terrestre et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence	3	3	6
			% du Total	50,0%	50,0%	100,0%
Affaires	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence	12	14	26
			% du Total	46,2%	53,8%	100,0%
Visite famille/ami(s)	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence	2	5	7
			% du Total	28,6%	71,4%	100,0%
Rendez-vous médicaux	Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux	Oui	Fréquence	5		5
			% du Total	100,0%		100,0%

Les tableaux 3.191, 3.192, 3.193 et 3.194 explorent l'impact de la facilité d'accès à l'aéroport et de l'horaire des vols sur l'intention de voyager. Il apparaît que 8,0 % des passagers estiment que leur aéroport n'est pas pratique d'accès. De plus, cela dissuaderait la moitié d'entre eux (46,7 %) de voyager plus souvent dans les régions du Québec en avion. En ce qui concerne les horaires des vols, 18,7 % des passagers estiment qu'ils ne répondent pas à leurs besoins. Cependant, cela ne dissuaderait pas la majorité d'entre eux de voyager plus souvent dans les régions du Québec.

Tableau 3.191 - L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès

	La région de la Gaspésie— Îles-de-la-Madeleine	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	92,0 %	88,4 %
Oui (voir tableau suivant)	8,0 %	11,6 %

Tableau 3.192 - Impact de la facilité d'accès à l'aéroport et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Affaires	L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès	Oui	Fréquence % du Total	3 37,5%	5 62,5%	8 100,0%
Visite famille/ami(s)	L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès	Oui	Fréquence % du Total	4 57,1%	3 42,9%	7 100,0%

Tableau 3.193 – Les horaires des vols ne répondent pas aux besoins des passagers

	La région de la Gaspésie— Îles-de-la-Madeleine	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	81,3 %	67,7 %
Oui (voir tableau suivant)	18,7 %	32,3 %

Tableau 3.194 - Impact des horaires de vol et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence % du Total	1 33,3%	2 66,7%	3 100,0%
Affaires	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence % du Total	11 45,8%	13 54,2%	24 100,0%
Visite famille/ami(s)	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence % du Total	3 42,9%	4 57,1%	7 100,0%
Rendez-vous médicaux	Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins	Oui	Fréquence % du Total	1 100,0%		1 100,0%

Les tableaux 3.195, 3.196, 3.197 et 3.198 explorent l'impact du coût du stationnement à l'aéroport de même que l'offre de vols directs sur l'intention de voyager. Tandis que 11,2 % des passagers estiment que le stationnement à

l'aéroport de départ coûte trop cher, cela ne dissuaderait pas la majorité d'entre eux de voyager plus souvent dans les régions du Québec. Enfin, près de la moitié des répondants (49,2 %) estiment qu'il n'existe pas de vols directs vers les destinations qui les intéressent. Cependant, cela ne dissuaderait pas la majorité d'entre eux de voyager plus souvent en avion dans les régions du Québec.

Tableau 3.195 - Le stationnement de l'aéroport de départ coûte trop cher

	La région de la Gaspésie— Îles-de-la-Madeleine	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	88,8 %	84,0 %
Oui (voir tableau suivant)	11,2 %	16,0 %

Tableau 3.196 – Impact du coût du stationnement et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher	Oui	Fréquence % du Total		3 100,0%	3 100,0%
Affaires	Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher	Oui	Fréquence % du Total	5 38,5%	8 61,5%	13 100,0%
Visite famille/ami(s)	Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher	Oui	Fréquence % du Total	2 40,0%	3 60,0%	5 100,0%

Tableau 3.197 – Il n'y a pas souvent de vols directs vers les destinations qui intéressent les passagers

	La région de la Gaspésie—Îles-de-la- Madeleine	Les cinq régions cibles au Québec
Non (ce n'est pas un facteur dissuasif de voyager)	50,8 %	47,8 %
Oui (voir tableau suivant)	49,2 %	52,2 %

Tableau 3.198 – Impact de l’offre de vols directs et motif du voyage

Quel est le motif de votre voyage ?				Cela peut-il vous dissuader de voyager plus souvent en avion à travers le Québec ?		Total
				Oui	Non	
Vacances/tourisme	Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent	Oui	Fréquence	5	7	12
			% du Total	41,7%	58,3%	100,0%
Affaires	Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent	Oui	Fréquence	18	29	47
			% du Total	38,3%	61,7%	100,0%
Visite famille/ami(s)	Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent	Oui	Fréquence	5	18	23
			% du Total	21,7%	78,3%	100,0%
Rendez-vous médicaux	Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent	Oui	Fréquence	2	8	10
			% du Total	20,0%	80,0%	100,0%

Les résultats présentés dans le tableau 3.199 explorent le lien entre le nombre de voyages effectués au cours de l'année précédant le voyage actuel et la probabilité que les passagers voyagent en avion à l'intérieur du Québec au cours de la prochaine année. Autrement dit, nous allons tenter de déterminer si la relation linéaire suivante est vraie : plus les passagers ont voyagé vers la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine au cours de la dernière année, plus la probabilité est élevée qu'ils en fassent de même au cours de l'année à venir. La probabilité de voyager au cours de la prochaine année est mesurée sur une échelle de Likert à 5 niveaux (où 1 = très peu probable et 5 = très probable). Le résultat de l'analyse indique qu'il existe une faible corrélation positive, néanmoins statistiquement significative, entre les deux variables. Cela signifie qu'il existe une relation linéaire entre les habitudes de voyage du passé et celles du futur. Ainsi, plus les passagers se sont déplacés vers la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine au cours de la dernière année, plus la probabilité qu'ils y retournent l'année suivante est élevée.

Tableau 3.199 – Voyages effectués au cours de l’année précédente et probabilité de voyager au cours de l’année suivante

		Probabilité de visiter la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine au cours de l’année suivant le voyage
Somme des déplacements en avion vers la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine au cours de l’année précédant le voyage	Coefficient de corrélation de Pearson	,24
	Sig.	,00
	N	206

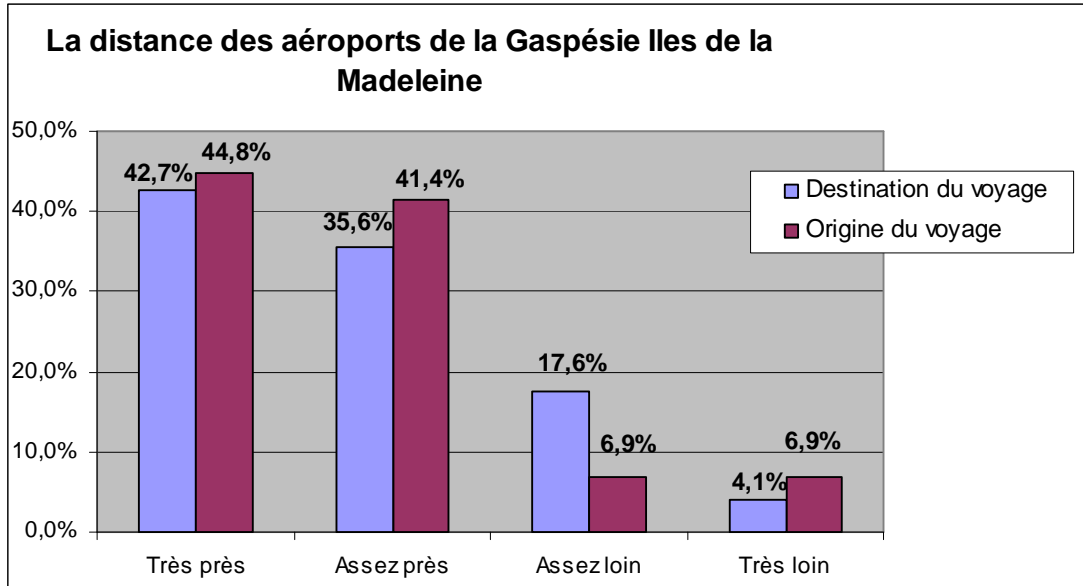
Le tableau 3.200 et le schéma 3.140 portent sur la proximité des aéroports dans la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (aéroport de départ ou d’arrivée par rapport au domicile ou à la destination finale – Q27 et Q31). Ces données n’ont pas forcément trait aux résidents de la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. Nous nous intéressons à l’origine et à la destination des passagers, et ce, sans faire de discrimination par rapport à leur région de résidence. Nous allons déterminer la perception des passagers relativement à la proximité des aéroports de la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine.

Tableau 3.200 – La Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine comme destination et origine du voyage

	Fréquence	Poids de la région parmi les cinq régions cibles	Rang
Destination du voyage	267	14,7 %	4
Origine du voyage	29	21,0 %	3

Comme le montre le schéma 3.140, la majorité des passagers ont la perception que les aéroports de la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine sont très près de leur domicile ou de leur hôtel.

Schéma 3.140 – Distance des aéroports de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine



Les schémas 3.141 et 3.142 indiquent les principaux facteurs qui inciteraient les passagers à voyager en avion plus souvent à l'intérieur du Québec de même que les raisons pour lesquelles les passagers ont pris l'avion plutôt qu'un autre moyen de transport pour le voyage qu'ils effectuaient au moment où ils ont été interrogés.

Schéma 3.141 – Facteurs incitatifs à voyager plus souvent en avion

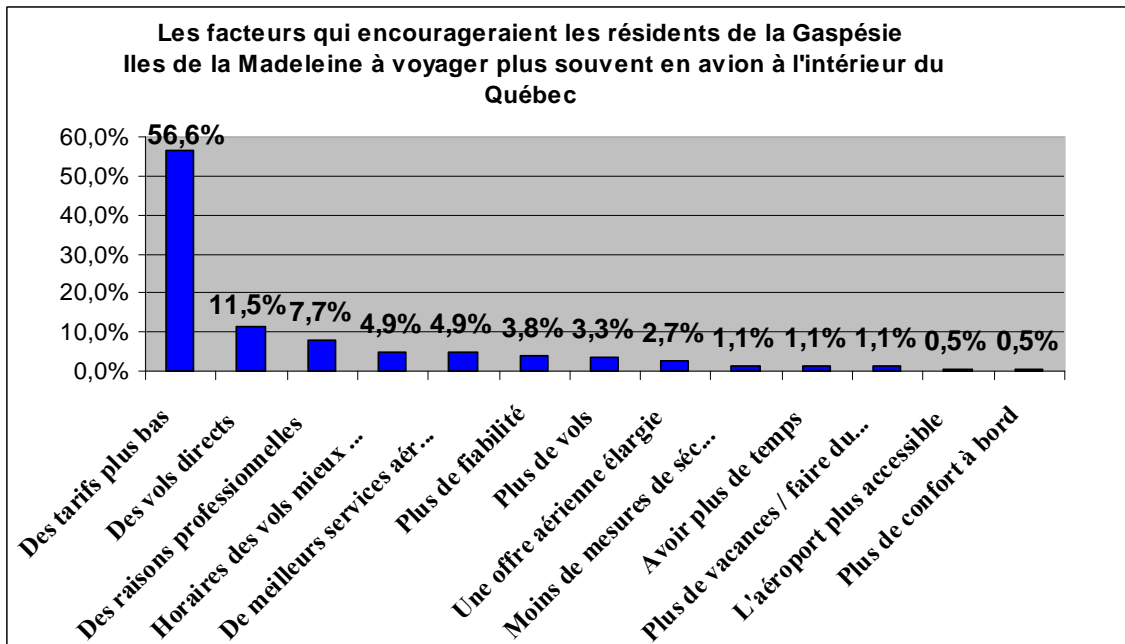
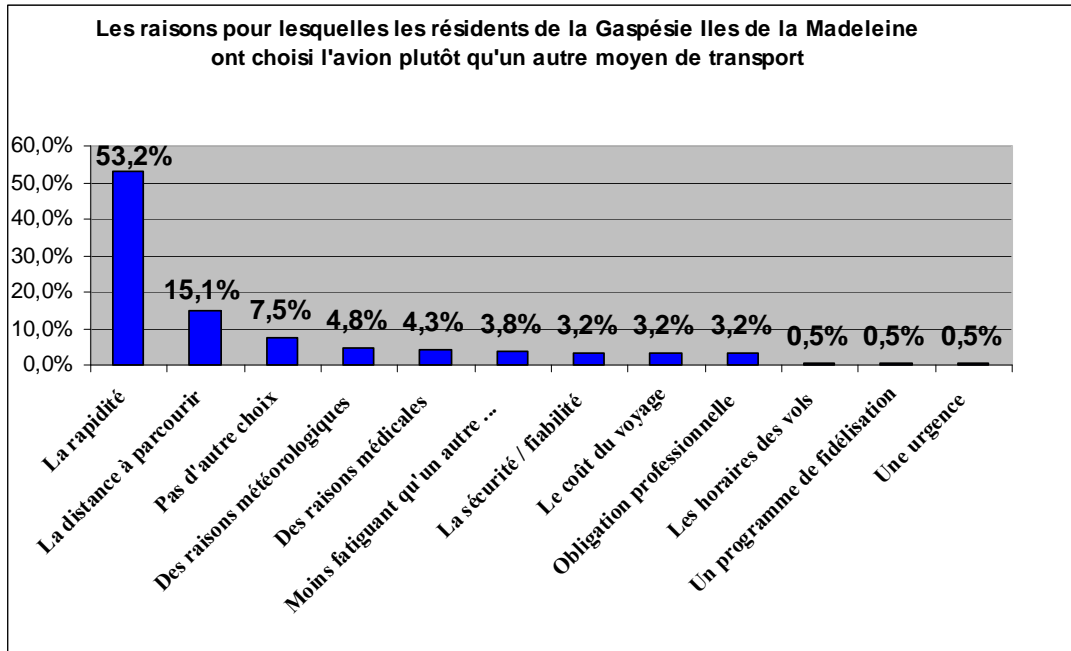


Schéma 3.142 – Facteurs explicatifs du choix du mode de transport



3.6.4. Le profil économique de la région

Le schéma 3.143 représente la distribution des types d'organisations dans lesquelles les répondants du la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine travaillent (Q51) alors que le schéma 3.144 montre la croissance de ces organisations au cours des cinq dernières années. Les deux secteurs d'activité les plus représentés sont le secteur privé (45 %) et le secteur public (40 %). Il apparaît que les effectifs des organisations, tous types confondus, sont restés stables, dans leur majorité, au cours des cinq dernières années.

Schéma 3.143 – Le type d’organisation dans laquelle les passagers travaillent

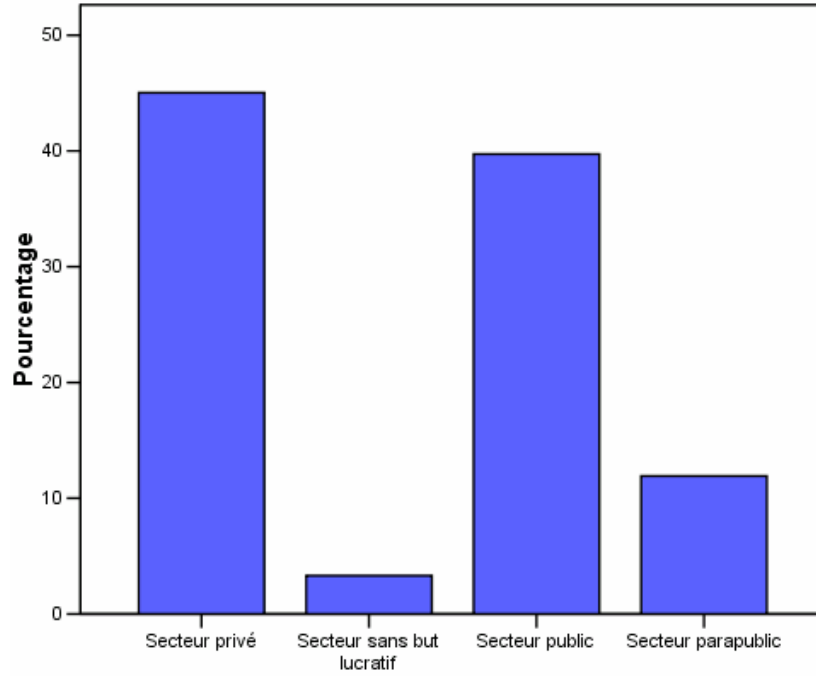
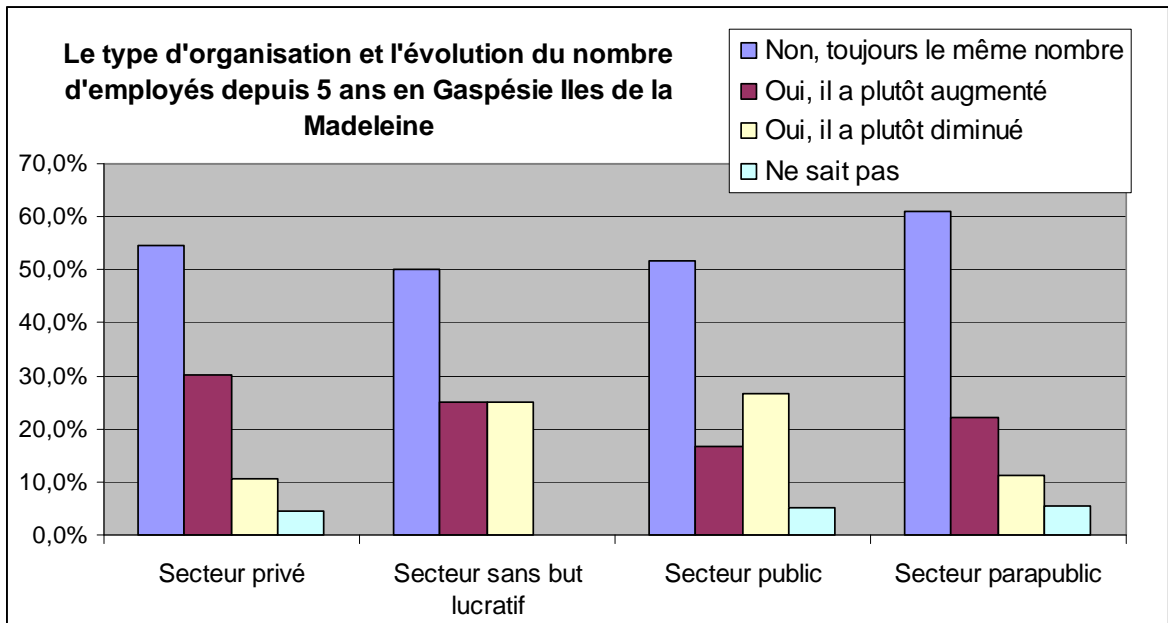


Schéma 3.144 – Le type d’organisation et l’évolution du nombre d’employés



Afin de gagner en précision au chapitre des secteurs d'activité dans les régions cibles du Québec, nous avons utilisé le système de codification du ministère du Développement économique du Canada. Cette codification s'articule autour de cinq catégories distinctes. Leur description est comme suit :

- Secteur primaire : Extraction des ressources naturelles (agriculture, mines, forêt et pêche);
- Fabrication : Secteur manufacturier;
- Commerce : Commerce de détail; commerce de gros;
- Services commerciaux : Services publics; construction; transport et entreposage; industrie de l'information et industrie culturelle; finance et assurances; services immobiliers et de location et de location à bail; gestion de sociétés et d'entreprises; services professionnels, scientifiques et techniques; services administratifs et services de soutien; services de gestion des déchets et services d'assainissement; arts, spectacles et loisirs; hébergement et services de restauration; autres services (sauf les administrations publiques);
- Services non commerciaux : Services d'enseignement; soins de santé et assistance sociale; administrations publiques.

La répartition des répondants selon ces secteurs d'activité est présentée dans le tableau 3.201 et représentée par le schéma 3.145. Il semble que la majorité relative des répondants travaillent dans le secteur des services non commerciaux (58 %), suivi du secteur des services commerciaux (25 %), puis du secteur primaire (13 %). Ensuite, 3 % des passagers sont présents dans le secteur du commerce et 1 % dans celui de la fabrication.

Tableau 3.201 – Répartition des secteurs d'activité

	La région de la Gaspésie— Îles-de-la-Madeleine	Les cinq régions cibles au Québec
Services non commerciaux	58,0 %	50,2 %
Services commerciaux	25,2 %	27,1 %
Secteur primaire	12,6 %	14,2 %
Fabrication	0,7 %	4,3 %
Commerce	3,5 %	4,2 %

Schéma 3.145 – La répartition des secteurs d'activité dans la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine

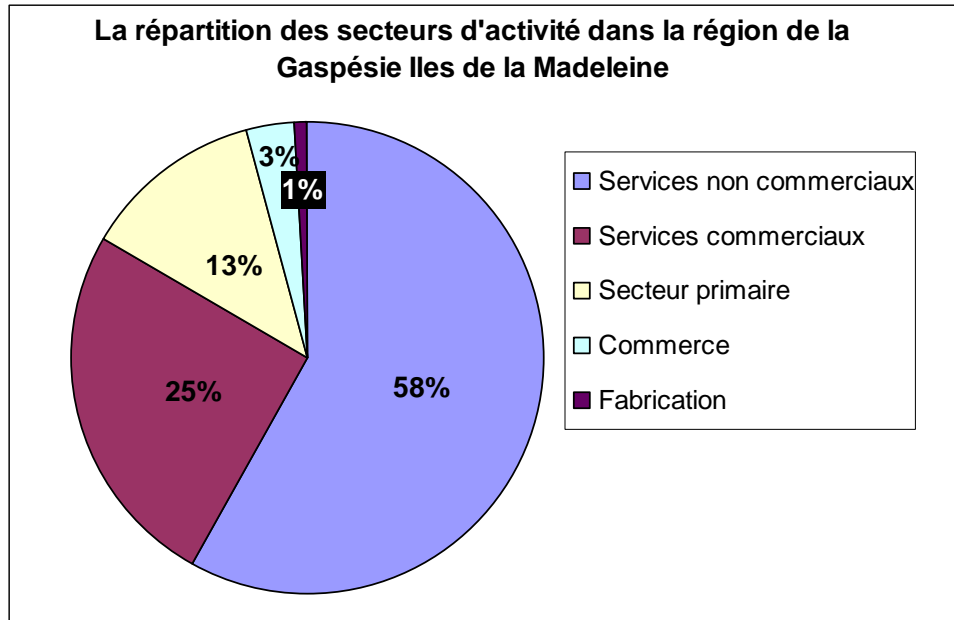


Schéma 3.146 – La répartition des domaines d'activité des travailleurs en Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine

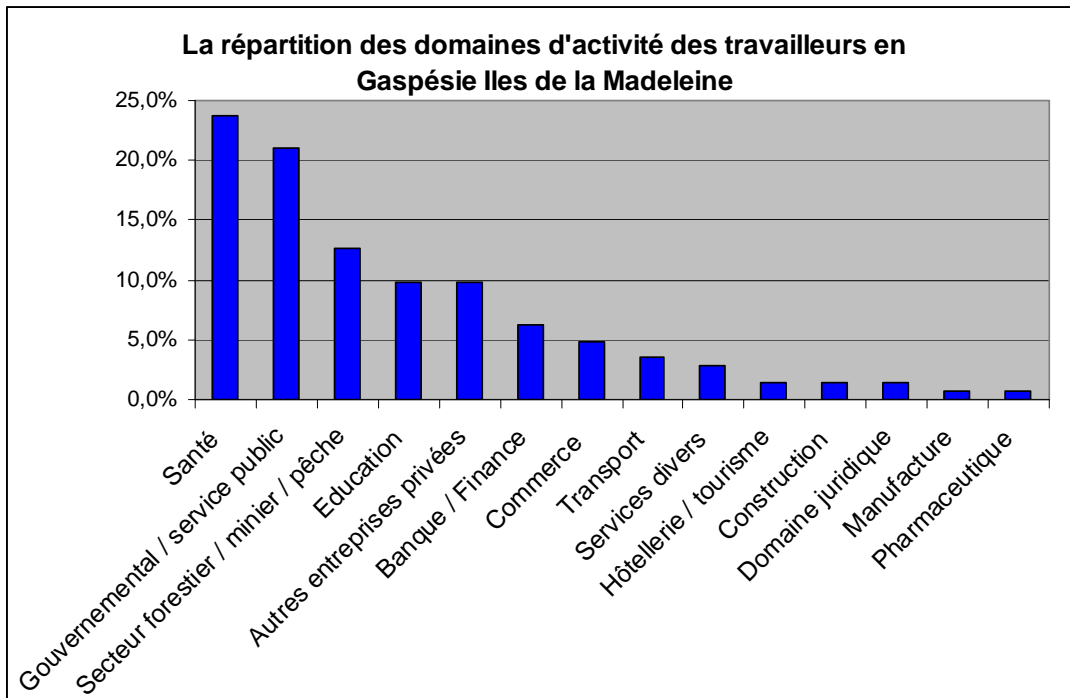


Tableau 3.202 - L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent

			L'avenir de l'organisation selon le passager			Total
			Déclin	Stabilité	Croissance	
Les secteurs économiques	Secteur primaire	Count % within Q52_secteur_économique_catégories	2 14,3%	9 64,3%	3 21,4%	14 100,0%
	Fabrication	Count % within Q52_secteur_économique_catégories	0 ,0%	1 100,0%	0 ,0%	1 100,0%
	Commerce	Count % within Q52_secteur_économique_catégories	0 ,0%	4 80,0%	1 20,0%	5 100,0%
	Services commerciaux	Count % within Q52_secteur_économique_catégories	0 ,0%	11 42,3%	15 57,7%	26 100,0%
	Services non commerciaux	Count % within Q52_secteur_économique_catégories	16 27,1%	32 54,2%	11 18,6%	59 100,0%
Total	Count % within Q52_secteur_économique_catégories	18 17,1%	57 54,3%	30 28,6%	105 100,0%	

Le tableau 3.202 indique que la majorité des répondants travaillant dans les secteurs primaire, de la fabrication, du commerce et des services non commerciaux estiment que leur organisation connaîtra de la stabilité dans le futur. Seule la majorité des passagers présents dans le secteur des services commerciaux prédisent de la croissance dans le futur.

Enfin, le degré de pénétration d'Internet et de la vidéoconférence dans les organisations au sein desquelles les répondants de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine travaillent (Q58) est présenté dans le tableau 3.203. Il apparaît que le taux de pénétration et d'utilisation effective d'Internet sont très proches, s'établissant respectivement à 89,8 % et 87,3 %. En ce qui concerne la vidéoconférence, seules 53,5 % des organisations en sont pourvues, et 32,7 % des passagers l'utilisent effectivement.

Tableau 3.203 - Taux de pénétration des technologies des communications dans la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine

	Taux de pénétration de la technologie en Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine	Taux de pénétration moyen de la technologie dans les cinq régions cibles
Internet dans l'organisation	89,8 %	96,6 %
La vidéoconférence dans l'organisation	53,5 %	62,7 %
Utilisation d'Internet à domicile ou au bureau	87,3 %	93,3 %
Utilisation de la vidéoconférence à domicile ou au bureau	32,7 %	36,8 %

4. INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS

Plusieurs facteurs endogènes et exogènes ont été mentionnés dans la littérature et utilisés pour modéliser la demande en matière de transport aérien régional (Kaemmerle, 1991). Parmi les construits typiquement proposés, nous trouvons la santé économique de la région, mesurée par des variables telles que le taux de croissance de l'économie et le taux de chômage. Les caractéristiques du service aérien offert sont, quant à elles, mesurées par des variables telles que la fréquence et les horaires des vols ainsi que la proximité des aéroports. Les aspects démographiques et la présence de moyens de transport substitués doivent également être considérés. De plus, le développement des technologies de l'information pourrait entraîner une réduction du volume des voyages d'affaires (Lian et Denstadli, 2004).

Bien que les modèles de régression multiple arrivent à expliquer un pourcentage élevé de la variation de la demande pour le transport aérien, certains auteurs se sont interrogés sur la validité des données utilisées pour mesurer cette demande (Costaguta, 2005). Il faut cependant reconnaître l'effort des autorités de l'aviation civile pour bénéficier des avancées dans le domaine de la technologie de l'information afin de mettre en place des systèmes de collecte de données plus efficaces et plus efficaces (Villeneuve, 2007). Toutefois, nous n'en sommes pas encore là. Pour l'instant, les différents types de données disponibles sur le trafic aérien comportent toutes des lacunes.

Les données de type « origine-destination » traditionnellement basées sur l'émission des cartes d'embarquement perdaient la trace d'un voyageur dès lors que celui-ci procédait à un transfert de vol. Internet permet de recueillir l'information en temps réel en se collant aux systèmes de réservation. Les données telles que le nombre de passagers embarqués, la taille de l'avion et le taux d'occupation sont fournies par le système pour toutes les compagnies aériennes qui utilisent un GDS (Global Distribution System). Au Canada, les plus petits exploitants qui ne sont pas munis d'un tel système peuvent remplir un questionnaire et l'acheminer par Internet. Le problème est que cela se fait sur une base plus ou moins volontaire. Il y a cependant l'obligation de soumettre un formulaire papier par courriel ou par voie postale si le nombre de places dépasse 19. Ainsi, les données recueillies donnent une image plausible, mais non réelle, de la situation compte tenu des limitations relatives aux petits transporteurs.

Dans le cadre de la présente recherche, nous n'avons été en mesure d'utiliser que les données relatives aux passagers embarqués et débarqués aux aéroports des cinq régions cibles. En effet, le quasi-monopole d'Air Canada Jazz sur le marché intérieur québécois attribue aux données de type origine-destination un caractère confidentiel puisqu'elles reflètent directement la performance stratégique de cette entreprise. Bien qu'elles donnent lieu à un double comptage (au départ et à l'arrivée), les données sur les passagers

embarqués et débarqués procurent en principe une information sur le voyage complet. Elles ne sont cependant disponibles que pour les grandes compagnies aériennes.

Ainsi, tout comme les données origine-destination, les données sur les passagers embarqués et débarqués ne fournissent pas une image tout à fait réelle du trafic aérien car elles ne tiennent pas compte de la part de marché des petits transporteurs. Au terme de la présente recherche, nous pensons que cela constitue un problème qui mérite l'attention. Nous soupçonnons, à l'instar des représentants des régions qui ont pris part aux ateliers de discussion menés dans le cadre de la présente recherche⁸⁵, que les petits exploitants comptent pour une part non négligeable de la capacité aérienne au Québec. Une recherche plus approfondie serait nécessaire pour déterminer cette part de façon exacte.

Compte tenu de la qualité imparfaite des données⁸⁶ sur la variable indépendante, nous avons rejeté l'option de développer un modèle de régression multiple. Nous jugeons que l'utilisation de méthodes statistiques sophistiquées est inutile si elle repose sur des données qui ne sont pas garantes du portrait réel de la situation étudiée. Ainsi, nous avons donc opté pour une mise en relation intuitive des facteurs d'influence et de l'évolution régionale du transport aérien en présentant, d'une part, une analyse descriptive de certains facteurs potentiellement explicatifs et, d'autre part, une analyse du marché de la demande de transport aérien dans les régions cibles. Il est intéressant de constater que le message clé qui se dégage de cette mise en relation (exploratoire mais non statistique) va dans le sens de ce que prédisent les modèles de régression multiple. À titre d'exemple, la Côte-Nord qui totalise le gros du trafic aérien (43 %) des régions cibles se caractérise par le taux de croissance de la production régionale (1998-2005) et celui de l'emploi (1995-2005) de même que par le revenu disponible par habitant les plus élevés du groupe régional. Par contre, comme nous l'avons vu précédemment, la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine est la seule parmi les régions cibles où le trafic aérien a augmenté, quoique très légèrement, au cours de la période d'observation. Or, cette situation est étonnante compte tenu du fait qu'il s'agit de la région ayant connu le déclin le plus marqué du nombre de jeunes âgés de 15 à 29 ans (-26 %) et où la croissance économique et le revenu disponible par habitant sont les plus faibles. Il faut cependant ajouter qu'il s'agit également de la région où le taux d'emploi est le plus élevé (après la Côte-Nord) et où les investissements en capitaux privés (quoique faibles) ont doublé de 1998 à 2005.

⁸⁵ La liste des participants à ces ateliers est présentée à l'annexe 3.

⁸⁶ Certains participants aux ateliers ont semblé douter de la validité de nos données sur le trafic aérien dans leurs régions, puisque celles-ci ne tiennent pas compte de la part de marché des petits exploitants. Ils ont même suggéré que, dans les faits, le nombre de passagers qui transitent par les aéroports de leurs régions est probablement plus élevé que ce qu'indiquent nos résultats de recherche.

La préparation de la monographie de même que la tenue d'ateliers de discussion nous ont permis de jeter un regard plus approfondi sur chacune des régions cibles. Une image beaucoup plus positive a émergé au cours de ce processus. Ainsi, nous avons pu apprécier l'ardeur avec laquelle travaille chaque région afin d'assurer sa survie. Il semble que la mobilisation des acteurs locaux (Racicot, 1999) dans la mise en œuvre de programmes favorisant l'arrivée d'immigrants et le retour en région de jeunes diplômés soit essentielle. Des efforts considérables sont également déployés en vue de développer des secteurs industriels à valeur ajoutée, tels que les technologies maritimes, l'énergie éolienne, l'agroalimentaire et les productions d'appellation, afin que les régions ne limitent plus leur activité industrielle à l'extraction de ressources naturelles.

Un phénomène important doit également être considéré, soit celui de l'impact du nombre de sièges disponibles sur la demande pour le transport aérien régional. Nous avons vu dans la monographie des régions que la disparition de certains transporteurs se traduit souvent par une baisse du trafic aérien. Cette problématique a également été mise en évidence au cours des ateliers que nous avons menés avec des représentants des régions cibles. En voyant nos schémas qui montraient la baisse du trafic de 1995 à 2004, certains participants – notamment ceux de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine – se sont montrés catégoriques; pour eux, les courbes descendantes reflétaient une baisse de la capacité disponible plutôt qu'une baisse de la demande. Ils ont d'ailleurs formulé les commentaires suivants : « La demande s'adapte, on se contente de la situation. » Nous soupçonnons donc l'existence d'un cercle vicieux dans lequel le développement régional est possiblement freiné par l'absence d'un service de transport aérien adéquat; le déclin économique et démographique qui s'ensuit a à son tour un effet négatif sur la demande pour le transport aérien régional.

La première partie de notre étude, soit la monographie des régions, nous a amenés à conclure que la demande pour le transport aérien est en baisse⁸⁷ dans les différentes régions et nous a permis d'identifier au niveau macro les causes possibles de cette diminution. Mais qu'en est-il des individus qui continuent d'utiliser le transport aérien régional? Qui sont-ils? Pour quelles raisons voyagent-ils? Continueront-ils à recourir au transport aérien à moyen et à long terme? Le sondage que nous avons effectué auprès de 2011 voyageurs nous a permis de répondre à ces questions. Notre échantillon représente une population maximale d'environ 37 000 voyageurs s'étant déplacés dans les cinq régions cibles entre les mois d'août 2006 et janvier 2007.

Une différence marquée existe entre la représentation des hommes et celle des femmes au sein de notre échantillon, celles-ci ne comptant que pour

⁸⁷ Comme mentionné plus haut, ces résultats doivent être interprétés avec précaution car nos données sur le trafic aérien ne tiennent pas compte de la part de marché détenue par les petits transporteurs.

38,7 % de celui-ci. De plus, la tranche d'âge la plus représentée dans notre échantillon est le groupe des 45-54 ans (30,5 %). Le deuxième groupe d'importance est celui des 35-44 ans (26,2 %). Les caractéristiques sociodémographiques de notre échantillon sont les suivantes : les deux tiers des passagers sont employés à temps plein (76,4 %); seulement 3,3 % travaillent à temps partiel alors que 4,5 % sont retraités. La plupart des employés à temps plein de notre échantillon travaillent dans le secteur privé (50,6 %) ⁸⁸ et le secteur public (32,0 %). De plus, dans quatre régions sur cinq, la majorité des passagers travaillent dans des entreprises de « plus de 500 employés ». Seule la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine fait exception à la règle. Celle-ci présente une répartition assez homogène entre la taille des organisations. Notons qu'une légère majorité des passagers y travaillent dans des organisations « de 51 à 499 employés ». De façon générale, dans les cinq régions cibles, nous avons observé que les répondants travaillant dans les entreprises privées de plus de 50 employés utilisent l'avion plus souvent que l'automobile pour leurs déplacements en région (75 % des cas). Il faut cependant noter que l'automobile est le mode de transport utilisé dans la majorité des cas lorsque les passagers se déplacent à l'intérieur du Québec pour des raisons personnelles. L'avion n'occupe qu'une part très modérée des voyages à but personnel.

Nous avons questionné les passagers quant à la région dans laquelle ils résident et quant à celle dans laquelle ils travaillent. Les données recueillies indiquent que, en général, les utilisateurs du transport aérien régional travaillent dans la région où ils habitent. L'Abitibi-Témiscamingue est la région la plus fortement représentée au sein de notre échantillon, en tenant compte des 38,6 % de répondants québécois habitant dans cette région. La Côte-Nord vient ensuite avec 22,3 % des répondants québécois de l'échantillon, suivie du Saguenay—Lac-Saint-Jean (16,2 %), de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (15,0 %) et du Bas-Saint-Laurent (7,9 %).

Confirmant notre intuition, le sondage a indiqué qu'une vaste majorité de répondants (69,7 %) voyageaient par avion dans les régions cibles pour des raisons professionnelles. De plus, les employeurs de nos répondants ont payé le billet d'avion dans plus de 65,2 % des cas. Une proportion relativement faible de l'échantillon (18,7 %) visitait des parents et amis. On doit cependant noter que cette proportion a augmenté durant les mois de décembre 2006 et janvier 2007. Les autres motifs, soit les vacances et les rendez-vous médicaux, comptaient pour 11,6 % de notre échantillon.

Approximativement 90,5 % des répondants ont indiqué qu'ils utilisent le transport aérien pour économiser du temps alors que 79,5 % tendent à toujours utiliser le même transporteur. Compte tenu de la position monopolistique d'Air Canada Jazz, ces résultats ne sont pas étonnants et doivent par conséquent être pris avec toute la réserve qu'ils méritent,

⁸⁸ Cela est particulièrement notable dans les régions du Bas-Saint-Laurent et du Saguenay—Lac-Saint-Jean.

particulièrement quant à la fidélité des passagers. Nous avons également mesuré le degré de satisfaction des voyageurs au sujet de leurs expériences passées de voyage en avion en région. La plupart des répondants se sont dits satisfaits (62,8 %) ou très satisfaits (16,6 %). Cependant, nous avons également proposé aux répondants une liste de facteurs relatifs à la qualité et au prix du service aérien, soit la manutention des bagages, le confort à bord, la facilité d'accès à l'aéroport, le choix des horaires, la sécurité à bord, les employés de la compagnie aérienne et le prix du billet. Alors que les répondants considèrent ces facteurs comme très importants⁸⁹, une forte majorité (75 %) a systématiquement déclaré ne pas être prête à payer plus cher pour l'amélioration de chacun de ces éléments.

Nous pourrions interpréter ces résultats de deux manières distinctes et complémentaires. La première est que les passagers estiment payer assez cher leur billet d'avion. Par conséquent, ils ne souhaitent pas ajouter un montant supplémentaire au tarif en vigueur. La deuxième raison pourrait être que les passagers estiment qu'il incombe à la compagnie aérienne de leur fournir un niveau de prestation adéquat pour chacun des services que nous venons d'énumérer. Par conséquent, même s'ils jugent ces services importants, ils estiment qu'ils entrent à part entière dans le prix facturé par la compagnie aérienne à l'achat du billet d'avion. D'ailleurs, indépendamment du fait d'être prêts ou non à payer plus cher leur billet pour voir une amélioration de tel ou tel service, les passagers ont jugé que le prix du billet d'avion est très important avec une moyenne de 4,49 sur une échelle dont le maximum est de 5.

Afin de mieux comprendre les attentes des voyageurs dans un contexte où la demande pour le transport aérien régional semble être en décroissance, nous avons tenté de cerner les éléments qui encourageraient les répondants à voyager en avion plus souvent pour leurs déplacements régionaux. Confirmant notre intuition, le tarif est l'élément clé. En effet, 52,5 % des répondants voyageraient plus souvent en avion si les tarifs étaient moins élevés. Le deuxième facteur d'importance est l'existence d'un vol direct (9,8 %). Enfin, au cours du sondage par intercept, les répondants se sont fréquemment plaints de devoir faire un détour par Montréal ou par Québec lorsqu'ils doivent se déplacer entre deux régions. Les commentaires recueillis durant les ateliers de discussion avec les représentants des régions vont dans le même sens. Un des participants a donné l'exemple de l'hôpital de Rimouski qui, en théorie, devrait être un établissement « suprarégional ». Toutefois, l'établissement n'est pas aussi fréquenté que ce qui avait été prévu au moment de sa construction. Cela s'explique notamment par le fait qu'il est plus facile pour la

⁸⁹ Il est intéressant de noter que, selon la région dans laquelle les passagers résident, l'importance accordée à divers services aériens varie. Par exemple, en ce qui concerne le prix du billet d'avion et les employés de la compagnie aérienne, les résidents de la région du Bas-Saint-Laurent sont ceux qui y accordent le moins d'importance. À l'inverse, ce sont les passagers de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine qui y accordent le plus d'importance.

population des Îles-de-la-Madeleine de se rendre en avion à Québec pour y recevoir des soins médicaux plutôt que de se rendre à Rimouski.

Enfin, une forte proportion (32,2 %) des passagers qui voyagent en avion estiment que les horaires des vols ne sont pas adaptés à leurs besoins. Cela pourrait dissuader la moitié de ces passagers (49 %) de voyager plus souvent dans les régions du Québec. Autrement dit, 15,5 % de l'ensemble des passagers pourraient être dissuadés de voyager plus souvent dans les régions du Québec en raison d'horaires de vols mal adaptés à leurs besoins.

On peut résumer ainsi les messages clés qui ressortent de la monographie des régions et du sondage auprès des voyageurs : la demande pour le transport aérien régional semble avoir connu une décroissance au cours de la période 1995-2004; toutefois, les initiatives des acteurs locaux pour favoriser le développement dans chacune des régions pourraient favoriser un renversement de cette tendance à moyen et à long terme. Les utilisateurs actuels du système de transport aérien régional continuent d'être en majeure partie des voyageurs d'affaires. Cependant, le système qu'ils utilisent est caractérisé par des prix souvent trop élevés et des horaires mal adaptés. À la vue de ces difficultés en matière de transport aérien régional, nous pourrions même dire que le marché est bridé artificiellement à cause d'horaires inadaptés (surtout au départ des régions) et de tarifs trop élevés dissuadant non seulement 15,5 % des passagers de voyager plus souvent, mais privant purement et simplement une certaine proportion des résidents des régions (et des villes) d'utiliser le transport aérien. Les passagers ne profitent pas du transport aérien, ils le subissent. Dans cette optique, il nous paraît difficile d'envisager de développer ce marché qui considère le transport aérien comme une contrainte. Notons, de surcroît, à cet égard la pauvreté des prestations à bord en matière de nourriture et de boissons. Cela provoque un impact négatif additionnel certain sur la perception entourant le transport aérien régional.

À la lumière de cette interprétation de nos résultats de recherche nous offrirons, dans la conclusion qui suit, des recommandations pour le maintien de l'intervention du gouvernement du Québec en matière de transport aérien et l'amélioration du système de transport aérien régional.

5. CONCLUSION : PRONOSTIC ET RECOMMANDATIONS

5.1. Un pronostic relativement favorable

Comme nous l'avons mentionné précédemment, la demande pour le transport aérien régional semble avoir été en décroissance au cours de la période 1995-2004; toutefois les initiatives des acteurs locaux pour favoriser le développement dans chacune des régions pourraient favoriser un renversement de cette tendance à moyen et à long terme. Quelques exemples de ces initiatives ont été fournis dans la monographie des régions (notamment la semaine de séduction pour les jeunes travailleurs et les nouveaux diplômés en Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, ou encore le plan stratégique de développement 2007-2011 en Abitibi-Témiscamingue). De plus, au moment de la rédaction du présent rapport, les nouvelles parvenant du Saguenay—Lac-Saint-Jean au sujet du retour des jeunes dans cette région sont particulièrement positives. Il est possible d'imaginer un impact positif de ces initiatives sur la demande pour le transport aérien régional au Québec à moyen terme.

De plus – et ce, malgré les critiques formulées précédemment au sujet du système de transport aérien régional au Québec – certaines informations recueillies au cours du sondage permettent également d'établir un pronostic somme toute relativement favorable. Par exemple, nous avons demandé aux répondants d'évaluer la probabilité qu'ils prennent ce vol de nouveau ou bien qu'ils le recommandent à un ami. Il s'avère que ces probabilités sont assez élevées. Il est évidemment important de relativiser les chiffres que nous venons de présenter. En effet, un biais certain est causé par le quasi-monopole d'Air Canada Jazz pour les déplacements dans les régions du Québec. Par conséquent, si les résultats suggèrent que les passagers présentent un niveau de fidélité élevé envers leur compagnie aérienne, il faut bien comprendre qu'ils n'ont pas la possibilité de voyager avec d'autres transporteurs. En effet, sur l'ensemble de notre échantillon, 87,0 % des passagers ont voyagé avec Air Canada Jazz.

La monographie des régions et le sondage auprès des voyageurs nous permettent de supposer qu'il y a un potentiel en matière de demande aérienne régionale dans les cinq régions cibles. Nous supposons même que la demande réelle a été parfois supérieure à l'offre de service aérien régional, certainement pendant les périodes de pointe. Nous pensons donc qu'il importe de renverser ce possible cercle vicieux dans lequel le développement régional est freiné par certaines faiblesses du système de transport aérien. Pour y parvenir, il faut faire en sorte que l'offre (sous l'angle de la qualité des prestations à bord, du prix du billet d'avion, de la fréquence des vols et des horaires) réponde véritablement à la demande. Autrement dit, nous suggérons de donner aux petits transporteurs la possibilité de se développer afin que la concurrence entre les différents transporteurs aériens soit favorisée.

5.2. Favoriser le développement de la concurrence

Au terme de notre étude, il nous semble évident que la situation quasi monopolistique qui prévaut actuellement dans le marché intérieur québécois est surtout à l'avantage du transporteur national. Il est toutefois heureux que l'entente entre Air Canada et le gouvernement du Québec, en vigueur de 2003 à 2006, n'ait pas été reconduite. Rappelons que le revenu minimum garanti de 2,5 millions de dollars en échange du maintien du service sur certaines liaisons rendait l'environnement industriel dans lequel évoluait Air Canada plutôt favorable (ou peu hostile) et lui donnait une marge de manœuvre financière lui permettant de préserver sa situation quasi monopolistique. De plus, subventionner un seul transporteur contribue indirectement à subventionner une clientèle d'affaires pour laquelle une aide gouvernementale n'est souvent pas justifiée. Bien que l'entente ait eu des avantages pour les voyageurs, dans un contexte et une période donnés, à terme, ni les voyageurs, ni les transporteurs régionaux de plus petite taille, ni les régions elles-mêmes ne sont sortis gagnants de cette dynamique. De plus, le fait qu'une seule entreprise porte sur ses épaules le poids de l'ensemble du transport aérien est néfaste et présente un risque important. En effet, si cette entreprise faisait faillite – rappelons que c'était une éventualité avant qu'Air Canada ne soit restructurée – ce serait 90 % de la capacité du système de transport aérien régional qui disparaîtrait (au moins temporairement) avec elle. Les conséquences seraient évidemment dramatiques pour les régions du Québec.

Notre étude a démontré que le prix du billet d'avion est un facteur crucial au chapitre du transport aérien régional. La position quasi monopolistique d'Air Canada Jazz et la gestion de la desserte des régions en fonction de la seule rentabilité économique ont eu de lourdes répercussions tarifaires à la hausse sur le transport aérien régional au Québec. C'est un véritable engrenage qui s'est installé et qui pourrait éventuellement conduire à une baisse de la fréquentation du transport aérien régional, appelant une augmentation inexorable des prix pour la contrecarrer. Bien que ce phénomène ne soit pas nouveau, le fait que 75 % des passagers voyagent pour des raisons professionnelles, comme nous avons pu l'observer dans notre étude, pourrait même être perçu comme un signe inquiétant. En effet, cela pourrait vouloir dire que dans la majorité des cas, seules les entreprises ont les moyens financiers de faire voyager leurs employés en avion. Autrement dit, les passagers qui ne voyagent pas pour des raisons professionnelles n'auraient pas les moyens de voyager en avion dans les régions du Québec.

Dès lors, comment corriger la situation? Certaines voix en région s'élèvent contre la libéralisation du transport aérien. La position la plus extrême (entendue au cours des ateliers de discussion) serait de considérer le transport aérien régional au même titre que le transport en commun dans les grands centres. Certains pensent que si des fonds publics ont été investis dans la construction du métro de Laval, on devrait également en investir dans

le réseau de transport aérien régional. Un système de transport aérien régional presque entièrement supporté par l'État semble toutefois déraisonnable, surtout si le transport de surface est disponible. Rappelons que celui-ci est certes moins rapide, mais qu'il ne contribue pas autant à l'effet de serre que le transport aérien. L'éloignement a malheureusement un coût et il est déraisonnable que celui-ci soit entièrement assumé par l'État. Toutefois, l'État est responsable de protéger le droit au transport aérien quand il n'y a pas de route, quand l'éloignement et l'isolement font qu'aucune autre option n'est disponible, ou pour le transport médical d'urgence. C'est ainsi qu'une intervention du gouvernement est faite dans les régions éloignées et isolées au moyen du programme de réduction des tarifs aériens (RTA). De plus, le transport médical est pris en charge par le gouvernement du Québec. Ces programmes sont légitimes et devraient bien sûr être maintenus.

Il nous semble que l'intervention doit demeurer ciblée et qu'une solution unique ne puisse être appliquée aux cinq régions cibles étudiées au cours de la présente recherche. En effet, l'approche doit continuer à être adaptée en fonction de la présence ou de l'absence de moyens substitués au transport aérien. Par exemple, le Programme d'aide au transport aérien (PATA), mis en place par le gouvernement du Québec, est un outil permettant l'amélioration de la desserte des régions⁹⁰. Nous avons vu dans la monographie des régions que la disponibilité de modes de transport substitués varie beaucoup d'une région à l'autre. Il va de soi que la localisation et les caractéristiques géographiques des régions déterminent si d'autres options sont accessibles. Par exemple, le Bas-Saint-Laurent est nettement moins éloigné des grands centres que la Côte-Nord, où la route s'arrête d'ailleurs à Natashquan. Les régions qui sont éloignées des grands centres méritent donc une attention particulière afin d'empêcher leur dépeuplement dans les années à venir.

De façon générale, nous pensons que le maintien des tarifs aériens et l'adaptation de l'offre à la demande doivent se faire principalement en favorisant la concurrence, en laissant le champ libre aux petits exploitants pour qu'ils se développent. Le but d'un transporteur national comme Air Canada est d'alimenter ses vols internationaux, c'est-à-dire d'aller chercher des gens en région et espérer les transporter jusqu'aux États-Unis, en Europe ou en Asie. Cependant, le marché régional du Québec est essentiellement un marché « origine-destination ». Nous sommes d'avis que les transporteurs régionaux – par opposition à une filiale régionale d'un transporteur international – sont plus à même de répondre aux besoins de la clientèle régionale.

⁹⁰ Ce type d'aide gouvernementale ciblée dont les bénéficiaires sont clairement identifiés nous semble plus pertinent et efficace qu'une entente plus générale comme celle conclue précédemment avec Air Canada, compte tenu des externalités négatives que cette forme d'intervention est susceptible d'engendrer.

Prenons l'exemple des horaires de vols. Notre étude suggère que ceux-ci sont mal adaptés aux besoins des personnes vivant en région⁹¹. En effet, les passagers qui désirent voyager à l'intérieur du Québec se trouvent souvent dans l'obligation de passer une nuit à Montréal, ce qui provoque une augmentation sensible du coût total du voyage (coût financier et coût humain). Pour tenter de remédier à cette situation, le transporteur régional Pascan Aviation propose aux passagers vivant en région des vols qui, à défaut d'être fréquents, ont des horaires qui semblent être mieux adaptés. Cette compagnie aérienne a une approche particulièrement intéressante et possède une vision du transport aérien régional à long terme. Ainsi, elle propose un bon rapport qualité-prix et la possibilité de partir depuis les régions de l'Abitibi-Témiscamingue, du Saguenay—Lac-Saint-Jean ou de la Basse-Côte-Nord le matin et d'y revenir en fin de journée. Notons que Pascan Aviation a réduit ses services aux Îles-de-la-Madeleine en donnant comme motif la présence de l'entente entre Air Canada et le gouvernement du Québec.

À l'heure des mesures de sécurité accrues, plusieurs analystes jugent que des compagnies d'aviation générale qui offrent leurs services en dehors des terminaux principaux aux aéroports, tel un FBO (*Fixed Base Operator*), occupent une position concurrentielle enviable. Le voyageur n'a qu'à faire l'expérience du zèle des employés en charge de la fouille à l'aéroport de Sept-Îles pour comprendre l'avantage de s'envoler à partir des installations d'un FBO. Ainsi, favoriser le renforcement de la capacité entrepreneuriale de transport aérien au Québec en vue de mieux adapter l'offre à la demande semble une avenue prometteuse. Il faut cependant faire la lumière sur l'industrie québécoise du transport aérien, bien comprendre qui sont les joueurs et quelles sont leurs forces et leurs faiblesses, et surtout en savoir plus sur la véritable part du marché qu'ils occupent.

Il faudrait donc laisser la voix libre aux petits transporteurs et mettre un terme à une situation quasi monopolistique qui fait en sorte que les régions du Québec ont souffert à la fois des désavantages de la réglementation (soit des prix trop élevés et l'absence de concurrence) et souffrent maintenant de la libéralisation (droit au transport non protégé sur les liaisons moins rentables). Sans toutefois augmenter le niveau de soutien financier offert par l'État, il faut néanmoins tenter de créer les conditions gagnantes pour que les petits transporteurs régionaux puissent tirer profit de leurs activités. Par exemple, comme les résultats de notre sondage le montrent, une part relativement importante des

⁹¹ Les résultats du sondage auprès des voyageurs permettent de mieux saisir les différences régionales quant à l'adaptation des horaires aux besoins. Ainsi, 14,1 % des répondants du Bas-Saint-Laurent ont indiqué que des horaires de vol mieux adaptés les pousseraient à utiliser l'avion plus souvent pour leurs déplacements régionaux. Pour les régions de l'Abitibi-Témiscamingue, de la Côte-Nord, du Saguenay—Lac-Saint-Jean et de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, ces pourcentages sont de 9,7 %, 6,8 %, 9,2 % et 4,9 % respectivement. Il est intéressant de remarquer que ces proportions sont relativement élevées pour l'Abitibi-Témiscamingue (9,7 %) et le Saguenay-Lac-Saint-Jean (9,2 %), et ce, malgré qu'il soit possible d'effectuer un aller-retour dans la même journée à partir de Rouyn-Noranda et de Bagotville.

utilisateurs du service de transport aérien régional est constituée d'employés des services publics. Il pourrait être pertinent, dans les régions plus éloignées des grands centres où la densité de la population est particulièrement faible, de regrouper la demande (autrement que pour alimenter la plaque tournante – le *hub* – d'un transporteur national) afin que les petits transporteurs puissent bénéficier d'économies d'échelle. Il apparaît en effet que la ressource la plus précieuse en matière de transport aérien régional soit le nombre de voyageurs potentiels. Il est donc impératif que l'allocation de cette ressource dont la rareté varie d'une région à l'autre se fasse avec le plus grand soin. Il s'agit de rassembler la clientèle afin de créer des liaisons rentables et de laisser jouer la concurrence entre les transporteurs capables d'offrir le service le plus adapté (tantôt par le nolisement, tantôt par le vol régulier).

5.3. Réseau de transport et développement régional

D'autres raisons nous poussent à croire qu'il est important pour le gouvernement québécois de continuer à intervenir comme il le fait à l'aide de divers programmes de réductions de tarifs et d'aide au transport aérien. Alors que les tenants du laisser-faire sont d'avis que la prospérité du Québec passe par l'exploitation maximum des activités qui sont conduites en milieu urbain (Dubuc, 2006), nous croyons plutôt que le développement régional permet de maintenir une saine diversité à l'heure de la mondialisation. De plus, à l'instar de certains commentateurs, nous croyons que le transport et le développement régional vont de pair (Bouchard, 2006). Les économistes du transport s'entendent pour dire que le transport aérien est un service intermédiaire qui fait l'objet d'une demande dérivée (O'Connor, 2001). Autrement dit, prendre l'avion est un moyen en vue de réaliser une autre fin. L'idée est donc d'inverser ce cercle vicieux auquel nous avons fait référence plus haut. Alors que nous avons recommandé de favoriser la concurrence afin d'améliorer l'offre de transport aérien en région, nous proposons maintenant de favoriser le développement régional afin de stimuler la demande pour le transport aérien. Il s'agit donc de créer un cercle vertueux en menant la bataille sur deux fronts : assurer la présence d'un réseau de transport aérien adéquat et stimuler le développement économique et démographique des régions.

À titre d'exemple, si les régions réussissaient à recruter du personnel qualifié pour venir y travailler, cela aurait un double avantage, soit le développement du trafic aérien vers les régions et également le développement de ces régions par des travailleurs qualifiés. Cela aurait pour conséquence une meilleure desserte des régions (plus de vols, plus de choix d'horaires) et une diminution du prix du billet, car les frais seraient amortis par un volume d'affaires plus élevé.

Nous remarquons qu'un nombre croissant de programmes sont créés afin d'attirer en région des gens qui travaillent et résident en milieu urbain. Il est plus facile d'attirer des gens en région si le réseau de transport aérien permet aux nouveaux venus de rendre visite facilement et à prix abordable aux

parents et amis laissés derrière, ou encore de recevoir leur visite. Les tarifs aériens pourraient donc être considérés comme un déterminant important du développement régional. Ainsi, dans la mesure où les conditions seront réunies pour faciliter les déplacements interrégionaux, ce seront autant de barrières en moins, du point de vue des personnes vivant en milieu urbain et des nouveaux immigrants, pour envisager de s'établir en région.

L'étude que nous avons menée suggère que le peu de sensibilité que la clientèle d'affaires montre envers les prix est un mythe. Comme mentionné précédemment, nous avons constaté que les trois quarts des passagers voyagent pour des raisons professionnelles et que leurs employeurs paient le billet d'avion. Il nous semble important de mettre au jour le revers de cette médaille. En effet, s'il est vrai que les passagers d'affaires sont moins sensibles au prix du billet étant donné qu'ils ne le paient pas, il faut également considérer qu'un nombre d'entreprises restreint ont les moyens d'offrir des déplacements en avion à leurs employés. Ce sont ces entreprises de plus de 500 employés pour lesquelles travaillent la majeure partie des voyageurs que nous avons sondés dans le cadre de cette recherche.

Il ne faudrait cependant pas oublier qu'un très grand nombre de petites entreprises n'ont tout simplement pas les capacités financières de faire voyager leurs employés en avion à l'intérieur du Québec. Pourtant, ces petites entreprises pourraient constituer un marché potentiel si les tarifs étaient plus abordables. Le fait d'abaisser le prix du billet aurait pour résultat de développer la clientèle d'affaires provenant des PME. Si ces PME avaient accès au transport aérien vers les grands centres urbains ainsi que vers les autres régions du Québec, cela constituerait un tremplin pour leur développement. De plus, en prenant de l'expansion, ces entreprises seraient à même de créer des emplois qui nécessiteraient une main-d'œuvre qualifiée.

Nous avons constaté au sein de notre échantillon la quasi-absence d'une catégorie importante de voyageurs, soit celle des touristes. Il existe trois types de touristes : international, national et régional. En raison de la situation géographique du Québec, le seul moyen de voyager dans ses différentes régions dans des délais raisonnables est l'avion. Il nous semble que les tarifs aériens régionaux représentent un frein à l'expansion touristique. Prenons l'exemple de l'Europe en matière de tourisme de courte durée. Depuis quelques années, notamment grâce à la monnaie unique, à la quasi-absence de frontières au sein de l'Union européenne et à des tarifs aériens modérés, il est devenu particulièrement aisé de s'y déplacer. Ainsi, une nouvelle forme de tourisme s'y est développée. Elle a pris son essor grâce à une offre aérienne et à une concurrence importantes qui ont conduit à une baisse des tarifs. Le tourisme de courte durée (de deux à quatre jours) a pu ainsi prendre son essor.

Il serait particulièrement intéressant de travailler au développement de ce type de tourisme au Québec, bien que la densité de la population soit évidemment plus faible qu'en Europe. Cela serait bénéfique pour le transport aérien ainsi

que pour l'économie des régions. Cependant, une fois encore, le frein principal à l'essor de ce tourisme interrégional est le prix du billet. En effet, comment envisager de devoir déboursier plusieurs centaines de dollars pour passer 48 heures en Gaspésie par exemple? Or, si les tarifs se rapprochaient de ceux des voyages intraeuropéens, nous pourrions voir se développer un « tourisme à l'européenne » qui ne pourrait être que bénéfique pour l'économie et le développement des régions. Il faut évidemment que les destinations proposées soient intéressantes et que l'offre d'activités soit attrayante. À ce titre, le développement de l'écotourisme représente une avenue prometteuse. Il faut évidemment garder en tête que la parité grandissante avec le dollar américain constitue une menace pour l'industrie touristique québécoise, d'où l'effort à fournir pour rendre les destinations régionales de plus en plus attrayantes.

Le développement de ce « tourisme à l'européenne » ne peut se faire que s'il est appuyé par une stratégie de communication efficace dans l'ensemble du Québec. Alors que nous ne favorisons pas un soutien financier additionnel de la part de l'État, nous pensons qu'il serait certes pertinent de maintenir le soutien financier gouvernemental ciblé afin d'aider les régions à promouvoir ce tourisme de courte durée. Le programme d'aide au transport aérien (PATA) qui permet la promotion d'un nouveau service aérien régional ou l'amélioration d'un service existant afin de favoriser son développement devrait également être maintenu. Les transporteurs aériens devraient être encouragés à faire connaître adéquatement leurs tarifs ainsi que leur offre en matière de liaisons aériennes. Il serait d'ailleurs dans l'intérêt des régions de travailler de pair avec ces compagnies aériennes qui les desservent. Si ces compagnies aériennes régionales prospèrent, ce sont l'économie et le tourisme des régions qui en bénéficieront directement, comme nous l'avons expliqué précédemment.

5.4. Stratégie de communication

Avec les années, il semble que la population canadienne ait développé le réflexe de toujours choisir Air Canada pour ses déplacements. Les programmes de fidélisation et les systèmes de réservation favorisent le transporteur national qui, à plusieurs égards, porte encore le sceau de transporteur national. Nous avons d'ailleurs été étonnés, au cours de discussions avec les voyageurs sondés, du peu d'informations qu'ils avaient concernant les autres options disponibles en matière de transport aérien. Alors que quelques répondants savaient que Starlink offre des vols réguliers vers Sept-Îles le matin et le soir à des prix comparables à ceux d'Air Canada Jazz (avec un meilleur service à bord et sans passer par la fouille au terminal principal de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau), la plupart d'entre eux n'étaient absolument pas au courant de l'existence de cette option. De la même façon, Air Labrador a mis en place une nouvelle liaison aérienne directe entre Québec et Rouyn-Val-d'Or pendant la période de collecte de données. Malheureusement, l'entreprise n'a pas réussi à maintenir cette ligne aérienne faute de demande suffisante. Or, sur le terrain, nous avons pu constater que

les passagers ignoraient tout simplement l'existence de cette ligne aérienne. Lorsque nous les en avons informés, ils nous ont affirmé que, s'ils en avaient eu connaissance, ils auraient emprunté cette liaison d'Air Labrador.

Il nous semble impératif d'accompagner les mesures proposées ci-dessus (soit de favoriser l'entrepreneuriat en matière de transport aérien et de développer les régions) d'une stratégie de communication adroitement mise en œuvre. Une telle stratégie pourrait être appuyée par le gouvernement et les associations œuvrant dans le domaine du transport aérien. Il faut passer le mot et informer le public voyageur au sujet des différentes options disponibles. Ainsi, les petits transporteurs doivent être sensibilisés à la nécessité de se faire connaître du grand public, car celui-ci pense souvent à tort qu'Air Canada Jazz est la seule compagnie présente, ou bien que l'aviation générale coûte plus cher qu'Air Canada Jazz. Une bonne stratégie de communication aiderait à la démocratisation du nolisement des vols en faisant tomber les idées reçues à cet égard. Alors que le public pense souvent à tort que le nolisement est seulement à la portée des nantis, il s'avère qu'il revient moins cher (ou à un prix équivalent) de noliser un appareil plutôt que d'acheter dix billets d'avion d'Air Canada Jazz. Ainsi, le soutien financier apporté par le ministère des Transports du Québec par l'intermédiaire du programme d'aide au transport aérien, soutien qui permet aux régions qui souhaitent faire la promotion d'un nouveau service, doit être maintenu.

Il nous semble pertinent d'illustrer concrètement notre propos par un exemple de stratégie de communication efficace récemment mise en œuvre. En effet, la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine a créé un projet nommé « la semaine de séduction gaspésienne ». Le nom de ce projet n'est pas sans évoquer celui d'un film populaire au Québec (*La grande séduction*). Le principe est d'inviter 40 jeunes (dont la moyenne d'âge est de 28 ans), pendant une semaine, à découvrir la région. De nombreuses activités sportives et ludiques seront organisées parallèlement à des rencontres avec plusieurs employeurs. Les 40 personnes choisies pour participer à cette semaine de séduction ne devront rien déboursier. Notons que ce projet est planifié en coordination avec quatre municipalités régionales de comté, ce qui crée une dynamique et une synergie certaines. La communication qui accompagne ce projet est faite par l'intermédiaire de différents médias (journaux, radios, Internet, etc.), à l'échelle régionale ainsi qu'à Montréal et à Québec. Notons que les déplacements vers la région se feront en bus et non en avion. Autrement dit, en partant de Montréal, les « invités » devront faire 10 heures d'autobus (contre 2 heures d'avion).

5.5. Vers une gestion ministérielle intégrée

Notre dernière recommandation dépasse quelque peu le cadre de notre mandat. Il nous semble toutefois important de conclure sur la nécessité de favoriser une gestion ministérielle plus intégrée. En effet, les courants modernes de la littérature en gestion insistent sur l'importance pour les

entreprises de développer leurs habiletés intégratives (Barney, 1995). L'avantage concurrentiel d'une entreprise est assuré par la meilleure coordination possible des activités menées au sein de différentes fonctions de l'organisation (marketing, finance, production, etc.). De plus, une culture organisationnelle forte – véritable compétence transversale – assure la synergie et la qualité de l'intégration entre les différentes activités.

Cette approche pourrait très bien s'appliquer au domaine de l'administration publique en faisant en sorte que les politiques émanant des différents ministères soient intégrées et se renforcent les unes les autres. D'ailleurs, les recommandations que nous avons formulées en matière de développement régional et d'entrepreneuriat dans le domaine aérien pourraient s'adresser tout autant au ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation qu'au ministère des Transports. Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, dans une province caractérisée par une faible densité de la population, la ressource la plus précieuse en matière de transport aérien régional est le nombre de voyageurs potentiels. Alors que le Conseil du trésor a adopté une gestion décentralisée pour le déplacement des fonctionnaires et du personnel des organismes gouvernementaux, une gestion ministérielle plus intégrée favoriserait l'allocation optimale de cette ressource et le regroupement des divers utilisateurs potentiels (transport médical, employés du secteur public, etc.) du transport aérien régional au Québec.

ANNEXE 1 – GLOSSAIRE

Indice de la fécondité : nombre moyen d'enfants par femme en âge de procréer (entre 15 et 45 ans). Il doit être au minimum de 2,1 pour assurer le remplacement à l'identique des générations.

Mouvements itinérants : mouvements d'un aéroport à un autre (Transports Canada).

PIB (Produit Intérieur Brut) : valeur totale de la production interne dans un pays (ou région) donné(e). (Source : L'encyclopédie en ligne Wikipédia)

PIB/habitant (ou par tête) : valeur du PIB divisée par le nombre d'habitants d'un pays ou d'une province. (Source : L'encyclopédie en ligne Wikipédia)

Poids démographique des régions cibles : part de la population du Québec détenue par les régions cibles.

Taux d'activité : rapport entre le nombre d'actifs (actifs occupés et chômeurs) et la population totale correspondante.

Taux de chômage : pourcentage de chômeurs dans la population active (actifs occupés et chômeurs).

Taux d'emploi : proportion de personnes disposant d'un emploi parmi celles en âge de travailler (15-64 ans). Ce taux reflète la capacité d'une économie à utiliser ses ressources de main-d'œuvre. (source : www.insee.fr)

**ANNEXE 2 - LISTE DES PARTICIPANTS AUX ATELIERS DE
DISCUSSION**

Joël Arseneau, maire des Îles-de-la-Madeleine

Marc Asselin, président du conseil d'administration de l'aéroport d'Alma

Christian Claveau, directeur général développement Chibougamau

Olivier Demers, agent de concertation et de développement à la Conférence régionale des élus de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine

Carole Duval, directrice de l'aéroport de Mont-Joli

Claude Gauthier, Transports Québec

Annie Gobeil, adjointe administrative à l'aéroport d'Alma

Gaétan Lelièvre, directeur général de la Ville de Gaspé

Nicol Minier, responsable de l'aéroport d'Alma et vice-président du conseil d'administration

Augustin Raharolahy, Transports Québec

ANNEXE 3 – LE QUESTIONNAIRE ET LES REPONSES OBTENUES POUR CHAQUE QUESTION

TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL AU QUÉBEC

HEURE DU VOL: : AM PM

NUMÉRO DU VOL: _____

DATE DU VOL : _____

(En jj/mm/aaaa, ex. 12/07/2006)

TRANSPORTEUR : _____

1. TYPE DE BILLET D'AVION: Aller- retour ₁ Aller simple ₂

2. LE PRÉSENT VOL EST UN Aller ₁ Retour ₂

3. POINT DE DÉPART DU PRÉSENT VOL: _____
AÉROPORT **VILLE**

4. POINT D'ARRIVÉE DU PRÉSENT VOL: _____
AÉROPORT **VILLE**

5. Veuillez indiquer votre **provenance (origine)** du présent voyage:

Extérieur du Canada ₁ <input type="checkbox"/>	Canada hors Québec ₂ <input type="checkbox"/>	Province de Québec ₃ <input type="checkbox"/>
Pays _____	Province _____	Ville _____
<small>(S.V.P. PRÉCISER)</small>	<small>(S.V.P. PRÉCISER)</small>	<small>(S.V.P. PRÉCISER)</small>

6. Veuillez indiquer votre circuit au complet (**aéroports**):

Origine : _____ Destination : _____

Stops (avant aéroport présent) : 1- _____ 2- _____ 3- _____

Stops (après aéroport présent) : 1- _____ 2- _____ 3- _____

7. Quelle est la destination finale (post aéroport) de votre voyage ?

Ville : _____ Province/Région : _____

Pays autre que Canada : _____

8. Lieu de votre domicile _____
Ville **Province/pays**

9. Lieu de travail _____
(Si différent du domicile) **Ville** **Province/pays**

I- VOS HABITUDES DE VOYAGE

10. Au cours des 12 derniers mois, avez-vous effectué **au moins un** déplacement en provenance ou en direction des régions du Québec ?

Oui 1..... *Non* 2..... (*Veillez passer directement à la question 15*)

11. Si oui, quel moyen de transport avez-vous utilisé le plus souvent pour vos voyages à but personnel ou à but professionnel?

Motif \ Moyen	Automobile ₁	Autobus ₂	Train ₃	Avion ₄	
a- Personnel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	N/A ₀ <input type="checkbox"/>
b- Professionnel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	N/A ₀ <input type="checkbox"/>

12. Est-ce que les membres de votre famille (ex : parents, conjoint et enfants s’il y a lieu) ont partagé vos habitudes de voyage au cours des 12 derniers mois?

Jamais ₁..... Rarement ₂ Parfois ₃ Souvent ₄ Toujours ₅ N/A ₀

13. Si vous avez déjà effectué des déplacements par avion **en provenance ou en direction des régions du Québec** au cours des 12 derniers mois, veuillez préciser pour chaque région visitée et chaque motif de voyage, la fréquence de vos visites s’il y a lieu.

Motifs de voyage	Vacances Tourisme et loisirs	Visite famille/ amis	Travail affaire	Rendez-vous médicaux	Autres modes de transport
Régions					
Nombre de visites*					
Bas-Saint-Laurent ₁					
Saguenay-Lac-Saint-Jean ₂					
Côte-Nord ₃					
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine ₄					
Abitibi-Témiscamingue ₅					
Nord-du-Québec ₆					
Région de Québec ₇					
Montréal ₈					

* S.V.P. comptez les vols aller et retour de même que tous les transferts comme un seul voyage. N/A ₀

14. De manière générale, êtes-vous satisfait(e) de vos expériences de voyage aérien **en provenance ou en direction des régions du Québec** (à bord et à l’aéroport) ?

Veillez encercler le chiffre qui correspond le mieux à votre réponse (1=Très insatisfait ; 5=Très satisfait)

Très insatisfait Insatisfait Neutre** Satisfait Très satisfait

1 2 3 4 5

**Ni satisfait/ ni insatisfait N/A ₀

15. Qu'est-ce qui vous encouragerait à voyager plus souvent par avion en région ?

16. Prévoyez-vous voyager en avion au cours des 12 prochains mois vers chacune des destinations suivantes ? **Pour chaque motif de voyage, veuillez encercler le chiffre qui correspond le mieux à votre réponse (1=Très peu probable ; 5=Très probable)**

Motifs de voyage →	Vacances, tourisme et loisirs					Visite famille/amis					Travail/affaires					Voyages autrement qu'en avion					
	T R È S P E U P R O B A B L E	P E U P R O B A B L E	I N D É C I S	P R O B A B L E	T R È S P R O B A B L E	T R È S P E U P R O B A B L E	P E U P R O B A B L E	I N D É C I S	P R O B A B L E	T R È S P R O B A B L E	T R È S P E U P R O B A B L E	P E U P R O B A B L E	I N D É C I S	P R O B A B L E	T R È S P R O B A B L E	T R È S P E U P R O B A B L E	P E U P R O B A B L E	I N D É C I S	P R O B A B L E	T R È S P R O B A B L E	
Probabilité de voyager en avion																					
Régions																					
Bas-Saint-Laurent ₁	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
Saguenay-Lac-Saint-Jean ₂	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
Côte-Nord ₃	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine ₄	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
Abitibi-Témiscamingue ₅	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
Nord-du-Québec ₆	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
Région de Québec ₇	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
Montréal ₈	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
Autre ₀ _____ (S.V.P. PRÉCISER)	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	

17. Lors d'un prochain voyage en avion au Québec, quelle importance accorderez-vous aux facteurs suivants ?

Veillez encercler le chiffre qui correspond le mieux à votre réponse (1=Pas du tout important ; 5=Très important)

	Pas du tout important					Très important
Plus de destinations offertes à partir d'un aéroport local ₁	1	2	3	4	5	
De plus grandes mesures de sécurité à l'aéroport ₂	1	2	3	4	5	
Un meilleur service de transport public vers/à partir de l'aéroport ₃	1	2	3	4	5	
L'accès à un transporteur qui dessert le réseau national et international ₄	1	2	3	4	5	

18. Veuillez indiquer, pour chacun des motifs de voyage, les nouvelles liaisons aériennes (ex : Montréal- Havre-Saint-Pierre) que vous souhaiteriez voir créées. Veuillez préciser la fréquence à laquelle vous pensez utiliser cette ou ces liaisons.

Liaison(s)/but du voyage	Fréquence →	Au moins 1 fois par semaine	Au moins 1 fois par mois	2 à 5 fois par an	Une fois par année ou moins
Vacances, tourisme et loisirs					
1- _____		<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₀
2- _____		<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₀
3- _____					
Visite famille/amis					
1- _____		<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₀
2- _____		<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₀
3- _____					
Affaire					
1- _____		<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₀
2- _____		<input type="checkbox"/> ₁	<input type="checkbox"/> ₂	<input type="checkbox"/> ₃	<input type="checkbox"/> ₀
3- _____					

19. Veuillez indiquer si vous êtes d'accord ou non avec chacune des affirmations suivantes (1).

20. Veuillez préciser si chacune des affirmations contribue ou non* à vous dissuader de voyager en avion plus souvent pour vos déplacements régionaux (2) ?

a- Vous n'avez pas besoin de voyager en région plus souvent	(1) O ₁ <input type="checkbox"/> N ₂ <input type="checkbox"/>	(2) N/A ₀ <input type="checkbox"/>
b- Vous n'avez pas le temps de voyager plus souvent	(1) O ₁ <input type="checkbox"/> N ₂ <input type="checkbox"/>	(2) N/A ₀ <input type="checkbox"/>
c- Vos ressources financières ne vous permettent pas de voyager en avion plus souvent	(1) O ₁ <input type="checkbox"/> N ₂ <input type="checkbox"/>	(2) N/A ₀ <input type="checkbox"/>
d- Vous avez eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé	(1) O ₁ <input type="checkbox"/> N ₂ <input type="checkbox"/>	(2) O ₁ <input type="checkbox"/> N ₂ <input type="checkbox"/> N/A ₀ <input type="checkbox"/>
e- Votre vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé	(1) O ₁ <input type="checkbox"/> N ₂ <input type="checkbox"/>	(2) O ₁ <input type="checkbox"/> N ₂ <input type="checkbox"/> N/A ₀ <input type="checkbox"/>
f- Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes voyages en région	(1) O ₁ <input type="checkbox"/> N ₂ <input type="checkbox"/>	(2) O ₁ <input type="checkbox"/> N ₂ <input type="checkbox"/> N/A ₀ <input type="checkbox"/>

g- Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux (1) O N₂ (2) O N₂ N/A

h- Mon lieu de départ ou de destination ne dispose généralement pas d'aéroport à proximité (1) O N₂ (2) O N₂ N/A

i- Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à vos besoins (1) O N₂ (2) O N₂ N/A

j- Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher (1) O N₂ (2) O N₂ N/A

k- Il n'y a souvent pas de vols directs pour les destinations qui vous intéressent (1) O N₂ (2) O N₂ N/A

l- Autre _____ (S.V.P. PRÉCISER)

* Seulement si la réponse est oui à (1), autrement cocher N/A

21. Lorsque vous achetez un billet d'avion pour un vol régional, quelle importance accordez-vous aux critères suivants ? (1= pas du tout important; 5= très important) ?

	<i>Pas du tout important</i>				<i>Très important</i>
	1	2	3	4	5
Les bagages (rapidité d'enregistrement, récupération sans encombre à destination, poids et dimensions permis, etc.) ₁	1	2	3	4	5
Le confort à bord (dimensions des sièges, propreté des lieux, qualité et choix des repas, distractions à bord, etc.) ₂	1	2	3	4	5
L'aéroport (facilité d'accès, etc.) ₃	1	2	3	4	5
Fiabilité du service (respect des horaires, ponctualité, etc.) ₄	1	2	3	4	5
Le choix des horaires (disponibilité, horaires des vols adaptés à mes besoins, aller-retour le même jour etc.) ₅	1	2	3	4	5
La sécurité à bord (image de la compagnie aérienne, sentiment de sécurité à bord, etc.) ₆	1	2	3	4	5
Les employés de la compagnie (serviabilité, politesse, apparence physique, etc.) ₇	1	2	3	4	5
Le prix du billet ₈	1	2	3	4	5

22. Seriez-vous prêt(e) à payer plus pour l'amélioration des services reliés aux critères suivants (se référer aux exemples de la question 21.) ?

<i>Les bagages</i> ₁	<i>Oui</i> <input type="checkbox"/>	<i>Non</i> <input type="checkbox"/>
<i>Le confort à bord</i> ₂	<i>Oui</i> <input type="checkbox"/>	<i>Non</i> <input type="checkbox"/>
<i>L'aéroport</i> ₃	<i>Oui</i> <input type="checkbox"/>	<i>Non</i> <input type="checkbox"/>
<i>La fiabilité du service</i> ₄	<i>Oui</i> <input type="checkbox"/>	<i>Non</i> <input type="checkbox"/>
<i>Le choix des horaires</i> ₅	<i>Oui</i> <input type="checkbox"/>	<i>Non</i> <input type="checkbox"/>
<i>La sécurité à bord</i> ₆	<i>Oui</i> <input type="checkbox"/>	<i>Non</i> <input type="checkbox"/>
<i>Les employés de la compagnie</i> ₇	<i>Oui</i> <input type="checkbox"/>	<i>Non</i> <input type="checkbox"/>

23. Êtes-vous d'accord ou pas d'accord avec les opinions suivantes ? (S.V.P. encercler le chiffre qui correspond le mieux à votre opinion (1=Pas du tout d'accord ; 5=Tout à fait d'accord)).

	Pas du tout d'accord				Tout à fait d'accord
	1	2	3	4	5
Je pense que l'avion est le moyen de transport le plus sûr pour les vols de plus de 350 km (apr. 200 miles) ₁					
Je pense que que l'avion est le moyen le plus sûr pour les vols de moins de 350 km (apr. 200 miles) ₂					
Je pense que les petits aéronefs comportent plus de risques que les gros avions ₃					

II- VOTRE VOYAGE D'AUJOURD'HUI

24. Depuis combien de temps avez-vous planifié votre voyage ?

Mois Semaines Jours Heures
 _____ (jj /mm/aa)

Ne sais pas

25. Veuillez préciser la date d'achat de votre billet.

26. Qui voyage en votre compagnie aujourd'hui ?
 (Veuillez spécifier le nombre d'ami(e)s, de collègues et d'enfants)

Conjoint(e) ₁ Enfant(s) ₂
 Petit(e) ami(e) ₃ Ami(e)s ₄
 Collègue(s) ₅ Personne ₀

Si **L'ORIGINE DE VOTRE PRÉSENT VOYAGE EST SITUÉE AU QUÉBEC**, veuillez répondre aux questions qui suivent.

Si **L'ORIGINE DE VOTRE PRÉSENT VOYAGE EST SITUÉE HORS QUÉBEC**, veuillez ne pas répondre aux questions 27, 28, 29 et 30.

27. Est-ce que l'aéroport d'origine de votre présent vol est près de votre domicile, ou de votre hôtel?

Veuillez encercler le chiffre qui correspond le mieux à votre réponse (1= Très près ; 5= Très loin)

Très près Assez près Assez loin Très loin

1 2 3 4
Oui ₁ **Non** ₂

28. Aviez-vous le choix d'autres aéroports ?

(Veuillez passer directement à la question 30)

29. Si vous aviez le choix entre plusieurs aéroports, quel est le critère principal qui a déterminé votre choix ?

Prix du billet ₁ Fréquence des vols ₂
 Cadre convivial ₃ Bons services ₄
 Vols directs ₅ Autre ₆

30. Quel moyen de transport avez-vous utilisé pour vous rendre à l'aéroport ?

(S.V.P. PRÉCISER)
 Taxi ₁ Auto personnelle/location ₂
 Autobus/ navette ₃ Déposé(e) par quelqu'un ₄
 Autre ₅
 (S.V.P. PRÉCISER)

SI VOTRE DESTINATION FINALE EST **DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC**, veuillez répondre aux questions qui suivent.

SI VOTRE DESTINATION FINALE EST **HORS QUÉBEC**, veuillez passer directement à la question 33.

31. Est-ce que l'aéroport d'arrivée du présent vol est près de votre destination finale ?

Veuillez encercler le chiffre qui correspond le mieux à votre réponse (1=Très près; 5=Très loin)

Très près Assez près Assez loin Très loin

1 2 3 4

32. Quel(s) autre(s) moyen (s) de transport pensez-vous utiliser pour poursuivre votre trajet à partir de l'aéroport vers votre destination finale?

Mon auto/location ₁ Taxi ₂
 Train ₃ On vient me chercher ₄
 Autobus /Navette ₅ Autre ₆

(S.V.P. PRÉCISER)

33. Quelle est la durée du séjour correspondant au voyage que vous vous apprêtez à entreprendre ou à conclure?

Une journée ₁ De 2 à 7 jours ₂
 De 8 à 15 jours ₃ Plusieurs semaines ₄
 Plusieurs mois ₅ Durée indéterminée ₆

III- VOTRE TRANSPORTEUR

34. Est-ce la première fois que vous voyagez avec le transporteur du vol que vous vous apprêtez à effectuer?

Oui ₁.....□ Non ₂.....□

35. Avez-vous le choix de voyager avec d'autres transporteurs s'ils en existent?

Oui ₁.....□ Non ₂.....□

(Veuillez passer **directement** à la question

39)

36. Avez-vous pensé voyager avec d'autres transporteurs s'ils en existent?

Oui ₁.....□ Non ₂.....□

(Veuillez passer **directement** à la question

39)

37. Si oui, le(s)quel(s)?

1- _____
2- _____
3- _____

38. Veuillez indiquer l'importance que vous accordez aux critères suivants dans le **choix du présent transporteur?**

Veuillez encercler le chiffre qui correspond le mieux à votre réponse (1= Pas du tout important ; 5= Très important)

Prix du billet ₁

Pas du tout important					Très important
------------------------------	--	--	--	--	-----------------------

1 2 3 4 5

Qualité et fiabilité du service ₂

1 2 3 4 5

Sécurité à bord ₃

1 2 3 4 5

Horaires adaptés à vos besoins ₄

1 2 3 4 5

Les nouvelles procédures au poste de contrôle préembarquement de l'aéroport ₅

1 2 3 4 5

Autre ₆ _____

(S.V.P. PRÉCISER)

39. Avez-vous considéré un **moyen de transport autre que l'avion** pour voyager aujourd'hui ?

Oui ₁.....□ Non ₂.....□

Pas d'autre choix ₃.....□

L'automobile ₁.....□

Le train ₂.....□

L'autobus ₃.....□

Autre ₄ _____

(S.V.P. PRÉCISER)

40. Si oui, le (s)quel(s) ? **(S.V.P. cocher tout ce qui s'applique)**

1- _____
2- _____
3- _____

41. Veuillez énumérer les **principales raisons** qui ont déterminé votre choix de prendre l'avion plutôt qu'un autre moyen de transport?

(S.V.P. PRÉCISER LA DEVISE)

42. Quel est le prix payé (**taxes et frais inclus**) pour le billet correspondant au présent vol?

Je l'ai payé moi-même ₁ □ Mon employeur ₂ □

Cadeau d'un parent/ami ₃ □ Je gagné mon billet ₄ □

43. Qui a payé votre billet d'avion pour le présent voyage?

Autre ₅ _____

(S.V.P. PRÉCISER)

44. Avez-vous bénéficié d'un tarif réduit grâce à une ou plusieurs formules parmi les suivantes?

Non, je n'ai pas bénéficié d'une réduction 0
 Je ne sais pas 0

S.V.P. cocher tout ce qui s'applique

Programme de réduction des tarifs de Transport Qc 1

Programme de fidélisation (ex :Airmiles) 2.....

Indiquer le niveau de prestige pour carte aéroplan:

Promotion spéciale 3.....

Tarif de groupe 4.....

Passeport multivols 5.....

Autre 6 _____

(S.V.P. PRÉCISER)

45. Veuillez indiquer comment vous avez procédé pour effectuer l'achat du billet d'avion correspondant au vol présent.

Veuillez choisir le vendeur et la méthode puis cocher la case appropriée.

Méthode → Vendeur ↓	Au point de vente physique	Par téléphone	Sur l'Internet
Agence de voyage (ex : Expedia.ca, Viatour, Voyage Club soleil, Amex, etc.)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Transporteur	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 6

Je n'ai pas fait l'achat de mon billet 0

46. Êtes-vous d'accord ou pas d'accord avec les affirmations suivantes concernant le **présent vol** ?

Encerchez le chiffre qui correspond le mieux à votre réponse (1=Pas du tout d'accord ; 5=Tout à fait d'accord)

	Pas du tout			Tout à fait	
	d'accord.....d'accord				
Vous avez choisi de voyager en avion car votre temps vous est très précieux ₁					
Vous pensez que les services que vous recevrez durant le présent vol seront bons ₂	1	2	3	4	5
Vous pensez que vous avez reçu/recevez de bons services avant-vol* ₃	1	2	3	4	5
D'habitude, vous voyagez avec le même transporteur ₄	1	2	3	4	5
*services du transporteur à l'aéroport	1	2	3	4	5

47. Au cours des 12 prochains mois _____

Encerchez le chiffre qui correspond le mieux à votre réponse (1=Très faible ; 5=Très élevée)

	Très faible			Très forte	
La probabilité que vous preniez ce vol de nouveau ₁					
La probabilité que vous recommandiez ce vol à un ami ₂	1	2	3	4	5
Si vous deviez voyager de nouveau en direction de _____, vous choisiriez le même vol ₃	1	2	3	4	5
	1	2	3	4	5

48. Quel est le motif de votre présent voyage ?

Vacances/tourisme ₁..... Travail /Affaires ₂.....
 Visite(s) famille/ami ₃..... RDV médicaux ₄.....

Autre ₅ _____
 (S.V.P. PRÉCISER)

49. Veuillez préciser le motif du présent voyage (ex : réunion de famille, noces, visite client, contrôle médical, etc.)

IV-POUR MIEUX VOUS CONNAÎTRE

Les informations suivantes vont nous permettre de classifier vos réponses. **Elles ne seront pas utilisées pour vous identifier.**

50. Laquelle des catégories suivantes reflète le **mieux** votre situation **actuelle**?

Étudiant(e) à temps plein ₁..... Étudiant(e) à temps partiel ₂..... Retraité(e) ₃.....
 Employé(e) à temps plein ₄..... Employé(e) à temps partiel ₅..... Contractuel(le) ₆.....
 En congé parental ₇..... En congé de maladie/invalidité ₈..... Travailleur autonome ₉
 Autre ₁₀ _____
 (SV.P. PRÉCISER)

SI VOUS NE TRAVAILLEZ PAS, veuillez passer directement à la page 10, section **VOTRE PROFIL**.

SI VOUS TRAVAILLEZ, veuillez répondre aux questions de la section **VOTRE OCCUPATION** et ensuite celles de la section **VOTRE PROFIL**.

VOTRE OCCUPATION

51. Dans quel type d'organisation travaillez-vous ?

- Secteur privé** (entreprises lucratives) 1.....
Secteur sans but non lucratif (groupements communautaires, ONG, etc.) 2.....
Secteur public (ministères, entreprises publiques, organismes consultatifs, etc.) 3.....
Secteur parapublic (universités, hôpitaux, municipalités, etc.) 4.....

52. Veuillez préciser le **secteur économique** de l'organisation dans laquelle vous travaillez (ex : agriculture, construction, mines, enseignement, comptabilité, etc.)?

53. Quelle est votre fonction dans cette organisation ? _____

(S.V.P. PRÉCISEZ)

54. A combien estimez-vous la taille de l'organisation dans laquelle vous travaillez ?

- De 1 à 10 employés 1..... 11 à 50 employés 2.....
 50 à 499 employés 3..... + de 500 employés 4.....

55. Avez-vous constaté un **changement du nombre** d'employés au sein de cette organisation au cours des 5 dernières années ?

- Non, toujours le même nombre 1 Oui, il a plutôt augmenté 2.....
 Oui, il a plutôt diminué 3..... Ne sais pas 0.....

56. Comment envisagez-vous l'avenir de l'organisation pour laquelle vous travaillez (croissance, déclin, licenciements, etc.) ?

57. Est-ce que cette organisation est équipée des systèmes suivants:

- a- Internet 1 **Oui** 1 **Non** 2 **Ne sais pas** 0
 b- Vidéoconférence 2 **Oui** 1 **Non** 2 **Ne sais pas** 0

58. Utilisez-vous les systèmes suivants à domicile ou au travail (S.V.P cochez tout ce qui s'applique) ?

- Internet 1..... Vidéoconférence 2.....
 Non, je n'ai accès à aucune de ces technologies 0.....

59. Depuis combien de temps travaillez-vous dans cette organisation ?

- Moins d'un an 1..... De 1 à 3 années 2.....
 De 4 à 10 années 3..... Plus de 10 années 4.....

VOTRE PROFIL

60. A quel groupe d'âge appartenez-vous ?

- 18 ans ou moins ₁
- 19-24 ans ₂
- 25-34 ans ₃
- 35-44 ans ₄
- 45-54 ans ₅
- 55-64 ans ₆
- 65 ans et plus ₇

61. Si vous avez plus de 50 ans, avez- vous planifié de passer votre retraite dans un endroit différent de votre lieu de résidence actuel ?

Oui ₁ Non ₂ N/A ₀

(Veuillez passer directement à la question 63)

62. Si oui, veuillez indiquer le lieu : _____
Ville Province/ Pays

63. Avez-vous des enfants ?

Oui ₁ Non ₂

64. Si oui combien ? _____

65. Sexe :

Femme ₁ Homme ₂

66. Quel est votre état matrimonial?

Célibataire ₁ Marié (e)/ Conjoint(e) de fait ₂
 Divorcé(e)/ Séparé(e) ₃ Veuf (ve) ₄

67. Quelle est votre statut?

Résident(e) permanent(e) ₂ Citoyen Canadien ₁

Autre ₃ _____

(S.V.P. PRÉCISEZ)

68. Quel est le niveau de scolarité le plus élevé que vous avez complété ?

- | | | | |
|---|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| École primaire 1..... | <input type="checkbox"/> | Diplôme d'études secondaires 2..... | <input type="checkbox"/> |
| Diplôme d'études collégiales (CEGEP) 3..... | <input type="checkbox"/> | Diplôme de baccalauréat 4..... | <input type="checkbox"/> |
| Diplôme de maîtrise 5..... | <input type="checkbox"/> | Diplôme de doctorat 6..... | <input type="checkbox"/> |
| Autre 7..... | <input type="checkbox"/> | Refus 0..... | <input type="checkbox"/> |

69. Dans quel groupe situez-vous le revenu annuel moyen de votre ménage?

- | | | |
|---------------------|--------------------------|---|
| Moins de \$40,000 | <input type="checkbox"/> | 1 |
| \$40,000-\$64,999 | <input type="checkbox"/> | 2 |
| \$65,000-\$89,999 | <input type="checkbox"/> | 3 |
| \$90,000-\$114,999 | <input type="checkbox"/> | 4 |
| \$115,000-\$139,999 | <input type="checkbox"/> | 5 |
| \$140,000-\$164,999 | <input type="checkbox"/> | 6 |
| \$165,000-\$199,999 | <input type="checkbox"/> | 7 |
| \$200,000 et plus | <input type="checkbox"/> | 8 |
| Refus | <input type="checkbox"/> | 0 |

COMMENTAIRES ET SUGGESTIONS

BIBLIOGRAPHIE

BARNEY, J.B. (1995), "Looking inside for competitive advantage", *Academy of Management Executive*, 9(4), 49-61.

BOUCHARD, R. (2006), *Y a-t-il un avenir pour les régions? Un projet d'occupation du territoire*, Les Éditions Écosociété, Montréal.

COSTAGUTA, A. (2005), "Lies, damn lies, and statistics", *ICAO Journal*, September/October.

DUBUC, A. (2006), *Éloge de la richesse*, Les Éditions Voix Parallèles, Montréal.

KAEMMERLE, K.C. (1991), "Estimating the demand for small community air service", *Transportation Research-A*, 25A(2/3), 101-112.

LIAN, J.I. et J.M. DENSTADLI (2004), "Norwegian business air travel – segments and trends", *Journal of Air Transport Management*, 19(2), 109-118.

O'CONNOR, W.E. (2001), *An Introduction to Airline Economics*, Praeger, New York.

RACICOT, P. (1999), *Développement et régionalisation au Québec; le repli de l'État-nation*, L'Harmattan, Paris.

VILLENEUVE, M. (2007), "State-of-the-art data collection system brings benefits to stakeholders", *ICAO Journal*, September/October.

