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

**Ministère des Transports**
**Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire**
**Service du transport aérien**
**R589.1P1**

**Rapport final**
**31 mai 2007**


**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
Denis Simard. Membre du comité
Claude Trudel, Membre du comité
Christine Audet, Membre du comité

## SOMMAIRE EXÉCUTIF[1]

Ce document présente 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 et menée entre le 31 mars 2006 et le 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, a toujours été l'une 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. Elles seront identifiées 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 entre 1994 et 2005?
3. Quels sont les facteurs qui expliquent cette évolution dans chaque région?
4. Quelles sont les caractéristiques, motivations, besoins et 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 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 et fut suivie d'un sondage par intercept auprès des voyageurs.

La première partie de notre étude, soit la monographie des régions, nous a amené à conclure que la demande pour le transport aérien est en baisse. En effet, entre 1995 et 2004, le taux annuel moyen de croissance était de -9.8% au Bas-Saint-Laurent, -3% en Abitibi-Témiscamingue, -2.2% sur la Côte-Nord, -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% à chaque année entre 1995 et 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 a permis de jeter un regard plus approfondi sur chacune des régions cibles.

[1] 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 les responsabilités de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement les positions du ministère des Transports du Québec

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 à 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 doit se faire principalement en favorisant la compétition et le renforcement de la capacité entrepreneuriale de 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 (RTA) doit être maintenu.
- **Mettre en œuvre une stratégie de communication adéquate.** Nous avons été particulièrement étonnés lors de 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 par le PATA semble particulièrement pertinent 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 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 favorisait 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.

**TABLES DES MATIÈRES**

1. INTRODUCTION ..... 1
1.1. CONTEXTE ..... 1
1.2. OBJECTIFS DE RECHERCHE ET MÉTHODOLOGIE ..... 2
1.3. STRUCTURE DU RAPPORT DE RECHERCHE ..... 3
2. MONOGRAPHIE DES RÉGIONS ..... 5
2.1. DÉMOGRAPHIE DES RÉGIONS ..... 7
2.2. CLIMAT ÉCONOMIQUE DES RÉGIONS ..... 14
2.3. LE TRAFIC AÉRIEN (1995-2004) ..... 24
2.4 TRAFIC AÉRIEN RÉGIONAL ET FACTEURS EXPLICATIFS ..... 32
3. SONDAGE AUPRÈS DES VOYAGEURS ..... 72
3.1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L'ÉCHANTILLON ..... 72
3.2. LA RÉGION DU BAS-SAINT-LAURENT ..... 122
3.3. LA RÉGION DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE ..... 153
3.4 LA RÉGION DE LA CÔTE-NORD ..... 184
3.5. LA RÉGION DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN ..... 215
3.6 LA RÉGION DE LA GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE ..... 244
4. INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS ..... 275
5. CONCLUSION : PRONOSTIC ET RECOMMANDATIONS ..... 281
5.1. UN PRONOSTIC RELATIVEMENT FAVORABLE ..... 281
5.2. FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE LA CONCURRENCE ..... 282
5.3. RÉSEAU DE TRANSPORT ET DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL ..... 284
5.4. STRATÉGIE DE COMMUNICATION ..... 287
5.5. VERS UNE GESTION MINISTÉRIELLE INTÉGRÉE ..... 288
ANNEXE 1 - GLOSSAIRE ..... 289
ANNEXE 2 - LISTE DES PARTICIPANTS AUX ATELIERS DE DISCUSSION ..... 290
ANNEXE 3 – LE QUESTIONNAIRE ET LES REPONSES OBTENUES POUR CHAQUE QUESTION ..... 291
BIBLIOGRAPHIE ..... 292

## LISTE DES TABLEAUX

1. INTRODUCTION ..... 1
2. MONOGRAPHIE DES RÉGIONS ..... 5
Tableau 2.1 - Évolution de la population de femmes dans les régions cibles, 1996-2005 ..... 10
Tableau 2.2 - Indices de remplacement des régions à l'étude, 1995 et 2005 ..... 13
Tableau 2.3 - Poids économique et taux de croissance annuelle de la production des régions cibles ..... 15
Tableau 2.4 - Revenu disponible par habitant dans les régions cibles, 1995 et 2004*. 19
Tableau 2.5 - Part du trafic aéroportuaire vers Montréal et rang des aéroports régionaux ..... 43
Tableau 2.6 - Part du trafic aéroportuaire vers Montréal et rang des aéroports régionaux..... 59
3. SONDAGE AUPRÈS DES VOYAGEURS..... 72
Tableau 3.1 – La collecte de données ..... 73
Tableau 3.2 - Le mois lors duquel les données ont été recueillies..... 76
Tableau 3.3 – La période de la journée lors de laquelle les passagers prennent leur vol ..... 77
Tableau 3.4 - Comparaison entre la région du domicile et de travail des passagers .... 80
Tableau 3.5 Comparaison entre la destination du vol et celle du voyage..... 84
Tableau 3.6 – Le nombre de personnes accompagnant les passagers lors de leur voyage ..... 87
Tableau 3.7 – Perception des passagers vis-à-vis leur vol actuel ..... 87
Tableau 3.8 – Durée du déplacement en fonction du voyage..... 88
Tableau 3.9 – Le modus operandi d'achat du billet d'avion en fonction de la personne qui l'achète..... 89
Tableau 3.10 – L'entité qui paie le billet d'avion selon le motif du voyage ..... 90
Tableau 3.11 - Tableau croisé entre les services aériens et le fait de payer pour leur amélioration ..... 91
Tableau 3.12 – La répartition des tarifs réduits en fonction du motif du voyage..... 95
Tableau 3.13 – Le nombre de jours auquel remonte la planification du voyage et l'achat du billet d'avion ..... 96
Tableau 3.14 – L'écart entre la planification du voyage et l'achat du billet selon les classe d'âges..... 98
Tableau 3.15 – L'écart entre la planification du voyage et l'achat du billet selon le motif du voyage ..... 99
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 ..... 102
Tableau 3.17 – Le comportement de voyage au cours de l'année suivante..... 103
Tableau 3.18 – Sexe des répondants..... 104
Tableau 3.19 - Quel est votre état matrimonial?..... 106
Tableau 3.20 – Le nombre d'enfants ..... 106
Tableau 3.21 - Situation actuelle des répondants..... 107

Tableau 3.22 – La situation actuelle des passagers en fonction du type d'organisation dans laquelle ils travaillent..... 108
Tableau 3.23 – Répartition des secteurs d'activités..... 113
Tableau 3.24 - L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction..... 114
du secteur économique dans lequel ils travaillent..... 114
Tableau 3.25 - Le niveau de satisfaction global des expériences de voyage à l'intérieur du Québec ..... 115
Tableau 3.26 - Corrélations entre le niveau de satisfaction et le prix du billet d'avion ..... 116
(Visite à la famille ou aux amis)..... 116
Tableau 3.27 - Corrélations entre le niveau de satisfaction et le prix du billet d'avion ..... 116
(Rendez-vous médical) ..... 116
Tableau 3.28 – Corrélations entre le niveau de satisfaction, la perception et les attentes en matière de services aériens..... 117
Tableau 3.29 – Commodité des horaires des vols en fonction du motif du voyage ... 118
Tableau 3.30 – Effet dissuasif des horaires peu adaptés..... 119
Tableau 3.31 - Corrélations entre la satisfaction et la perception de la sûreté aérienne ..... 119
Tableau 3.32 - Corrélations entre la satisfaction et la perception des services aériens ..... 120
Tableau 3.33 – Récapitulation des données de l'échantillon..... 121
Tableau 3.34 - Le sexe des répondants ..... 123
Tableau 3.35 – Le groupe d'âges des répondants..... 123
Tableau 3.36 - État matrimonial ..... 124
Tableau 3.37 – Le nombre moyen d'enfants ..... 127
Tableau 3.38 – Le niveau de scolarité le plus élevé complété..... 127
Tableau 3.39 - La répartition de l'occupation des répondants..... 128
Tableau 3.40 - La répartition du motif du voyage des répondants ..... 129
Tableau 3.41 – Déplacements depuis le Bas-Saint-Laurent au cours de l'année précédant le voyage..... 130
Tableau 3.42 – Répartition des moyens de transport les plus utilisés selon le motif du voyage..... 132
Tableau 3.43 – Déplacements vers le Bas-Saint-Laurent au cours de l'année précédant le voyage ..... 134
Tableau 3.44 - Besoin de voyager et motif du voyage ..... 137
Tableau 3.45 – Temps disponible pour voyager et motif du voyage..... 137
Tableau 3.46 – Ressource financière disponible pour voyager et motif du voyage ... 138
Tableau 3.47 – Impact d'une mauvaise expérience de service..... 138
Tableau 3.48 - Impact d'une mauvaise expérience de service et motif du voyage .... 139
Tableau 3.49 – Impact d'un retard ou d'une annulation de vol..... 139
Tableau 3.50 - Impact d'un retard ou d'une annulation et motif du voyage ..... 140
Tableau 3.51 - Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion ... 140
Tableau 3.52 - Impact du caractère sécuritaire des modes de transport terrestres et motif du voyage ..... 141
Tableau 3.53 - Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion..... 141

Tableau 3.54 - Impact de la fiabilité des modes de transport terrestres et motif du voyage ..... 142
Tableau 3.55 - L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès ..... 142
Tableau 3.56 - Impact de la facilité d'accès à l'aéroport et motif du voyage ..... 143
Tableau 3.57 – Les horaires des vols ne répondent pas aux besoins des passagers ... 143
Tableau 3.58 - Impact des horaires de vol et motif du voyage ..... 143
Tableau 3.59 - Le stationnement de l'aéroport de départ coûte trop cher ..... 144
Tableau 3.60 – Impact du coût du stationnement et motif du voyage ..... 144
Tableau 3.61 – Il n'y a pas souvent de vols directs vers les destinations ..... 145
qui intéressent les passagers ..... 145
Tableau 3.62 – Impact de l'offre de vols directs et motif du voyage ..... 145
Tableau 3.63 – Voyages effectués au cours de l'année précédente ..... 146
et probabilité de voyager au cours de l'année suivante ..... 146
Tableau 3.64 – Le Bas-Saint-Laurent comme destination et origine du voyage ..... 146
Tableau 3.65 – Répartition des secteurs d'activités ..... 150
Tableau 3.66 - L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent ..... 152
Tableau 3.67 - Taux de pénétration des technologies de communication ..... 152
dans la région du Bas-Saint-Laurent ..... 152
Tableau 3.68 - Le sexe des répondants ..... 154
Tableau 3.69 - Le groupe d'âges des répondants ..... 154
Tableau 3.70 – État matrimonial ..... 155
Tableau 3.71 – Le nombre moyen d'enfants ..... 158
Tableau 3.72 – Le niveau de scolarité le plus élevé complété ..... 158
Tableau 3.73 - La répartition de l'occupation des répondants ..... 159
Tableau 3.74 - La répartition du motif du voyage des répondants ..... 160
Tableau 3.75 – Déplacements depuis l'Abitibi-Témiscamingue au cours de l'année précédant le voyage ..... 161
Tableau 3.76 – Répartition des moyens de transport les plus utilisés selon le motif du voyage ..... 163
Tableau 3.77 – Déplacement vers l'Abitibi-Témiscamingue au cours de l'année précédant le voyage ..... 165
Tableau 3.78 - Besoin de voyager et motif du voyage ..... 168
Tableau 3.79 – Temps disponible pour voyager et motif du voyage ..... 168
Tableau 3.80 – Ressource financière disponible pour voyager et motif du voyage ... 169
Tableau 3.81 – Impact d'une mauvaise expérience de service ..... 169
Tableau 3.82 - Impact d'une mauvaise expérience de service et motif du voyage .... 170
Tableau 3.83 – Impact d'un retard ou d'une annulation de vol ..... 170
Tableau 3.84 - Impact d'un retard ou d'une annulation et motif du voyage ..... 170
Tableau 3.85 - Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion ... 171
Tableau 3.86 - Impact du caractère sécuritaire des modes de transport terrestres et motif du voyage ..... 171
Tableau 3.87 - Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion ..... 172
Tableau 3.88 - Impact de la fiabilité des modes de transport terrestres et motif du voyage ..... 172
Tableau 3.89 - L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès ..... 173

Tableau 3.90 - Impact de la facilité d'accès à l'aéroport et motif du voyage ..... 173
Tableau 3.91 – Les horaires des vols ne répondent pas aux besoins des passagers ... 173
Tableau 3.92 - Impact des horaires de vol et motif du voyage ..... 174
Tableau 3.93 - Le stationnement de l'aéroport de départ coûte trop cher ..... 174
Tableau 3.94 – Impact du coût du stationnement et motif du voyage ..... 175
Tableau 3.95 – Il n'y a pas souvent de vols directs vers les destinations ..... 175
qui intéressent les passagers..... 175
Tableau 3.96 – Impact de l'offre de vols directs et motif du voyage ..... 175
Tableau 3.97 – Voyages effectués au cours de l'année précédente ..... 176
et probabilité de voyager au cours de l'année suivante ..... 176
Tableau 3.98 – L'Abitibi-Témiscamingue comme destination et origine du voyage. 176
Tableau 3.99 - Récapitulation des données..... 180
Tableau 3.100 - L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent..... 182
Tableau 3.101 - Taux de pénétration des technologies de communication ..... 183
dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue..... 183
Tableau 3.102 - Le sexe des répondants ..... 185
Tableau 3.103 - Le groupe d'âges des répondants..... 185
Tableau 3.104 - État matrimonial ..... 186
Tableau 3.105 – Le nombre moyen d'enfants ..... 188
Tableau 3.106 – Le niveau de scolarité le plus élevé complété..... 189
Tableau 3.107 - La répartition de l'occupation des répondants..... 190
Tableau 3.108 - La répartition du motif du voyage des répondants ..... 191
Tableau 3.109 - Synthèse des données pour l'année précédant le voyage ..... 192
Tableau 3.110 – Répartition des moyens de transport les plus utilisés selon le motif du voyage..... 194
Tableau 3.111 – Déplacement vers la Côte-Nord au cours de l'année précédant le voyage..... 195
Tableau 3.112 - Besoin de voyager et motif du voyage ..... 198
Tableau 3.113 – Temps disponible pour voyager et motif du voyage..... 199
Tableau 3.114 – Ressource financière disponible pour voyager et motif du voyage . 199
Tableau 3.115 – Impact d'une mauvaise expérience de service..... 200
Tableau 3.116 - Impact d'une mauvaise expérience de service et motif du voyage .. 200
Tableau 3.117 – Impact d'un retard ou d'une annulation de vol ..... 200
Tableau 3.118 - Impact d'un retard ou d'une annulation et motif du voyage ..... 201
Tableau 3.119 - Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion . 201
Tableau 3.120 - Impact du caractère sécuritaire des modes de transport terrestres et motif du voyage ..... 202
Tableau 3.121 - Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion..... 202
Tableau 3.122 - Impact de la fiabilité des modes de transport terrestres et motif du voyage..... 203
Tableau 3.123 - L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès..... 203
Tableau 3.124 - Impact de la facilité d'accès à l'aéroport et motif du voyage..... 204
Tableau 3.125 – Les horaires des vols ne répondent pas aux besoins des passagers . 204
Tableau 3.126 - Impact des horaires de vol et motif du voyage..... 204
Tableau 3.127 - Le stationnement de l'aéroport de départ coûte trop cher ..... 205

Tableau 3.128 – Impact du coût du stationnement et motif du voyage ..... 205
Tableau 3.129 – Il n'y a pas souvent de vols directs vers les destinations ..... 205
qui intéressent les passagers..... 205
Tableau 3.130 – Impact de l'offre de vols directs et motif du voyage ..... 206
Tableau 3.131 – Voyages effectués au cours de l'année précédente ..... 207
et probabilité de voyager au cours de l'année suivante ..... 207
Tableau 3.132 – La Côte-Nord comme destination et origine du voyage ..... 207
Tableau 3.133 – Répartition des secteurs d'activités..... 212
Tableau 3.134 - L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent..... 213
Tableau 3.135 - Taux de pénétration des technologies de communication ..... 214
dans la région de la Côte-Nord ..... 214
Tableau 3.136 - Le sexe des répondants ..... 216
Tableau 3.137 – Le groupe d'âges des répondants ..... 216
Tableau 3.138 - État matrimonial ..... 217
Tableau 3.139 – Le nombre moyen d'enfants ..... 220
Tableau 3.140 – Le niveau de scolarité le plus élevé complété..... 220
Tableau 3.141 - La répartition de l'occupation des répondants..... 221
Tableau 3.142 - La répartition du motif du voyage des répondants ..... 222
Tableau 3.143 – Déplacements depuis le Saguenay-Lac-Saint-Jean..... 223
au cours de l'année précédant le voyage..... 223
Tableau 3.144 – Répartition des moyens de transport les plus utilisés selon le motif du voyage ..... 225
Tableau 3.145 – Déplacement vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean au cours de l'année précédant le voyage..... 227
Tableau 3.146 - Besoin de voyager et motif du voyage ..... 230
Tableau 3.147 – Temps disponible pour voyager et motif du voyage..... 230
Tableau 3.148 – Ressource financière disponible pour voyager et motif du voyage . 230
Tableau 3.149 – Impact d'une mauvaise expérience de service..... 231
Tableau 3.150 - Impact d'une mauvaise expérience de service et motif du voyage .. 231
Tableau 3.151 – Impact d'un retard ou d'une annulation de vol ..... 231
Tableau 3.152 - Impact d'un retard ou d'une annulation et motif du voyage ..... 232
Tableau 3.153 - Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion . 232
Tableau 3.154 - Impact du caractère sécuritaire des modes de transport terrestres et motif du voyage ..... 233
Tableau 3.155 - Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion..... 233
Tableau 3.156 - Impact de la fiabilité des modes de transport terrestres et motif du voyage ..... 233
Tableau 3.157 - L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès..... 234
Tableau 3.158 - Impact de la facilité d'accès à l'aéroport et motif du voyage..... 234
Tableau 3.159 – Les horaires des vols ne répondent pas aux besoins des passagers . 234
Tableau 3.160 - Impact des horaires de vol et motif du voyage..... 235
Tableau 3.161 - Le stationnement de l'aéroport de départ coûte trop cher ..... 235
Tableau 3.162 – Impact du coût du stationnement et motif du voyage ..... 236
Tableau 3.163 – Il n'y a pas souvent de vols directs vers les destinations qui intéressent les passagers..... 236

Tableau 3.164 – Impact de l'offre de vols directs et motif du voyage ..... 236
Tableau 3.165 – Voyages effectués au cours de l'année précédente ..... 237
et probabilité de voyager au cours de l'année suivante ..... 237
Tableau 3.166 – Le Saguenay-Lac-Saint-Jean comme destination et origine du voyage ..... 237
Tableau 3.167 – Répartition des secteurs d'activités ..... 241
Tableau 3.168 - L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent ..... 243
Tableau 3.169 - Taux de pénétration des technologies de communication au Saguenay-Lac-Saint-Jean ..... 243
Tableau 3.170 - Le sexe des répondants ..... 245
Tableau 3.171 – Le groupe d'âges des répondants ..... 245
Tableau 3.172 - État matrimonial ..... 246
Tableau 3.173 – Le nombre moyen d'enfants ..... 249
Tableau 3.174 – La récapitulation des données ..... 249
Tableau 3.175 – La répartition de l'occupation des répondants ..... 250
Tableau 3.176 - La répartition du motif du voyage des répondants ..... 251
Tableau 3.177 – Déplacements depuis la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine au cours de l'année précédant le voyage ..... 252
Tableau 3.178 – Répartition des moyens de transport les plus utilisés selon le motif du voyage ..... 254
Tableau 3.179 - Déplacement vers la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine au cours de l'année précédant le voyage ..... 256
Tableau 3.180 - Besoin de voyager et motif du voyage ..... 259
Tableau 3.181 – Temps disponible pour voyager et motif du voyage ..... 259
Tableau 3.182 – Ressources financière disponible pour voyager et motif du voyage 260
Tableau 3.183 – Impact d'une mauvaise expérience de service ..... 260
Tableau 3.184 - Impact d'une mauvaise expérience de service et motif du voyage .. 261
Tableau 3.185 – Impact d'un retard ou d'une annulation de vol ..... 261
Tableau 3.186 - Impact d'un retard ou d'une annulation et motif du voyage ..... 262
Tableau 3.187 - Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion . 262
Tableau 3.188 - Impact du caractère sécuritaire des modes de transport terrestres et motif du voyage ..... 263
Tableau 3.189 - Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion ..... 263
Tableau 3.190 - Impact de la fiabilité des modes de transport terrestres et motif du voyage ..... 263
Tableau 3.191 - L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès ..... 264
Tableau 3.192 - Impact de la facilité d'accès à l'aéroport et motif du voyage ..... 264
Tableau 3.193 – Les horaires des vols ne répondent pas aux besoins des passagers . 264
Tableau 3.194 - Impact des horaires de vol et motif du voyage ..... 265
Tableau 3.195 - Le stationnement de l'aéroport de départ coûte trop cher ..... 265
Tableau 3.196 – Impact du coût du stationnement et motif du voyage ..... 266
Tableau 3.197 – Il n'y a pas souvent de vols directs vers les destinations qui intéressent les passagers ..... 266
Tableau 3.198 – Impact de l'offre de vols directs et motif du voyage ..... 266

Tableau 3.199 – Voyages effectués au cours de l'année précédente et probabilité de voyager au cours de l'année suivante ..... 267
Tableau 3.200 – La Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine comme destination et origine du voyage ..... 267
Tableau 3.201 – Répartition des secteurs d'activités ..... 272
Tableau 3.202 - L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent ..... 273
Tableau 3.203 - Taux de pénétration des technologies de communication dans la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine ..... 274
4. INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS ..... 275
5. CONCLUSION : PRONOSTIC ET RECOMMANDATIONS ..... 281
ANNEXE 1 - GLOSSAIRE ..... 289
ANNEXE 2 - LISTE DES PARTICIPANTS AUX ATELIERS DE DISCUSSION ..... 290
ANNEXE 3 – LE QUESTIONNAIRE ET LES REPONSES OBTENUES POUR CHAQUE QUESTION ..... 291
BIBLIOGRAPHIE ..... 292

## LISTE DES SCHÉMAS

1. INTRODUCTION ..... 1
2. MONOGRAPHIE DES RÉGIONS ..... 5
Schéma 2.1 - Répartition de la population du Québec (2005) par blocs régionaux ..... 5
Schéma 2.2 - Répartition de la superficie de la province du Québec entre les divers blocs régionaux ..... 6
Schéma 2.3 - Poids économique (2004*) attribué à chaque bloc régional du Québec ... 6
Schéma 2.4 - Perspectives d'évolution de la population des régions cibles, 2001-2026 8
Schéma 2.5 - Variation de la population des régions cibles par tranches d'âge, 1996-2005 ..... 8
Schéma 2.6 - Indice synthétique de fécondité dans les régions cibles, 1995, 2000 et 2005 ..... 10
Schéma 2.7. Indice de remplacement, selon les régions administratives à l'étude, 1995 et 2005 ..... 13
(par ordre croissant) ..... 13
Schéma 2.8 - Part des régions cibles dans la production québécoise, 2005 ..... 14
Schéma 2.9 - Taux de croissance annuelle moyen du PIB des régions cibles, 2005-1998 ..... 15
Schéma 2.10 – Produit intérieur brut par habitant, 2005 ..... 16
Schéma 2.11 - Part du volume Québécois d'investissements total* (immobilisations) attribué régions cibles, 2006 ..... 17
Schéma 2.12 - Évolution des investissements privés en capital dans les régions cibles, 1998-2005 ..... 18
Schéma 2.13 - Évolution du revenu disponible par habitant au niveau des régions cibles, 1995 et 2004* ..... 19
Schéma 2.14 - Distribution de l'emploi entre les régions cibles, 2005 ..... 20
Schéma 2.15 - Taux de croissance de l'emploi au Québec et dans les régions cibles, 1995-2005 ..... 21
Schéma 2.16 - Taux d'emploi dans les régions cibles et au Québec ..... 22
Schéma 2.17 – Variation du nombre de chômeurs dans les régions cibles ..... 22
Schéma 2.18 - Variation du nombre d'emplois, 2000-1995, 2005-2000, 2005-1995 .. 23
Schéma 2.19 - Évolution du cours du pétrole brut, 2003-2006 ..... 25
Schéma 2.20 - Ventilation du trafic intérieur par province, 2004 ..... 26
Schéma 2.21 - Évolution du flux aérien intérieur de passagers au Canada durant la période 1995-2004.* ..... 27
Schéma 2.22 - Évolution du trafic aérien (en volume) québécois, 1995-2004 ..... 28
Schéma 2.23 - Part des régions cibles dans le trafic intérieur provincial ..... 29
Schéma 2.24 - Évolution du trafic aérien des régions cibles versus le reste du Québec, 1995-2004 ..... 30
Schéma 2.25 - Ventilation du trafic aérien des régions cibles ..... 31
Schéma 2.26 - Taille du marché des régions cibles, 1995 et 2004 ..... 31
Schéma 2.27 - Trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports du Bas-Saint-Laurent, 1995-2004 ..... 33
Schéma 2.28 - Évolution du trafic aérien régulier de passagers aux aéroports de Mont-Joli et Rimouski, 1995-2004 ..... 34

Schéma 2.29 - Évolution du trafic aérien (mouvements d'aéronefs) dans le Bas-Saint-Laurent ..... 35
et de la capacité moyenne des avions ..... 35
Schéma 2.30 - Évolution du trafic de passagers embarqués/débarqués aux gares principales ..... 38
du Bas-Saint-Laurent, 1993-2005 ..... 38
Schéma 2.31 - Trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports de l'Abitibi-Témiscamingue, 1995-2004 ..... 41
Schéma 2.32 - Évolution du trafic aérien en Abitibi-Témiscamingue (mouvements d'aéronefs) ..... 42
et de la capacité moyenne des avions ..... 42
Schéma 2.33 - Évolution du trafic aérien régulier de passagers à Chibougamau, Rouyn-Noranda et Val-d'Or, 1995-2005 ..... 42
Schéma 2.34 - Trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports de la Côte-Nord, 1995-2004 ..... 51
Schéma 2.35 - Évolution du trafic aérien régulier de passagers aux aéroports de Baie-Comeau, ..... 51
Havre-Saint-Pierre, Schefferville, Sept-Îles et Wabush, 1995-2004 ..... 51
Schéma 2.36 - Trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports du Saguenay-Lac-Saint-Jean, 1995-2004 ..... 58
Schéma 2.37 - Évolution du trafic aérien régulier de passagers aux aéroports d'Alma, de Bagotville ..... 59
et de Roberval, 1995-2004 ..... 59
Schéma 2.38 - Trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, 1995-2004 ..... 65
Schéma 2.39 - Trafic aux aéroports de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine, 1995-2004 ..... 66
Schéma 2.40 - Trafic à l'aéroport de Bonaventure, 1995-2004 ..... 66
Schéma 2.41 - Trafic ferroviaire aux gares de la péninsule Gaspésienne ..... 69
3. SONDAGE AUPRÈS DES VOYAGEURS ..... 72
Schéma 3.1 - Le motif du voyage (Répartition par mois) ..... 74
Schéma 3.2 - Le motif du voyage (Répartition par quinzaine) ..... 75
Schéma 3.3 - Le motif du voyage selon la période de la journée ..... 75
Schéma 3.4 - Le mois lors duquel les données ont été recueillies ..... 77
Schéma 3.5 - La région du domicile des passagers ..... 78
Schéma 3.6 - La région du lieu de travail des passagers ..... 79
Schéma 3.7 – La répartition des destinations au départ de Montréal ..... 81
Schéma 3.8 – La répartition des destinations au départ de Québec ..... 82
Schéma 3.9 – La fréquence cumulée des destinations au départ de Montréal et de Québec ..... 82
Schéma 3.10 - L'origine du voyage des passagers interrogés à Montréal ..... 83
Schéma 3.11 - L'origine du voyage des passagers interrogés à Québec ..... 85
Schéma 3.12 – Identification des personnes accompagnant les passagers ..... 86
Schéma 3.13 – Perception des passagers vis-à-vis leur vol actuel ..... 88
Schéma 3.14 – La méthode d'achat du billet selon le motif du voyage ..... 90
Schéma 3.15 – La perception des services aériens selon le motif du voyage ..... 92

Schéma 3.16 - Le prix du billet selon la période du voyage ..... 93
Schéma 3.17 – Le prix du billet d'avion selon le motif du voyage ..... 94
Schéma 3.18 – La répartition des tarifs spéciaux dans l'échantillon ..... 94
Schéma 3.19 – La planification du vol et l'achat du billet en fonction des tranches d'âges : ..... 97
Schéma 3.20 – La planification du vol et l'achat du billet en fonction du motif du voyage : ..... 99
Schéma 3.21 – Motifs du choix de l'avion comme moyen de transport ..... 101
Schéma 3.22 - Le comportement de voyage au cours de l'année suivante ..... 103
Schéma 3.23 – Facteurs favorisant le choix de l'avion ..... 104
Schéma 3.24 - La répartition des classes d'âge ..... 105
Schéma 3.25 - Situation actuelle des répondants ..... 107
Schéma 3.26 – Le type d'organisation et l'évolution du nombre d'employés depuis cinq ans ..... 110
Schéma 3.27 - Revenus annuels des passagers célibataires, divorcés ou veufs ..... 111
Schéma 3.28 - Revenus annuels des passagers mariés ou conjoints de fait ..... 112
Schéma 3.29 – La répartition des secteurs d'activité pour chaque région cible ..... 113
Schéma 3.30 – La répartition des domaines d'activité dans les cinq régions cibles .. 114
Schéma 3.31 - Le niveau de satisfaction générale des expériences de voyage aérien à l'intérieur du Québec ..... 115
Schéma 3.32 – La répartition du domicile des répondants à travers le Québec ..... 122
Schéma 3.33 – La répartition du domicile des répondants à travers les cinq régions cibles ..... 122
Schéma 3.34 – La répartition des groupes d'âges ..... 124
Schéma 3.35 – État matrimonial ..... 125
Schéma 3.36 – Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs ..... 125
Schéma 3.37 – Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait ... 126
Schéma 3.38 - Le niveau de scolarité le plus élevé complété ..... 128
Schéma 3.39 - L'occupation des résidants du Bas-Saint-Laurent ..... 129
Schéma 3.40 – Les déplacements depuis le Bas-Saint-Laurent ..... 131
Schéma 3.41 – Les autres moyens de transport utilisé ..... 132
Schéma 3.42 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel ..... 133
Schéma 3.43– Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel ..... 133
Schéma 3.44– Déplacements vers le Bas-Saint-Laurent au cours de l'année précédant le voyage ..... 134
Schéma 3.45– Le nombre moyen de déplacements vers le Bas-Saint-Laurent ..... 135
Schéma 3.46 - L'origine du voyage des passagers résidant dans le Bas-Saint-Laurent ..... 135
Schéma 3.47 – Les moyens de transport utilisés depuis l'aéroport de destination ..... 136
Schéma 3.48 – Distance des aéroports de la région du Bas-Saint-Laurent ..... 147
Schéma 3.49 – Facteurs incitatifs à voyager plus souvent en avion ..... 147
Schéma 3.50 – Facteurs explicatifs du choix de mode de transport ..... 148
Schéma 3.51 – Le type d'organisation dans laquelle les passagers travaillent ..... 149

Schéma 3.52 – Le type d'organisation et l'évolution du nombre d'employés ..... 149
Schéma 3.53 – La répartition des secteurs d'activité dans la région du Bas-Saint-Laurent ..... 151
Schéma 3.54 – La répartition des domaines d'activité des travailleurs dans le Bas-Saint-Laurent..... 151
Schéma 3.55 – La répartition du domicile des répondants à travers le Québec ..... 153
Schéma 3.56 – La répartition du domicile des répondants à travers les cinq régions cibles ..... 153
Schéma 3.57 – La répartition des groupes d'âges..... 155
Schéma 3.58 – État matrimonial..... 156
Schéma 3.59 – Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs ..... 156
Schéma 3.60 – Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait... 157
Schéma 3.61 - Le niveau de scolarité le plus élevé complété..... 159
Schéma 3.62 - L'occupation des résidants de l'Abitibi-Témiscamingue ..... 160
Schéma 3.63 – Les déplacements depuis l'Abitibi-Témiscamingue ..... 162
Schéma 3.64 – Les autres moyens de transport utilisés..... 163
Schéma 3.65 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel ..... 164
Schéma 3.66 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel ..... 164
Schéma 3.67 - Déplacement vers l'Abitibi-Témiscamingue au cours de l'année précédant le voyage..... 165
Schéma 3.68 – Le nombre moyen de déplacements vers l'Abitibi-Témiscamingue.. 166
Schéma 3.69 - L'origine du voyage des passagers résidant en Abitibi-Témiscamingue ..... 167
Schéma 3.70 – Les moyens de transport utilisés depuis l'aéroport de destination..... 167
Schéma 3.71 – Distance des aéroports de la région de l'Abitibi-Témiscamingue ..... 177
Schéma 3.72 – Facteurs incitatifs à voyager plus souvent en avion..... 177
Schéma 3.73 – Facteurs explicatifs du choix de mode de transport ..... 178
Schéma 3.74 – Le type d'organisation dans laquelle les passagers travaillent..... 179
Schéma 3.75 – Le type d'organisation et l'évolution du nombre d'employés ..... 179
Schéma 3.76 - La répartition des secteurs d'activité dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue ..... 181
Schéma 3.77 - La répartition des domaines d'activité des travailleurs en Abitibi-Témiscamingue ..... 181
Schéma 3.78 – La répartition du domicile des répondants à travers le Québec ..... 184
Schéma 3.79 – La répartition du domicile des répondants à travers les cinq régions cibles ..... 184
Schéma 3.80 – La répartition des groupes d'âges..... 186
Schéma 3.81 – État matrimonial..... 187
Schéma 3.82 – Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs ..... 187
Schéma 3.83 – Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait... 188
Schéma 3.84 – Le niveau de scolarité le plus élevé complété ..... 189
Schéma 3.85 - L'occupation des résidants de la Côte-Nord..... 190

Schéma 3.86 – Les déplacements depuis la Côte-Nord ..... 192
Schéma 3.87 – Les autres moyens de transport utilisés ..... 193
Schéma 3.88 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel ..... 194
Schéma 3.89 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel ..... 194
Schéma 3.90 - Déplacement vers la Côte-Nord au cours de l'année précédant le voyage ..... 195
Schéma 3.91 – Le nombre moyen de déplacements vers la Côte-Nord ..... 196
Schéma 3.92 - L'origine du voyage des passagers résidant dans la région de la Côte-Nord ..... 197
Schéma 3.93 – Les moyens de transport utilisés depuis l'aéroport de destination ..... 198
Schéma 3.94 – Distance des aéroports de la région de la Côte Nord ..... 208
Schéma 3.95 – Facteurs incitatifs à voyager plus souvent en avion ..... 209
Schéma 3.96 – Facteurs explicatifs du choix de mode de transport ..... 209
Schéma 3.97 – Le type d'organisation dans laquelle les passagers travaillent ..... 210
Schéma 3.98 – Le type d'organisation et l'évolution du nombre d'employés ..... 211
Schéma 3.99 – La répartition des secteurs d'activité dans la région de la Côte Nord 212
Schéma 3.100 – La répartition des domaines d'activité des travailleurs dans la région de la Côte-Nord ..... 213
Schéma 3.101 – La répartition du domicile des répondants à travers le Québec ..... 215
Schéma 3.102 – La répartition du domicile des répondants à travers les cinq régions cibles ..... 215
Schéma 3.103 – La répartition des groupes d'âges ..... 217
Schéma 3.104 – Quel est votre état matrimonial ..... 218
Schéma 3.105 – Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs ..... 218
Schéma 3.106 – Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait. 219
Schéma 3.107 - Le niveau de scolarité le plus élevé complété ..... 221
Schéma 3.108 - L'occupation des résidants du Saguenay-Lac-Saint-Jean ..... 222
Schéma 3.109 – Les déplacements depuis le Saguenay-Lac-Saint-Jean ..... 224
Schéma 3.110 – Les autres moyens de transport utilisés ..... 225
Schéma 3.111 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel ..... 226
Schéma 3.112 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel ..... 226
Schéma 3.113 - Déplacement vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean au cours de l'année précédant le voyage ..... 227
Schéma 3.114 – Le nombre moyen de déplacements vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean ..... 228
Schéma 3.115 - L'origine du voyage des passagers résidant au Saguenay-Lac-Saint-Jean ..... 228
Schéma 3.116 – Les moyens de transport utilisés depuis l'aéroport de destination ..... 229
Schéma 3.117 – Distance des aéroports du Saguenay-Lac-Saint-Jean ..... 238
Schéma 3.118 – Facteurs incitatifs à voyager plus souvent en avion ..... 238
Schéma 3.119 – Facteurs explicatifs du choix de mode de transport ..... 239

Schéma 3.120 – Le type d'organisation dans laquelle les passagers travaillent..... 240
Schéma 3.121 – Le type d'organisation et l'évolution du nombre d'employés ..... 240
Schéma 3.122 – La répartition des secteurs d'activité dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean..... 242
Schéma 3.123 – La répartition des domaines d'activité des travailleurs au Saguenay-Lac-Saint-Jean..... 242
Schéma 3.124 – La répartition du domicile des répondants à travers le Québec ..... 244
Schéma 3.125 – La répartition du domicile des répondants à travers les cinq régions cibles ..... 244
Schéma 3.126 – La répartition des groupes d'âges..... 246
Schéma 3.127 – État matrimonial..... 247
Schéma 3.128 – Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs ..... 247
Schéma 3.129 – Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait. 248
Schéma 3.130 - Le niveau de scolarité le plus élevé complété..... 250
Schéma 3.131 - L'occupation des résidants de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine..... 251
Schéma 3.132 – Les déplacements depuis la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine..... 253
Schéma 3.133 – Les autres moyens de transport utilisés..... 254
Schéma 3.134 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but personnel ..... 255
Schéma 3.135 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel..... 255
Schéma 3.136 - Déplacement vers la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine au cours de l'année précédant le voyage..... 256
Schéma 3.137 – Le nombre moyen de déplacements vers la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine..... 257
Schéma 3.138 - L'origine du voyage des passagers résidant en Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine..... 257
Schéma 3.139 – Les moyens de transport utilisés depuis l'aéroport de destination... 258
Schéma 3.140 – Distance des aéroports de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine..... 268
Schéma 3.141 – Facteurs incitatifs à voyager plus souvent en avion..... 269
Schéma 3.142 – Facteurs explicatifs du choix de mode de transport..... 269
Schéma 3.143 – Le type d'organisation dans laquelle les passagers travaillent..... 270
Schéma 3.144 – Le type d'organisation et l'évolution du nombre d'employés ..... 271
Schéma 3.145 – La répartition des secteurs d'activité dans la région de la Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine ..... 272
Schéma 3.146 – La répartition des domaines d'activité des travailleurs en Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine ..... 273
4. INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS ..... 275
5. CONCLUSION : PRONOSTIC ET RECOMMANDATIONS ..... 281
ANNEXE 1 - GLOSSAIRE..... 289
ANNEXE 2 - LISTE DES PARTICIPANTS AUX ATELIERS DE DISCUSSION..... 290
ANNEXE 3 – LE QUESTIONNAIRE ET LES REPONSES OBTENUES POUR CHAQUE QUESTION..... 291
BIBLIOGRAPHIE..... 292

# 1. INTRODUCTION[2]

Ce document présente 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 et menée entre le 31 mars 2006 et le 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, a toujours été l'une 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. Elles seront identifiées sous le nom de « régions cibles » tout au long du rapport.

## 1.1. CONTEXTE

Pour les régions éloignées de la province de 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 aux 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 aériens[3]). 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 en 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 forgé à travers le système de réservation établi en partenariat avec les agences de voyage. Le transporteur dispose d'un primat sur la demande par sa capacité à influencer les prix et à moduler les services.

[2] 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 les responsabilités de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement les positions du ministère des Transports du Québec

[3] Les Îles-de-la-Madeleine, l'île d'Anticosti, la Basse-Côte-Nord, Schefferville et certaines réserves indiennes (Matimekosh, Lac-John et Kawawachikamach)

Nonobstant, cela ne semble pas décourager la clientèle affaire dont la demande est notoirement inélastique au détriment du marché touristique En effet, la clientèle affaire ne semble pas sensible à aucun moyen de substitution (automobile, train, autobus) au transport aérien pour les déplacements moyens et longs courriers[4].

## 1.2. OBJECTIFS DE RECHERCHE ET MÉTHODOLOGIE

Compte tenu du contexte spécifique de la problématique du transport aérien régional au Québec et tel que spécifié au devis : Demande de Services Professionnels (Mars 2006), « Profil de la Demande de Transport Aérien Régional de Passagers au Québec et Tendances » (R589.1P1), 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 entre 1994 et 2005?
3. Quels sont les facteurs qui expliquent cette évolution dans chaque région?
4. Quelles sont les caractéristiques, motivations, besoins et 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 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 entre les années 1994 et 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 s'axe sur la problématique que semble connaître les cinq régions cibles en matière de transports, spécifiquement au niveau du transport aérien. Lorsque justifié, l'étude étend la réflexion à la situation qui prévaut au Québec voire au Canada dans son ensemble.

Le second volet méthodologique est un sondage par intercept auprès des voyageurs[5] qui a fourni des réponses à la quatrième question de recherche. Nous avons développé un outil d'observation comprenant 69 questions dont l'objectif est de recueillir de l'information détaillée au sujet des voyageurs en régions, de leurs opinions et de leurs besoins. Ce

[4] Vols moyen courrier : de 484km à 1609 km ; vols long courrier : plus de 1609 km.
[5] La méthodologie de sondage par intercept était expliquée en détail dans le rapport d'étape déposé le 8 novembre 2006.

questionnaire met l'accent sur les caractéristiques propres au voyageur ainsi que 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 cueillette de données dans les salles d'embarquement des aéroports Pierre-Elliot-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 complétés entre le début du mois d'octobre 2006 et la fin du mois de janvier 2007. L'échantillon de recherche est composé de 2011 passagers interrogés alors qu'ils étaient dans l'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 disponibles[6].

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 à long terme 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 PIB (2004). L'extraction et la transformation première des ressources constituent le pilier de l'économie des régions ressources.[7] Les données démographiques présentées dans la monographie révèlent une tendance à la baisse de la population dans l'ensemble des 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 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

[6] 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.
[7] Profil socioéconomique des régions du Québec, 2006.

décennie contrairement au reste de la province qui a enregistré une croissance sur cette période. Des études ont démontré des relations causales existant entre les échanges économiques et les déplacements d'affaires mais aussi les déplacements d'agrément (Bulletin Économique du Transport, mars 2003). Il va sans dire que le trafic aérien est tributaire des conditions socioéconomiques des territoires dont il couvre la demande. Il est donc assujetti 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 routiers, maritimes et ferroviaires disponibles.

Les résultats du sondage sont présentés à la section 3 du présent rapport. Nous présentons 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 présentent le profil socio-démographique de chaque région, les habitudes de voyages des passagers qui y résident, leur profil économique, et les perspectives ainsi que les projets concernant chacune.

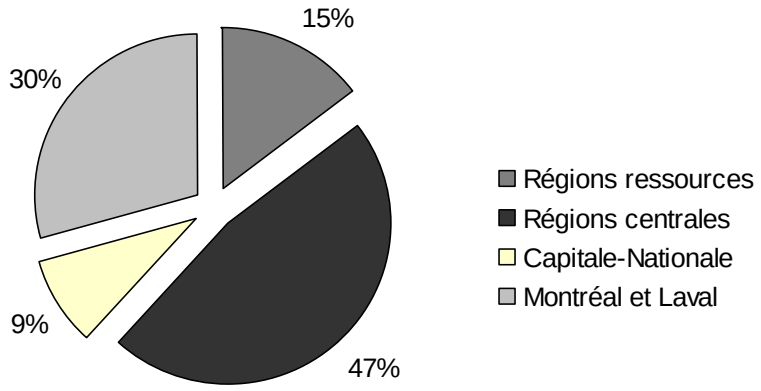
L'interprétation de nos résultats de recherche nous amènera à formuler un ensemble de recommandations dans la dernière section de notre rapport.

## 2. MONOGRAPHIE DES RÉGIONS

Le Québec compte 17 régions administratives réparties entre quatre grands blocs. Un premier bloc regroupe les régions de Montréal et de Laval, un second comprend les régions dites centrales soit l'Estrie, 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 ces dernières constituent 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-Madeleine [8].

La population du Québec s'élève à 7 598 146 habitants. Les régions centrales comptent 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**

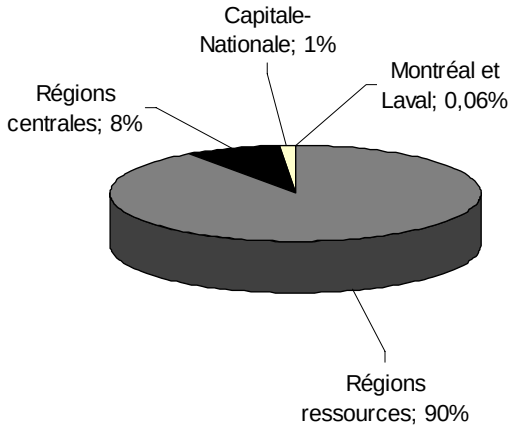



Sources: Statistique Canada; Institut de la Statistique du Québec, ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

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/km$^2$ en 2005) par opposition à Montréal et Laval qui occupent une infime partie du territoire québécois (0.06%) avec une forte densité estimée à 3016 habitants/km$^2$. Les régions centrales et la Capitale-Nationale ont chacune une densité de près de 36 habitants/km$^2$ ; elles occupent respectivement 8,1% et 1,4% de la superficie du Québec.

[8] La Mauricie et le Nord-du-Québec sont les deux régions ressources qui ne seront pas étudiées.

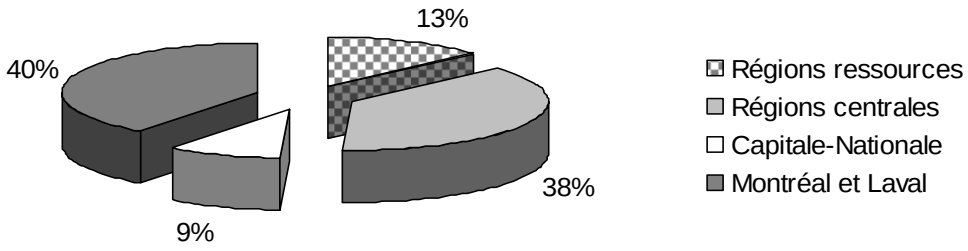
**Schéma 2.2 - Répartition de la superficie de la province du Québec entre les divers blocs régionaux**




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 du Québec. Le schéma 2.2 illustre l'hétérogénéité entre les quatre blocs régionaux pour ce qui a trait à leurs contributions respectives à la production Québécoise. Ce constat dénote des écarts sur le plan démographique mais aussi économique entre les régions ressources et les régions plus dynamiques du Québec à savoir les régions centrales, soit 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 d'aborder la question du trafic aérien.

## 2.1. DÉMOGRAPHIE DES RÉGIONS

### 2.1.1. Structure et évolution de la population en région

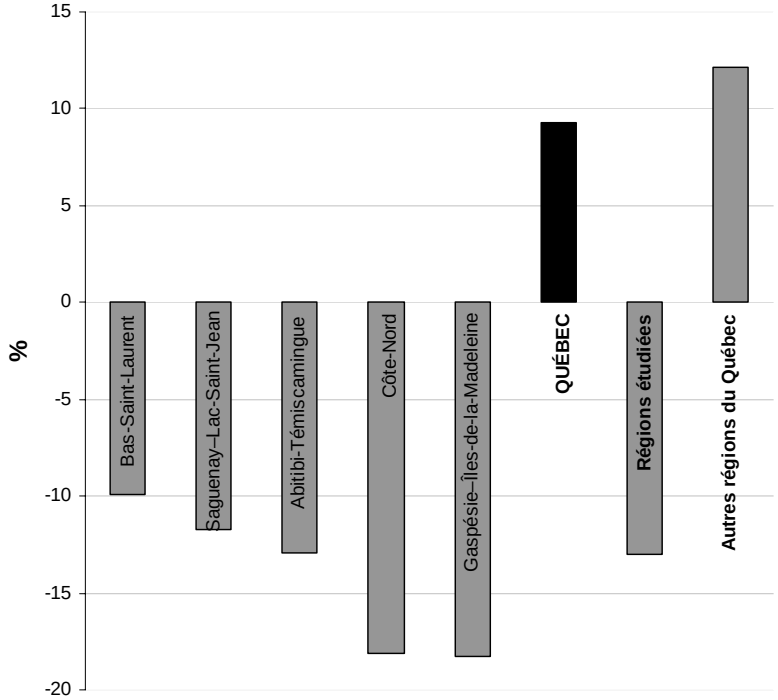
Tandis que le Québec a vu sa population s'accroître entre 1971 et 2005, à contrario les régions ressources affichaient une légère baisse de 3% sur la période. Plus précisément, durant la décennie 1996-2005, la population des régions cibles a diminué de près de 6%. En 2005, elle constitue 10,7% de la 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 provinciale. Ces deux régions connaissent les diminutions de population les plus faibles durant la période 1996-2005, respectivement -3,3% et -5,2%. La Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine et la Côte-Nord concentrent chacune le pourcentage le plus faible de la population parmi les régions cibles (1,27%). Par contre, 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 aussi à la moyenne provinciale.

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

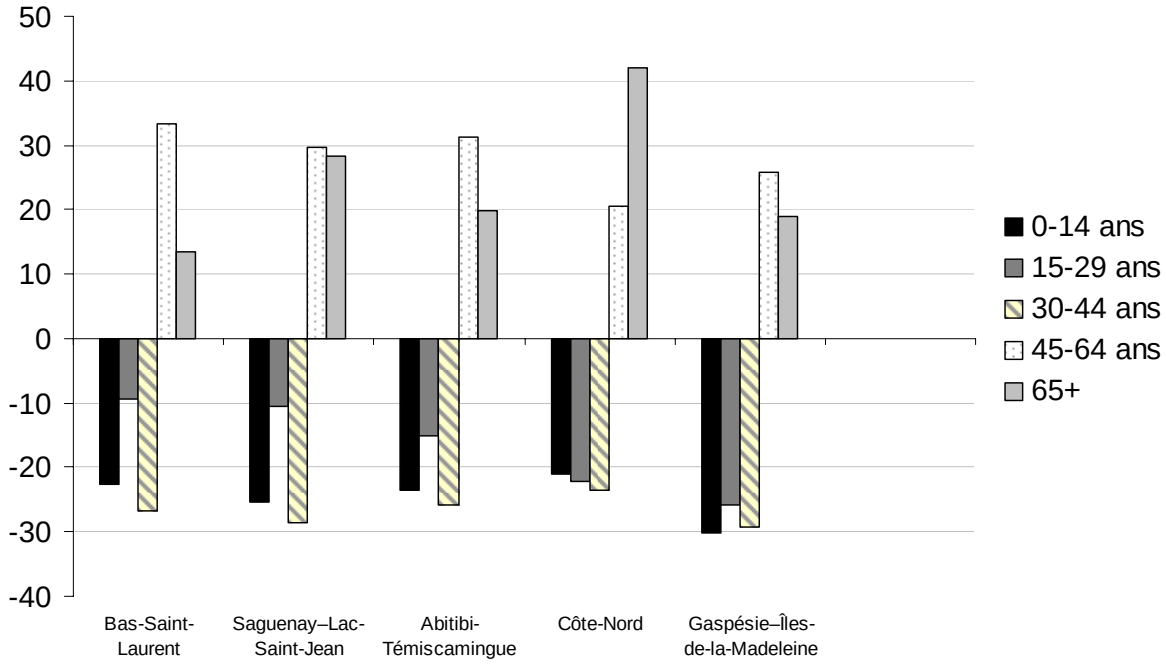
Durant la période 1996-2005, chacune des régions cibles encaisse une décroissance de la population jeune (0-45 ans) et une augmentation de la population mature (45 et plus) soulignant ainsi le vieillissement de la population. L'Abitibi-Témiscamingue se distingue par une augmentation excédant 40% de la population des 65 ans et plus. La Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine connaît la plus grande perte de jeunes de 15-29 ans (-26%) et de 30-44 ans (-29%) sur 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, un regard sur la fécondité paraît approprié dans le contexte de cette étude compte tenu de la diminution flagrante de la population de jeunes dans les régions cibles (voir schéma 2.5).

L'indice de fécondité des femmes en âge de procréer au Québec est à la baisse avec un écart de -0,11 entre 1995 et 2005. Ceci dit, cet indice est en croissance depuis 2000 (1,51 epf[9] en 2005 ; 1,41 epf en 2000). De manière similaire, les régions cibles ont connu une augmentation durant cette période (1,53 epf en 2005 et 1,48 en 2000). À titre comparatif, l'indice synthétique de fécondité total moyen dans les régions cibles (1,53 epf) surpasse légèrement la moyenne provinciale (1,51 epf) en 2005. Le Québec présentait dix ans auparavant, un indice légèrement plus élevé (1,62 epf) comparé au groupe de régions cibles dont l'indice de fécondité se chiffrait à 1,61 epf. Les indicateurs de ces régions ont chuté entre 1995 et 2005 (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 présente en 2005 l'indice synthétique de fécondité le plus bas (1,27 epf) 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 1996-2005) notamment le nombre de femmes en âge de procréer (15-44 ans). Ce dernier a décru de 22% sur 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 se distingue comme étant la seule région parmi les régions cibles à connaître une augmentation (schéma 2.6) de son indice de fécondité sur la période 1995-2005 et ce, malgré un déficit de femmes en âge de procréer estimé à 20% sur la période 1996-2005.

A l'instar 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 de la province 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.

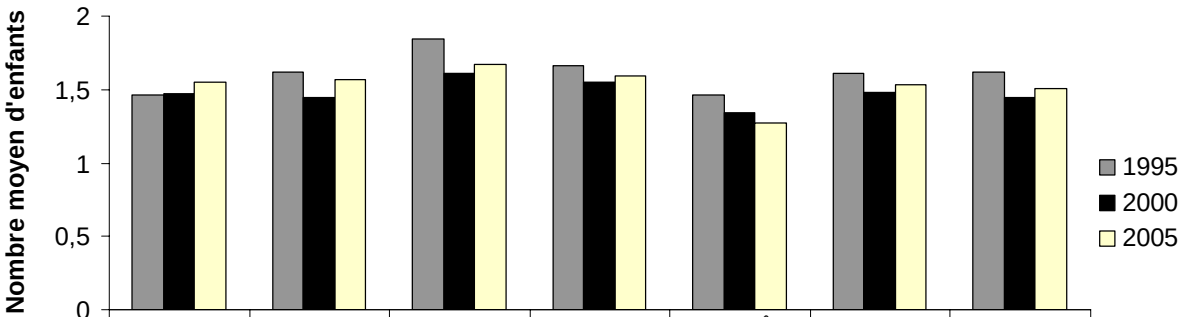
[9] epf= enfant(s) par femme

**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**




| | Bas-Saint-Laurent | Saguenay-Lac-Saint-Jean | Abitibi-Témiscamingue | Côte-Nord | Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine | Total régions | Québec |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1995 | 1,46 | 1,62 | 1,84 | 1,66 | 1,46 | 1,608 | 1,62 |
| 2000 | 1,47 | 1,45 | 1,61 | 1,55 | 1,34 | 1,484 | 1,45 |
| 2005 | 1,55 | 1,57 | 1,67 | 1,59 | 1,27 | 1,53 | 1,51 |

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, celles-ci 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 dû notamment à 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 (pour une proportion excédant 76%). Typiquement, l'exode des jeunes[10] 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 au sud de la province, il semblerait qu'elles attirent de plus en plus de visiteurs étrangers. Malgré que les volumes soient relativement modestes, les régions cibles ont pu assister à un changement de tendance depuis l'exercice 1994-1995 lorsque celles-ci 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 (ex : 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 (avec une perte totale de 5059 personnes entre 2004 et 2005). Ce flux est toutefois moins intense par rapport à 1994-1995 ou le solde migratoire était déficitaire de 8088 personnes. Ce redressement est dû essentiellement aux migrations internationales annuelles qui ont plus que doublé entre 1995 et 2005. Le déficit migratoire interrégional touche essentiellement les tranches d'âge de 30 à 64 ans (-22,7 p.1000) et de 0-14 ans (-26,1 p. 1000). Il semblerait que ce phénomène est attribuable au déplacement des familles en 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 équivaudrait à une moyenne d'environ 1 000 000 d'immigrants par année pendant les 50 prochaines années. Malgré

[10] Une appellation que les chercheurs de l'Université du Québec ont remplacée par « migration interne »

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. La seule exception parmi les pays du G8 est les États-Unis, dont la fécondité est proche de deux enfants par femme. Toutefois, rien ne laisse présager une telle tendance au Canada. Le nombre moyen d'enfants par femme est d'un peu plus de 1,5 au Canada, tandis que le seuil de remplacement des générations, nécessaire pour enrayer le vieillissement, 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 remplacement[11] 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 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 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).

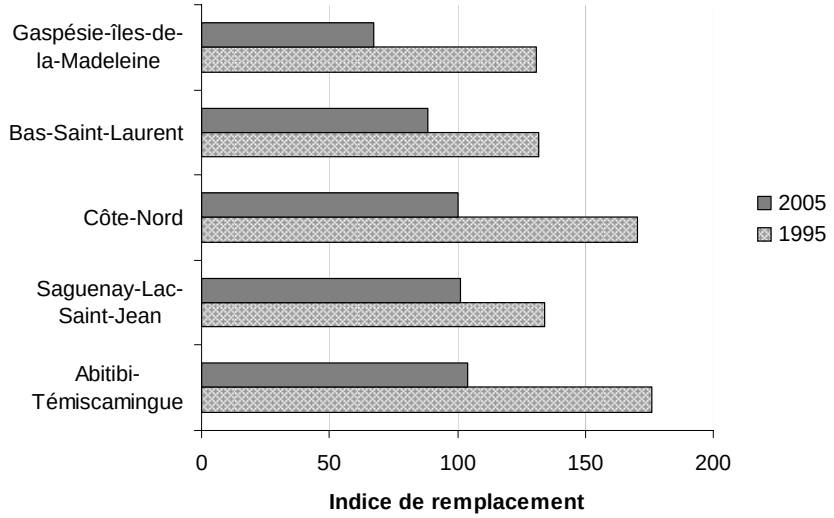
[11] Indice de remplacement : « […] mesure le renouvellement des personnes qui approchent de l'âge de retraite (55-64 ans) par celles qui intègrent (20-29 ans) le marché de travail (Source : Girard, C. (2003), Le vieillissement de la population au Québec : Où et quand ».

**Tableau 2.2 - Indices de remplacement [12]des régions à l'étude, 1995 et 2005[13]**

| 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 de 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 de Développement Économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

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 que la génération du baby boom est plus nombreuse que celles qui la suivent. Il est cependant possible d'envisager 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.

[12] L'indice de remplacement correspond au rapport des 20-29 ans sur les 55-64 ans multiplié par 100.
[13] Données provisoires.

## 2.2. CLIMAT ÉCONOMIQUE DES RÉGIONS

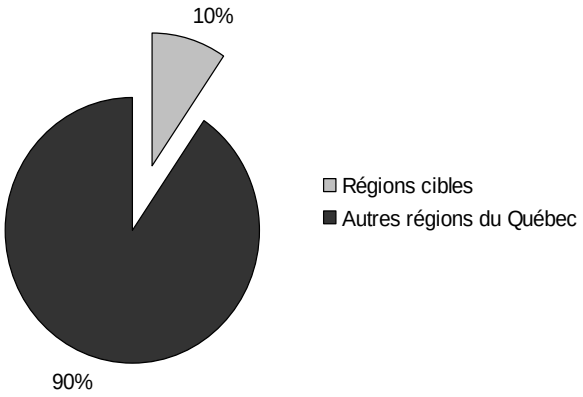
### 2.2.1. Indices de développement

#### 2.2.1.2. 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 Produit Intérieur Brut (PIB) et le Produit Intérieur Brut par habitant (PIB/hab).

Parmi les régions cibles, le Saguenay-Lac-Saint-Jean affiche la « puissance » économique la plus importante dans le groupe des régions cibles. Elle 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 2004.[14] Ces taux demeurent minimes comparés à Montréal qui génère à elle seule 36,2% du PIB, le taux le plus élevé parmi l'ensemble des régions du Québec.

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

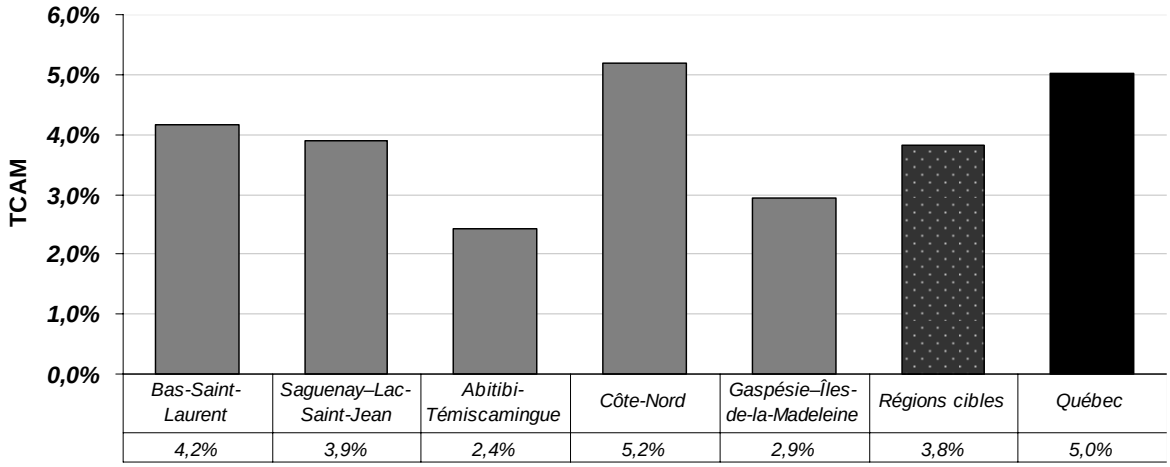



Sources : Institut de la statistique du Québec; Ministère des Affaires municipales et des Régions; Pêches et Océans Canada; Revenu Québec; Statistique Canada.

Tel que 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 sur la période (2,5%).

[14] Institut de la statistique du Québec, Bulletin flash : Produit intérieur brut régional 2005

**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 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.

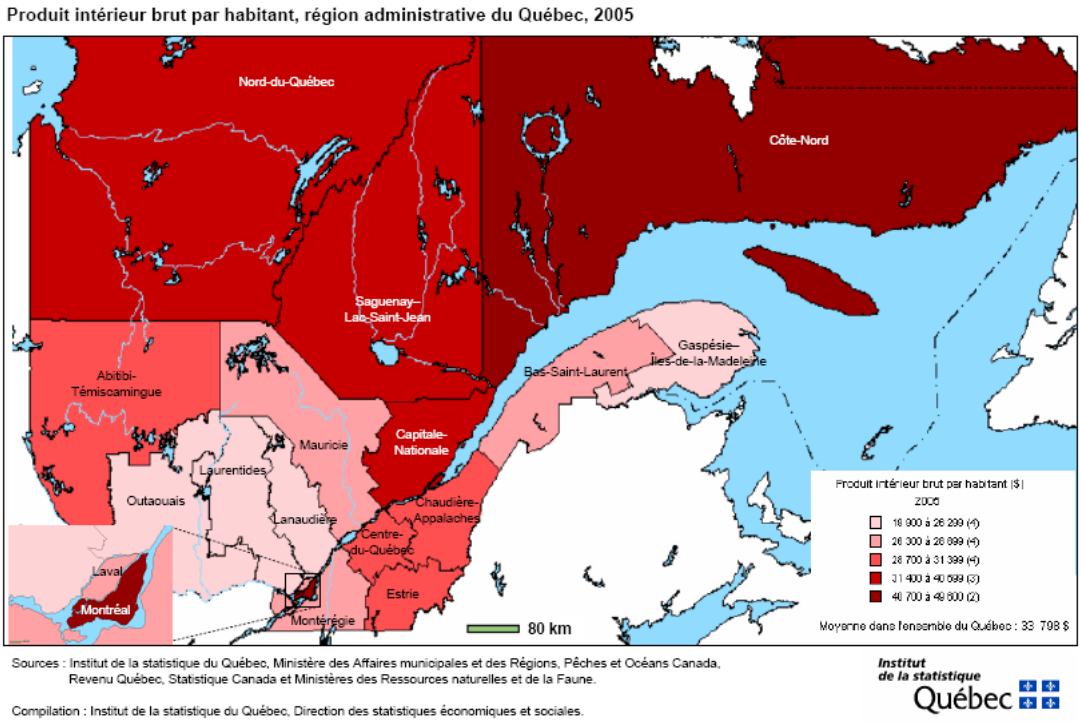
Le Produit Intérieur Brut par habitant (PIBR) constitue un bon indicateur de la productivité économique des régions cibles. Il donne une bonne appréciation du développement et une bonne approximation du niveau de vie de chacune de ces régions

mais ne tient pas compte des disparités au sein même des populations régionales. Le niveau du PIBR est particulièrement élevé pour la Côte-Nord atteignant $44131/hab. et dépassant ainsi la moyenne du Québec qui s'élève à $33798/hab., ce montant est justifié par la présence d'industries à forte capitalisation dans la région.[15] Cette région a connu également la croissance la plus élevé entre 2001 et 2004 soit 6,8%. En revanche, le PIBR de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine s'avère être le plus bas du bloc des régions cibles ($21043/hab.). 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. Ultimement, l'augmentation des revenus directs (salaires) et indirects (profits) occasionnée par une augmentation de la production entraîne une augmentation de la consommation et de l'épargne. Les investissements en capital ont donc pour 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**



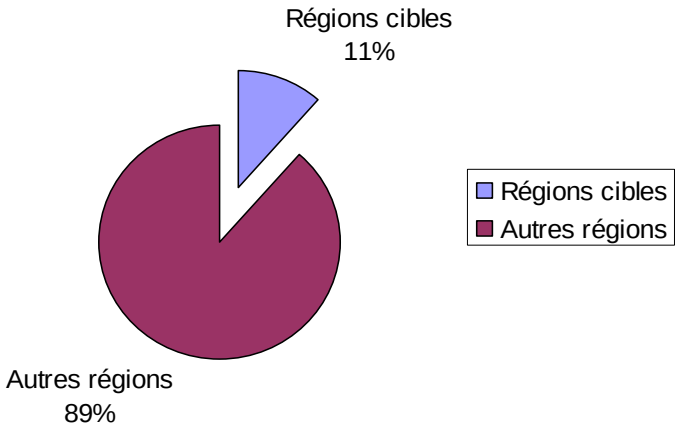

[15] Institut de la statistique du Québec, Bulletin flash : Produit intérieur brut régional 2005

Ainsi, nous offrons maintenant un aperçu de l'évolution du niveau d'investissement au niveau des 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 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.

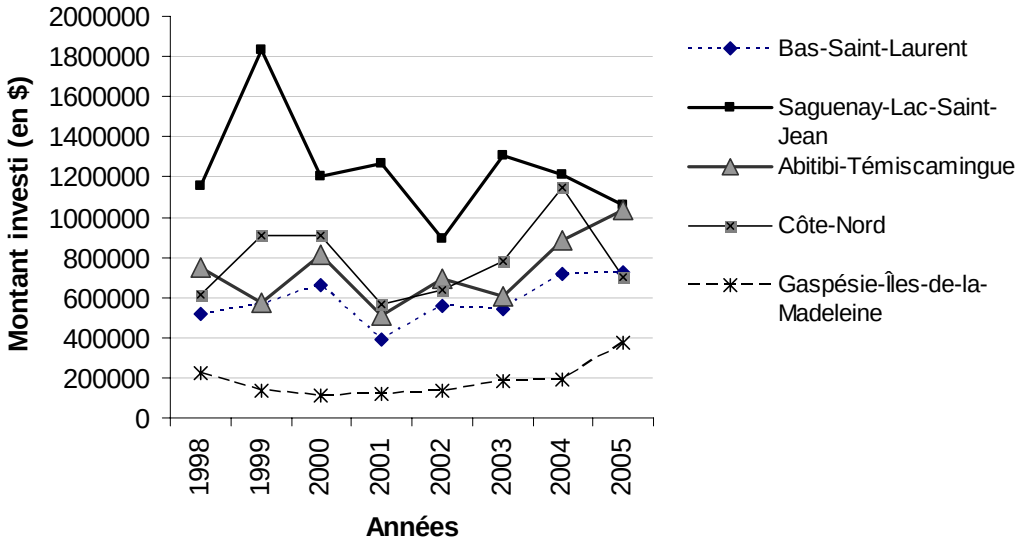
La localisation des investissements dans les régions les plus peuplées du Québec défait entre autres les régions cibles de leurs capitaux. Cette situation engendre des conséquences inéluctables sur le coût de la vie (ex : coûts de transports et conséquences sur les biens vendus) et la qualité de vie (services public) 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'investissements 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 (RPD)

Il serait opportun de donner une définition claire du revenu disponible par habitant avant de poursuive. 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 sur 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 exclus. [16]

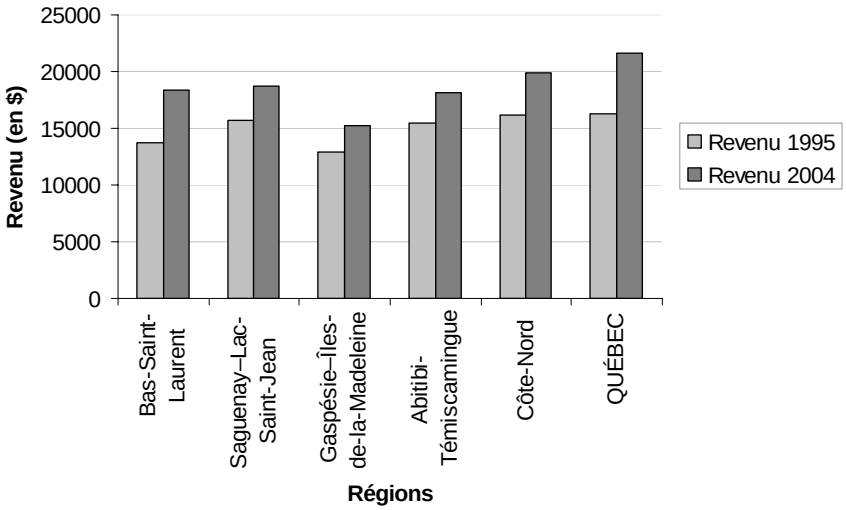
Le revenu personnel disponible (RPD) constitue un des indicateurs de la richesse d'une région et donne un aperçu du bien-être économique des habitants de celle-ci. « Le revenu personnel par habitant est un des principaux indicateurs qui facilite l'analyse économique des différentes régions du Québec (Leblond ; Jean, 1996) »[17]

[16] Institut de la statistique du Québec, 1999a ; Statistique Canada, 1990
http://www.agencesssbsl.gouv.qc.ca/T%C3%A9l%C3%A9chargements/Statistiques/Revenu%20personnel%20par%20habitant.pdf
[17] Extrait de http://www.agencesssbsl.gouv.qc.ca

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 ($15256 en 2004). La Côte-Nord se distingue par le RPD le plus élevé du groupe ($19849 en 2004).

L'ensemble des régions a connu une croissance de leur RPD sur 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)**.**

**Schéma 2.13 - Évolution du revenu disponible par habitant au niveau des 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***

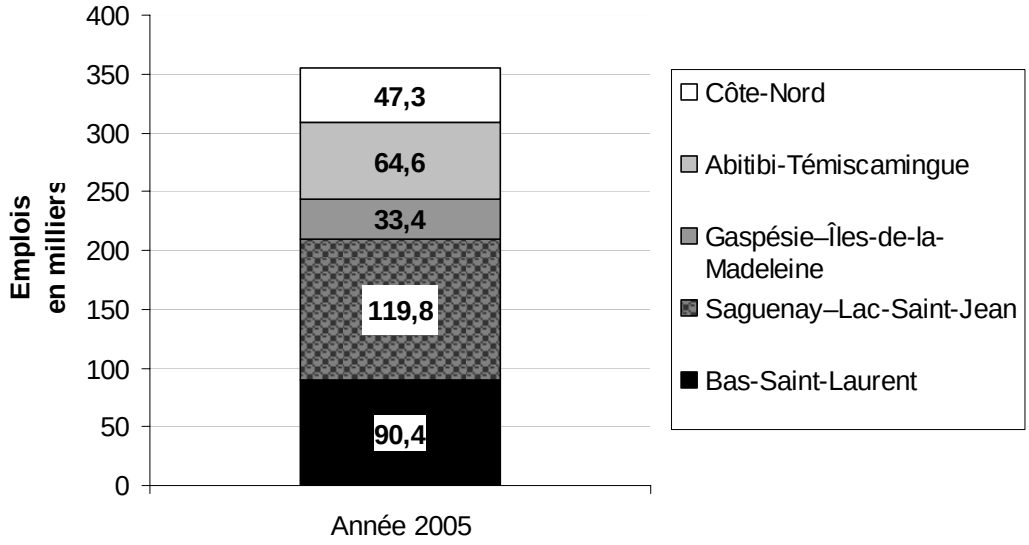
| **Régions** | Revenu 1995 | Revenu 2004 | Variation 1995-2004** | Indice 1995 | Indice 2004 |
|---|---|---|---|---|---|
| Bas-Saint-Laurent | 13667 | 18346 | 3,3% | 83,9 | 84,7 |
| Saguenay–Lac-Saint-Jean | 15740 | 18760 | 2,0% | 96,6 | 86,7 |
| Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine | 12906 | 15256 | 1,9% | 79,2 | 70,5 |
| Abitibi-Témiscamingue | 15463 | 18111 | 1,8% | 94,9 | 83,7 |
| Côte-Nord | 16149 | 19849 | 2,3% | 99,1 | 91,7 |
| Québec | 16294 | 21649 | | 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 de degré de dynamisme et de la performance économique des régions cibles.

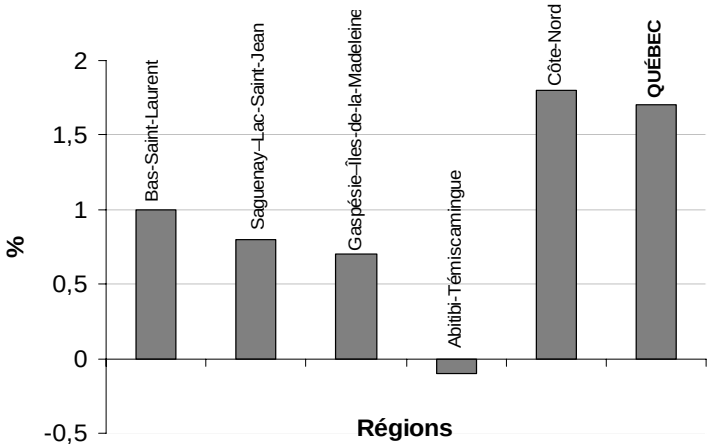
**Schéma 2.14 - Distribution de l'emploi entre les régions cibles, 2005**




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 en 2005 (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% versus 60,1%) tandis que celui du Saguenay-Lac-Saint-Jean demeure 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 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 la province, les régions ont connu une croissance de l'emploi sur la période 2005-1995. 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 croissance[18] 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.

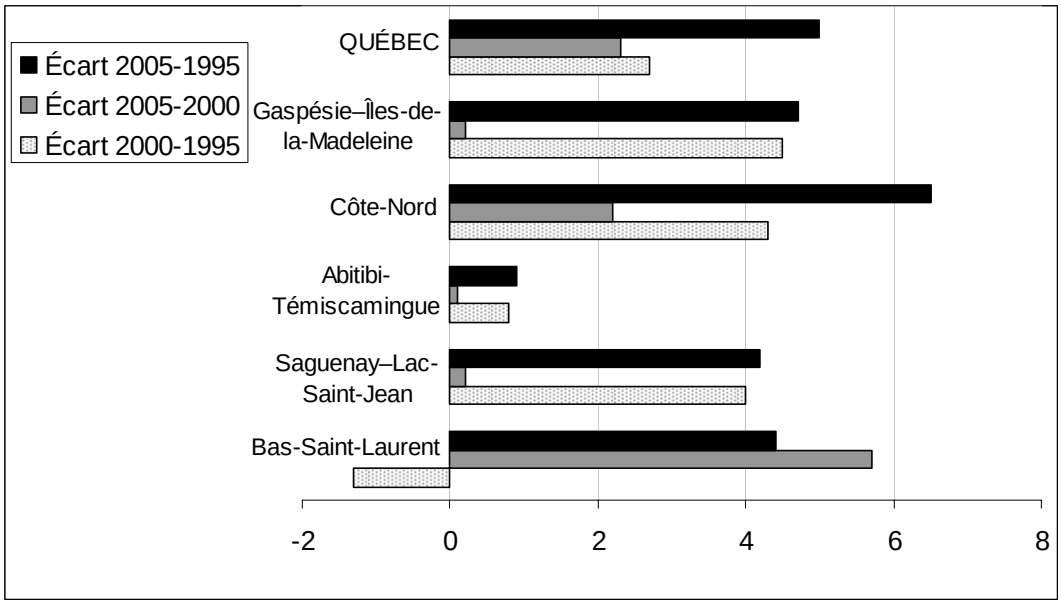
Le taux de croissance de l'emploi dans la Côte-Nord (1,8%) surpasse celui du Québec (1,7%). Cette région se distingue par une augmentation de l'emploi entre 2000 et 2005 (plus de 40% d'augmentation) avec plus de 40% de réduction du taux chômage. La Côte-Nord subissait une baisse d'emplois la plus importante 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 1995-2005 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 sur 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% versus 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.

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 l'âge des travailleurs.

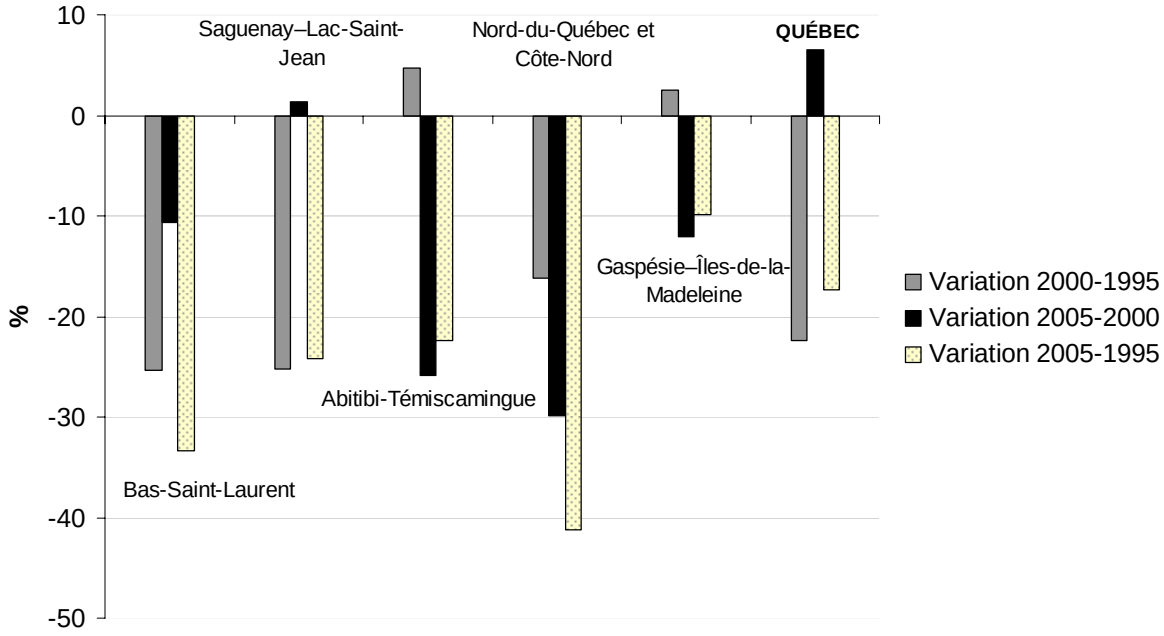
[18] Taux de croissance annuel composé.

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



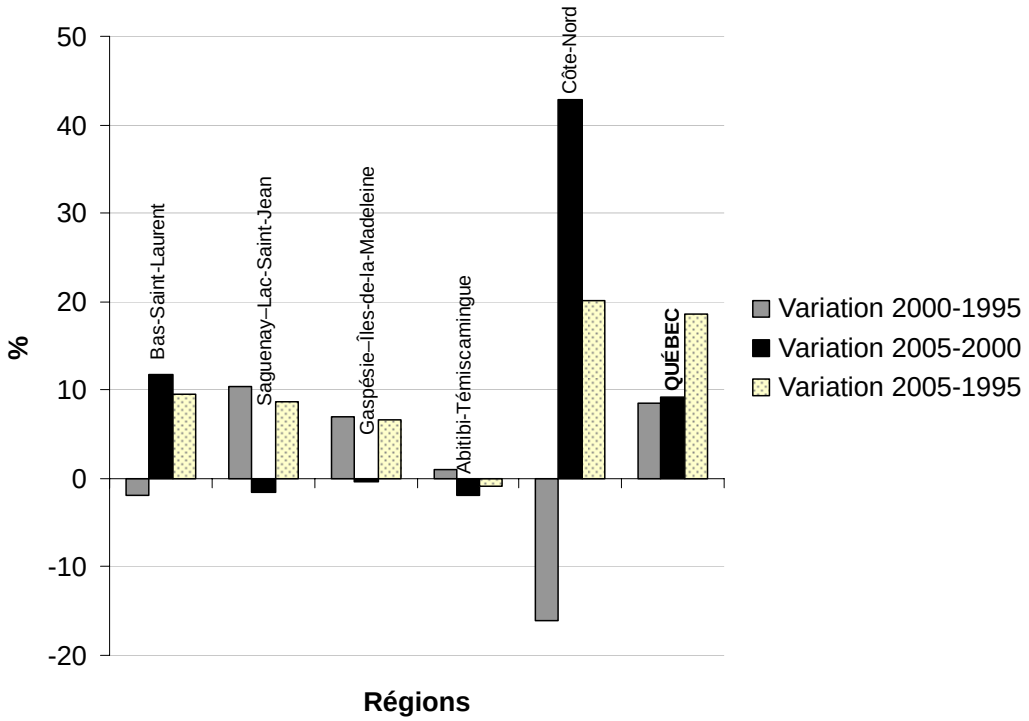

En raison de l'échantillonnage, les données pour la Côte-Nord doivent être interprétées avec prudence (Portrait socioéconomique des régions du Québec 2006).
Sources : Statistique Canada ; ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation.

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




Sources: 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
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. Celles-ci 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 de bois-d'œuvre. Par ailleurs, suite aux 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 coupe[19], les économies de la Côte-Nord, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie se retrouvent fragilisés notamment avec une diminution de la main-d'œuvre au niveau de la récolte et de l'aménagement. De telles mesures ont été adoptées pour modérer la surexploitation de la ressource forestière et la mauvaise gestion de son exploitation.

Au niveau des usines, la tendance des bailleurs de fonds à investir dans les produits à valeur ajoutée viendrait atténuer le choc (ex : Groupe GDS à Gaspé, Cédrico à Sainte Florence dans la Matapédia et Sacopan à Sacré-Cœur sur la Côte-Nord).

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

Les déplacements aériens en régions 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 dix années et tenteront d'identifier les différents facteurs susceptibles d'expliquer cette évolution.

## 2.3. LE TRAFIC AÉRIEN (1995-2004)

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

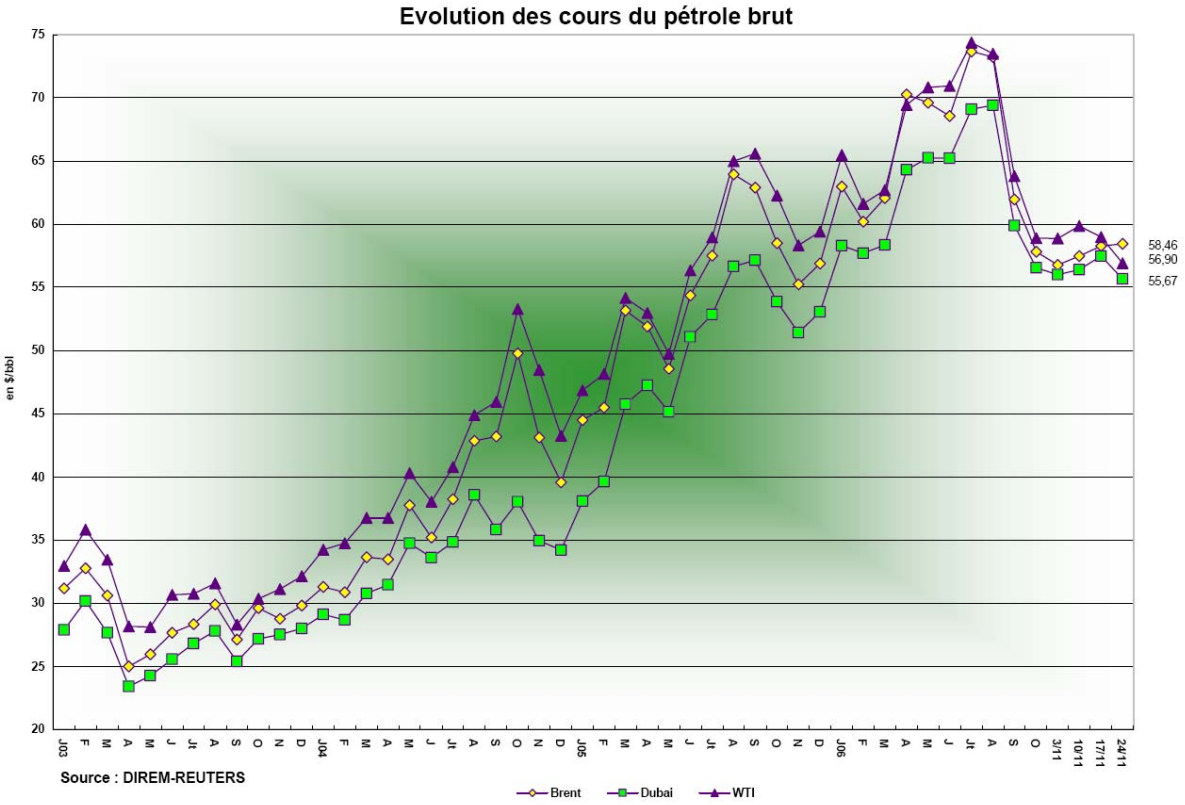
### 2.3.1. Mise en contexte

L'industrie du transport aérien international a connu des déboires au lendemain des attentats du 11 septembre 2001. Des conditions économiques peu favorables ont succédé à cet événement, aggravées en 2003 par la guerre en Irak et l'épidémie du SRAS[20]. 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%[21] laissant présager une relance de l'industrie. Toutefois, la flambée du prix du carburant cette même année affecte la rentabilité des compagnies aériennes et engendre des pertes à hauteur de 4,8 milliards de dollars américains.[22] 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 carburant mais pas autant que les compagnies américaines qui opèrent 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 même année (juillet-août). C'est encore une conséquence attribuable à la hausse des prix de transport aérien occasionnée dans une certaine mesure par l'augmentation du carburant. L'Association internationale de transport aérien (IATA) annonçait le 1er novembre 2006 une nouvelle baisse de la croissance du trafic aérien mondial évaluée à 4,7%.

[20] Il est à noter que ces événements ont probablement eu peu d'impact sur le transport aérien régional au Canada.
[21] Source : Association Internationale du Transport Aérien (IATA)
[22] 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.

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 de billets d'avions et donc potentiellement sur la demande de transport de passagers.

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




Source : Statistique Canada

Sur 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 des 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, de Mexico 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 2000-2003 s'élève à $26,7 par baril. En 2001, une hausse passagère fait suite aux attentats du 11 septembre ; les cours du pétrole sont révisés à la baisse du fait d'une diminution de la demande de kérosène auquel fait suite un consensus de réduction de la production en 2002.[23] Le record au niveau des prix est atteint en 2004 lorsque le baril est estimé à $38,2 soit une hausse de 32,18% depuis 2003 comparée à une hausse de 18,44% durant la période 2001-2003.[24] La volatilité des prix du baril s'explique par des perturbations du

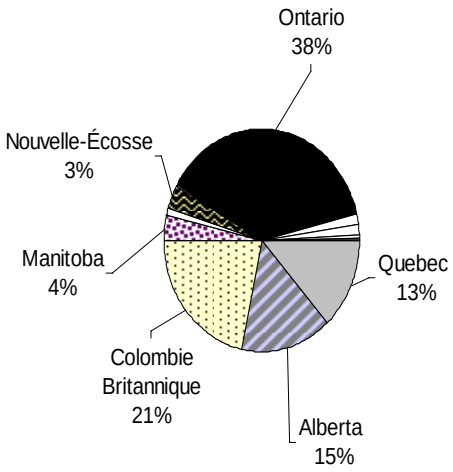
[23] Source CNUCED en ligne disponible sur http://r0.unctad.org/infocomm/francais/petrole/prix.htm
[24] Données Direction des ressources énergétiques et minérales (DIREM), Ministère de l'Économie des Finances et de l'Industrie (France).

niveau de l'offre causées par les événements en Irak et au Proche-Orient de même que la crise institutionnelle en Russie et au Vénézuela. 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 nationale (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**



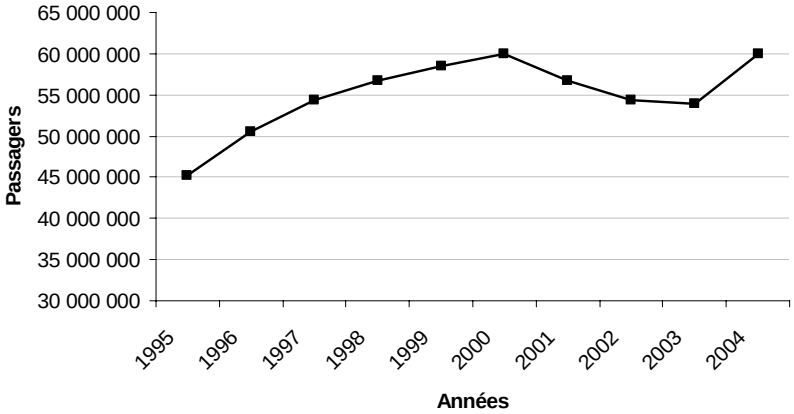

Source Transports Canada

Le trafic intérieur canadien a enregistré une croissance annuelle moyenne de 2,9 % sur 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 (TCAM 5%).

La croissance annuelle moyenne la plus élevée de la période s'élève à 12% au cours de l'exercice 1995-1996. Malgré le fait que la croissance a 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 : la vie de Visajet a eu une durée de six mois alors que 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 sur 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'étiolement du trafic le plus important (-5%) sur la décennie 1995-2004.

**Schéma 2.21 - Évolution du flux[25] 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

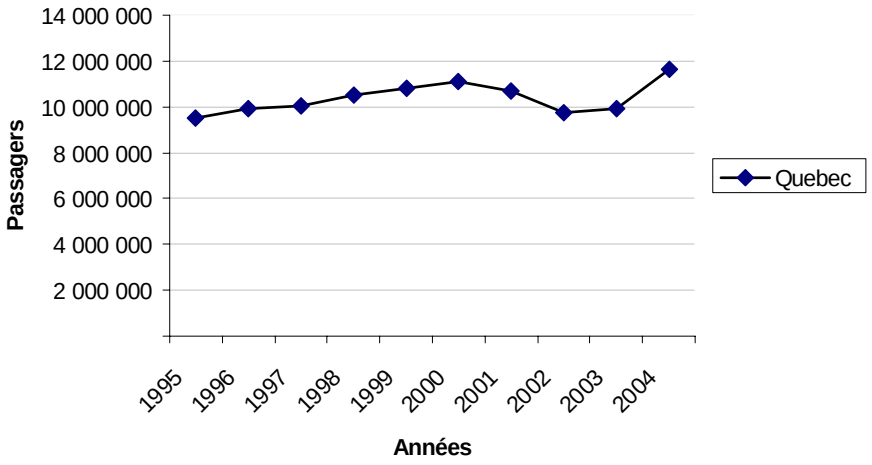
Le trafic est demeuré à la baisse jusqu'en 2003, l'année au cours de laquelle Air Canada a dû se placer sous la protection de la Loi canadienne sur les arrangements avec les créanciers pour pallier à sa dette évaluée à 13 milliards de dollars[26]. Malgré une reprise du trafic intérieur durant l'exercice 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'opération, disparition qui affecte l'offre de services aériens. Le transporteur offrait des services à bas prix compétitifs au Canada et aux Etats-Unis. Celui-ci n'a pu survivre à l'accroissement du prix du carburant et des coûts d'entretien de ses appareils. Pour les passagers, la confiance en les mesures de sécurité nettement accrues laisse présager un retour à la « normale » pré-2001 (sondage ACSTA, mai 2006).

[25] Sur les aéroports, les passagers étant comptés à l'arrivée et au départ, le trafic intérieur donne lieu à un double comptage (pour un vol Montréal-Sept-Îles : un comptage à Montréal, un autre à Sept-Îles), tandis qu'en terme de flux cet exemple sera comptabilisé comme un passager.
[26] Le point sur l'industrie du transport aérien, Bulletin économique, V32, p17, 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 de 1 point de pourcentage du marché canadien comparé à 1995. Toutefois, le trafic (en volume) a connu une croissance annuelle moyenne de 2,1% (TCAM) sur la décennie, une croissance plus faible comparée à celle du trafic pancanadien. Une telle variation est due essentiellement à la recrudescence du trafic estimée à 17% entre 2003 et 2004. Sur la période 1995-2004, le taux de croissance est de 22%. Le nombre de passagers embarqués et débarqués n'avait cessé d'augmenter sur 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 au niveau pancanadien durant la période 1995-2000 (TCAM 2,8%).

**Schéma 2.22 - Évolution du trafic aérien (en volume) québécois, 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 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 des prix de carburant.

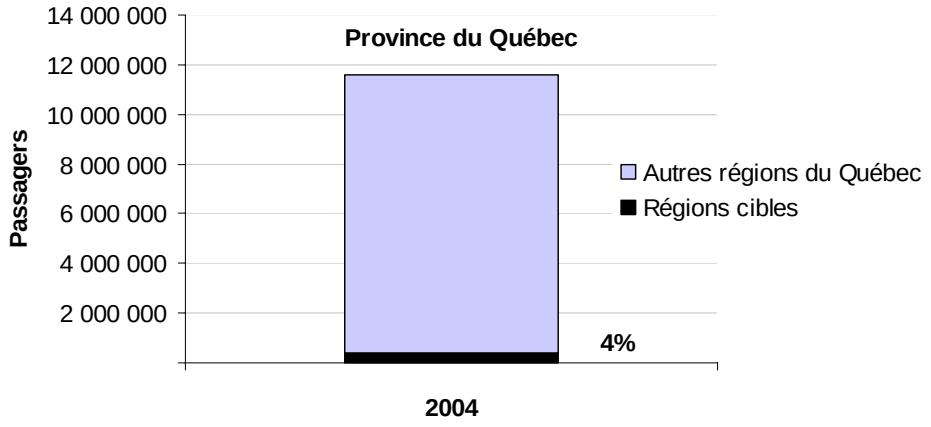
Cette tendance à la baisse s'explique par les coûts d'opération dans des marchés à faibles volumes, les difficultés financières rencontrées par les compagnies aériennes lesquelles difficultés ont engendré une cessation des activités de compagnies aériennes telle Inter-Canadien.

## 2.3.4. Évolution du trafic aéroportuaire dans les régions cibles

L'analyse qui suit ne prend pas en considération le cannibalisme intra-régional. Ce phénomène ne sera pas étudié ou visible. Le trafic aéroportuaire en pourcentage de 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 Québec[27]. 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 de 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) comparé au trafic intérieur québécois. La proportion du trafic attribuée aux régions cibles a reculé de 2,1 points de pourcentage sur 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.

**Schéma 2.23 - Part des régions cibles dans le trafic intérieur provincial**




Source : Transports Canada, 2006
Les données comptent en double les passagers sur des vols intra-provinciaux

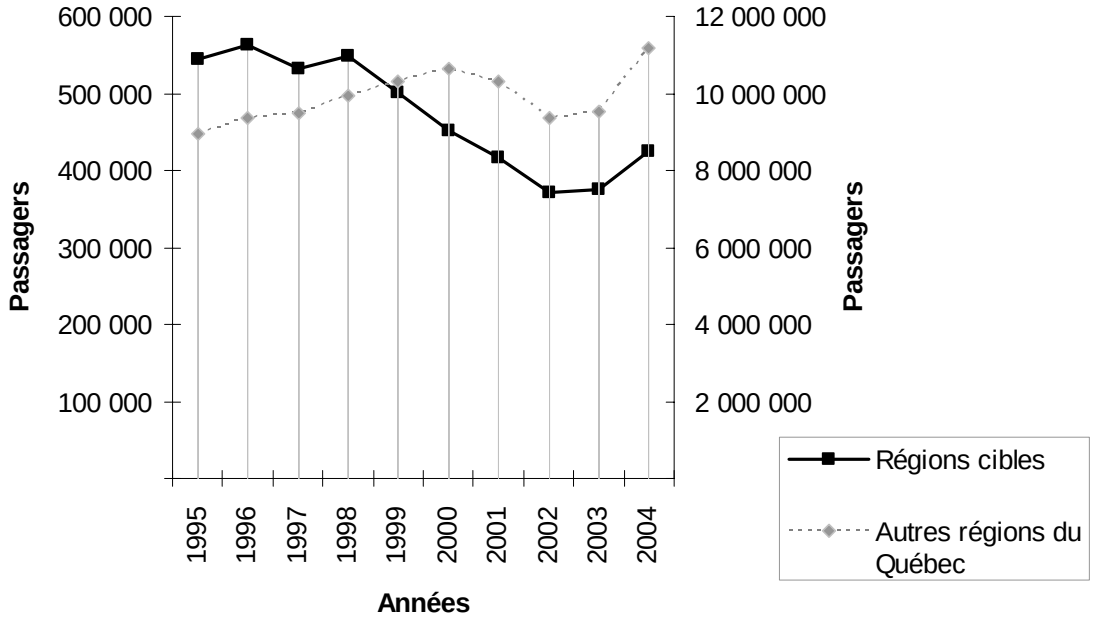
Les régions cibles ont connu une décroissance du trafic sur la période 1995-2004 estimée à -2,7% par opposition au Québec qui semble connaître une croissance de l'ordre de 2,3%. L'évolution du marché des régions cibles se distingue clairement de celle du reste du Québec, à l'exception de la période 2000-2004 au courant 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 passagers.

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 annuelle moyen de 3,5%. Toutefois, les régions cibles ont enregistré des fluctuations annuelles entre 1995-1998 :

[27] Ces aéroports font partie des 50 plus gros aéroports au Canada, leur données sont donc publiques.

les années 1995-1996 et 1997-1998 ont été marquées par une croissance respectivement de 3,2% et 3,4%. À cet intervalle, succède une décroissance constante du trafic sur 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 versus le reste du Québec, 1995-2004**



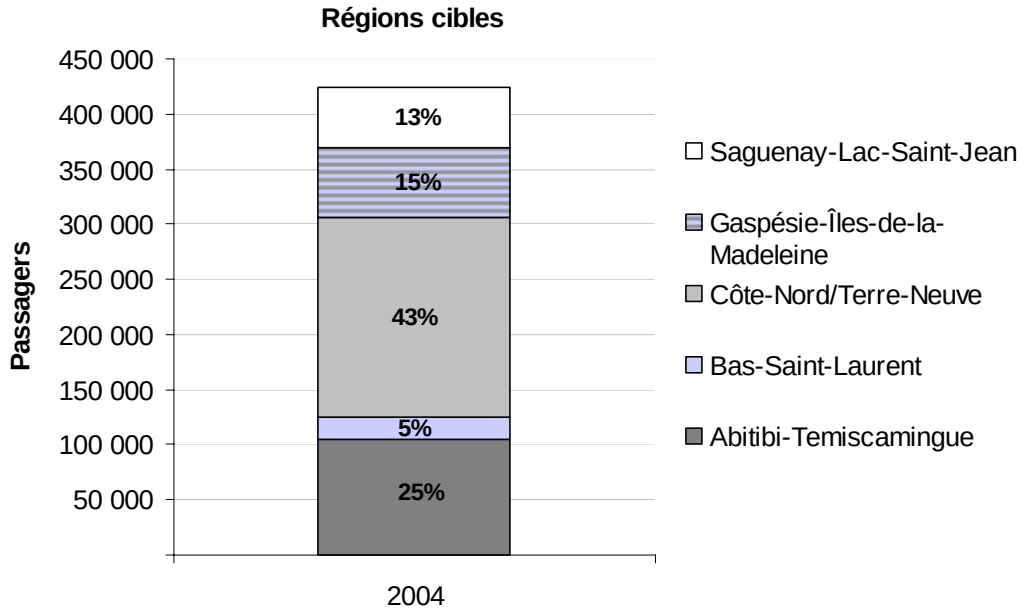

Source : Transports Canada

La Côte-Nord se distingue comme étant la région qui draine le trafic le plus important dans le bloc des régions cibles (43% du trafic[28] des régions cibles en 2004). Celui-ci s'élève à 181 103 passagers, enregistrant ainsi une baisse de 18,3% par rapport à 1995 dont le volume est estimé à 221 705 passagers. Cette diminution du trafic est moindre comparé à celle enregistré 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 (comparé à 1995). 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 entre 1995 et 2004 (11,67%). Le Bas-Saint-Laurent contribue à la part la plus faible du trafic global des

[28] Sur les aéroports, les passagers étant comptés à l'arrivée et au départ, le trafic intérieur donne lieu à un double comptage (pour un vol Montréal-Sept-Iles : un comptage à Montréal, un autre à Sept-Îles), tandis qu'en terme de flux cet exemple sera comptabilisé comme un passager.

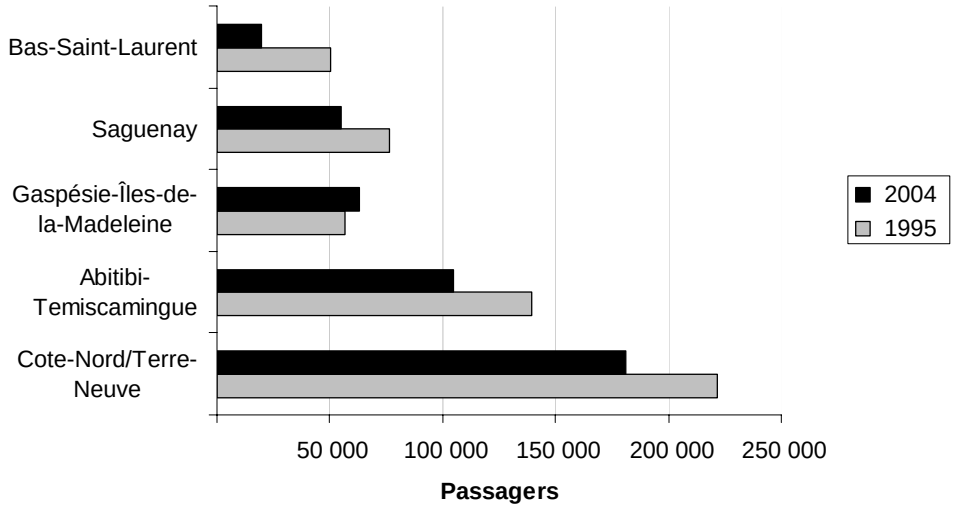
régions cibles soit 5%. La région note la baisse de trafic la plus spectaculaire du groupe (-60,6% en 2004 comparé à 1995) avec un taux de croissance négatif de -61%.

**Schéma 2.25 - Ventilation du trafic aérien des régions cibles**




Source : Transports Canada, 2006
Les données comptent en double les passagers sur des vols intra-provinciaux

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




Source : Transports Canada

## 2.4 TRAFIC AÉRIEN RÉGIONAL ET FACTEURS EXPLICATIFS

Nous examinons maintenant les régions cibles une à une. Nous verrons comment a évolué la demande pour le transport aérien dans chaque région cible au cours de cette période de dix années. En lien avec les aspects démographiques et économiques étudiées précédemment dans ce rapport, nous nous pencherons sur des facteurs tels l'économie régionale, l'emploi et les modes de transport interurbains disponibles pour tenter d'expliquer la variation du trafic aérien. Nous proposons 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 22185 $km^2$ rassemble 2% de la population du Québec et comprend 9,1 hab./$km^2$. Elle est constituée de huit territoires administratifs distincts, soit les municipalités régionales de comté (MRC) de la Matapédia, de Matane, de Mitis, de Rimouski-Neigette, des Basques, de Rivière-du-Loup, de Témiscouata et de Kamouraska. Si 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 hab. /$km^2$. Rivière-du-Loup concentre la plus forte densité de population dans la région (près de 26 hab./$km^2$). Ces deux dernières se distinguent également par des revenus annuels par habitant élevés par rapport aux autres municipalités (plus de $27 000/ hab. en 2005).

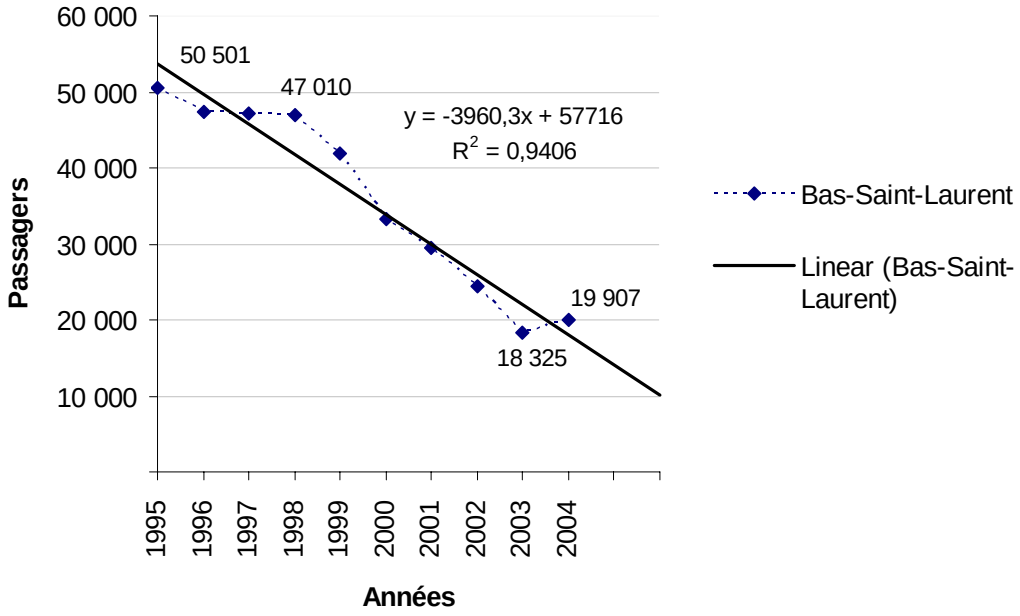
Rivière-du-Loup et La Mitis constituent les seuls territoires affichant un solde migratoire excédentaire avec respectivement 248 et 28 habitants (données 2004-2005, source Institut de la statistique du Québec). Si l'ensemble de la région connaît des perspectives à la baisse de la population à l'horizon 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 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 sur la période 1995-2004 (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 entre -3,6% et 1,2%.

La baisse de trafic la plus importante concerne la période de 1998 à 2003 avec une diminution de 28 685 passagers embarqués et débarqués soit une croissance linéaire annuelle de -12%. Les réductions de trafic les plus importantes sont notés au courant des exercices 1999-2000 (-21%), 2001-2002 (-17%) et 2002-2003 (-25%). Le nombre de passagers a quelque peu stagné entre 1996 et 1998 avec un nombre de passagers avoisinant 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).

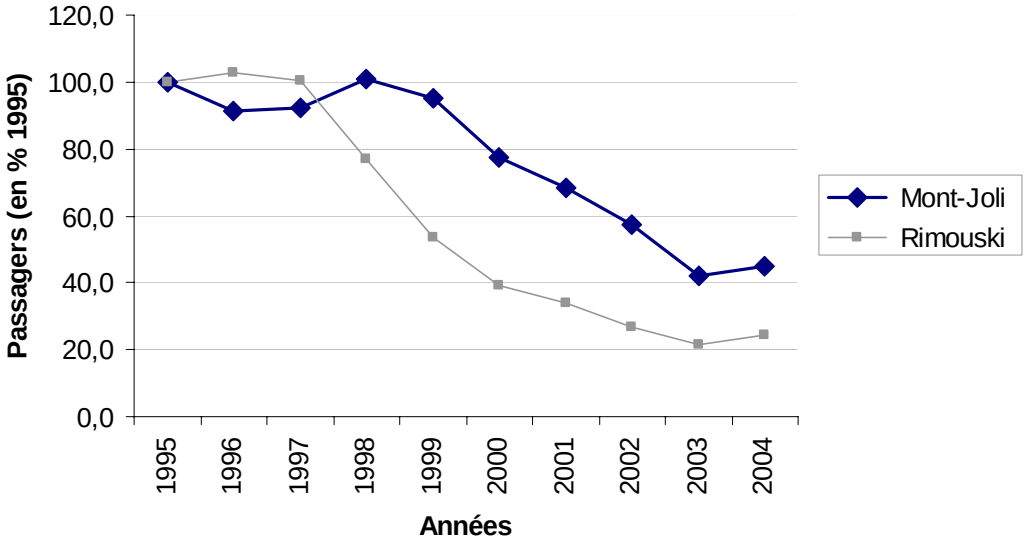
**Schéma 2.27 - Trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports du Bas-Saint-Laurent, 1995-2004**




Source : Transports Canada, 2006
Le trafic régional correspond aux aéroports de Mont-Joli et Rimouski.
Ces données doivent être analysées avec précautions 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 du trafic de 8% depuis 2003, la tendance demeure clairement à la baisse.

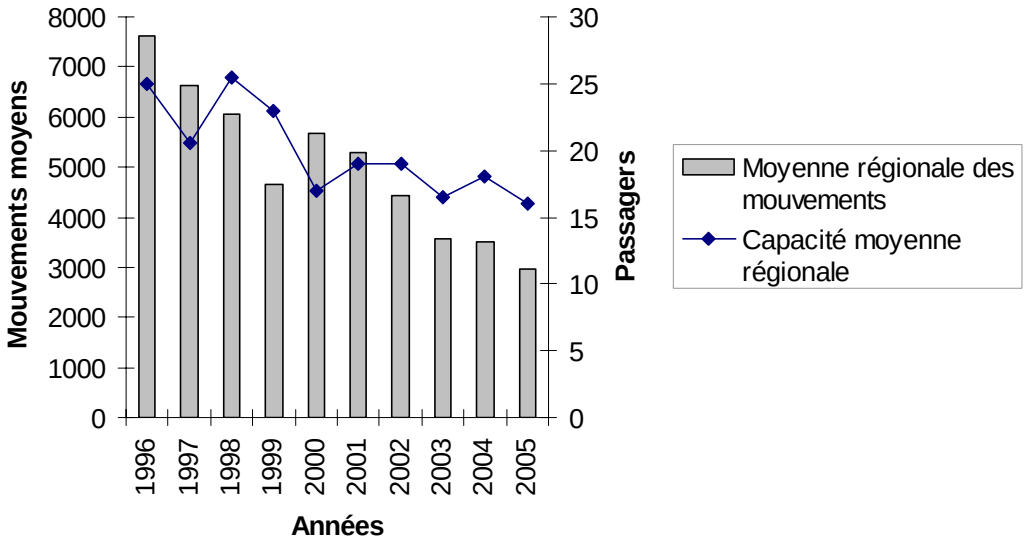
**Schéma 2.28 - Évolution du trafic aérien régulier de passagers aux aéroports de Mont-Joli et Rimouski, 1995-2004**




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, l'aéroport de Mont-Joli a connu une baisse de trafic de 8,47% au cours de cette année. La diminution du trafic sur 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, au même titre que 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 active.[29] Le travail saisonnier y est plus important qu'au niveau de 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 constituent l'essentiel de l'économie du Bas-Saint-Laurent.

La richesse forestière de la région implique une diversité au niveau 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 fil mondial de l'industrie de la tourbe, elle produit 50% de la tourbe du Québec. Les principales entreprises sont le Groupe Berger ltée à Saint-Modeste, Premier Tech ltée, les Tourbes Nirom ltée à Rivière-du-Loup, de même que les Tourbières Lambert à

[29] http://www.bas-saint-laurent.org/texte.asp?id=394; Profil Socioéconomique des régions du Québec. 2006.

Rivière-Ouelle. La région compte une vingtaine de carrières dont trois très importantes (Amqui, deux à Cabano et les environs).[30]

Par ailleurs, les secteurs émergents de l'éolien et du diamantaire sont susceptibles d'amener une croissance économique substantielle à moyen et 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 Mitis et trois petites centrales privées (Frazer, 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 identifiées 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 suggère 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 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 pour le Bas-Saint-Laurent (ex. : Les Jardins de Métis, le Parc du Bic, le Musée de la mer).[31]

Le Bas-Saint-Laurent ne se limite pas à exploiter ses ressources naturelles. Elle abrite des activités manufacturières dans de multiples secteurs dont la métallurgie et les équipements de transport. La région est fortement compétitive dans l'industrie des matériaux de construction : la compagnie Carrière Glendyne est le second 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. »[32]

### 2.4.1.4. Emploi

Le Bas-Saint-Laurent a connu un accroissement de 9 500 emplois sur la période 2000-2005 après avoir connu une baisse de 13 000 emplois entre 1995 et 2000. En 1997, le taux de chômage atteint son niveau le plus élevé (16,4%) depuis 1987. Entre 2003 et 2004, le Bas-Saint-Laurent se distingue par un gain de 6 000 emplois.[33] À partir de 2004,

[30] http://www.mrnfp.gouv.qc.ca/publications/bas-st-laurent/carrieres-bsl.pdf
[31] Développement Économique Canada pour les régions du Québec http://www.dec-ced.gc.ca/asp/ProgrammesServices/situation_economique_2.asp?LANG=FR
[32] Investissement au Bas-St-Laurent, Le Soleil, 23 septembre 1998.
[33] Statistique Canada, Enquête sur la population active

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 sur 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) sur 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 région.[34]

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 (Haute Gaspésie). Un second tronçon joint Mont-joli aux Nouveau Brunswick en traversant la MRC d'Avignon (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine).

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 de 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 ; il est prévu qu'ils soient complétés pour la fin de l'année 2006. La connexion des deux sections isolées est prévue pour avant 2015.

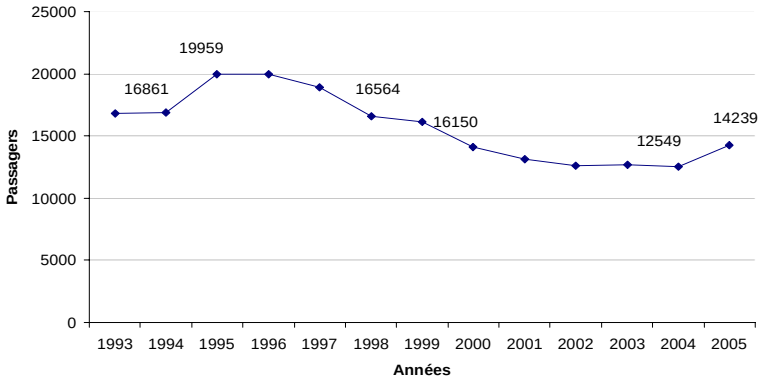
**Transport ferroviaire.** La région est située sur l'axe ferroviaire Montréal-Halifax. Traversant les portes du territoire du Bas-Saint-Laurent aux environs de la Pocatière (au Sud de la Région), le réseau ferroviaire longe le fleuve Saint-Laurent et s'étend jusqu'à Matane. Il se scinde en deux à Saint-Alexandre-de-Kamouraska 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

[34] Prévisions tirées de la brochure « Le marché du travail dans la région du Bas-St-Laurent : Perspectives professionnelles 2005-2009.

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 sur la période 1993-1995 (à compter de 1996) celui-ci amorce une diminution ininterrompue jusqu'en 2004, date à laquelle le trafic semble annoncer une reprise.

**Schéma 2.30 - Évolution du trafic de passagers embarqués/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. 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 Pascan Aviation.

La région regroupe cinq aéroports. Les aéroports de Mont-Joli, Matane, Rimouski, Rivière du Loup et 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. Lors du sondage auprès des voyageurs (dont les résultats seront présentés dans la section 3 du présent 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 terminait son voyage dans le Bas-Saint-Laurent estimait être assez près de sa destination finale (post aéroport).

Il est également important de faire mention des compagnies aériennes qui proposent aux passagers de noliser 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 noliser un avion. Lors de notre mandat, nous n'avons pas pu avoir accès à ces entreprises qui représentent une alternative intéressante et une concurrence potentiellement dangereuse pour les transporteurs aériens réguliers. Nous referons mention de ces compagnies aériennes dans les profils subséquents afin de garder à l'esprit cette alternative offerte aux passagers.

Notons que le seul aéroport exploité en termes de service régulier est principalement 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 socio-démographique 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 vingt prochaines années. Etant données ces prévisions pessimistes à long terme, la région du Bas-Saint-Laurent a décidé d'être proactive. En effet, celle-ci a mis en œuvre plusieurs plans d'actions visant le développement de la région. Par exemple, la « campagne de promotion et de valorisation de la région du Bas-Saint-Laurent »[35] est un programme qui s'étend sur cinq ans (2000 à 2005). Notons que, une année après la mise en place de ce programme, la demande du transport ferroviaire s'est stabilisée avant de repartir à la hausse à partir 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. »[36]

Notons que d'autres programmes d'actions visant le développement de la région ont été mis en œuvre depuis 2000. La mise en œuvre 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% entre 2001 et 2005. Le taux de chômage est également un indicateur économique particulièrement intéressant. En effet, il apparaît que le Bas-Saint-Laurent était la seule région cible à afficher une croissance du taux de chômage entre 1995 et 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 de la région 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 être une année charnière pour la région. En effet, non seulement le trafic aérien repart à la hausse, mais il apparaît que le

[35] Source : http://www.bas-saint-laurent.org/texte.asp?id=1547&a=2003
[36] Source : http://www.bas-saint-laurent.org/texte.asp?id=1336

taux de chômage amorce 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 provincial 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. Elle 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. La région étant située sur les berges du Saint-Laurent, l'accès à la basse Côte-Nord se fait facilement via un traversier. Par exemple, pour passer d'une rive à l'autre, le trajet entre Rimouski et Sept-Îles ne dure que deux heures et dix minutes en traversier (source : Ministère des Transports du Québec). 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

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 $km^2$ 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 au $km^2$. La région compte cinq municipalités régionales de comté : l'Abitibi-Ouest, l'Abitibi, la Vallée-de-l'Or, Rouyn-Noranda et 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.

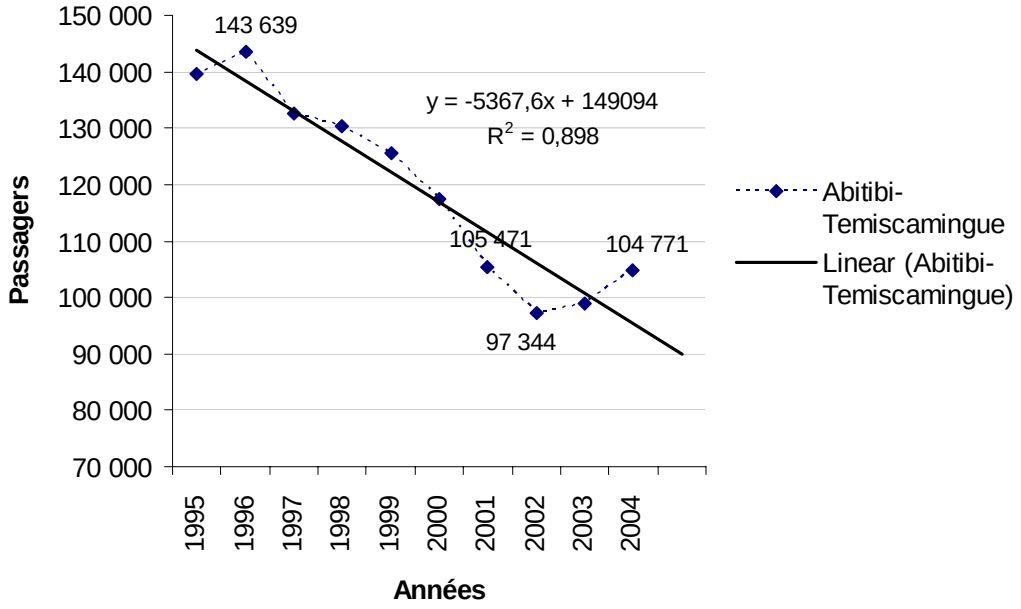
### 2.4.2.2. Évolution du trafic aéroportuaire

Entre 1995 et 2004, la région de l'Abitibi-Témiscamingue a enregistré une baisse de trafic à hauteur de 34 818 passagers embarqués et débarqués soit 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 soit 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 de la région augmente de 7 427 passagers soit un accroissement de près de 7.63% entre 2002 et 2004 avoisinant ainsi le trafic enregistré en 2001.

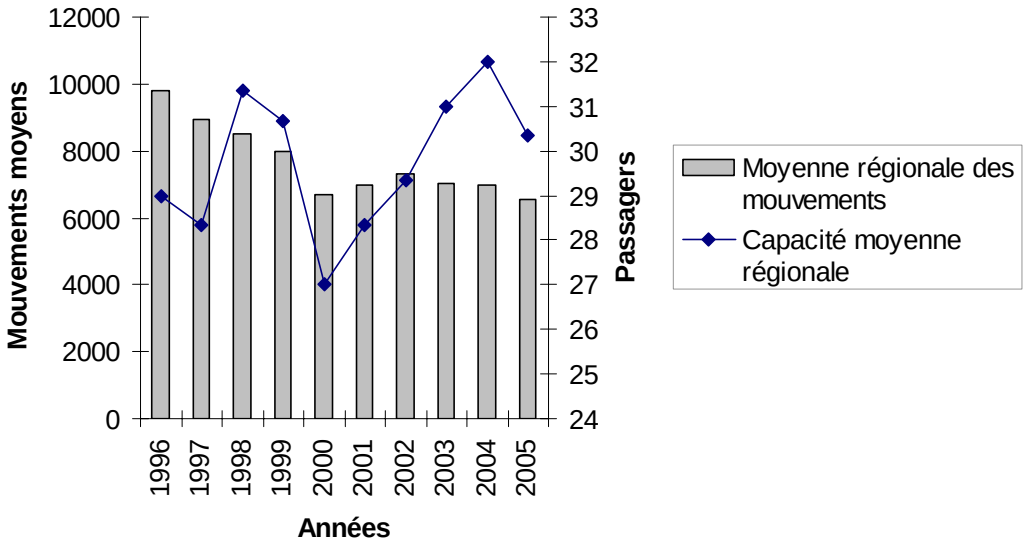
L'Abitibi-Témiscamingue affiche une croissance annuelle linéaire de -3% durant la période 1995-2004. Le trafic était en déclin de manière ininterrompue sur la période 1996-2002. Le trafic augmente de 2% et poursuit sa croissance en 2004 avec un taux de 6%.

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



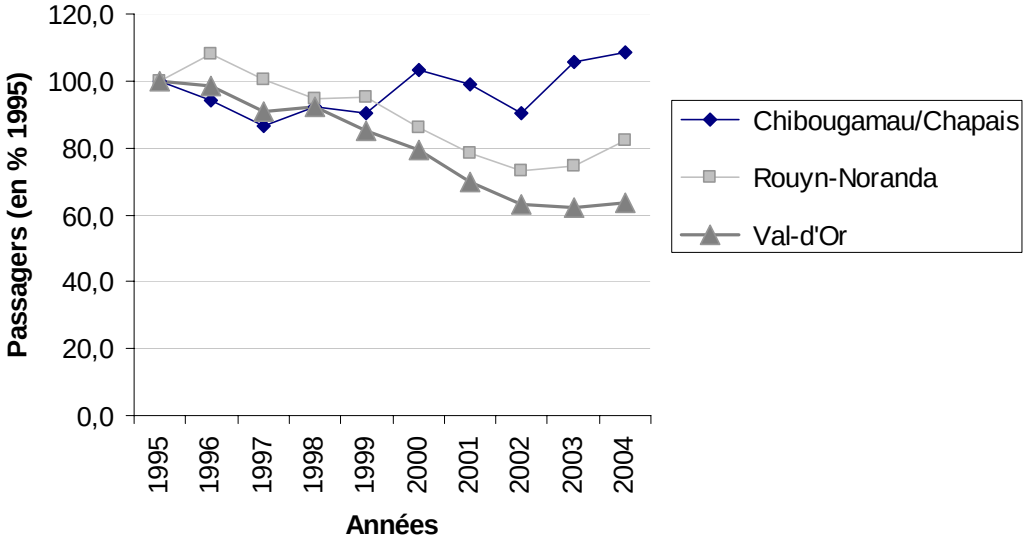

Source : Transports Canada, 2006
Le trafic régional correspond aux aéroports de Chibougamau/Chapais, Rouyn-Noranda et Val-D'Or.

**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, Val-d'Or et 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 passagers 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 du trafic 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 que la part la plus importante du trafic régional se concentre à l'aéroport de Rouyn. En effet, l'aéroport de Rouyn se place à la 3ème place dans le classement 2004 du trafic aux aéroports régionaux tandis que Val-d'Or détient la 6ème 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 du 2/3 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 2ème transformation.

La richesse minière (or, cuivre, zinc et argent) de l'Abitibi-Témiscamingue lui vaut une réputation internationale. Celle-ci est exploitée actuellement par six mines (dont 4 pour les métaux précieux). 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 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, soit une part de 8% au niveau de l'emploi régional.

L'ensemble du Québec a connu une baisse du nombre d'établissements exportateurs sur la période 2000-2003 (à l'exception de Chaudières-Appalaches avec 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 terme de valeur). Sur 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% sur la période**.**

### 2.4.2.4. Emploi

L'Abitibiti-Témiscamingue connaît une faible hausse de 700 emplois durant la période 1995-2000 suivi d'une baisse entre 2000 et 2005 de 1300 emplois. De plus, l'Abitibi-Témiscamigue 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 connaître une décroissance de l'emploi (-0,06%) sur 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 entre 1995 et 2005.

Le développement des produits du terroir de la région et la relance d'Eaux Vives Harricana par Eaux Vives Bottling Water Corporation contribuait 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 lors 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 situation qui 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 Soneterre. 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 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

[37] « Le 1er 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)

emplois) et de Val d'Or (125 emplois) fermeront leurs portes à compté 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 affectant ainsi les prix de vente des produits du bois au cours des derniers mois[38].

Les mises-à-pieds 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 accréditives ainsi que les prix élevés de l'or et des métaux usuels ». D'autres activités ont été relancées telle la mine Sigma-Lamaque par Century Mining, la mine Casa Bénardi et le couvertisseur de cuivre de la Fonderie Horne offrant ainsi des emplois supplémentaires.[39]

Notons qu'une entreprise torontoise[40], Agnico-Eagle prévoit investir un minimum de 400 millions de dollars en Abitibi en vue de doubler sa production d'or sur 5 ans. Deux autres projet d'ouvertures de mines (Goldex et Lapa) sont prévues 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 résidants dans les extrémités nord et sud. Cette caractéristique requiert un système de transport de passagers particulièrement efficace.

**Transport routier**[41]**.** Le réseau routier est constitué de 2230 km de routes sous la juridiction du ministère des Transports du Québec (MTQ), de 2470 km de routes sous la responsabilité des municipalités et environ de 6300 km de chemins forestiers.

Les routes sous la tutelle du MTQ comprennent des routes nationales (981 km) et des routes régionales (252 km), les routes collectrices[42] (752 km) et les routes d'accès aux

[38] http://www.corusnouvelles.com/nouvelle-domtar_ferme_trois_scieries-31603-14.html
[39] Source : Le marché du travail dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue : Perspectives professionnelles 2005-2009
[40] La presse 26 mai 2006
[41] Germain I., Collini M. et Thibeault J., « Les portraits de la région : Portrait du Transport », Novembre 2006
[42] Les routes collectrices relient les centres ruraux de moins de 5000km aux agglomérations urbaines et aux dessertes maritimes ou aériennes en région éloignées. 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.

ressources[43] (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 636 km et le temps nécessaire de parcours sur le réseau routier est 07h16 min. Pour rejoindre Val-d'Or au centre ville de Montréal. La route 117 dessert plus de 68% de la population de 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 qu'en période estivale.[44] La rationalisation du secteur ferroviaire par l'État ainsi que les conditions économiques difficiles causé 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 passager de la région de l'Abitibi-Témiscamingue 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 90.

[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 des carrières exploitées par le ministère des Transports.

[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. Transport Québec, section 1.1

En effet, en 1995, ce sont 19 978 passagers qui ont utilisé les services de train CN alors qu'en 2000, ce n'est que 19 000 voyageurs.

**Le 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 vu les nombreux obstacles d'ordre naturels et de 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 Canada Jazz, Pascan Aviation, Air Creebec et Air Liaison. De plus, un certain nombre d'opérateurs proposent aux passagers de noliser des appareils.

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

Lors du sondage auprès des voyageurs (dont les résultats seront présentés dans la section 3 du présent 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 terminait son voyage (42,9%) et qui le débutait (39,5%) dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue estimait que l'aéroport se situe assez près de son domicile ou de son 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 restants. »[45] Par conséquent, l'Abitibi-Témiscamingue risque d'être touchée de plein fouet par ces fermetures et les licenciements associés à celles-ci. 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. » (Source : plan stratégique de développement 2007-2011) [46]

[45] Source : http://www.radio-canada.ca/regions/abitibi/2007/05/11/001-crise_fermeture.shtml?ref=rss
[46] http://www.conferenceregionale.ca/documents%20publies/Divers/plan-strategique-final.pdf

Il est important de distinguer les emplois à temps partiels et ceux à temps complets. En effet, le nombre d'emplois à temps complets a progressé de manière régulière entre 2003 et 2005, passant de 52 700 à 54 300 emplois. A l'inverse, le nombre d'emplois à temps partiels a diminué sur la même période, passant de 12 300 à 10 000 emplois. (Source : l'observatoire de l'Abitibi-Témiscamingue, 2006)[47] Ceci traduit peut-être la phase de transition vers le tertiaire mentionnée dans le paragraphe précédent.

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 entre 2001 et 2026. Notons qu'il s'agit de la région qui a connu l'évolution la plus faible du taux d'emploi entre 2000 et 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 une baisse conséquente et régulière du nombre de départs de la région. (Source : l'observatoire de l'Abitibi-Témiscamingue, 2006) Ceci est 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 (de 1999 à 2003). La présidente du Conseil régionale FTQ Abitibi-Témiscamingue et Nord-du-Québec, Madame 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 semblerait que ce plan ait permis de stabiliser la situation de la région, notamment au niveau de la démographie (l'exode de la population) et de l'emploi.

Forte des résultats et des enseignements acquis grâce au plan dont nous venons de parler, 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 vingt ans. Le plan s'articule autour des sept axes principaux suivants (Cf. source 39):

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. »
5. « Une région saine et responsable, soucieuse de son milieu naturel. »

[47] http://www.observat.qc.ca/Pdf/Observatoire_f%C3%A9vrier_2006.pdf
[48] http://www.observat.qc.ca/Incontournables/Bilan_du_Plan_Strategique_f.pdf

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 dix-huit 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 avec 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 prédisent 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 apporter de nouveaux défis. Ceux-ci ont dirigé 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'expliciterons dans la conclusion, si les régions doivent prendre leurs responsabilités en matière de développement économique, le gouvernement provincial 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 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 1/5 ième de celle du Québec (18% avec 236700 km$^{2)}$. Sa frontière sud longe l'estuaire maritime et le Golfe du Saint-Laurent en aval de Pointe-des-Monts, incluant l'île d'Anticosti.[49] La façade maritime de la Côte-Nord s'étend sur près de 1300 km entre les villes de Tadoussac et Blanc-Sablon. La région comprend 5 municipalités régionales de comté (MRC) : Manicouagan, Sept-Rivières, Caniapiscau, Minganie et la Haute-Côte-Nord. Elle abrite également deux réserves montagnaises (le long de la côte).

La part de la population rurale (2005) est importante dans les régions cibles : près de 40% dans la Côte-Nord et l'Abitibi-Témiscamingue. D'après le dernier document de Développement économique, Innovation et Exportation du gouvernement du Québec intitulé Portrait socioéconomique 2006, la Côte-Nord est déclarée détenir les indices[50] de développement les plus bas au Québec soit 9.8% inférieurs à la moyenne québécoise.

### 2.4.3.2. Évolution du trafic aéroportuaire

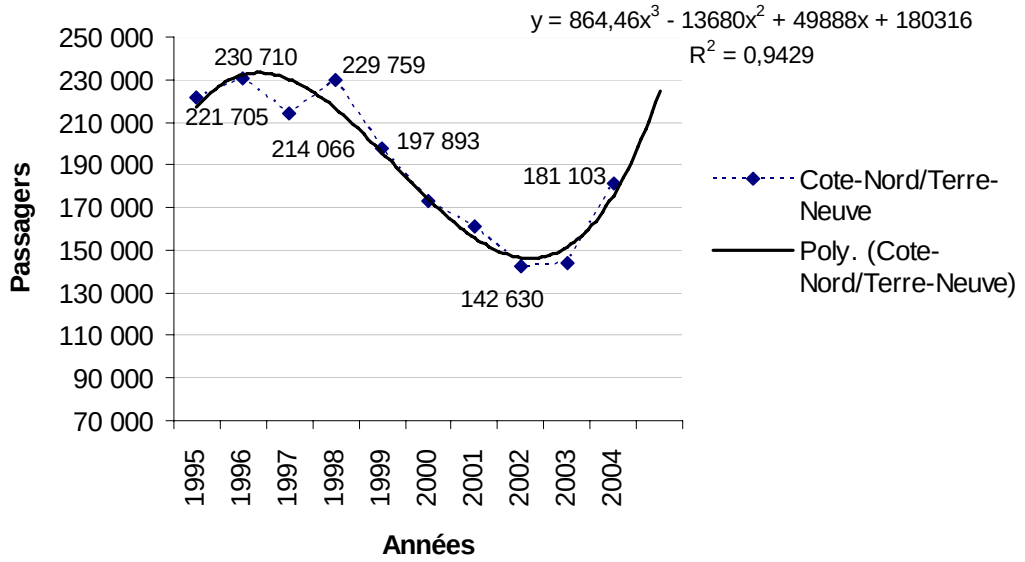
Le trafic aéroportuaire de la région de la Côte-Nord a diminué au cours de la période 1995-2004 enregistrant un taux de croissance de -2,2%. Le taux de croissance sur la période atteint -18%. La baisse du trafic est la plus faible parmi les autres régions cibles, à l'exception de la Gaspésie qui enregistre une croissance sur la période, tel que 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 de la province. 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 avec une perte de 11,3% du volume de passagers. Les aéroports de Schefferville et 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 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 enregistre une croissance record de 54,3% et à Sept-Îles qui enregistre une croissance spectaculaire de 34%, atteignant ainsi un trafic record sur la décennie 1995-2004.

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

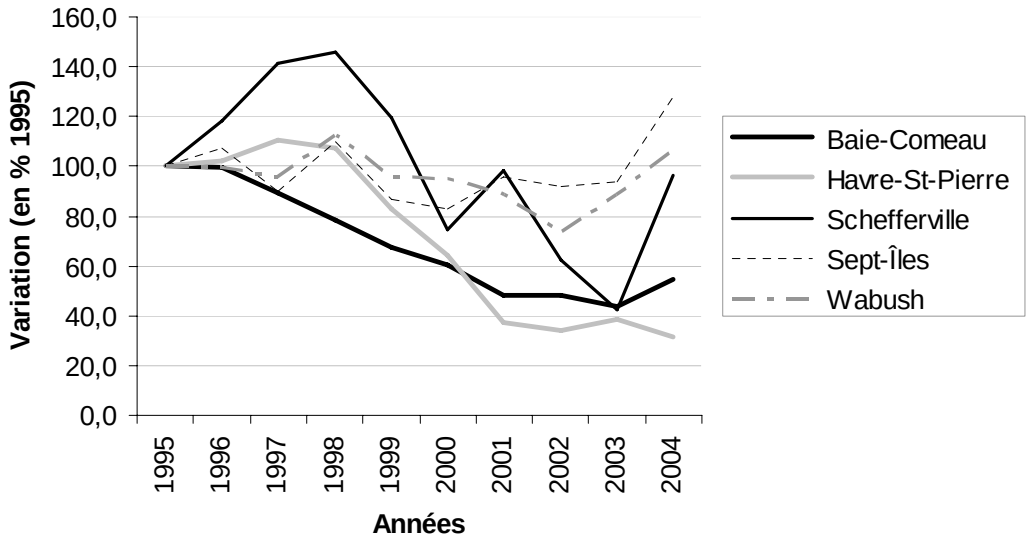
[50] Écart calculé à partir de 6 indicateurs (évolution de la population, main-d'œuvre, emploi, revenu, proportion des revenus personnels provenant des transferts gouvernementaux, scolarité de la population).

**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, Havre-Saint-Pierre, Schefferville, Sept-Îles et 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 au niveau de 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 92802 passagers en 2004, soit 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 ces liaisons vers Québec qui occupent 66% de son trafic de passagers embarqués en 2005 et qui lui confère 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, Gethsemani, Blanc-Sablon) et d'autres destinations régionales telles Baie-Comeau, Schefferville et Wabush. 14% du trafic est orienté vers des destinations extérieures au Québec telles St-John's, N-F-L dans le Nouveau-Brunswick.

### 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-Cote-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 Blanche[51] en a été affectée, isolant ainsi les activités essentiellement hivernales des 14 villages entre Kegaska et Blanc-Sablon. Les aléas météorologiques modèrent le tourisme et l'économie de ce territoire (ex : festival de La Tabatière dont les revenus ont diminué 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 ceux dont l'ambition est d'étudier.[52]

### 2.4.3.4 Emploi

La Côte-Nord se distingue du groupe des régions cibles par une forte croissance (1,8%) avoisinant la croissance de la région de Montréal (1,9%) et dépassant celle notée pour l'ensemble de la province du Québec au cours de la période 1995-2005. Néanmoins, à l'image du Bas-Saint-Laurent, la région subit une perte de 6300 emplois entre 1995 et 2000 avant de bénéficier d'un gain de 14200 emplois entre 2000 et 2005. La Côte-Nord se distingue des autres régions cibles par une baisse substantielle du taux de chômage (-7%) entre 1995 et 2005 ainsi que l'augmentation la plus importante du bloc régional cible pour ce qui a trait au taux d'emploi sur 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 Toulnustouc, mise en service au mois d'août 2005, laisse présager un ralentissement voire une diminution de la croissance à court terme avant une relance

[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 : MTQ).

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

prévue vers 2008-2009 avec l'avènement du projet hydroélectrique sur la rivière Romaine.[53]

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 Toulnustouc, près de Baie-Comeau (plus de 4000 travailleurs). Entre 2003 et de 2004, le nombre total d'emploi serait passé de 46900 à 54400. Ces deux chantiers achevaient à l'été 2005. Toutefois, Alcoa a abandonné son projet de remplacement de sa vieille salle de cuves Soderbarg à Baie-Comeau en 2004.[54]

Récemment, l'industrie forestière de la Côte-Nord à l'image des régions du Saguenay, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie connaît des pertes de 345 emplois dont 337 permanents. Les installations de Ragueneau et de Forestville comptent une perte temporaire de 230 travailleurs[55]. Abitibi Consolidated annonce également la fermeture de ses installations (Outardes) touchant 300 travailleurs.

Un mégachantier est prévu dans la région seulement en 2008 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 milliards $ moyennant un tarif préférentiel de l'énergie).[56]

### 2.4.3.5. Mode de transport interurbain

**Transport routier.** Depuis le 1er avril 1993, le réseau routier local est devenu la responsabilité des municipalités. Les responsables assurent l'entretien de 2075 km 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 km sont répartis entre quatre centres de services soit Baie-Comeau (741 km ou 36%), Bergeronnes (275 km ou 13%), Havre-Saint-Pierre (778 km ou 37%) ainsi que Sept-Îles avec 281 km ou encore 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.

[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

**Transport maritime**. Etant donnée 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, ouest en est, la route maritime est la suivante : (source : Transport Québec) :
Sept-Îles – Port-Menier sur l'Ile d'Anticosti (7h45 de traversée)
Port-Meunier – Havre-Saint-Pierre (5h30 de traversée)
Havre-Saint-Pierre – Natashquan (6h15 de traversée)
Natashquan – Kegaska (2h45 de traversée)
Kegaska – La Romaine (2h30 de traversée)
La Romaine – Chevery (5h45 de traversée)
Chevery – Tête-à-Baleine (2h00 de traversée)
Tête-à-Baleine – Baie-Rouge (2h00 de traversée)
Baie-Rouge – Saint-Augustin (2h45 de traversée)
Saint-Augustin – Blanc-Sablon (5h00 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 sa 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 1er 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.

Les lignes de chemin de fer sont les suivantes :[57]
• la ligne du Chemin de fer Cartier (CFC), qui relie Port-Cartier et Fermont, traverse la réserve faunique de Sept-Îles - Port-Cartier 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 la rivière Moisie et Nipissis au sud et traverse le territoire du Labrador au nord (580 km) ;
• La ligne du Chemin de fer Rivière-Romaine (CFR) 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

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

Labrador, Air Inuit et Air Satellite, Air Liaison, Provincial Airlines et Air Mécatina. De plus, un certain nombre d'opérateurs proposent aux passagers de noliser des appareils.

L'offre de service a clairement diminué notamment depuis 2001, une année qui se distingue par la faillite de Régionnair (en juin) qui assurait le transport dans la Basse-Côte-Nord et offrait un tarif préférentiel pour le transport des malades vers les hôpitaux. L'année 2003 est 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, Kegaska, La Romaine, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière et Saint-Augustin sont les propriétés du ministère des Transports du Québec. Le ministère assure aussi l'entretien et l'aménagement de six héliports en Basse-Côte-Nord, soit ceux de Kegaska, Harrington Harbour, Aylmer Sound, La Tabatière, Tête-à-la-Baleine et Saint-Augustin, qui sont d'ailleurs très utilisés durant les périodes de transition de gel et de dégel des cours d'eau. Lors du sondage auprès des voyageurs (dont les résultats seront présentés dans la section 3 du présent 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, Baie-Comeau et Wabush. Il apparaît que la majorité relative des passagers qui termine son voyage (44,4%) et qui le débute (42,2%) dans la région de la Côte-Nord estime que l'aéroport se situe assez près de son domicile ou de son 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'ayant connu une baisse du nombre de passagers entre 1995 et 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 élevé parmi les cinq régions cibles (22%).

D'après l'Institut de la Statistique du Québec, la région connaîtrait entre 2001 et 2026 une diminution considérable de près de 18% de la population. Par ailleurs, la région présente un vieillissement de la population important, affichant l'évolution la plus élevée de la tranche d'âges des 65 ans et plus. En effet, celle-ci a augmenté de plus de 40% entre 1996 et 2005. A l'inverse, la tranche d'âges des 44 ans et moins a connu sur la même période une diminution de plus de 20%.

Paradoxalement, parmi nos cinq régions cibles, la région de la Côte-Nord présente le taux de croissance et le produit intérieur brut par habitant (PIBR) les plus élevé entre 2001 et 2005, soit respectivement 4,5% de croissance et 44 131 $ de PIBR par habitant. Par ailleurs, il apparaît que l'évolution du taux d'emploi a été la plus élevée entre 1995 et 2005. S'il a crû de plus de 4% entre 1995 et 2000, ce taux n'a progressé que de 2% entre 2000 et 2005. Il faut considérer ces chiffres avec prudence. En effet, la forte hausse du taux d'emploi entre 1995 et 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% entre 1995 et 2000. Autrement dit, la Côte-Nord a connu une situation démographico-économique difficile entre 1995 et 2000. Mais, la situation semble s'être améliorée entre 2000 et 2005. Notons que, comme la région de l'Abitibi-Témiscamingue, l'économie de la Côte-Nord repose sur ses ressources naturelles. Par conséquent, l'objectif du gouvernement provincial ainsi que celui de la région est de trouver des secteurs d'activité, des ressources, qui sont 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, ceux-ci repartent vers leur région (ou leur pays) d'origine. (Banque de données des statistiques officielles)[58]

Notons qu'entre 1996 et 2005, l'indice de développement économique[59] 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 Québec. (Ministère du Développement Economique, de l'Innovation et de l'Exportation)[60].

Il semblerait que la région n'ait pas mis en place de plans d'actions 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. Entre 1998 et 2002, celui-ci a littéralement chuté de 61,1%. Il se stabilise 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'activités porteurs à long terme. La région risque de connaître des fluctuations importantes au niveau de la demande de transport aérien dans les années à venir.

[58] http://www.bdso.gouv.qc.ca/pls/ken/KEN263_RECHR.p_tratr_regn , Migrations internationales et interprovinciales, Québec et régions administratives (1er février 2007)

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

[60] http://www.mdeie.gouv.qc.ca/page/web/portail/developpementRegional/nav/regions/42239/60933/76795.html?iddoc=76795

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

### 2.4.4.1. Présentation

Le Saguenay—Lac-Saint-Jean compte 275 427 habitants (2005) soit 4% de la population de l'ensemble de la province. Celle-ci est répartie sur 95893 km$^2$, 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 cibles[61]. La région compte cinq municipalités régionales de comté (MRC) Le Fjord-du-Saguenay, Maria-Chapdelaine, Le Domaine-du-Roy, Saguenay et du Lac Saint-Jean-Est. La densité de population est de 2,9 habitants/km$^2$, ce chiffre n'est pas indicateur de la répartition de la population. En effet, les municipalités de Saguenay et du Lac-Saint-Jean-Est se caractérisent par de fortes densités, respectivement 127,7 hab./km$^2$ et 18,7 hab./km$^2$. Le Saguenay concentre à lui seul près de 53% de la population régionale.

Sur le plan géographique, la région est très irriguée, elle comprend de multiples cours d'eau et lacs. Parmi les plus importants, le lac Saint- Jean situé à cheval entre Le Domaine-du-Roy, le Lac-Saint-Jean-Est et l'extrême sud de Maria-Chapdelaine. Le plan d'eau est longé par les villes principales d'Alma, Saint-Félicien et 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% soit près de 21450 passagers embarqués et débarqués. Le taux de croissance sur la période est 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%).

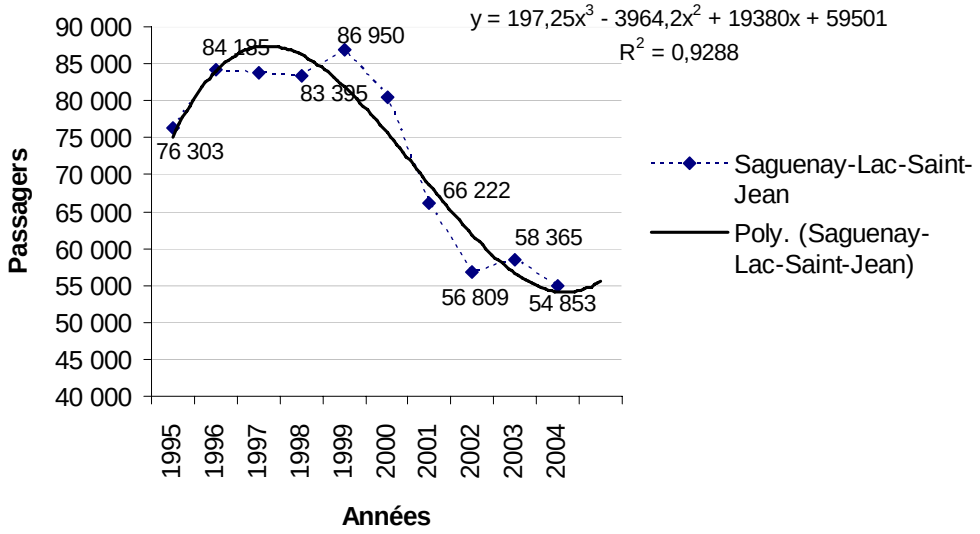
L'exercice 2000-2001 a été particulièrement difficile pour le Saguenay qui a souffert d'une perte de trafic de l'ordre de 17,8% descendant ainsi sous la barre du volume de trafic réalisé en 1995 (-13,2%). Cela pourrait être une conséquence attribuable aux attentats du 11 septembre 2001 qui a provoqué 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

[61] Institut de la statistique du Québec, Portrait socioéconomiques des régions 2006, Graphique 1.2a, p8.

d'Alma enregistrait une baisse de trafic spectaculaire de l'ordre de 96% entre 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 décru 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 était comparativement faible (0,3%).

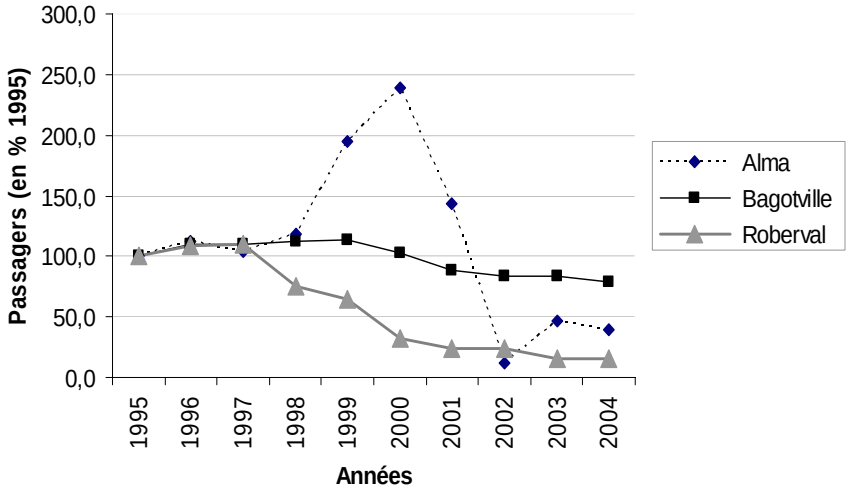
La croissance annuelle la plus importante de la décennie pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean est noté pour l'année 1995-1996 avec une augmentation de 10% du nombre de passagers. Cette augmentation est marquée par une augmentation collective aux niveaux des aéroports régionaux; à Bagotville et Alma la croissance 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 enregistré une baisse de leur achalandage. Cette croissance est attribuable à la forte croissance enregistrée par l'aéroport d'Alma au courant 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 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 grosse majorité du trafic aérien régional. L'aéroport est classé 4ème 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 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

À l'instar de l'ensemble des régions éloignées du Québec, l'exploitation des ressources naturelles et leur transformation primaire constitue 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 constituent 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

tels 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 pour 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 plus importante au Québec avec la Mauricie qui affiche un taux voisin de 6,7%.[62]

Le taux de croissance annuel moyen de l'emploi du Saguenay-Lac-Saint-Jean entre 1995 et 2005 est estimé à 0,8%. La région se distingue par une augmentation du nombre d'emplois estimé à 11400 sur la période 1995-2000. De 1998 à 2001, celle-ci a bénéficié des retombées socioéconomiques régionales en termes de 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 opérant dans les secteurs de la deuxième et troisième transformation contribuent également à la dynamique économique régionale. Quatre usines de production dans la région comptent pour 40% de la production de la province et 4% de la production mondiale.[63]

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 Joncquière.

Le taux d'emploi est légèrement à la hausse en 2005 comparé 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 pour l'emploi régional. À partir de 2006, la baisse résultera des effets de la loi 71, adoptée en 2005, qui limite les possibilités d'exploitation forestière. Le Saguenay-Lac-Saint-Jean est la région la plus touchée par la crise forestière avec plus de 1000 personnes licenciées dont la moitié de façon permanente notamment à l'usine

[62]Institut de la statistique du Québec disponible sur http://www.stat.gouv.qc.ca/salle-presse/communiq/2006/juillet/juillet0613a.htm
[63] http://www.saguenaylacsaintjean.gouv.qc.ca/portrait_regional/Bref/

d'Abitibi-Consolidated de la Baie.[64] Le 16 octobre 2006, l'entreprise forestière ferme définitivement 4 scieries (dont celles de Saint-Raymond et Saint-Thomas) éliminant ainsi 700 emplois au Québec dont près d'une centaine au Lac-Saint-Jean. Par ailleurs, Cascade annonçait le 6 octobre la fermeture de Scierie Lemay pour une période indéterminée licenciant ainsi 200 employés.

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 équivaudra 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 (ex : la micro-fromagerie Ferme Beauregard de Normandin[65]) et de l'aluminerie[66]. 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 engagé par écrit (en juin 2006) à effectuer des investissements majeurs au Complexe Jonquière. En décembre 2006, le groupe annonce 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 2008)[67].

En septembre 2006, le chantier de la Péribonka IV d'Hydro-Québec annonçait des retombées économiques au-delà de l'attente initiale chiffrée à 345 millions de dollars (emploi de 718 travailleurs en moyenne dont 80% provenant de la région)[68].

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 encourageantes.[69]

### 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 km de routes pour cette région. Ces routes comprennent des routes nationales (1106 km), autoroute (24 km), des routes régionales (134 km), des routes collectrices (436 km) et des routes d'accès aux ressources (422 km). Les 2122 km sont répartis entre quatre centres de

[64] http://www.lapresseaffaires.com/partenaires/nouvelles/reference/index.php?id=8,2004,0,102006,1302185.html&ref=reference
[65] http://www.lbr.ca/article-21-4264.html
[66] http://www.lbr.ca/article-21-4218.html
[67] http://matin.qc.ca/affaires.php?article=20061214144022
[68] http://www.lbr.ca/article-21-4184.html
[69] http://www.radio-canada.ca/nouvelles/regional/modele.asp?page=/regions/saguenay-lac/2006/09/10/001-relance-economie-alberta.shtml

services soit Alma (282 km ou 13.3%), Chibougamau (800 km ou 37.7%), Chicoutimi (546 km ou 25.7%) ainsi que Roberval avec 495 km ou encore 23.3%. De plus, ce ministère garantit l'entretien et l'exploitation de 318 structures et le soutien technique et financier de 222 structures municipales.

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 ; il y a 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. (Source : Le réseau routier et ferroviaire du Saguenay-Lac-Saint-Jean en 2000)[70]

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'opérateurs proposent aux passagers de noliser 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 (ex : Punta Cana). 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 cesse ses activités dans la région. Ceci peut expliquer la variation du trafic à partir de 2000 à l'aéroport d'Alma. En 2000, « 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 issue de la fusion Air Canada-Canadien. »

[70] http://atlas.uqac.ca/saguenay-lac-saint-jean/cartes/a1/D4.html

(Office des Transports du Canada, Arrêté no 2000-A-431[71]) 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. Au niveau provincial, on en dénombre deux, soient Chicoutimi–Saint-Honoré et Chibougamau-Chapais. Au niveau municipal, il y a les aéroports de Roberval, Bagotville et Alma. L'aéroport Dolbeau–Saint-Félicien est dans le cadre intermunicipal.

Lors du sondage auprès des voyageurs (dont les résultats seront présentés dans la section 3 du présent 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 termine son voyage (46,9%) dans la région estime que l'aéroport se situe assez près de son domicile ou de son 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 dix 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 travers le 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.

Économiquement parlant, avec un taux de 3,4%, la région affiche le PIB le plus élevé parmi nos régions cibles, en croissance de 3,9% entre 1998 et 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% entre 1995 et 2004, ce qui représente en fait un recul de près de dix 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.

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 débutée dès 1982), elle a mis en place un nouveau plan d'actions entre 2001 et 2006[72]. « Le développement est le

[71] http://www.cta-otc.gc.ca/rulings-decisions/orders/2000/A/2000-A-431_f.html
[72] http://www.saguenaylacsaintjean.gouv.qc.ca/developpement/cre/planstrategique.pdf

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 régionale.»[73] 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 heures 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, 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 en 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 d'une croissance de la demande de transport aérien. La région tente de diversifier ses activités économiques dans le but de ne 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. » (Source : le portrait de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean)74

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

### 2.4.5.1. Présentation

Cette région marque les confins de la province du Québec dans les eaux du golfe du Saint-Laurent. Elle s'étend sur une superficie de 20272 $km^2$ et concentre une densité de 4,8 hab./$km^2$. Le territoire regroupe 5 municipalités régionales de comté (MRC) avec la Haute-Gaspésie, La Côte-de-Gaspé, Le Rocher-Percé, Bonaventure et Avignon. La région inclus 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 hab/$km^2$) comparé aux autres MRC. Cette municipalité totalise un solde migratoire positif (33 hab./$km^2$ durant l'exercice 2004-2005) au même titre que la municipalité de Bonaventure qui occupe près de 22% du territoire régional de même qu'un peu plus de 19% de sa population.

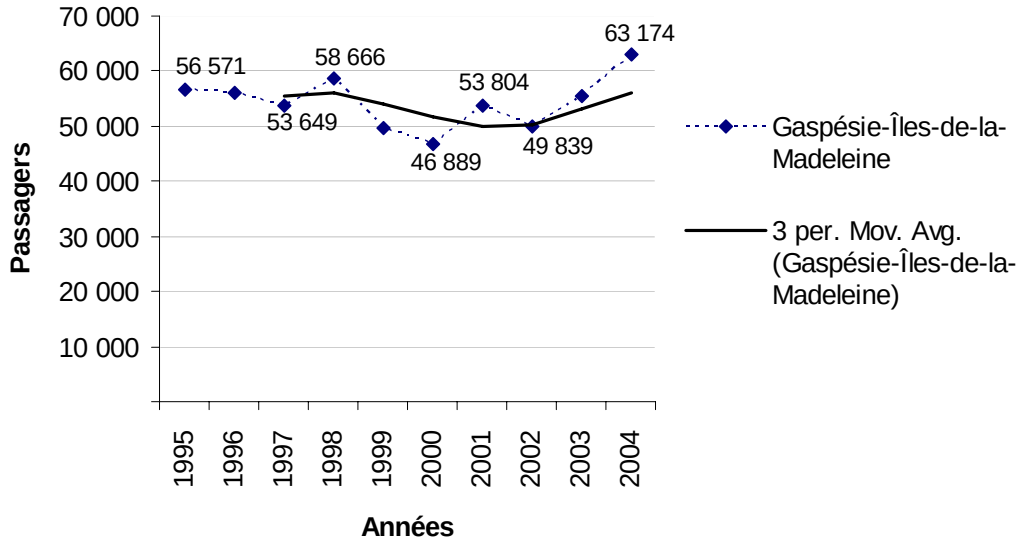
[73] Plan stratégique régional, Saguenay-Lac-Saint-Jean. L'Esprit de la démarche. Conseil régional de concertation et de développement du Saguenay-Lac-Saint-Jean (CRCD-02). Page 2. Février 1996
[74] http://www.saguenaylacsaintjean.gouv.qc.ca/portrait_regional/Bref/index_fr.htm

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, à contrario le milieu rural a connu un déclin cinglant notamment avec 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 (2005) est évaluée à 95%.

### 2.4.5.2. Évolution du trafic aéroportuaire

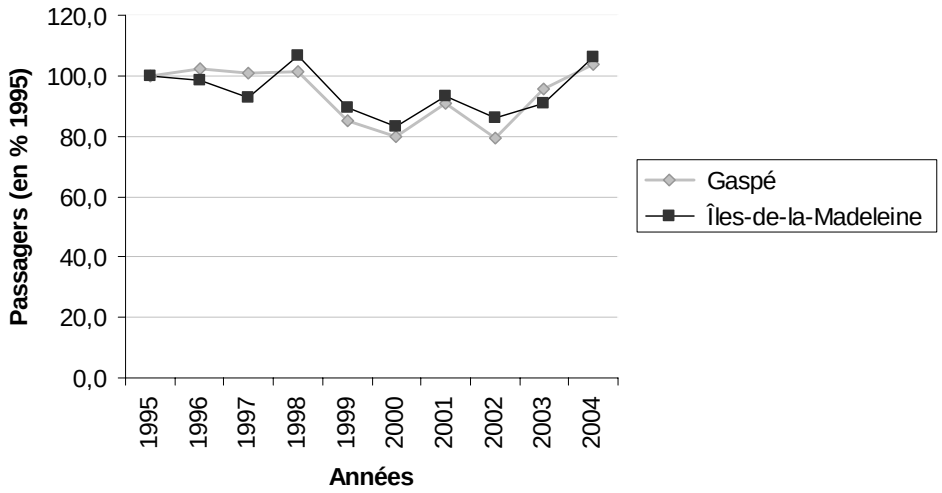
La Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine se distingue des autres régions cibles du Québec par le fait qu'elle enregistre une augmentation de son trafic aéroportuaire de passagers sur la décennie 1995-2004. Le taux de croissance moyen du trafic est de 1,2%, plus faible que celui du Québec estimé à 2%, alors que le taux de croissance sur la période 1995-2004 est de 11,7%. L'année 1999 a été la plus mauvaise de la décennie avec 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 des autres régions cibles qui ont tous marqué une baisse. La diminution du trafic s'est fait momentanément sentir durant l'exercice 2001-2002 suite aux attentats du 11 septembre 2001. Dès 2002, le trafic régional connaît 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, Gaspé et Îles-de-la-Madeleine.

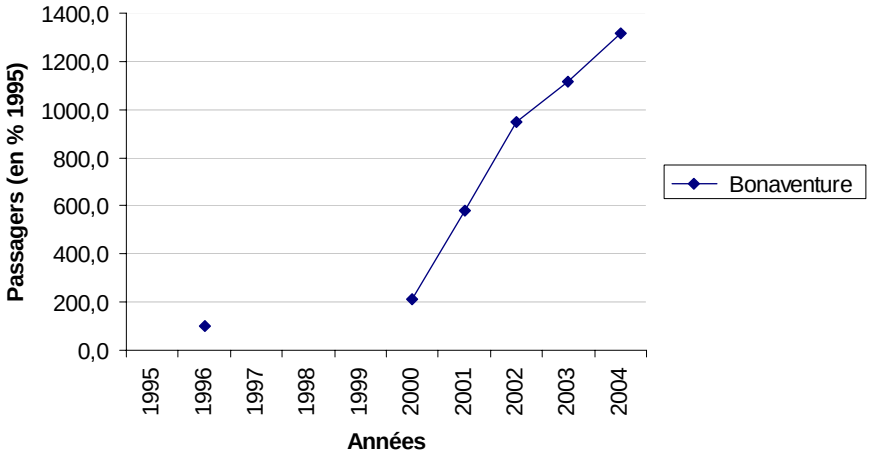
**Schéma 2.39 - Trafic aux aéroports de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine, 1995-2004**




Source : Transports Canada, 2006

Les aéroports de Gaspé et des Îles-de-la-Madeleine connaissent une évolution similaire sur 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 celui des Îles-de-la-Madeleine subissait 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 position (4$^{ème}$) de l'aéroport dans le classement régional du volume de passagers embarqués et débarqués à Québec. Une proportion de 36,9% du trafic 2005 de Gaspé 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, des pêches 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 22259, 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 et des Îles-de-la-Madeleine. Cependant, ces activités fluctuent selon les saisons et avec la situation économique du marché au niveau international. 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 pieds et des ralentissements des activités des entreprises pour la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. Les sources de fluctuations exogènes sont toujours possibles et, par conséquent, influence 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 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 permettent de réaliser qu'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 but 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 connait de plus en plus de diversification 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 entre 1995 et 2000, celle-ci enregistre une faible baisse de 100 emplois entre 2000 et 2005. L'exercice 2003-2004 a été quant à lui particulièrement difficile, notamment avec la perte de 2500 emplois due à l'abandon du projet de refonte de l'usine Gaspésia.

L'industrie forestière a subi quant à elle des pertes (345 postes supprimés conjointement en Gaspésie et au Bas-Saint-Laurent) avec, entre autre, l'arrêt de l'usine papetière de

Smurfit-Stone à New Richmond[75] 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 Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine se caractérise par le revenu personnel disponible le plus faible depuis 1995, ceci à l'échelle des régions cibles et de l'ensemble du Québec. Ainsi, le revenu personnel par habitant était de 22 520$ en 2005.

Enfin, la région se classe au dernier rang parmi les régions cibles au niveau de son 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 affaire, il occupe un faible pourcentage des déplacements interurbain (1,2%). Le transport maritime et 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%)[76].

**Transport 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 cette 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 elle 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 Gaspé sur une distance de 141 kilomètres. La route 299 relie quant à elle les villes de Sainte-Anne-des-Monts et 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

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

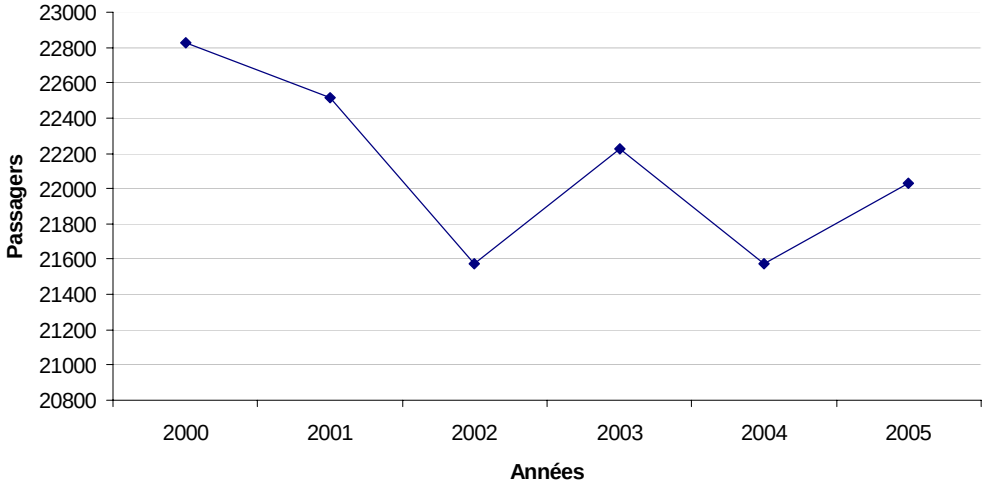
[76] L'information retranscrite dans cette section a été recueillie au niveau du Plan de transport de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine du Ministère des transports du Québec, 2004.

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'Ile-d'Entrée (en 55 minutes), vers l'Ile-du-Prince-Edouard (5 heures) ainsi que vers Montréal (48 heures). Il ne semble pas exister 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.

**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'opérateurs proposent aux passagers de noliser 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.

Lors du sondage auprès des voyageurs (dont les résultats seront présentés dans la section 3 du présent 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 termine son voyage (42,7%) et qui le débute (44,8%) dans la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine estime que l'aéroport se situe très près de son domicile ou de son 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 entre 1995 et 2004. Cependant, la région représente 15% de la totalité du trafic aérien parmi les cinq régions cibles. Par conséquent, elle se classe en 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 et 50 000 passagers en 2003, puis passant 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 entre 1995 et 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 transports disponibles, comme nous l'avons mentionné pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean, il est malaisé de comparer les deux modes de transports que sont le train et l'avion. En effet, la durée d'un voyage en train entre Montréal et Gaspé (environ vingt heures) est divisée par sept lorsque celui-ci est effectué en avion (environ trois 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 dollars. »[77]

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

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

être considérée comme un maillon essentiel dans la stratégie de diversification de l'économie régionale. »[78]

La Gaspésie 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 sur cette période. Notons qu'entre 1996 et 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 également la plus forte baisse de la population féminine. Celle-ci a diminué de 9% entre 1996 et 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 dix dernières années est particulièrement inquiétante pour la région. Et, les perspectives d'avenir sont du même acabit.

En ce qui concerne la situation de l'emploi, elle n'est guère plus optimiste. L'exode de la population active vers les grands centres urbains associée au vieillissement de la population ainsi qu'au départ à la retraite de la génération du Baby Boom, provoquent une pénurie importante de la main d'œuvre. Notons que, bien que la région présente le taux de croissance le plus élevé entre 2001 et 2005, elle affiche le produit intérieur brut par habitant (PIBR) le plus bas parmi nos cinq régions cibles avec 21 043 $ en 2005. Il s'avère également que la région a reçu les plus faibles investissements privés en capital sur toute la période s'étendant entre 1998 et 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% entre 1995 et 2000, celle-ci est presque insignifiante entre 2000 et 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 (MRC). 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 décidera 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 économico-démographique. Dans cette optique, le trafic aérien pourrait bénéficier de cet essor.

[78] Plan 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.

# 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 alors qu'ils étaient dans l'attente d'un vol en direction d'une région du Québec[79]. 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 socio-démographique, les habitudes de voyages des passagers qui y résident, leur profil économique, et les perspectives ainsi que les projets concernant chacune. 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 de données 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 complété entre le début du mois d'octobre 2006 et 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 Trudeau que les interviewers ont interrogé la majorité des passagers. En effet, les deux tiers des observations en proviennent, contre un tiers de l'aéroport de Québec. Notons 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.

[79] 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 à l'heure | Poids de chaque aéroport dans notre échantillon |
|---|---|---|---|---|---|
| **Trudeau (Montréal)** | 37 | 1345 | 70,3% | 2,18 | 66,9% (deux tiers) |
| **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% [80] | 1,96 [81] | 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 Trudeau. À Québec, ce sont des équipes de travail d'une à deux personnes qui collectaient des données chaque semaine. Pour 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, l'aéroport de Québec étant 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 de 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 collecter 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 que les passagers voyagent à travers les régions du Québec en avion principalement pour des raisons professionnelles. Sur l'ensemble de

[80] Il s'agit de la moyenne pondérée du taux de réponse moyen de chaque aéroport, en fonction du nombre total de questionnaires remplis dans chacun.
[81] Il s'agit de la moyenne pondérée du nombre moyen de questionnaires remplis à l'heure dans les aéroports, en fonction du nombre total de questionnaires remplis dans chacun.

notre échantillon, 69,7% des passagers ont déclaré voyager pour cette raison. 18,7% de notre échantillon voyage pour rendre visite à la famille ou aux amis. Notons que pour les mois de décembre 2006 et janvier 2007, ce dernier motif présente une augmentation sensible. Pour 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 ressort ici 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 rendre visite à de la famille ou à des amis. La première quinzaine de janvier présente 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)**

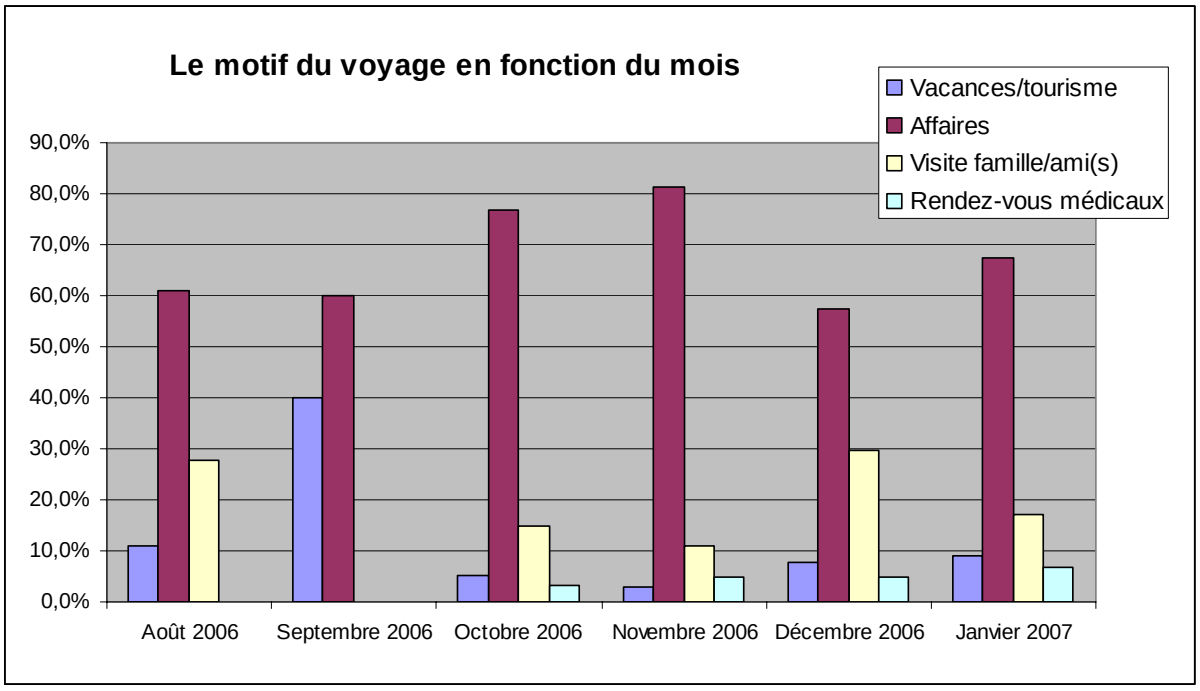
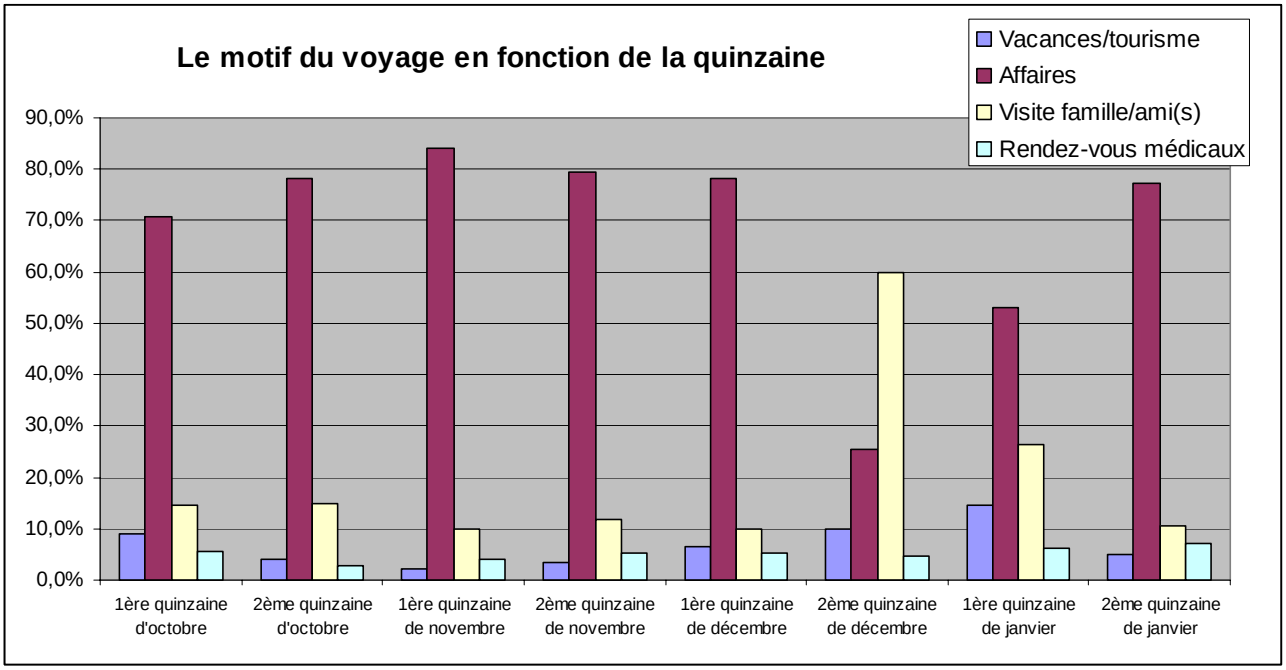
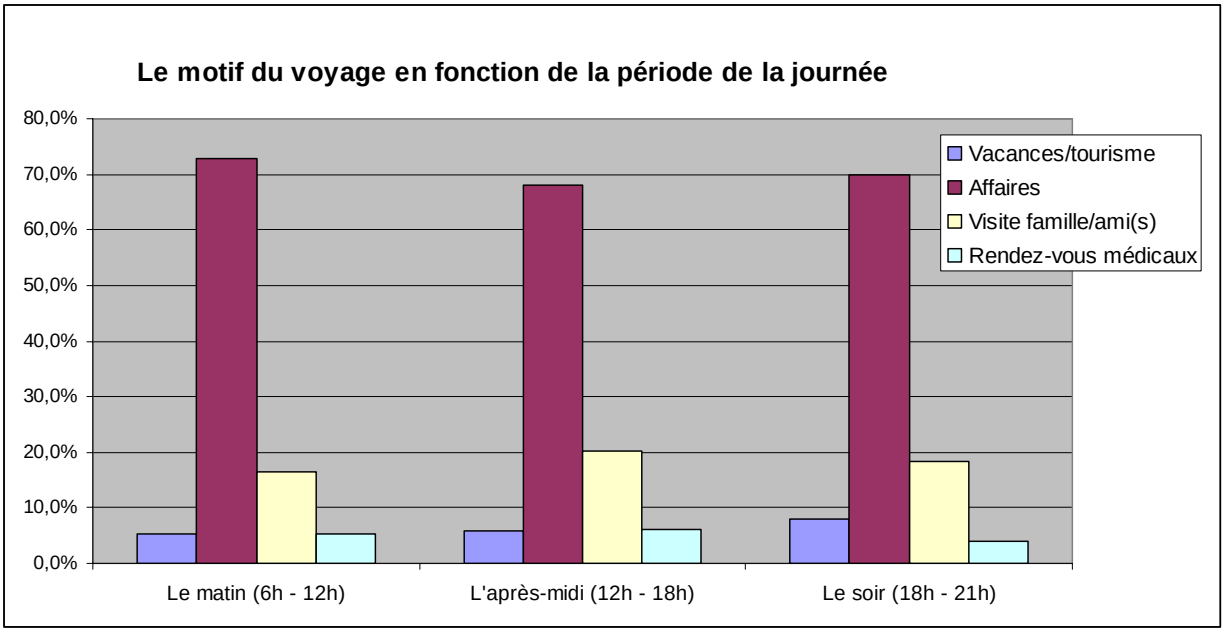


**Schéma 3.2 - Le motif du voyage (Répartition par quinzaine)**




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

**Schéma 3.3 - Le motif du voyage selon la période de la journée**



Le schéma 3.3 indique que les motifs du voyage sont répartis dans des proportions quasiment identiques entre les périodes de la journée. De plus, les voyages d'affaires constituent environ 70% des motifs de 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.

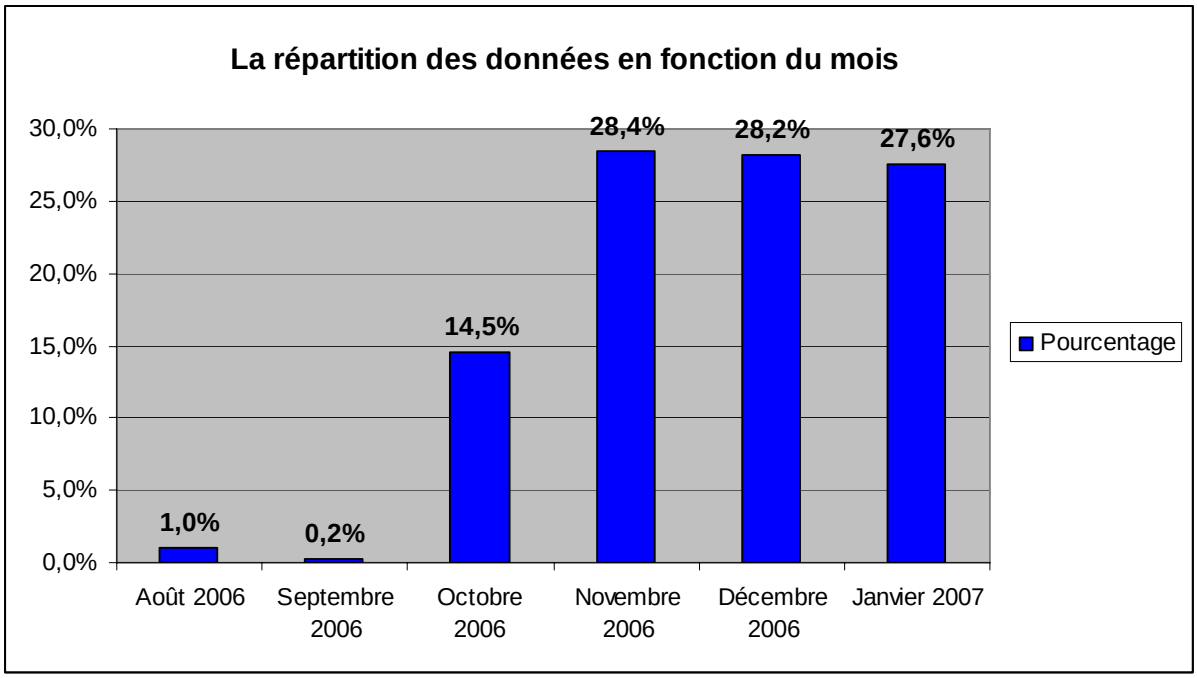
### 3.1.1.3. La répartition temporelle des données

Tel que 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 donne un aperçu visuel clair de la répartition de la collecte des questionnaires. Nous avons poursuivi la collecte de données pendant toute la période des fêtes de fin d'année, ceci afin de capter une variation éventuelle de l'achalandage et du motif du voyage.

**Tableau 3.2 - Le mois lors duquel 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 lors duquel 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 qu'indiqué au 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 12h et 21h. Le quart restant des passagers (22,1%) embarque sur des vols quittant le bloc entre 6h et 12h. A présent, nous allons nous intéresser à la répartition des passagers selon les mois lors desquels ils ont voyagé.

**Tableau 3.3 – La période de la journée lors de 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 domiciliaire et de travail des passagers

Le schéma 3.5 indique que près d'un quart de notre échantillon (24%) réside en Abitibi-Témiscamingue. La deuxième région la plus habitée par les passagers est la Côte-Nord (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 Québec 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 habitant dans les autres régions du Québec représentent également 5% de notre échantillon. Enfin, notons que 6,7% des passagers voyageant à travers les régions du Québec résident dans le reste du Canada.

**Schéma 3.5 - La région du domicile des passagers**

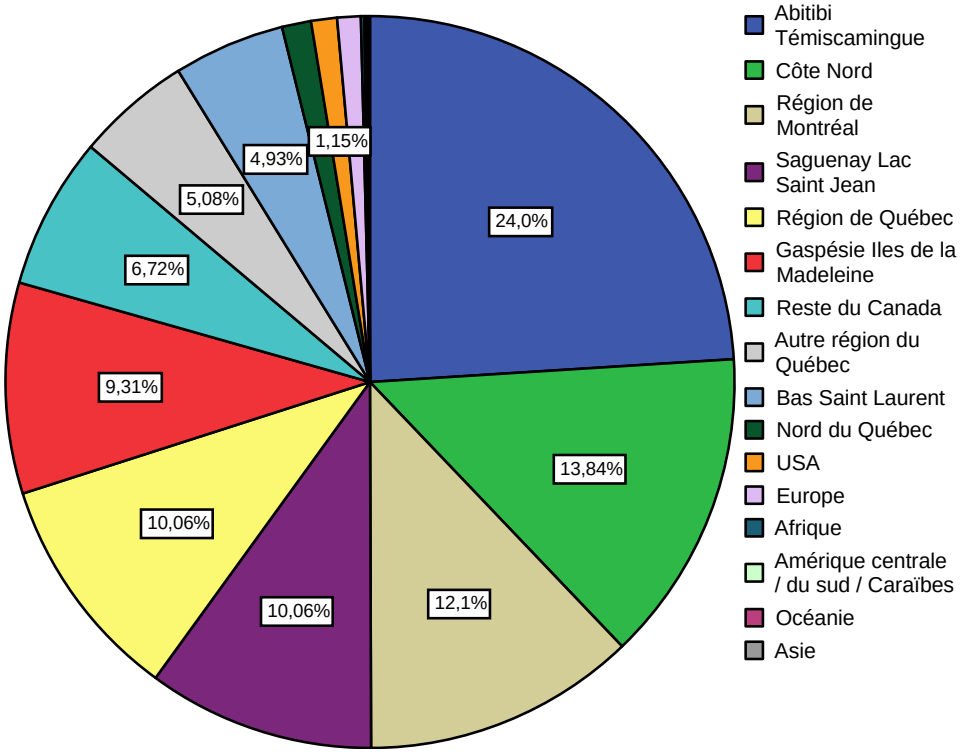
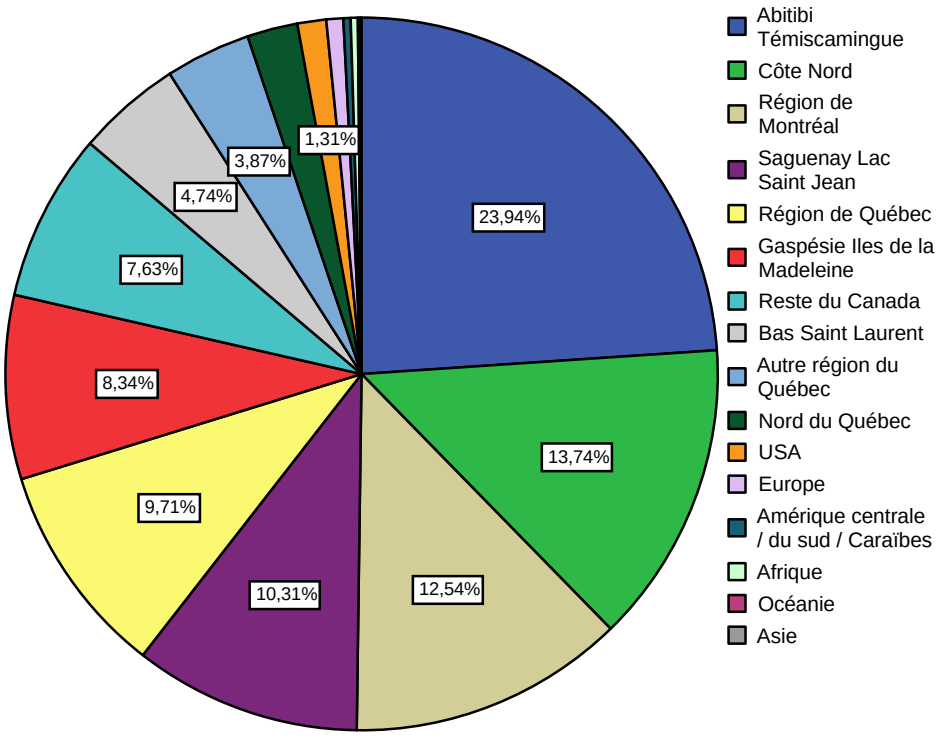


**Schéma 3.6 - La région du lieu de travail des passagers**




En analysant ces résultats en « travelling arrière » à partir des régions cibles, on remarque que 62,2% de l'échantillon réside à l'intérieur des cinq régions alors que 22,2% des passagers résident dans les régions de Montréal ou de Québec. De plus, 6,4% résident dans le reste du Québec alors que 6,7% résident dans le reste du Canada. Enfin, les 2,5% restant résident 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 à travers 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 de travail des passagers**

| Rang | Les régions | Région du lieu 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 |
| | USA | 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 manquantes | 3 (0,1%) | 177 (8,8%) |

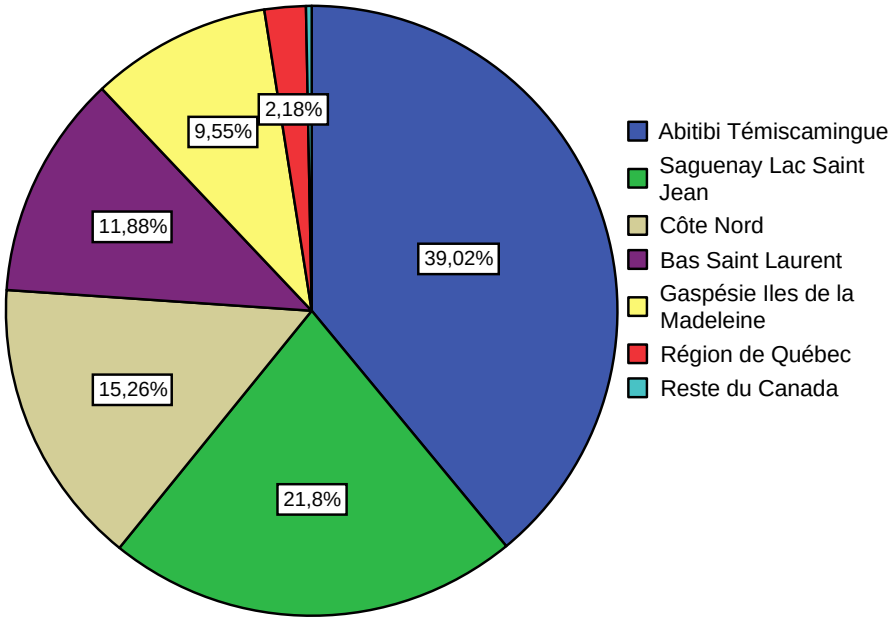
Le tableau 3.4 présente un classement des cinq régions cibles en fonction de la proportion des passagers qui y résident et qui y travaillent. Notons que le quart de notre échantillon (24%) réside et travaille en Abitibi-Témiscamingue. Cette région arrive en tête de notre classement. Elle possède une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

### 3.1.2. Les données géographiques liées aux déplacements à travers les régions du Québec

Le schéma 3.7 montre que la destination vers laquelle se rend la majorité relative des passagers est l'Abitibi-Témiscamingue (39%). Vient 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 nous avons mentionnées plus tôt. Ainsi, ces passagers étaient en transit à Québec, en provenance d'une région du Québec, vers une destination en dehors 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 à travers les régions du Québec achevaient leur voyage à Montréal.

**Schéma 3.8 – La répartition des destinations au départ de Québec**

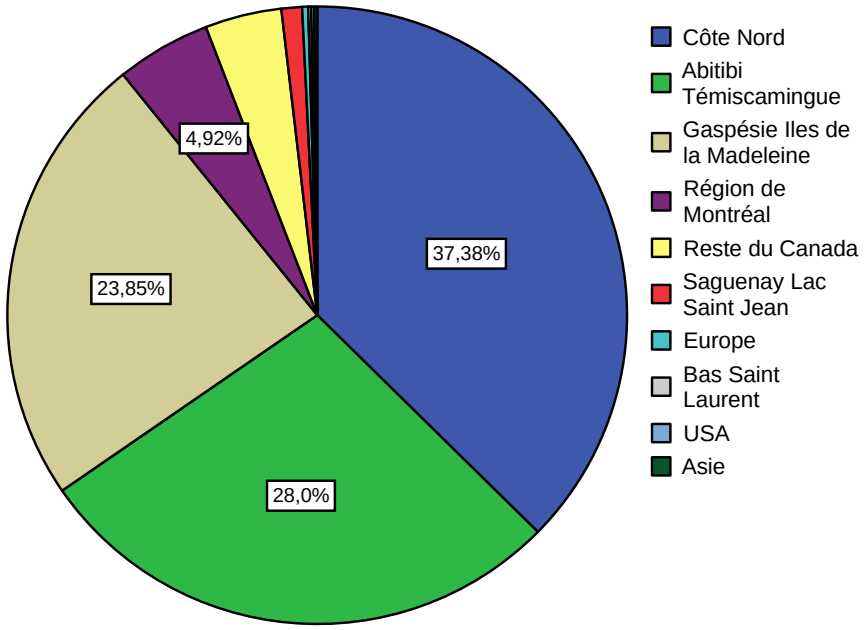
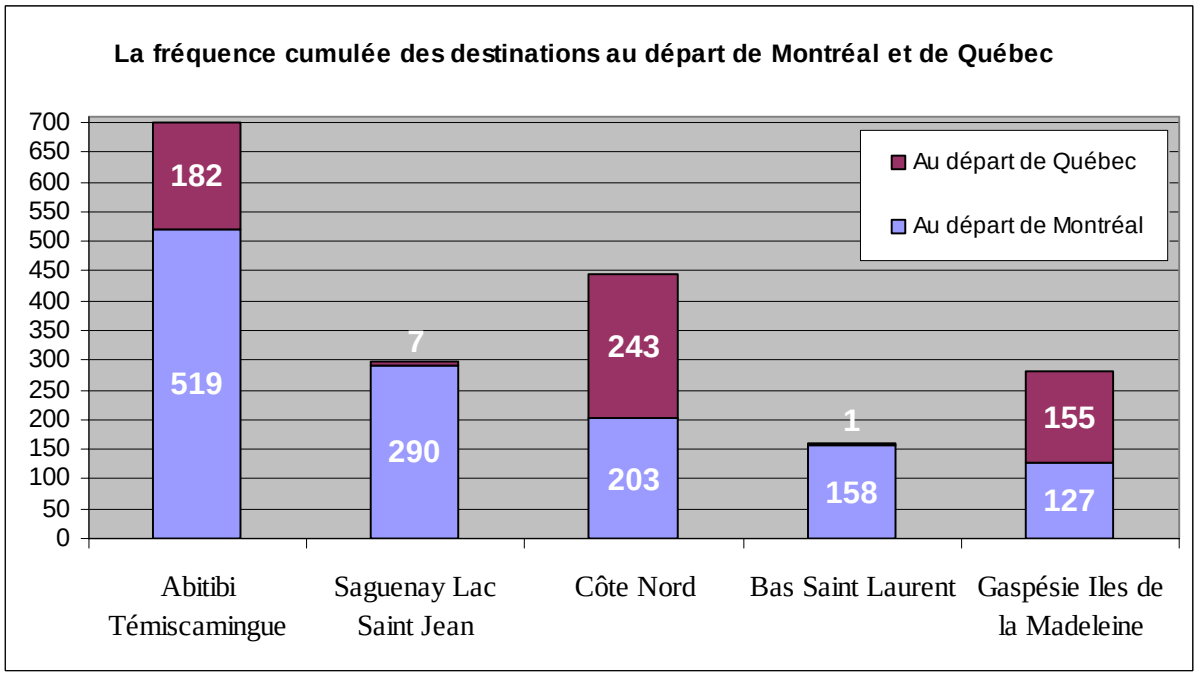



**Schéma 3.9 – La fréquence cumulée des destinations au départ de Montréal et de Québec**




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'observation 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 rend 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. Ceci 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 à Montréal. La majorité des voyageurs proviennent du reste du Canada (15%), tandis que 4,7% proviennent des États-Unis. Parmi nos régions cibles, c'est l'Abitibi-Témiscamingue qui arrive en tête de l'origine du voyage des passagers interrogés à Montréal.

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

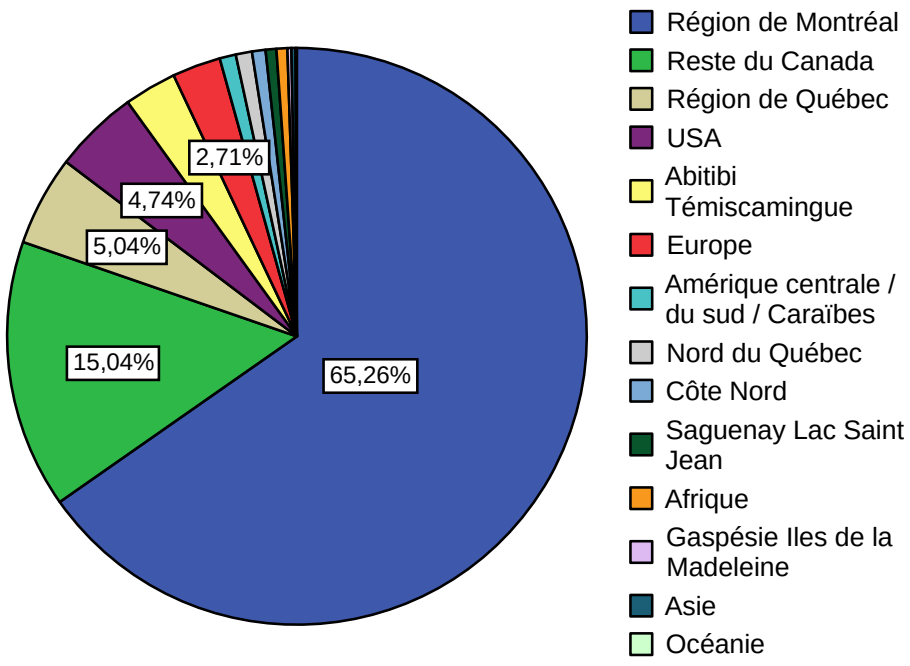
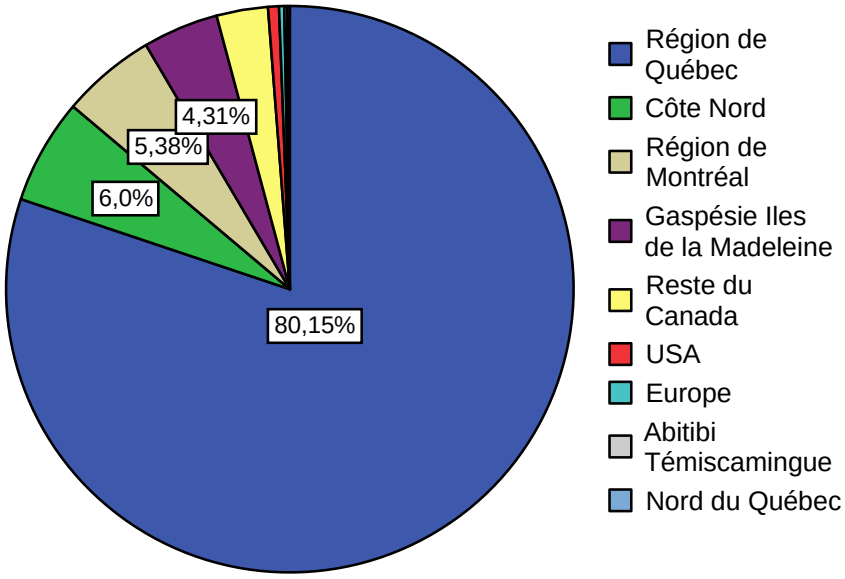


**Tableau 3.5 Comparaison entre la destination du vol et celle du voyage**

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

### 3.1.3.1. L'identification des personnes qui accompagnent les répondants lors du voyage (Q26)

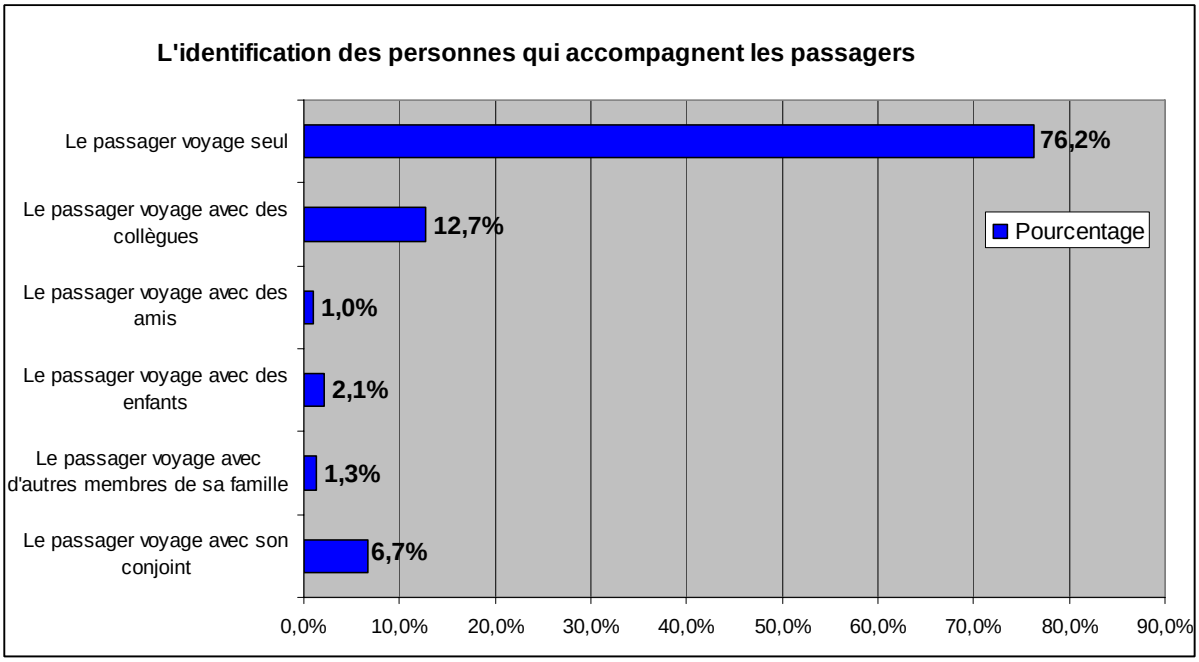
Le schéma 3.12 indique que plus des trois quarts des passagers (76,2%) voyagent seuls, tandis que 12,7% d'entre eux sont accompagnés d'un ou de plusieurs collègues. La troisième catégorie la plus représentée est celle des passagers accompagnés de leur conjoint, soit 132 passagers (6,7% de notre échantillon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

Les informations présentées au tableau 3.6 permettent de déterminer combien de collègues, d'amis, d'enfants et de membre de la famille accompagnent les passagers. Ainsi :

- 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 trois enfants accompagnant le passager.

- Les passagers accompagnés de membres de leur famille : En moyenne, les passagers concernés étaient 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**




- Les passagers accompagnés d'amis : Ceux-ci présentent des statistiques très proches des deux catégories précédentes. Avec une moyenne de 1,35, le mode est de 1 et le maximum observé atteint 4 amis accompagnant un même passager.

- Les passagers accompagnés de collègues : Rappelons que les passagers affaires représentent plus des deux tiers de notre échantillon. 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, 11,1% sont accompagnés par deux collègues.

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

| | Le passager voyage avec enfant(s) | Le passager voyage avec d'autres membres de sa famille | Le passager voyage avec ami(s) | Le passager voyage avec collègue(s) |
|---|---|---|---|---|
| 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 |

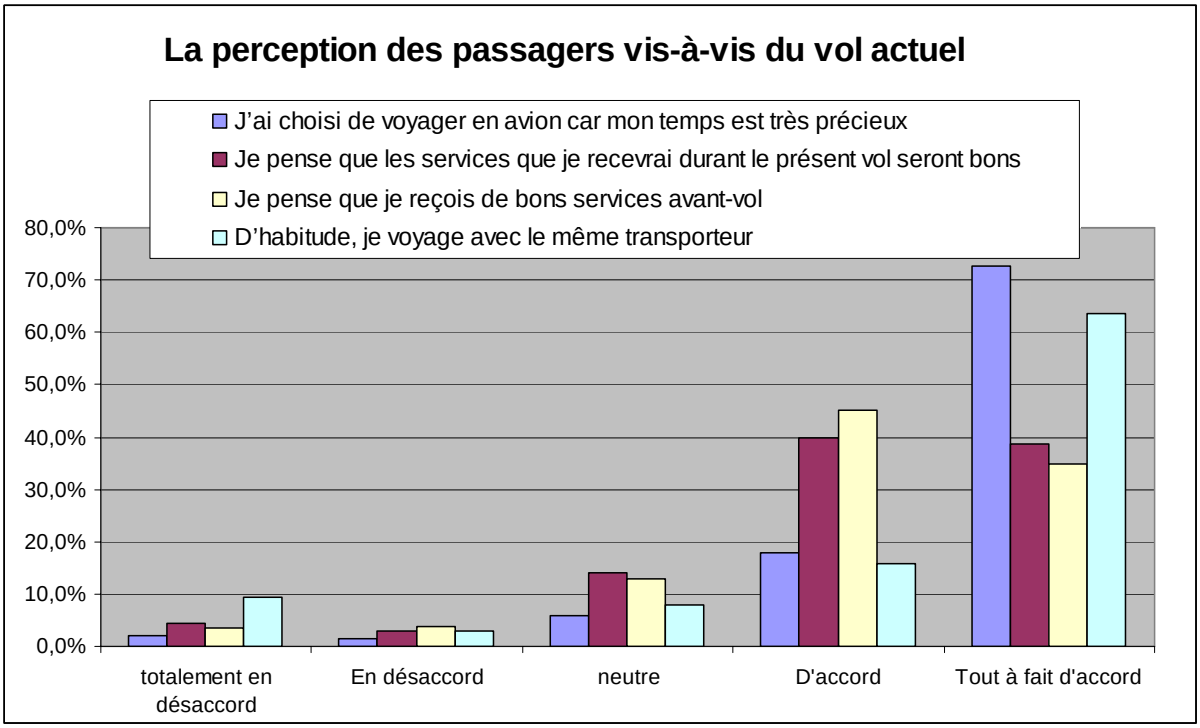
### 3.1.3.2. La perception des passagers vis-à-vis leur vol actuel (Q46)

**Tableau 3.7 – Perception des passagers vis-à-vis 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 soit 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 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? | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 1 jour | 2 à 7 jours | 8 à 15 jours | Plusieurs semaines | Plusieurs mois | Durée indéterminée | Total |
| Quel est le motif de votre voyage ? | Vacances / tourisme | Fréquence | 2 | 48 | 45 | 22 | 5 | 2 | 124 |
| | | % | 1,6% | **38,7%** | **36,3%** | 17,7% | 4,0% | 1,6% | 100,0% |
| | Affaires | Fréquence | 349 | 857 | 62 | 52 | 22 | 11 | 1353 |
| | | % | **26%** | **63,3%** | 4,6% | 3,8% | 1,6% | ,8% | 100,0% |
| | Visite famille/ami(s) | Fréquence | 16 | 197 | 95 | 35 | 11 | 8 | 362 |
| | | % | 4,4% | **54,4%** | **26,2%** | 9,7% | 3,0% | 2,2% | 100,0% |
| | Rendez-vous médicaux | Fréquence | 28 | 56 | 9 | 5 | 1 | 0 | 99 |
| | | % | **28%** | **56,6%** | 9,1% | 5,1% | 1,0% | ,0% | 100,0% |
| Total | | Fréquence | 395 | 1158 | 211 | 114 | 39 | 21 | 1938 |
| | | % | 20% | 59,8% | 10,9% | 5,9% | 2,0% | 1,1% | 100,0% |

Le tableau 3.8 fait apparaître que, tous motifs de voyages confondus, la majorité des déplacements (59,8%) dure de « 2 à 7 jours ». Et, 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 affaires se déplacent dans près des deux tiers des cas (63,3%) de « 2 à 7 jours ». Et, un quart d'entre eux (26,0%) ne se déplace que pour une journée. Autrement dit, 89,3% des passagers affaires se déplacent pour une semaine et moins.

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

Le tableau 3.9 fait apparaître qu'environ un quart des passagers (23,1% en moyenne) n'a pas procédé lui-même à l'achat du billet. La méthode d'achat la plus utilisée par les passagers qui ont fait eux-mêmes l'achat de leur billet est celle consistant à se rendre sur le site internet du transporteur aérien (35,1% de notre échantillon). Ce sont les passagers qui paient eux-mêmes le billet qui utilisent le plus (61%) ce modus operandi pour acheter leur billet.

De plus, 23,2% de notre échantillon a contacté une agence de voyage par téléphone pour exécuter la transaction. Il s'agit de la méthode la plus utilisée par les entreprises lors 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 affaires. Notons que la majorité des passagers qui disent payer eux-mêmes le billet d'avion possède 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 le billet d'avion. Enfin, notons que les personnes qui voyagent pour une raison médicale ont vu dans leur majorité (56,8%) les frais du billet d'avion être défrayés par l'hôpital ou les assurances. Un quart d'entre eux ont payé eux-mêmes leur billet, tandis que 15,8% se le sont fait offrir par leur employeur.

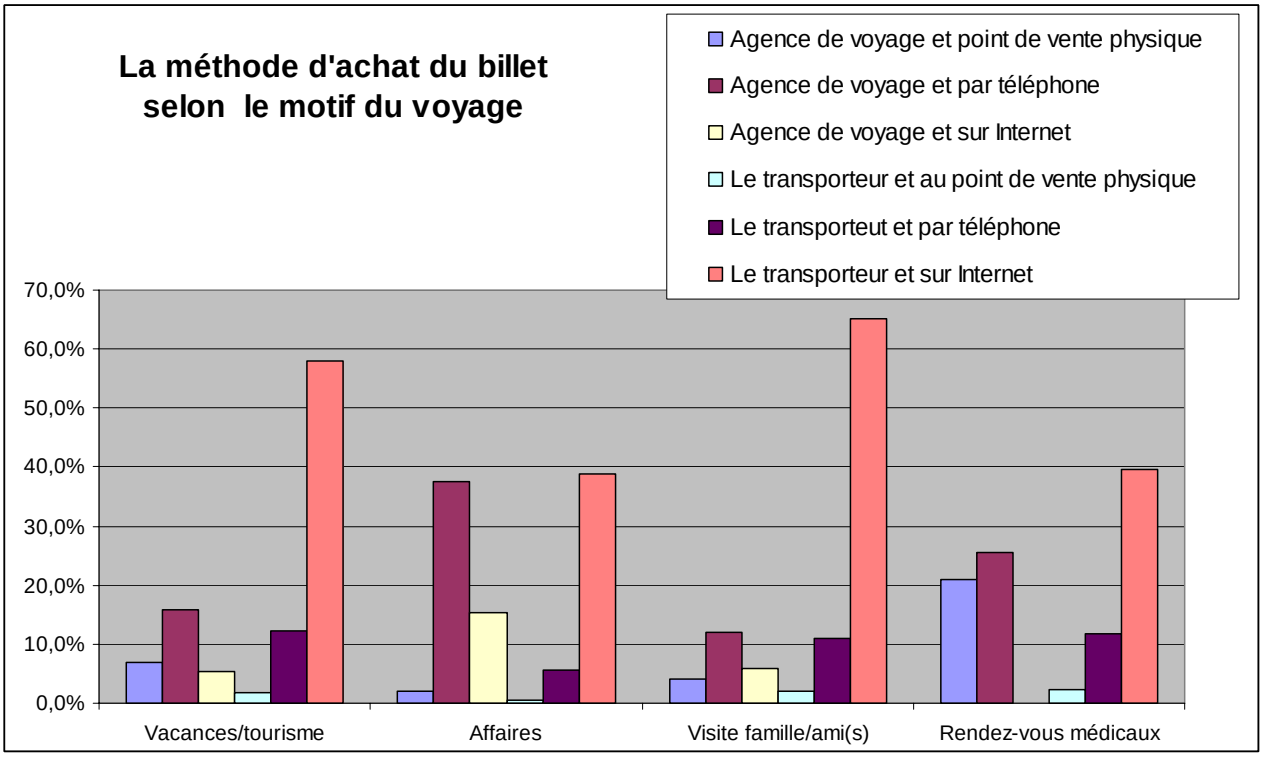
**Tableau 3.9 – Le modus operandi d'achat du billet d'avion en fonction de la personne qui l'achète**

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

**Tableau 3.10 – L'entité qui paie le billet d'avion selon le motif du voyage**

| | | | Qui a payé votre billet d'avion pour le présent voyage? | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 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 | Total |
| Quel est le motif de votre voyage ? | Vacances / tourisme | Fréquence | 95 | 13 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 126 |
| | | % | **75,4%** | **10,3%** | **14,3%** | ,0% | ,0% | ,0% | ,0% | 100,0% |
| | Affaires | Fréquence | 100 | 1221 | 7 | 0 | 1 | 26 | 0 | 1355 |
| | | % | 7,4% | **90,1%** | ,5% | ,0% | ,1% | 1,9% | ,0% | 100,0% |
| | Visite famille/ami(s) | Fréquence | 257 | 16 | 85 | 2 | 0 | 0 | 3 | 363 |
| | | % | **70,8%** | 4,4% | **23,4%** | ,6% | ,0% | ,0% | ,8% | 100,0% |
| | Rendez-vous médicaux | Fréquence | 24 | 15 | 1 | 1 | 54 | 0 | 0 | 95 |
| | | % | **25,3%** | **15,8%** | 1,1% | 1,1% | **56,8%** | ,0% | ,0% | 100,0% |
| Total | | Fréquence | 476 | 1265 | 111 | 3 | 55 | 26 | 3 | 1939 |
| | | % | 24,5% | 65,2% | 5,7% | ,2% | 2,8% | 1,3% | ,2% | 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 contacter par téléphone une agence de voyage (30,3%). Notons qu'il existe une quasi égalité entre ces deux méthodes d'achat pour les passagers affaires.

### 3.1.3.5. Prix du billet et services offerts

Le tableau 3.11 présente un ensemble de service offert et le niveau jusqu'auquel les passagers ont prêt 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**

| | **Etes-vous prêt à payer plus cher pour bénéficier d'une amélioration de ce service ?** | |
|---|---|---|
| **Les services** | **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 soient importants (voire très importants), une majorité écrasante refuse 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.

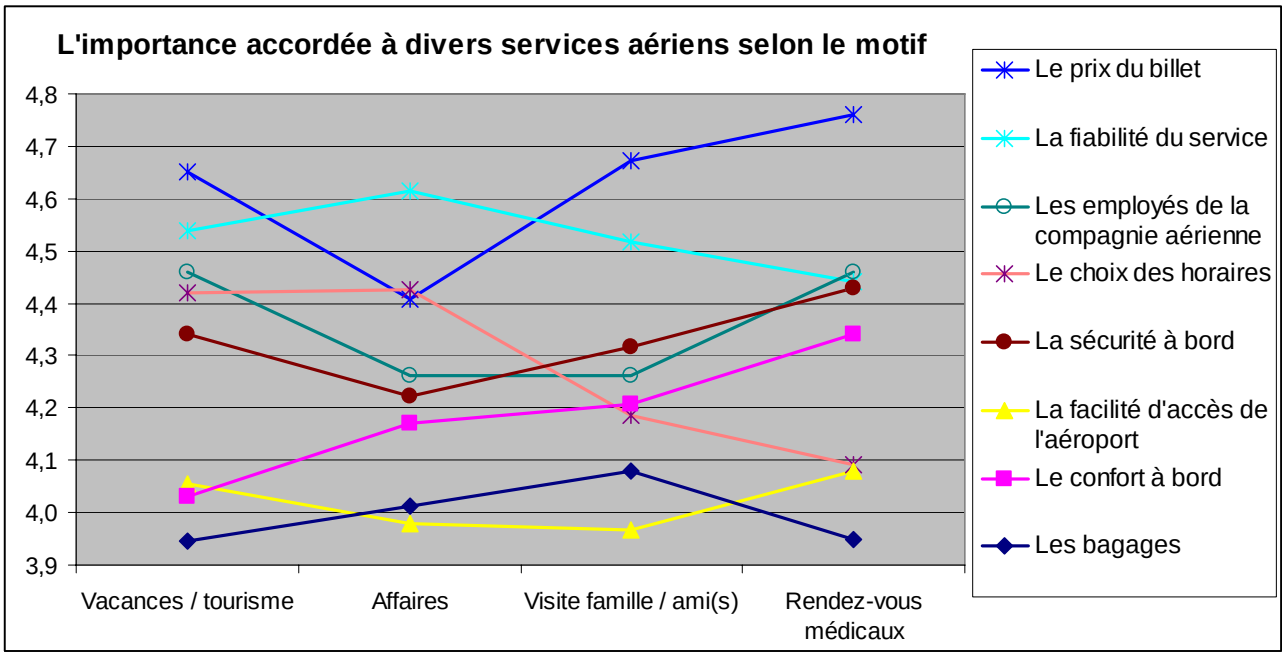
Prenons l'exemple concret avec de la fiabilité du service. Les passagers qui seraient prêt à payer plus cher leur billet d'avion pour voir une amélioration de celle-ci la jugent importante avec une moyenne de 4,65. Or, les passagers qui ne souhaitent pas payer plus

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 lors de l'achat du billet d'avion. D'ailleurs, indépendamment du fait d'être prêt 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 avec une moyenne de 4,49 sur une échelle dont le maximum est 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 voyagent 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.

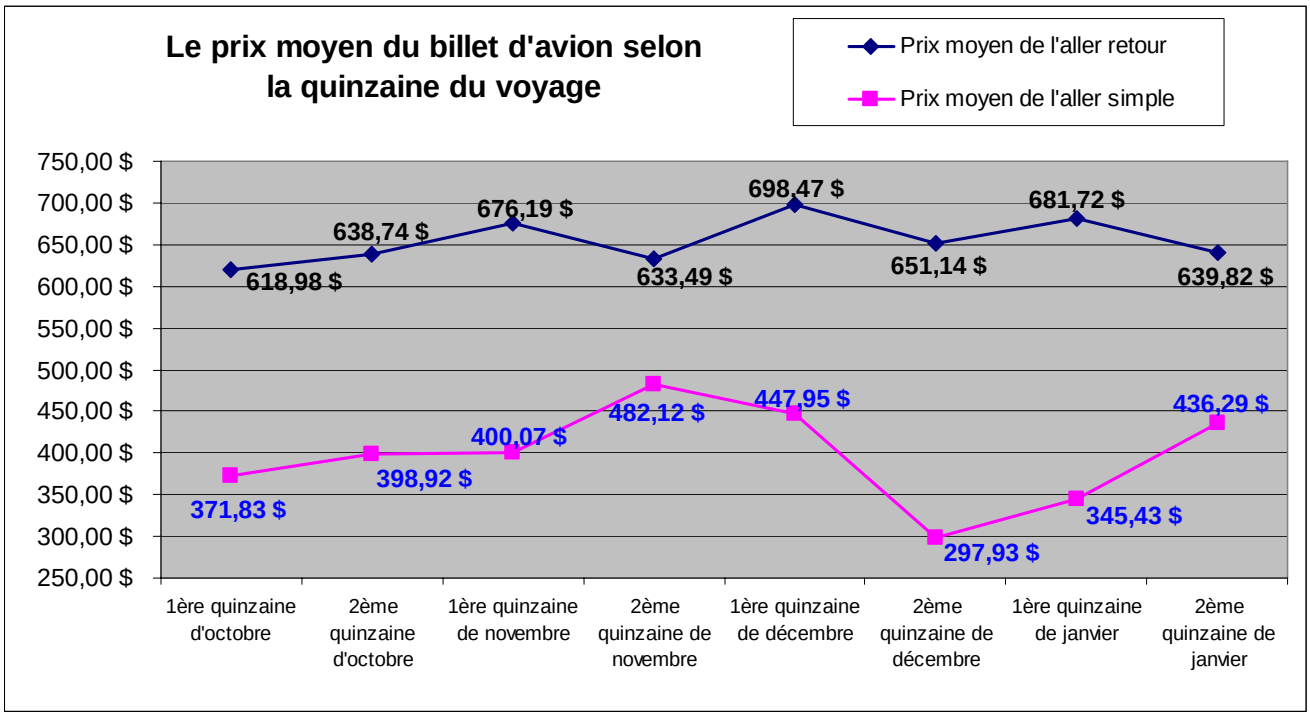
**Schéma 3.15 – La perception des services aériens selon le motif du voyage**



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 2000$ ont été retirés de l'analyse. Pour les allers simples, ce sont les tarifs supérieurs ou égaux à 1000$ 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.

Lors de 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 du billet. 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 paient cher leur billet d'avion.

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




Le schéma 3.17 illustre 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 au niveau du prix du billet d'avion selon le motif pour lequel les passagers voyagent (Q48). Ainsi, ce sont les passagers affaires qui paient le prix le plus élevé, qu'il s'agisse d'un aller simple ou bien 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 savait tout simplement pas si elle avait bénéficié ou non d'une réduction sur le prix du billet. Parmi les passagers qui étaient informés à ce sujet, deux tiers des passagers (66%) ont mentionné n'avoir bénéficié d'aucune réduction sur le prix du billet. Seuls 12% des répondants ont bénéficié 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**

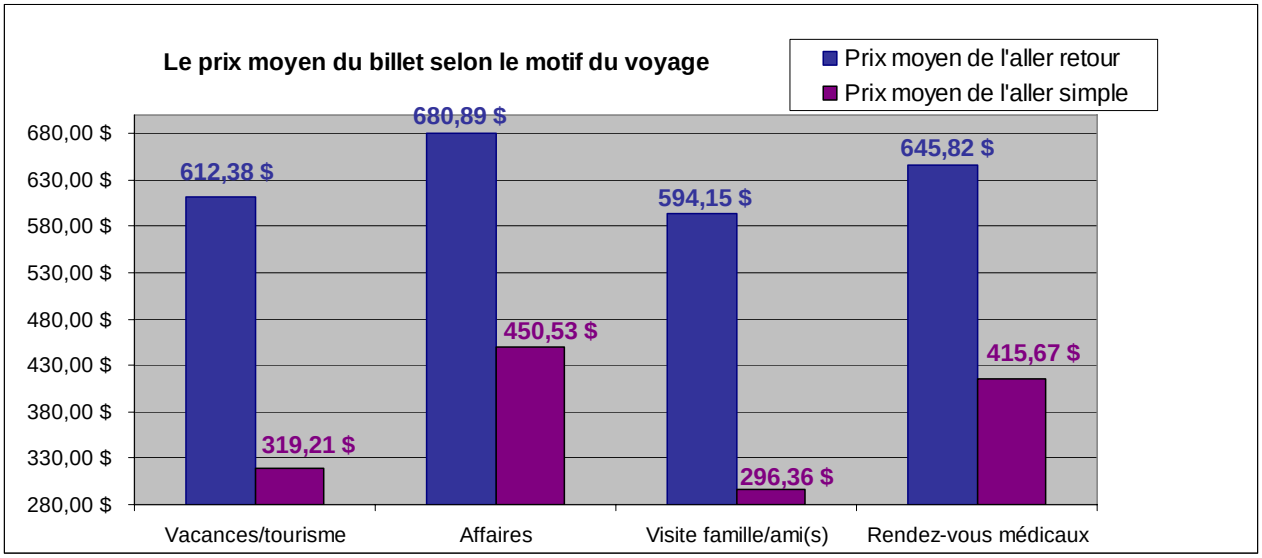
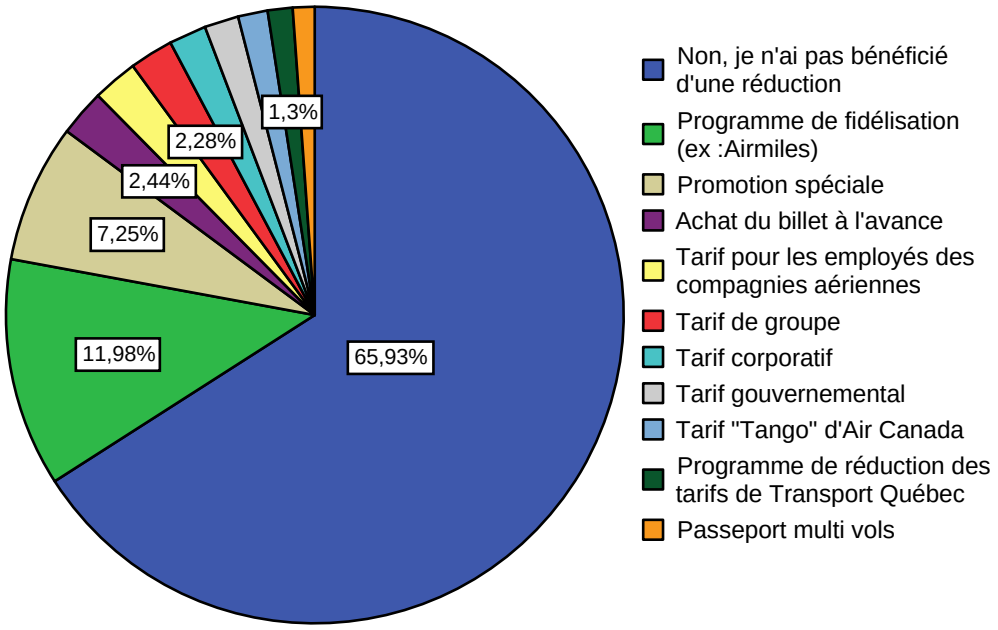



**Schéma 3.18 – La répartition des tarifs spéciaux dans l'échantillon**



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 de voyage, la majorité des passagers concernés ne bénéficie 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 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | **Vacances/ tourisme** | **Affaires** | **Visite famille/ ami(s)** | **Rendez-vous médicaux** | |
| **Programme de réduction des tarifs de Transport 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 multi vols** | 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 corporatif** | 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% |

- 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 qu'un quart (22,6%) des passagers qui voyagent pour des vacances ont utilisé leurs points accumulés dans le cadre 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 bénéficié d'une promotion spéciale.

- Les motifs affaires et rendez-vous médicaux : A contrario, une proportion beaucoup plus élevée de ces passagers (les trois quarts) n'a pas bénéficié d'un tarif préférentiel sur le prix du billet. De plus, environ 6% des passagers affaires ont respectivement bénéficié 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 & Q26)

Après avoir exploré le motif pour lequel 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 au tableau 3.13.

**Tableau 3.13 – Le nombre de jours auquel remonte 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 leur 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'âges 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, est présenté au 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'âges) et confirment ce choix rapidement.

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

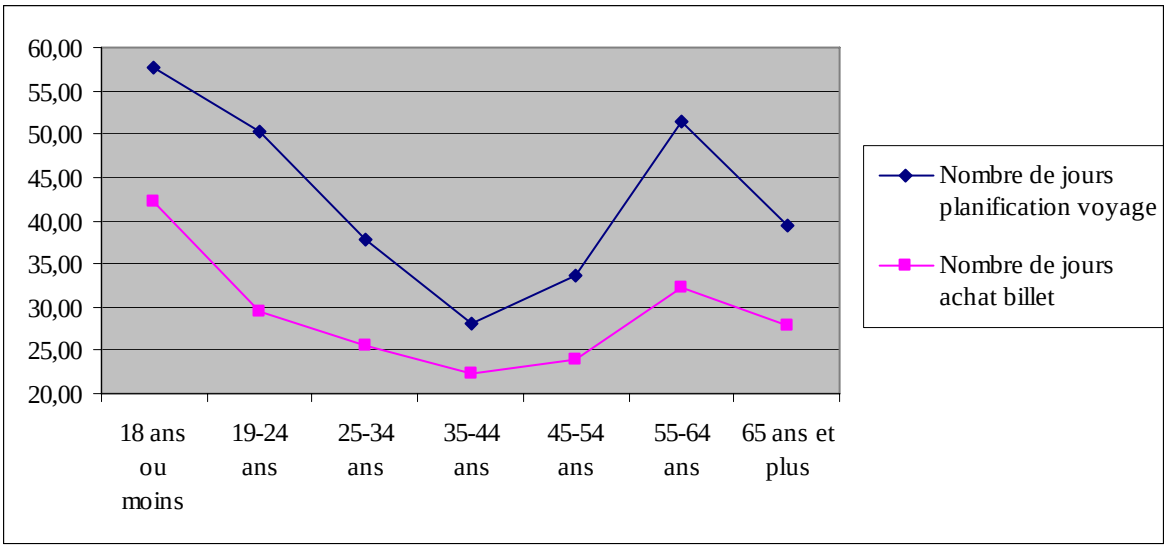


**Tableau 3.14 – L'écart entre la planification du voyage et l'achat du billet selon les classe d'âges**

| La classe d'âges | 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** |

A 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'âges qui planifie et qui achète son billet d'avion à l'intérieur du mois précédant le vol. En fait, c'est la classe d'âges qui présente l'écart le plus réduit entre les deux avec 5,6 jours en moyenne. Notons par ailleurs que cette tranche d'âges 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'âges incluse. Ensuite, ces chiffres repartent à la hausse.

Il est cependant intéressant de noter que la tranche d'âges la plus élevée (les 65 ans et plus) planifie son voyage et achète son billet plus tard que la classe d'âges qui la précède. Ceci 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 soit encore active. De plus, une proportion similaire (38,5%) de cette tranche d'âges 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'âges.

Le schéma 3.20 met en relation 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 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 :**

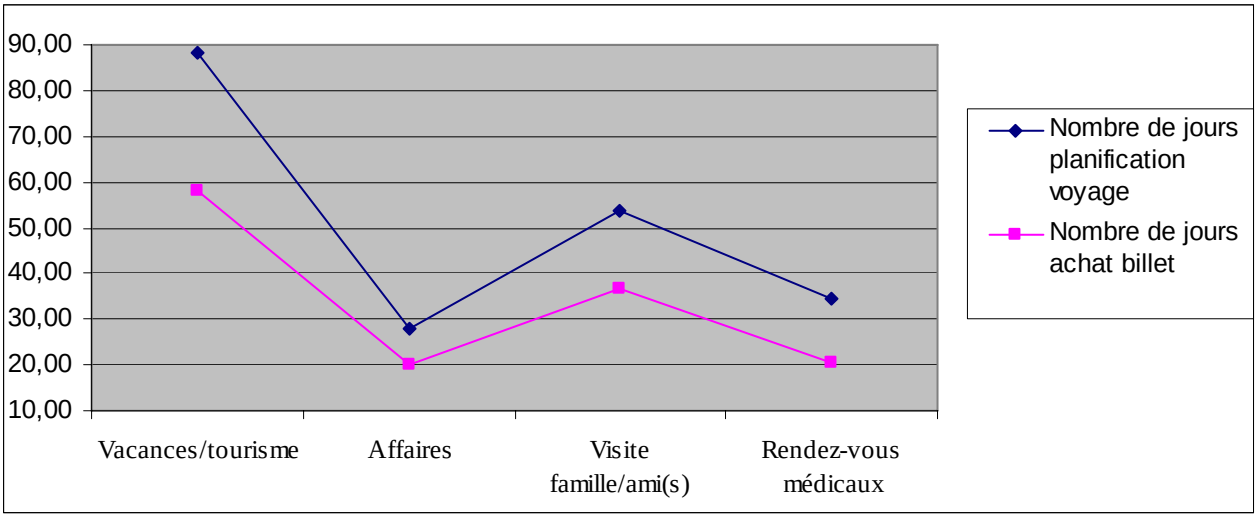



**Tableau 3.15 – L'écart entre la planification du voyage et l'achat du billet selon le motif du voyage**

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

Nos résultats montre 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 ensemble dans l'optique de les comparer aux autres motifs de voyage. 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-médical. Voici une description de chacun des motifs de voyage :

- Le motif vacances/tourisme : Nous constatons que ce sont les passagers 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 d'avion 58,2

jours avant le départ. Ce sont également eux qui présentent le plus grand écart (environ 1 mois) entre le moment où ils planifient leur voyage et celui où ils achètent leur billet d'avion.

- Le motif famille/amis : Ces passagers sont deuxième 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 deuxième au niveau de l'écart séparant la planification et l'achat du billet avec 15,9 jours en moyenne.

- Le motif affaires-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, au niveau 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.

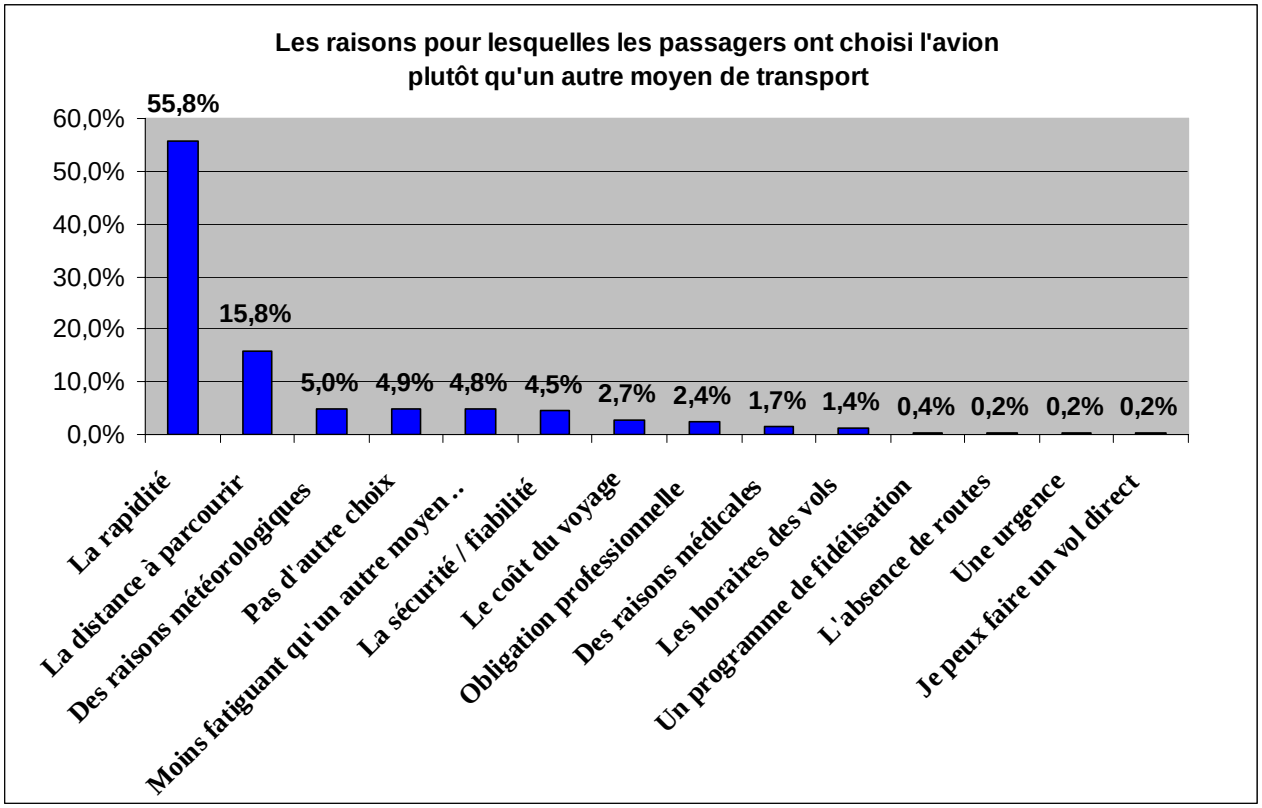
### 3.1.3.7. L'avion et les moyens de transport alternatif

Nous avons demandé aux répondants quelles sont les raisons pour lesquelles ils ont choisi l'avion plutôt qu'un autre moyen de transport (Q41). Tel qu'indiqué 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 lors de leurs déplacements professionnels au cours de l'année qui précède le voyage. Ces informations sont présentées au 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 lors de leurs déplacements professionnels à l'intérieur de la province du Québec.

Cependant, en ce qui concerne le secteur privé, nous constatons que les entreprises peuvent être distinguées 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, ceci 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**




### 3.1.3.7. Le comportement de voyage

Le tableau 3.17 présente indique que la probabilité que les voyageurs prennent ce vol à nouveau ou le recommande 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 de voyage futur, 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%) dit 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 à travers 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.

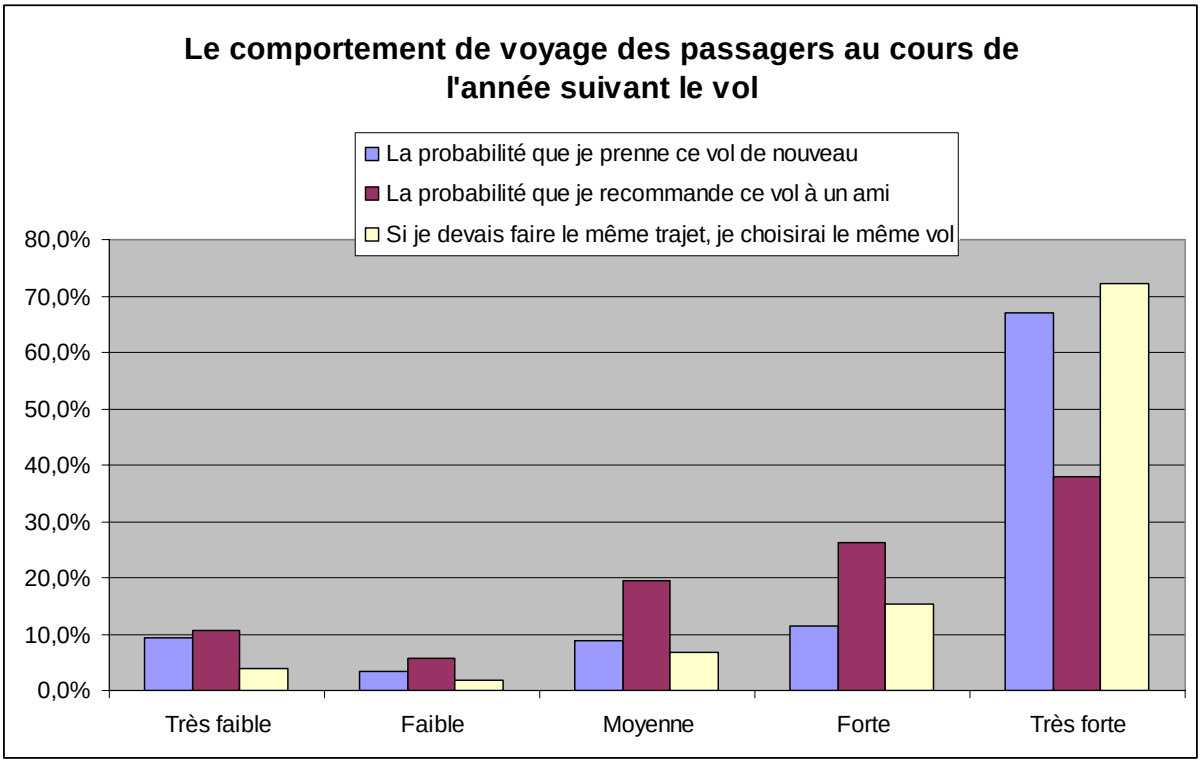
**Tableau 3.16 - Le moyen de transport le plus utilisé pour les déplacements professionnels selon le type et la taille de l'organisation dans laquelle les passagers travaillent**

| La taille de l'organisatio | | | | 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**

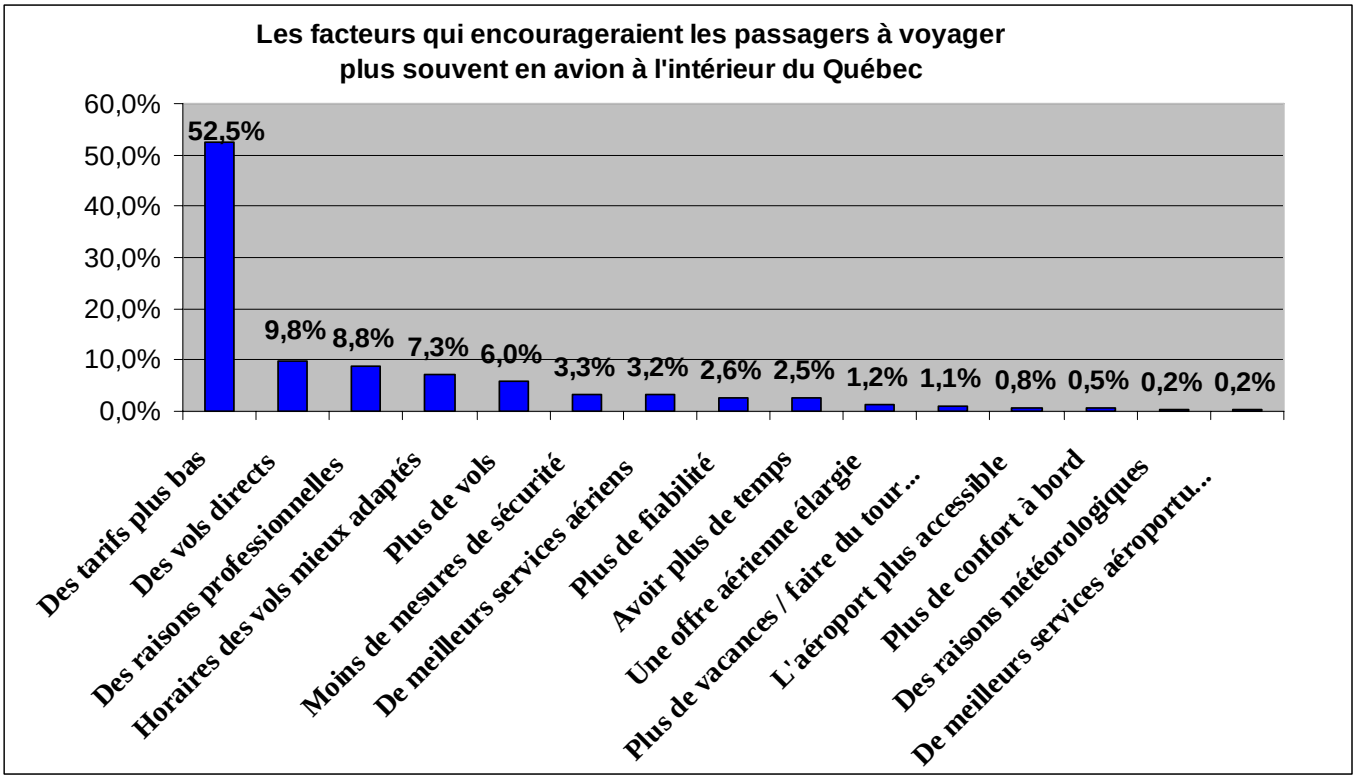
| | La probabilité que je prenne ce vol de nouveau | La probabilité que je recommande ce vol à un ami | Si je devais faire le même trajet, je choisirai le même vol |
|---|---|---|---|
| Données valides | 1922 | 1898 | 1915 |
| Pourcentage de passagers qui ont répondu à cette question | 95,6% | 94,4% | 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.

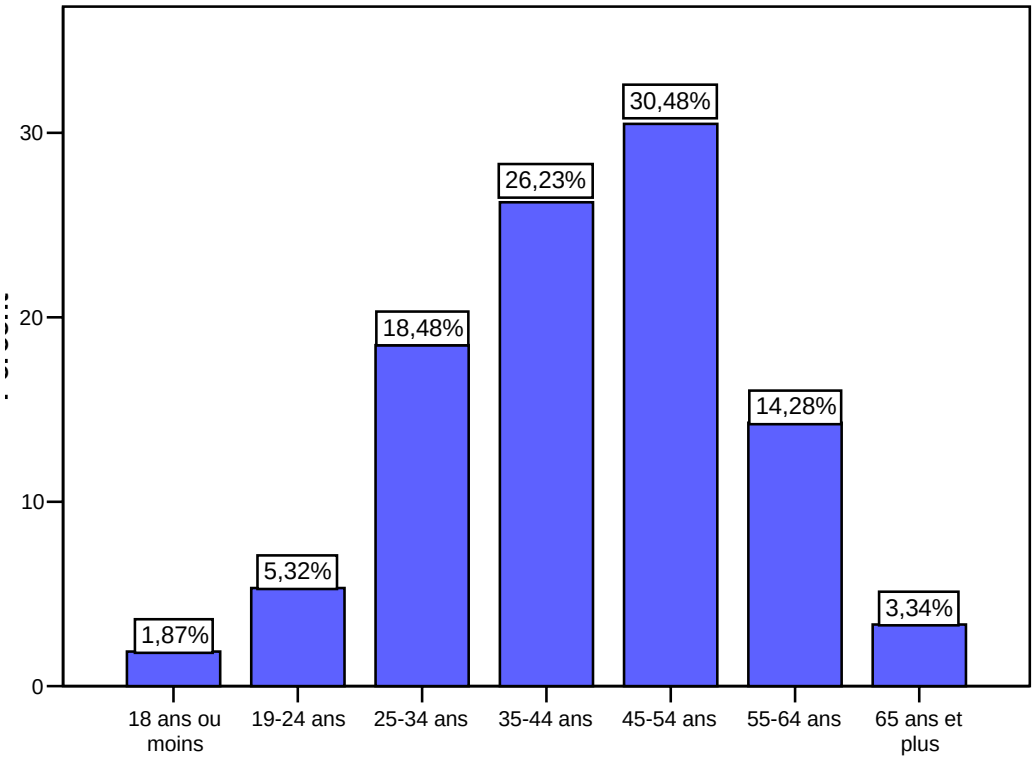
**Tableau 3.18 – Sexe des répondants**

| | | Fréquences | Pourcentages valides |
|---|---|---|---|
| Valid | Femme | 764 | 38,7% |
| | Homme | 1211 | 61,3% |
| | Total | 1975 | 100,0 |
| Missing | System | 36 | |
| Total | | 2011 | |

La pyramide des âges illustrée par le schéma 3.24 nous indique que la tranche d'âges la plus représentée (avec 30,5% des passagers) est celle des 45 à 54 ans (Q60). La deuxième

et la troisième tranches les plus représentées sont respectivement celles des 35 à 44 ans (avec 26,2%) et celle des 25 à 34 ans (avec 18,5%). Ainsi, les trois tranches d'âges 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 entre 25 et 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 qu'un quart des passagers vit seul. Nous utiliserons cette distinction pour analyser le revenu familial annuel des répondants.

**Tableau 3.19 - Quel est votre état matrimonial?**

| | Fréquences | Pourcentages | 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 (ve) | 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 entre 6 et 9 enfants. Le mode est de 2 enfants, avec 48,4% des réponses valides. Une proportion égale de passagers a un seul ou trois enfants, avec respectivement 21,4% et 21,5%. 6,2% des passagers ont 4 enfants, et 1,5% a 5 enfants.

Nous déterminerons dans les analyses subséquentes le nombre d'enfant 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 | Pourcentages | 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 sur le motif du voyage. Rappelons que 69,7% des passagers voyagent pour des raisons professionnelles.

**Tableau 3.21 - Situation actuelle des répondants**

| | | Fréquences | Pourcentages | Pourcentages valides | Pourcentages 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**

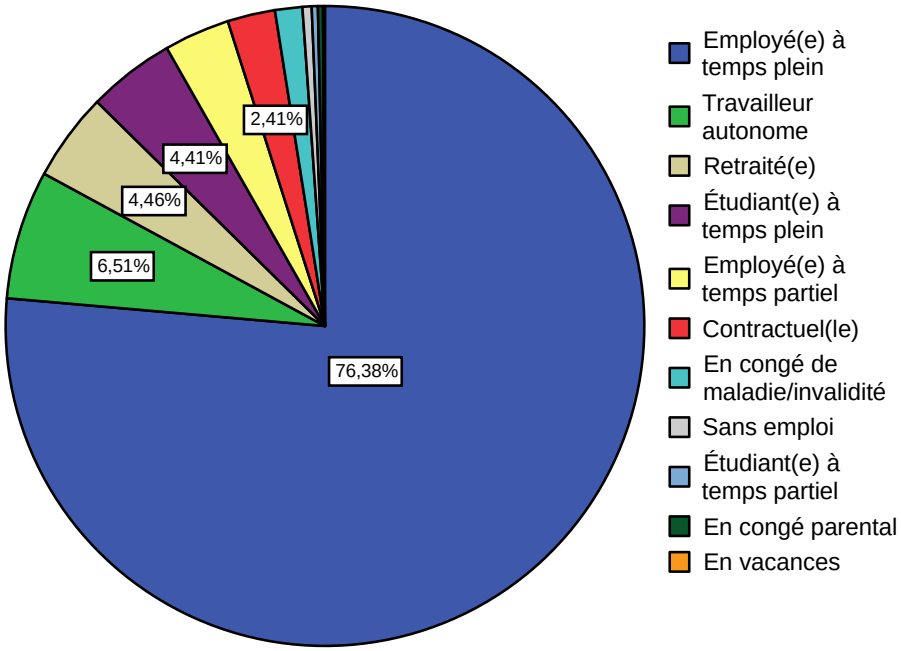


**Tableau 3.22 – La situation actuelle des passagers en fonction du type d'organisation dans laquelle ils travaillent**

| | | | 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, soient 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-haut concernent 81,4% de notre échantillon (soit 1637 personnes). Les autres passagers ne travaillent pas (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 travaille dans le secteur privé.

Environ un tiers de notre échantillon (30,5%) travaille dans le secteur public. Ensuite, 14,5% travaillent dans le secteur parapublic. Enfin, seulement 3,3% travaillent dans une organisation sans but lucratif. De façon plus précise :

- Les employés à temps plein : Ceux-ci représentent 86% des travailleurs. La majorité d'entre eux (50,6%) oeuvre dans le secteur privé, tandis qu'un tiers (32%) travaille dans le secteur public. 14,3% travaillent dans le secteur parapublic. Et, 3,1% œuvrent dans une organisation sans but lucratif. Notons que la répartition des employés à temps plein dans chacun des types d'organisation est à l'image de la répartition de l'ensemble des travailleurs.

- Les travailleurs autonomes : Ils représentent 7,1% de notre échantillon. Les deux tiers d'entre eux (68,4%) travaillent dans le secteur privé, tandis qu'environ un tiers œuvre 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 partiel : Ils représentent 3,8% de notre échantillon. Ils travaillent principalement dans le secteur privé (49,2%) et dans le secteur parapublic (25,4%).

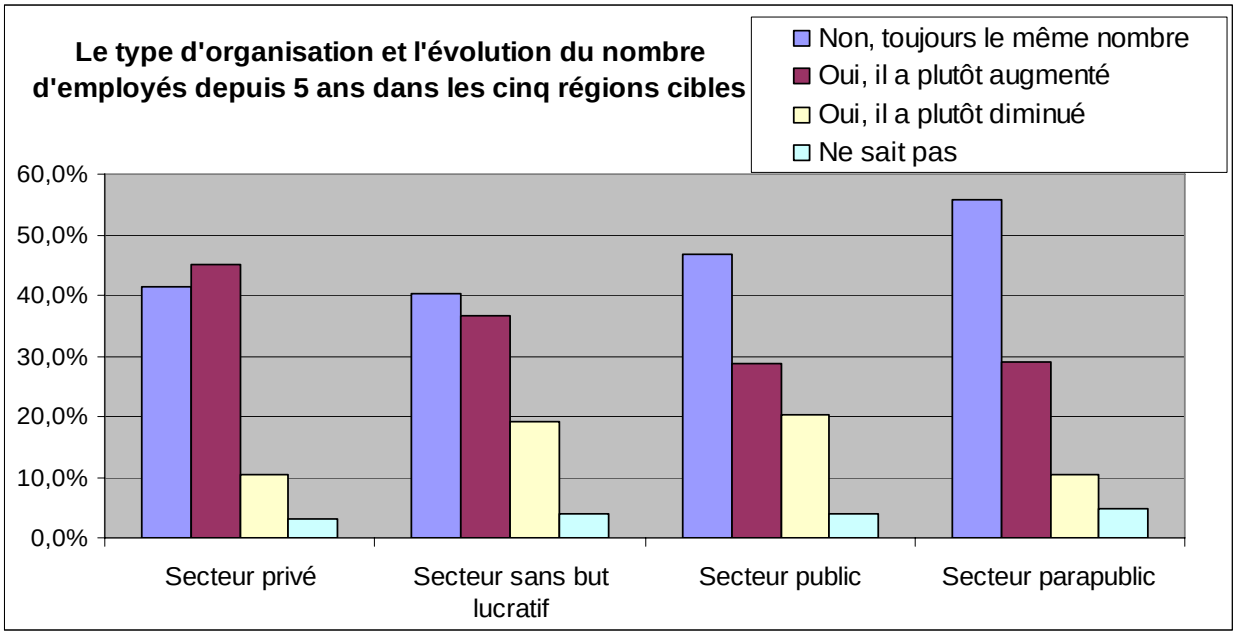
- Les travailleurs contractuels : Ceux-ci ne représentent que 2,5% des travailleurs. Ils travaillent, à l'image des employés à temps partiel, principalement dans le secteur public (51,2%) et dans le secteur parapublic (31,7%).

Enfin, les passagers étant en congé parental et en congé maladie ou 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'organisation.

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

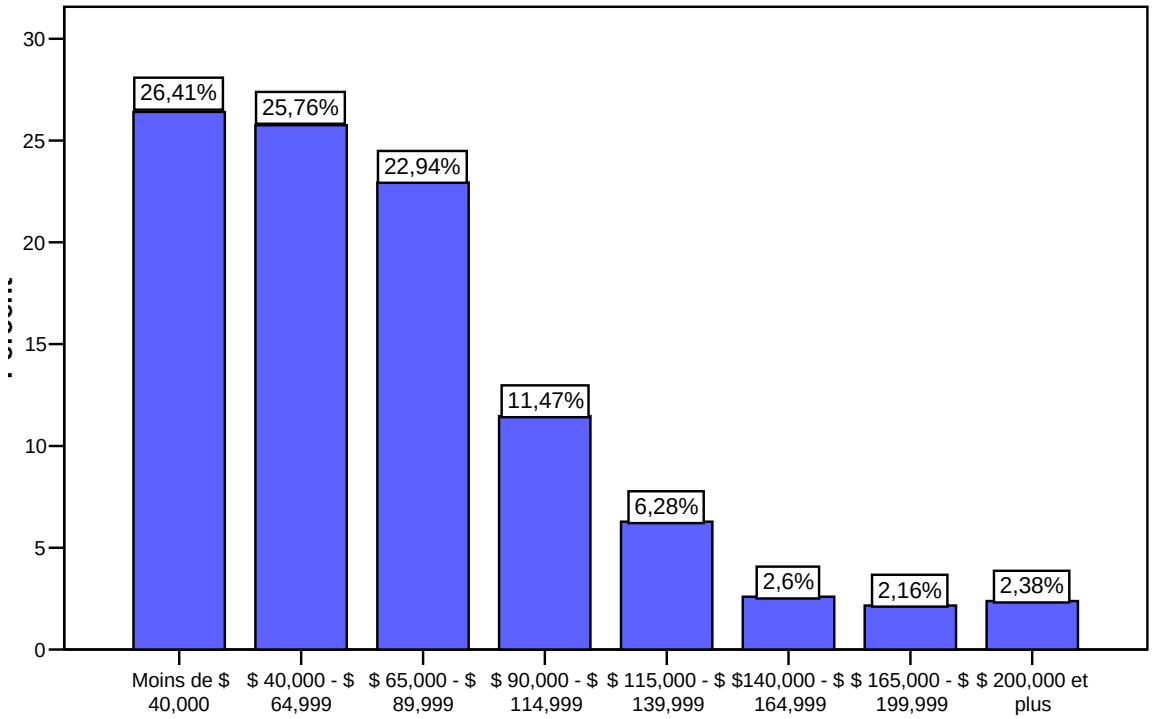
Le schéma 3.26 nous informe au sujet du type d'organisation pour lesquelles les passagers travaillent (Q51) et sur la croissance du nombre d'employés au sein de ces organisations depuis les cinq dernières années (Q54). Il apparaît que, à l'exception du secteur privé qui a vu une augmentation du nombre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




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

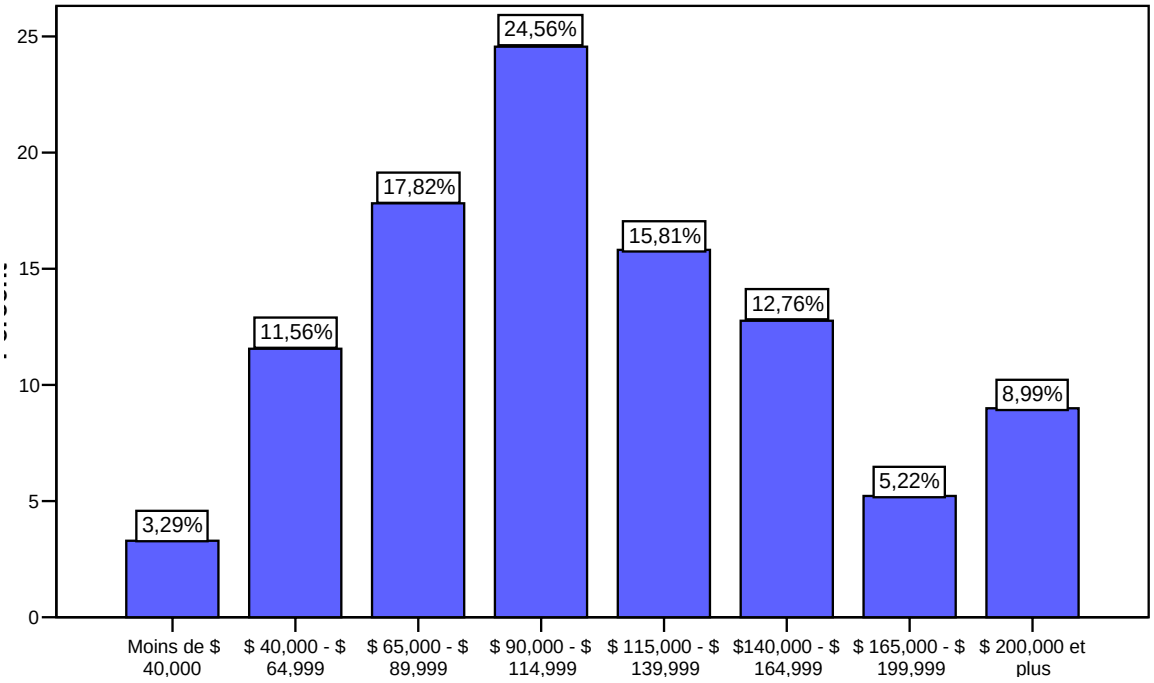
**Schéma 3.27 - Revenus annuels des passagers célibataires, divorcés ou veufs**




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 a un salaire annuel inférieur à 40 000$. Étant donné les écarts très faibles existants entre les trois premières catégories, nous pouvons dire que 75% de notre échantillon a un revenu annuel inférieur à 90 000$. 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 faits. 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 bénéficie 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 ceux 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 Canada[82]. Cette codification s'articule autour de cinq catégories distinctes. Voici leur description :

- 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)

[82] Source : Développement économique du Canada, profils socio-économiques des régions du Québec, janvier 2007.

- Services non commerciaux : Services d'enseignement; soins de santé et assistance sociale; administrations publiques

**Tableau 3.23 – Répartition des secteurs d'activités**

| | % 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 oeuvrant pour des services non commerciaux (la majorité des passagers interrogés) estiment que leur organisation connaîtra la stabilité au cours des années à venir. Rappelons ici que les services non commerciaux regroupent les services d'enseignement, les soins de santé, l'assistance sociale et l'administration publique.

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

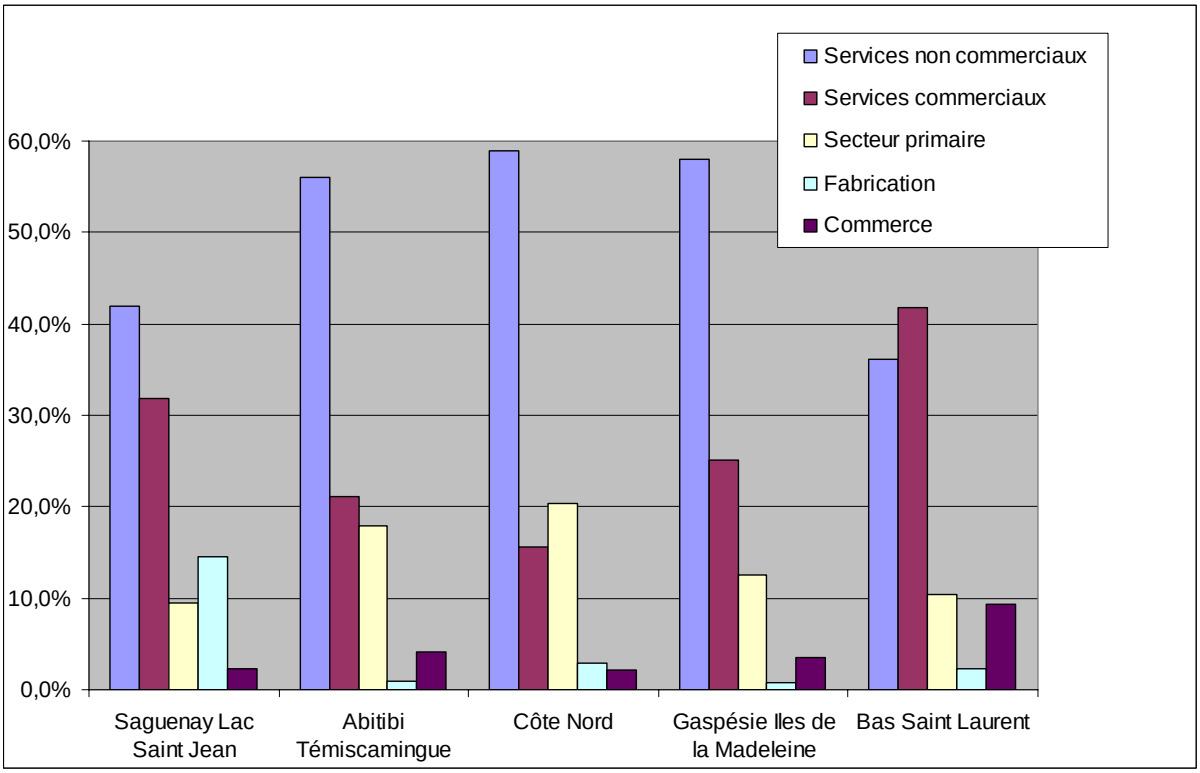


**Schéma 3.30 – La répartition des domaines d'activité dans les cinq régions cibles**

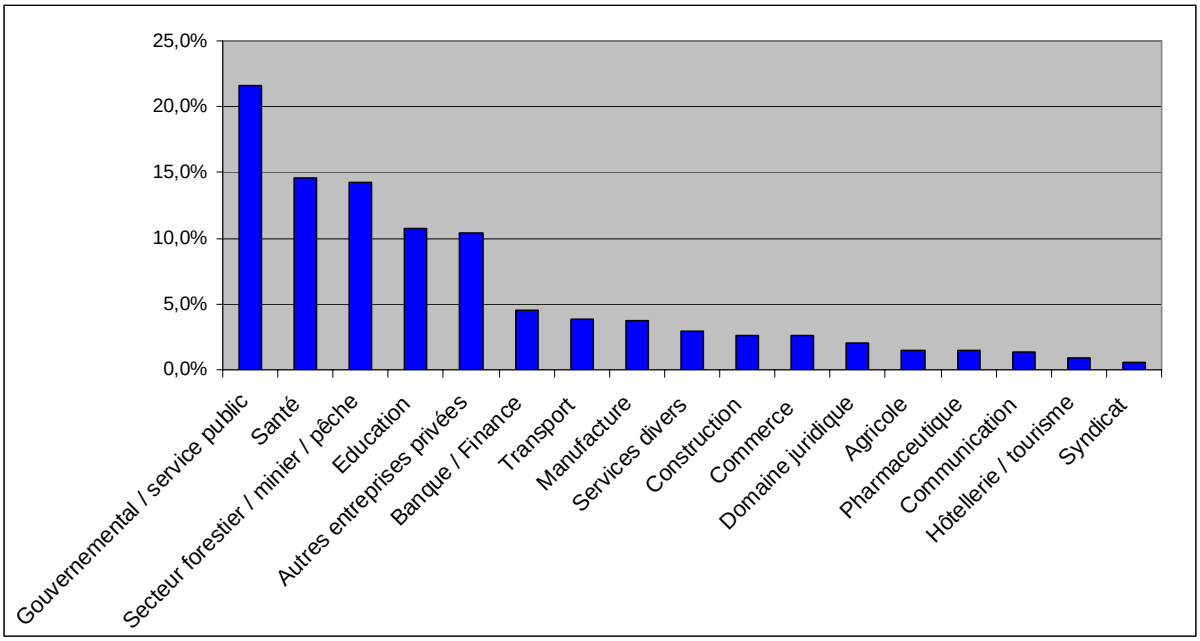



**Tableau 3.24 - L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent**

| | | | L'avenir de l'organisation selon le passager | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Déclin | Stabilité | Croissance | Total |
| 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 voyages aériens à l'intérieur du Québec (Q14). De plus, 16,5% des passagers sont 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 global 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 payés 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 2500$.

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 aérien à l'intérieur du Québec**

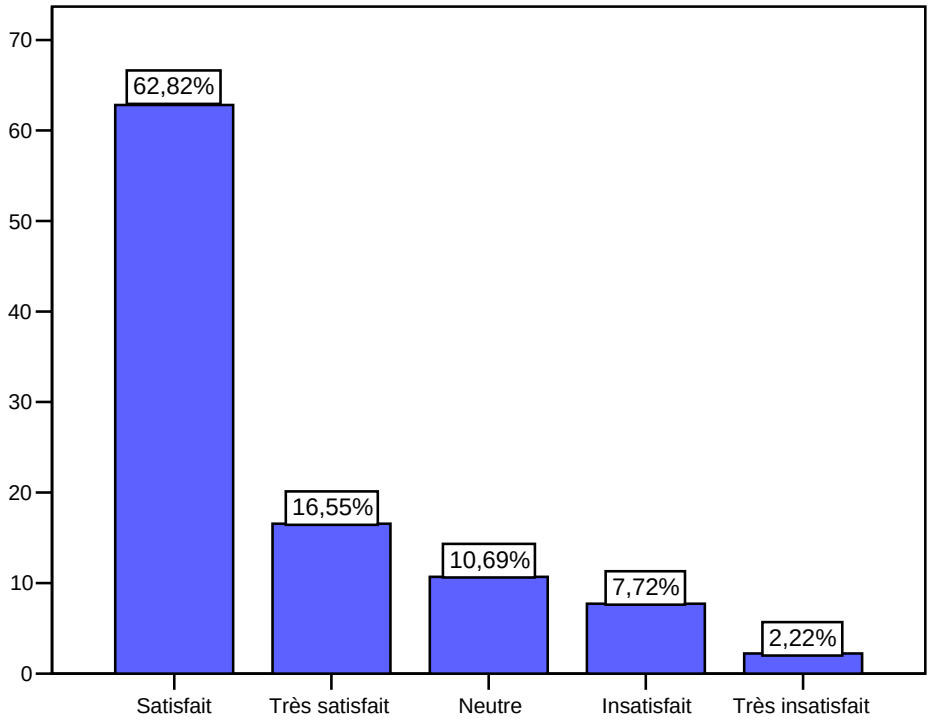


**Tableau 3.26 - Corrélations entre le niveau de satisfaction et le prix du billet d'avion**
(Visite à la famille ou aux amis)

| | | **Quel est le prix payé (taxes et frais inclus) pour le billet correspondant au présent vol? (en $ can)** |
|---|---|---|
| **Le niveau de satisfaction global des expériences de voyage aérien 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 $ can)** |
|---|---|---|
| **Le niveau de satisfaction global des expériences de voyage aérien 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 ils sont satisfaits de leur expérience de voyage aérien à l'intérieur du Québec. Et, à l'inverse, plus les passagers paient un prix bas leur billet d'avion, plus leur niveau de satisfaction croît. La relation est faible pour les passagers qui voyagent pour rendre visite à de la famille ou bien 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 global des expériences de voyage aérien 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 au 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 matières 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 à une incidence sur la satisfaction générale d'une part, et sur les attentes futures au niveau des 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 également 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 de 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 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Oui | Non | Total |
| Quel est le motif de votre voyage ? | Vacances/tourisme | Fréquence | 36 | 86 | 122 |
| | | % | 29,5% | **70,5%** | 100,0% |
| | Affaires | Fréquence | 470 | 860 | 1330 |
| | | % | 35,3% | **64,7%** | 100,0% |
| | Visite famille/ami(s) | Fréquence | 88 | 264 | 352 |
| | | % | 25,0% | **75,0%** | 100,0% |
| | Rendez-vous médicaux | Fréquence | 18 | 81 | 99 |
| | | % | 18,2% | **81,8%** | 100,0% |
| Total | | Fréquence | 612 | 1291 | 1903 |
| | | % | 32,2% | 67,8% | 100,0% |

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

Les résultats présentés ci-après suggèrent qu'il existe des relations linéaires positives entre le niveau de satisfaction globale des expériences de voyage aérien 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 cinq niveaux (où 1 correspond à « très insatisfait » et 5 « 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 »). Etant donnés 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, ceci 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 ? | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Oui | Non | Total |
| Quel est le motif de votre voyage ? | Vacances/tourisme | Count | 14 | 15 | 29 |
| | | % within Quel est le motif de votre voyage ? | 48,3% | **51,7%** | 100,0% |
| | Affaires | Count | 220 | 226 | 446 |
| | | % within Quel est le motif de votre voyage ? | 49,3% | **50,7%** | 100,0% |
| | Visite famille/ami(s) | Count | 35 | 45 | 80 |
| | | % within Quel est le motif de votre voyage ? | 43,8% | **56,3%** | 100,0% |
| | Rendez-vous médicaux | Count | 10 | 4 | 14 |
| | | % within Quel est le motif de votre voyage ? | **71,4%** | 28,6% | 100,0% |
| Total | | Count | 279 | 290 | 569 |
| | | % within Quel est le motif de votre voyage ? | 49,0% | 51,0% | 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 global des expériences de voyage aérien 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 faible[83] (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.

[83] 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.

Le tableau 3.32 explore la relation en la perception des services offerts par la compagnie aérienne et la satisfaction des passagers. Ces variables sont mesurées par une échelle de Likert à cinq niveaux (où 1 correspond à « pas du tout d'accord et 5 à « tout à fait d'accord »). Les résultats nous indique 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 aérien 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.

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

Tel qu'illustré par 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, avec 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 travers le Québec**

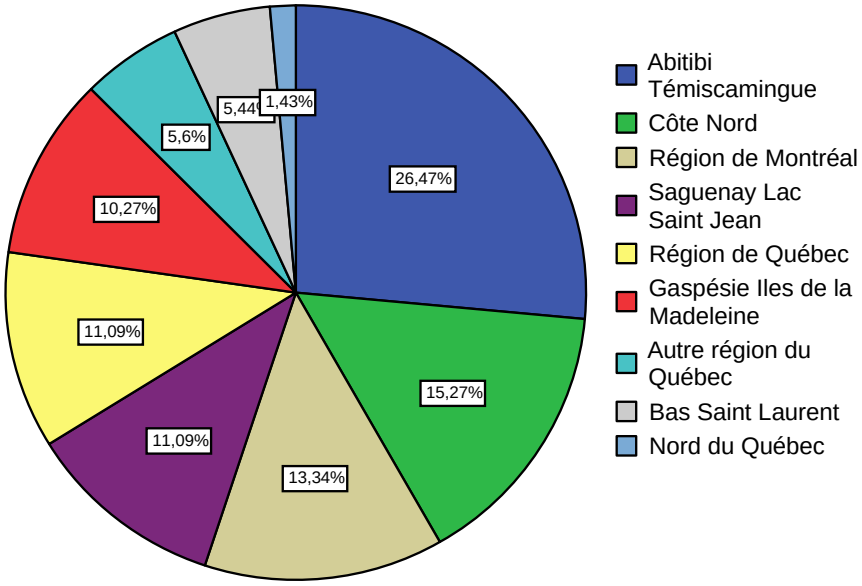
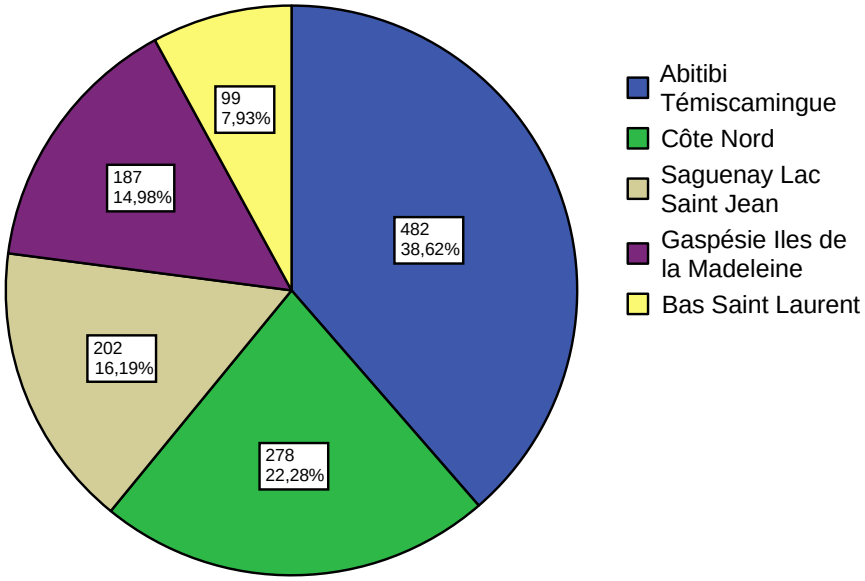



**Schéma 3.33 – La répartition du domicile des répondants à travers les cinq régions cibles**



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'âges à laquelle ils appartiennent (Q60). Ces tranches d'âges s'étalent sur une échelle ordinale à sept 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 au tableau 3.35 et illustrée par le schéma 3.34.

**Tableau 3.35 – Le groupe d'âges 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 |
| Ecart 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**

| | 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 (ve) | 2,1% | 1,6% |

**Schéma 3.34 – La répartition des groupes d'âges**

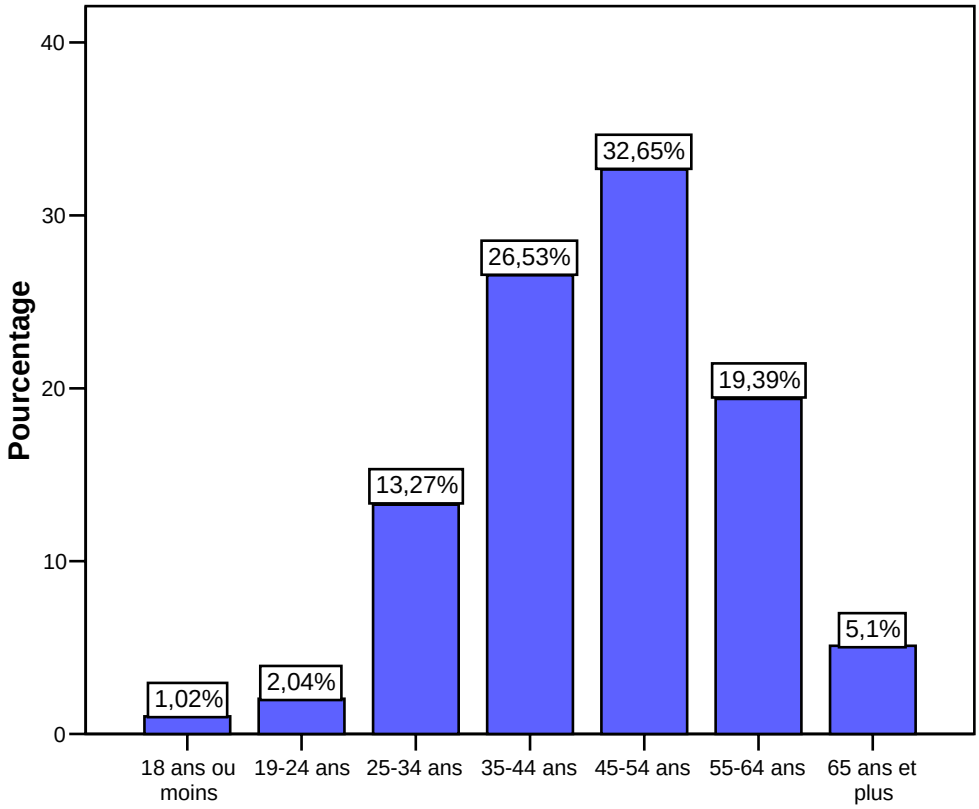


**Schéma 3.35 – État matrimonial**

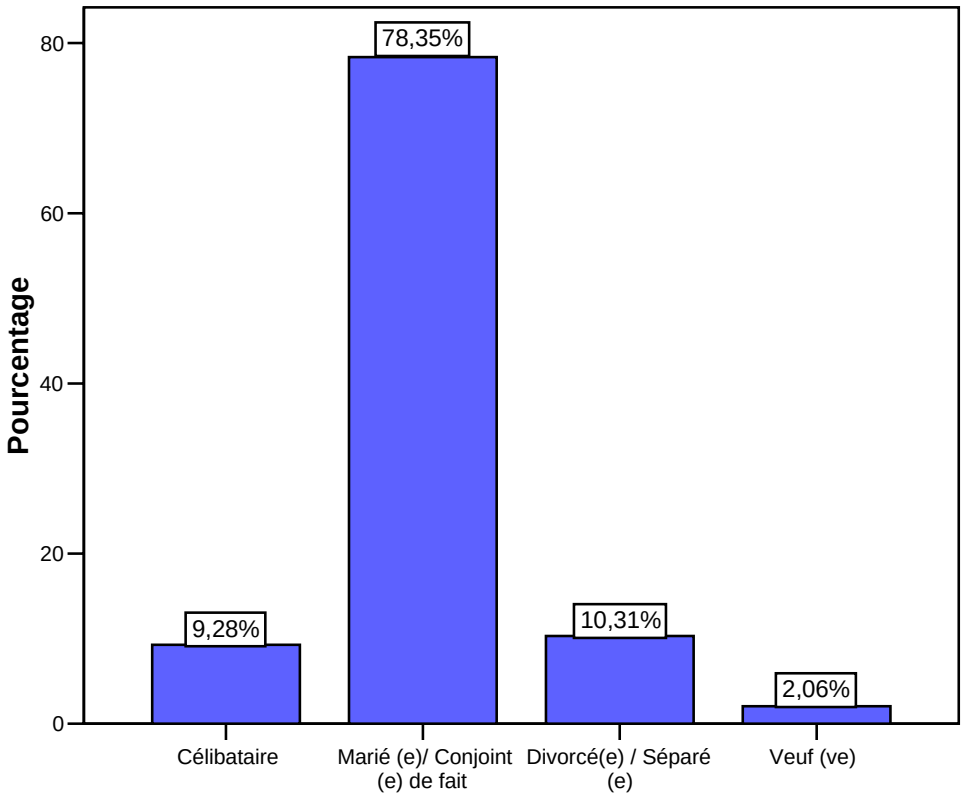



**Schéma 3.36 – Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs**

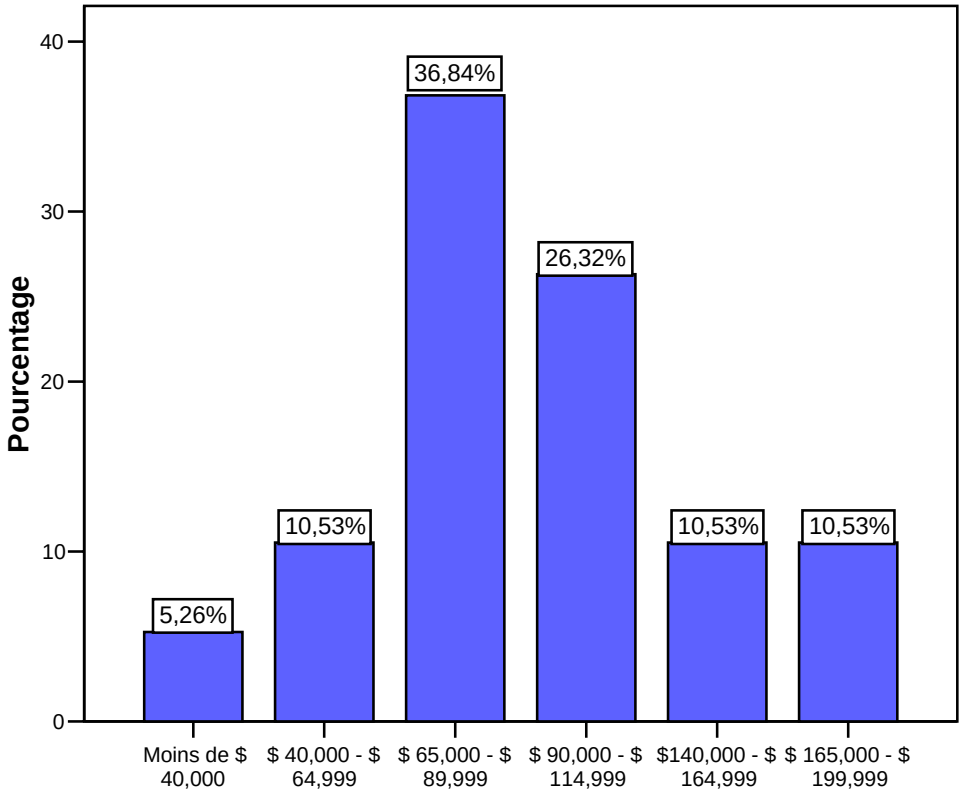
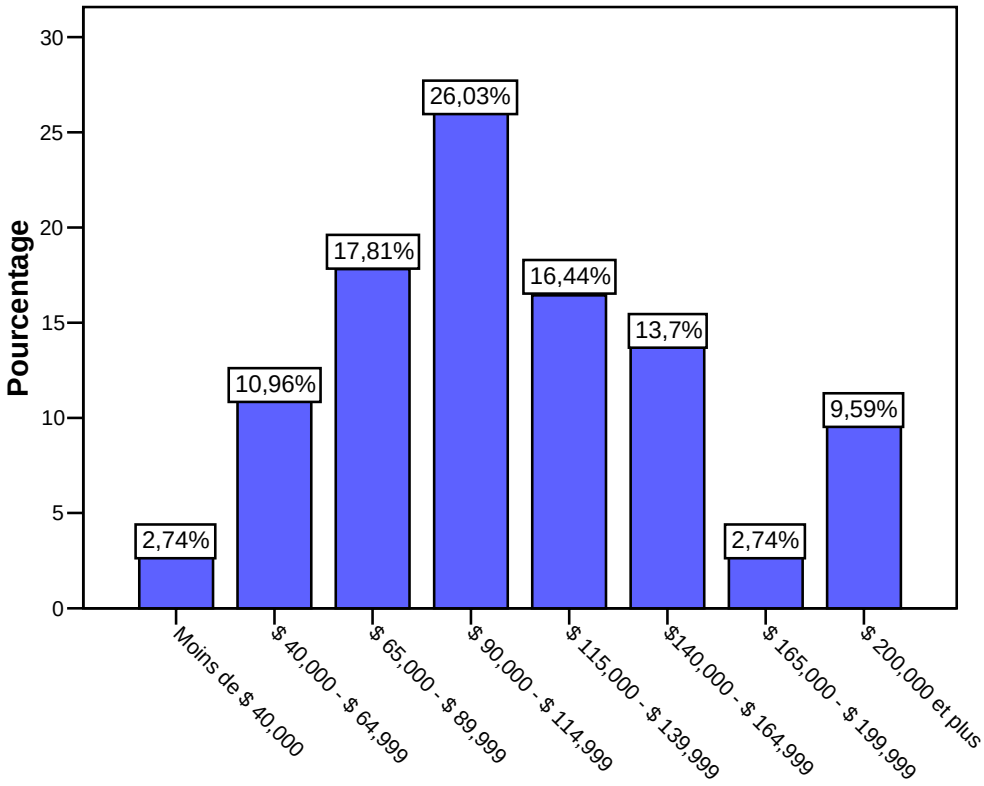


**Schéma 3.37 – Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait**




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 huit 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 complété (Q68). Les résultats présentés au tableau 3.38 sont basés sur une échelle ordinale à six niveaux (où 1 = école primaire et 6 = diplôme de doctorat).

**Tableau 3.37 – Le nombre moyen d'enfants**

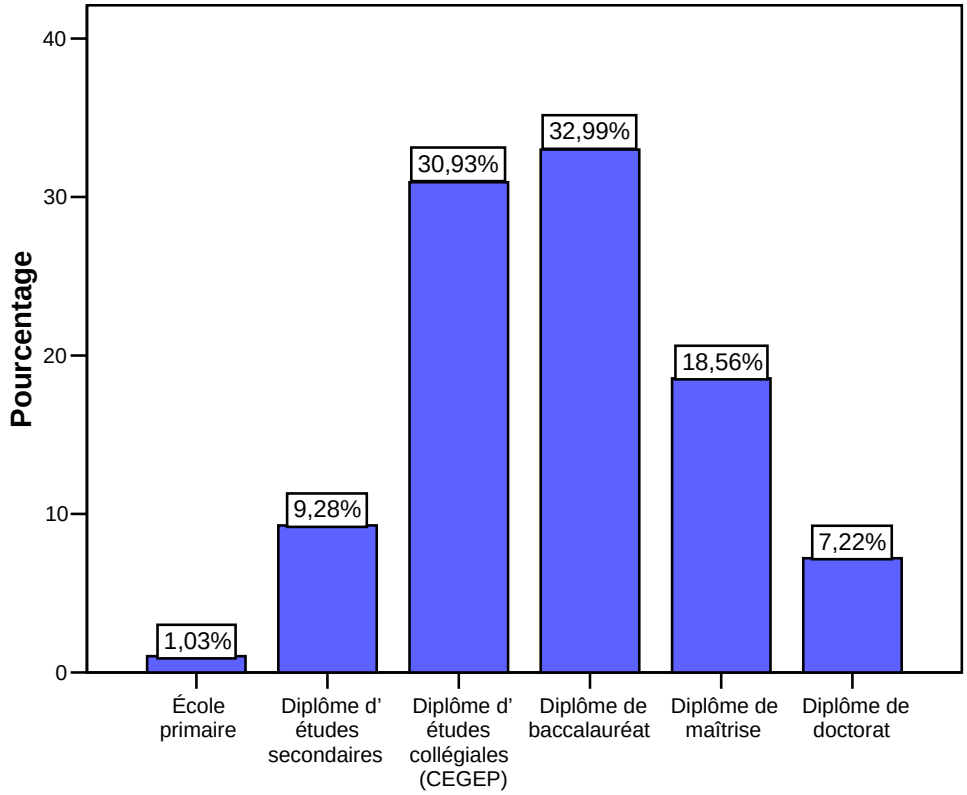
| | La région du Bas-Saint-Laurent | Les cinq régions cibles au Québec |
|---|---|---|
| Données valides | 76 | 914 |
| Pourcentage des répondants qui ont un ou plusieurs enfant(s) | 76,8% | 73,2% |
| Moyenne | 2,0 | 2,2 |
| Mode | 2 | 2 |
| Minimum | 1 | 1 |
| Maximum | 5 | 8 |

**Tableau 3.38 – Le niveau de scolarité le plus élevé complété**

| | 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 complété**

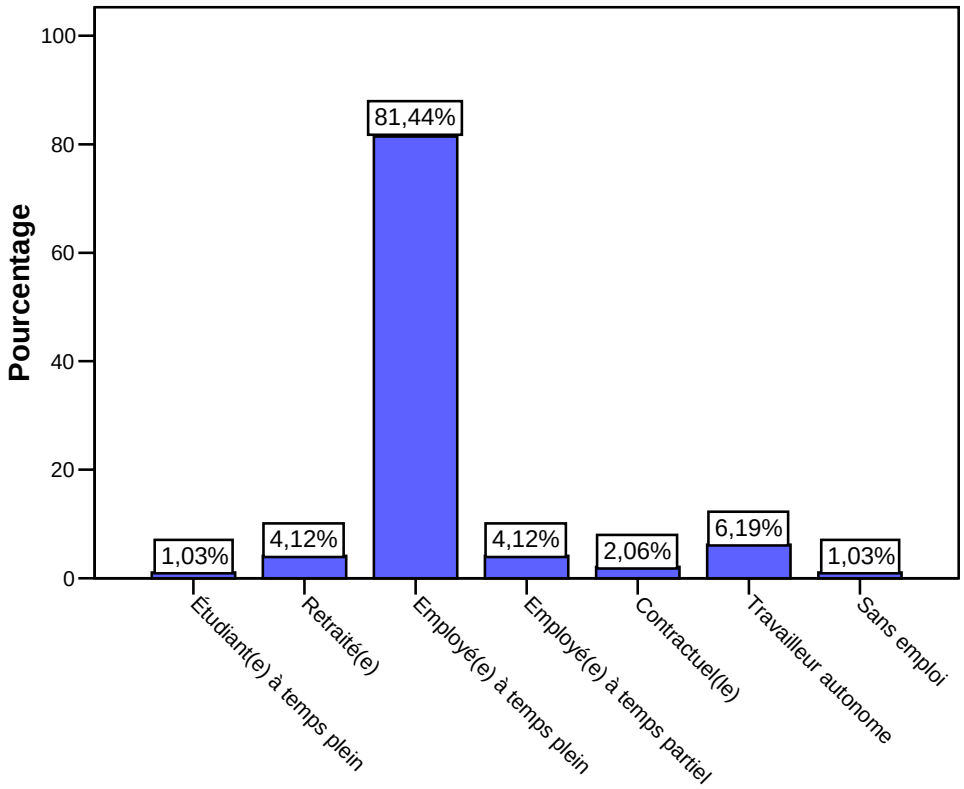



Le tableau 3.39 et le schéma 3.39 présentent la répartition de l'occupation des répondants du Bas-Saint-Laurent (Q50).

**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 résidants du Bas-Saint-Laurent**




L'information présentée au 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 à travers 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 du motif du voyage des résidents du Bas-Saint-Laurent (Q48).

**Tableau 3.40 - La répartition du motif du voyage 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 invoqué est celui de rendre visite à de la famille ou à des amis (13,4%).

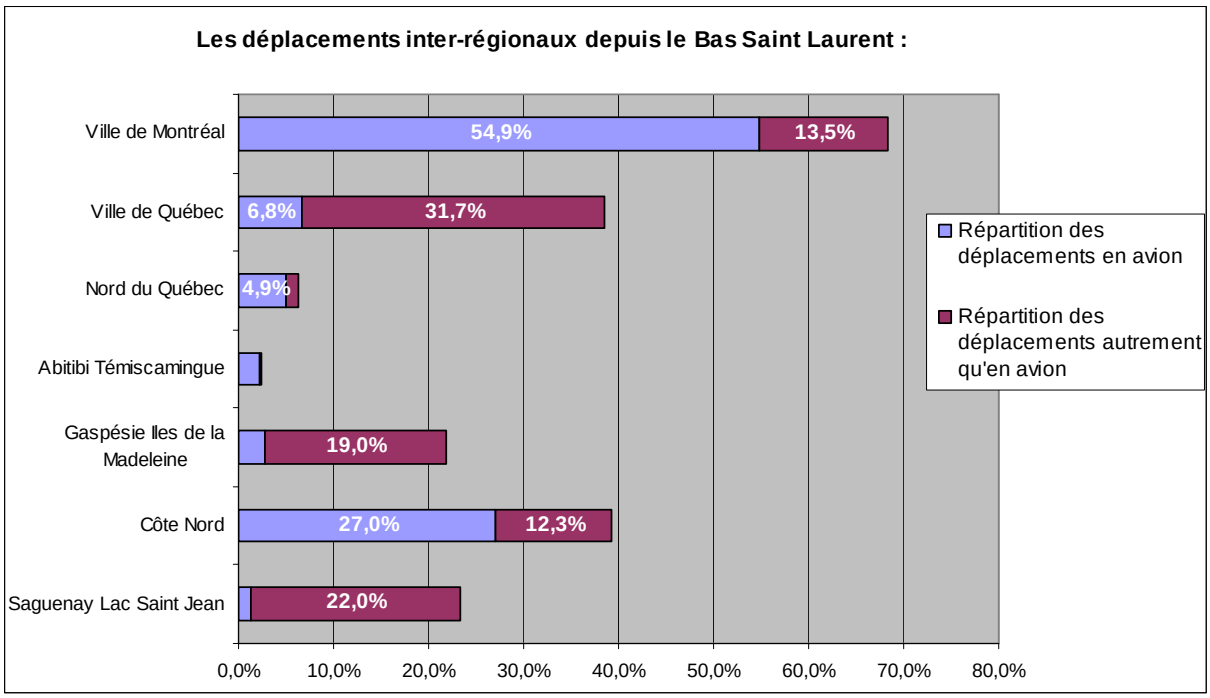
### 3.2.2. Les habitudes de voyage des répondants

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 fait, en avion ou avec un autre moyen de transport, vers les autres régions du Québec depuis le Bas-Saint-Laurent.

**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 travers le 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 illustre le poids de chaque région selon que les passagers s'y rendent en avion ou avec 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 transports 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 illustrés par le schéma 3.41 sont sans appel. Au cours de l'année précédant le voyage, lorsqu'ils n'utilisaient pas l'avion, la totalité des résidents du Bas-Saint-Laurent que nous avons interrogés ont voyagé à travers le Québec exclusivement en voiture.

**Schéma 3.41 – Les autres moyens de transport utilisé**

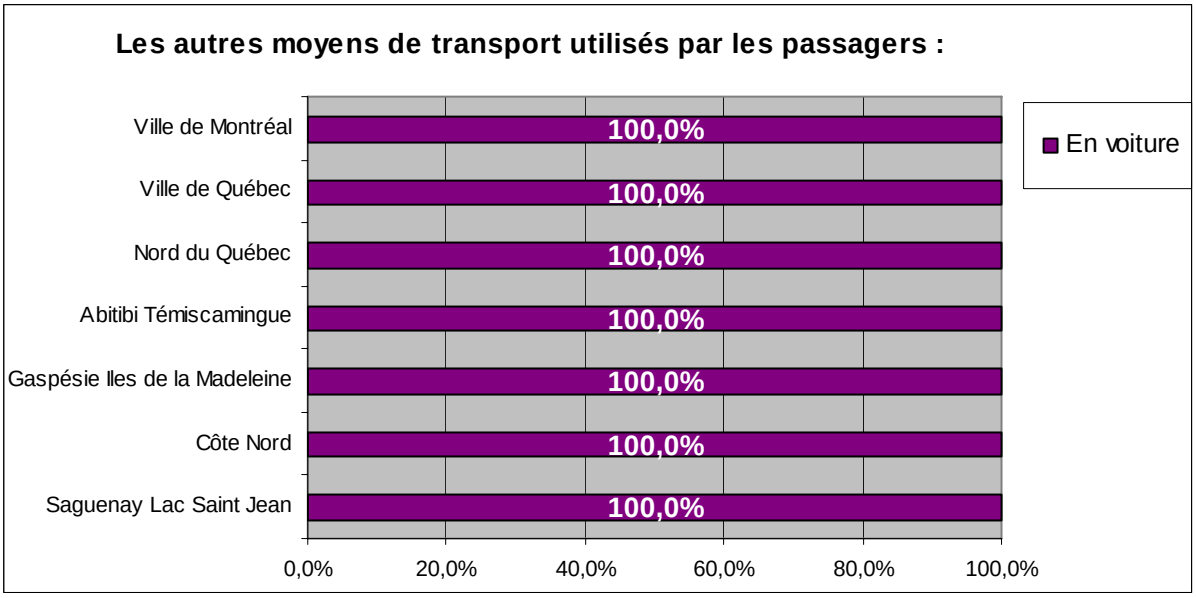



**Tableau 3.42 – Répartition des moyens de transport les plus utilisés selon le motif du voyage**

| | 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 à travers 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 au tableau 3.42 et illustrés par les schémas 3.42 et 3.43.

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

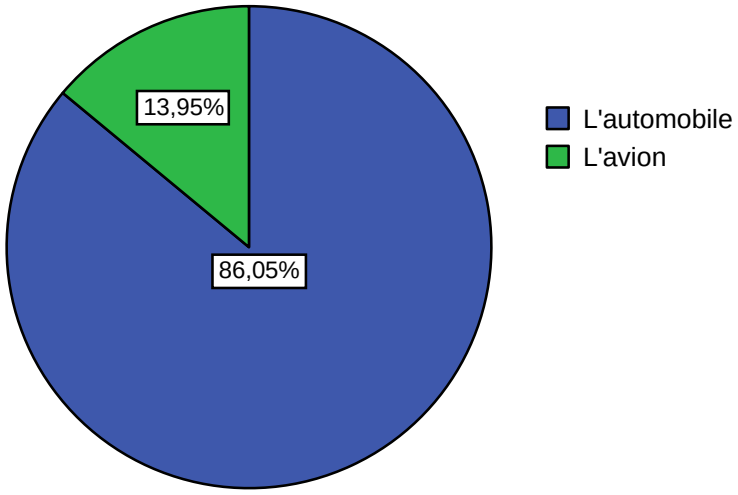
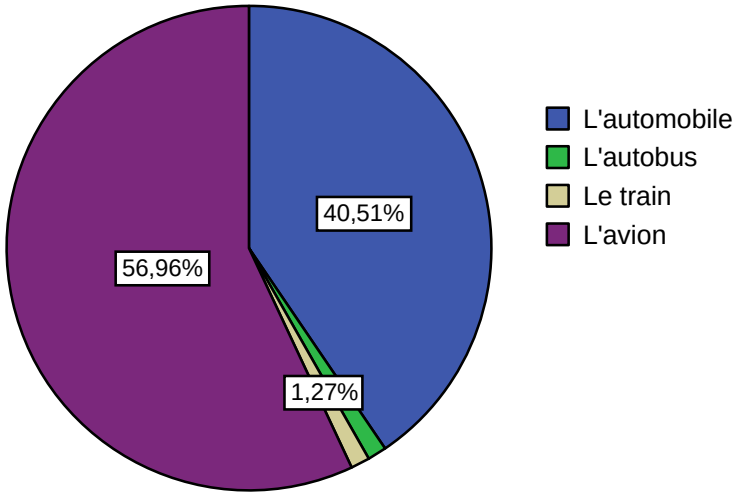



**Schéma 3.43– Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel**

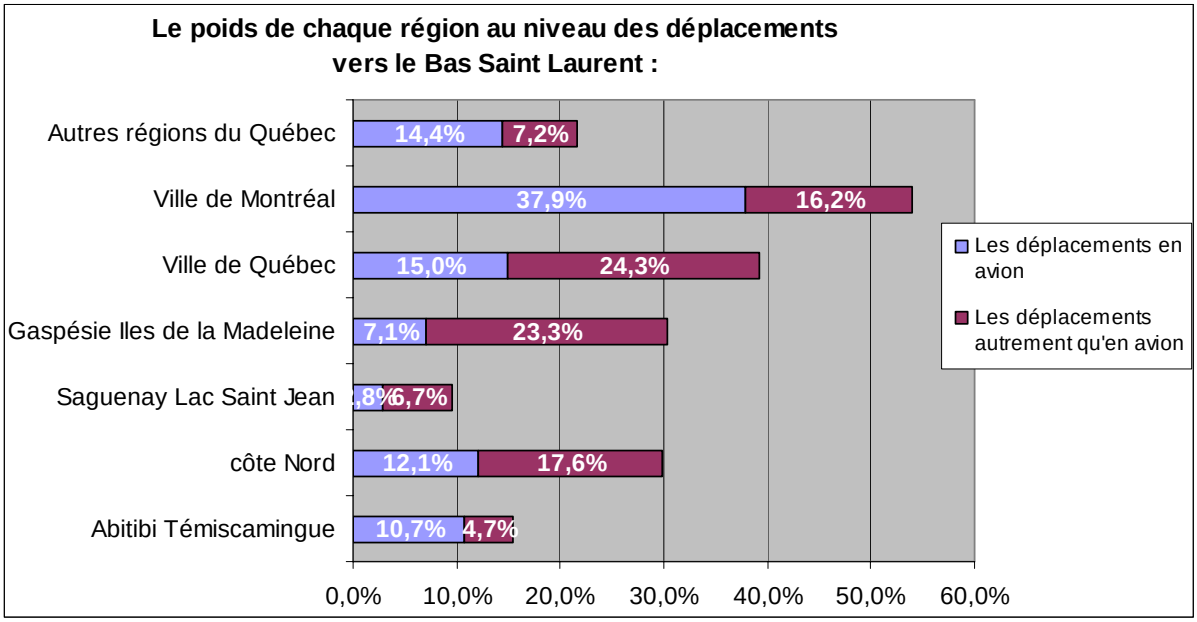



Nous déterminons maintenant le volume de déplacements vers la région du Bas-Saint-Laurent des résidents des autres régions du Québec, soit les quatre autres régions cibles, les villes de Québec et de Montréal, ainsi que les autres régions du Québec. Tel que présenté au tableau 3.43 et représenté par le schéma 3.44, les résidents des villes de Montréal et de Québec ont effectué le nombre de déplacements vers la région du Bas-Saint-Laurent le plus élevé 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 élevée.

**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 lors duquel nous avons interrogé les passagers.

Enfin, nous avons constaté que la majorité des passagers résidant dans les cinq régions cibles ont été interrogés lors de leur voyage retour. Par conséquent, la destination finale du voyage se trouve être 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. Ainsi, tel qu'illustré par 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 la région 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**

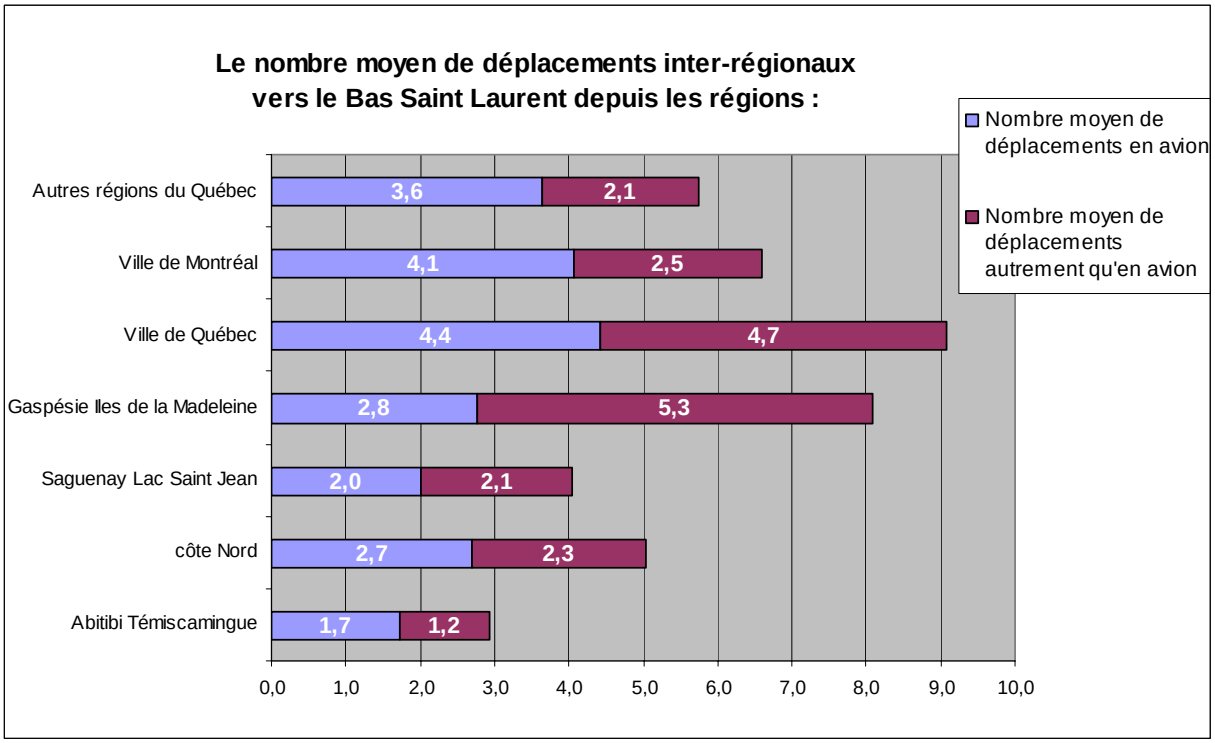
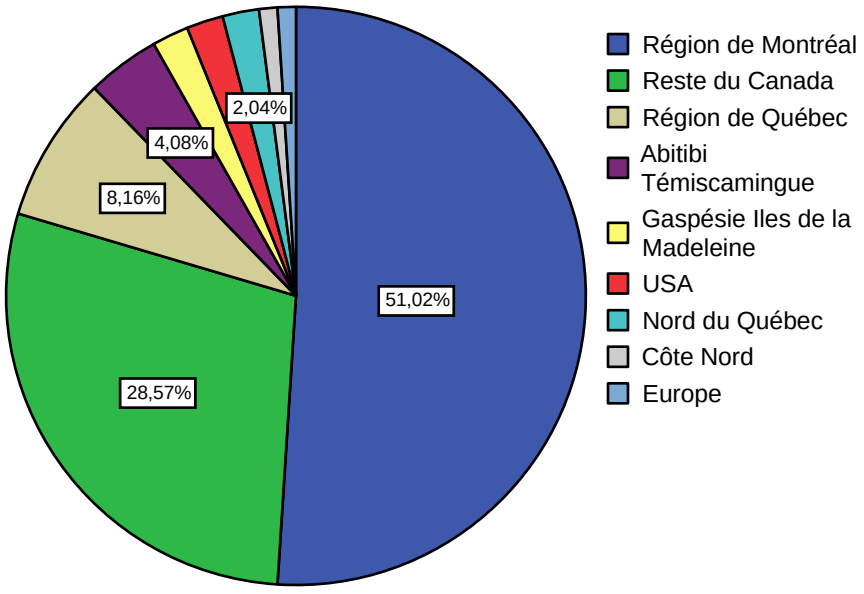
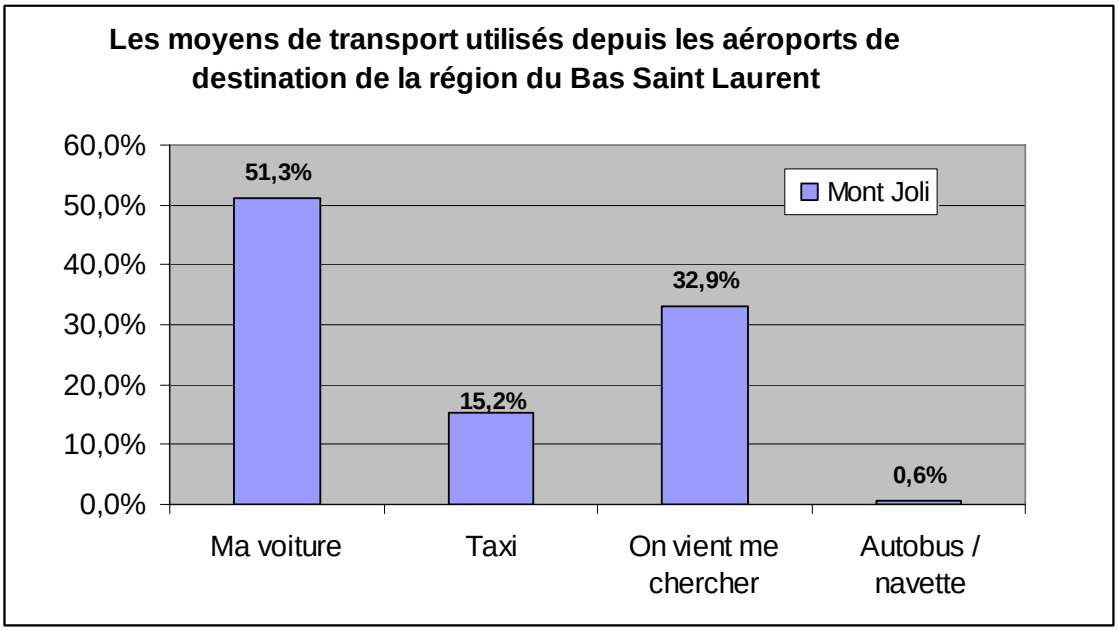



**Schéma 3.46 - L'origine du voyage des passagers résidant dans le Bas-Saint-Laurent**



Le schéma 3.47 illustre 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 la majorité de l'origine du voyage 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 lors de leur arrivée à l'aéroport de Mont-Joli.

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




## 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 & Q20) et le motif de leur voyage afin de tenter d'identifier les facteurs qui dissuadent les gens de voyager à travers les régions du Québec en avion. Tel qu'indiqué au tableau 3.44, il apparaît que la majorité des résidents du Bas-Saint-Laurent qui voyage 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 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Oui | Non | Total |
| Quel est le motif de votre voyage ? | Vacances/tourisme | Fréquence | 1 | 2 | 3 |
| | | % | 33,3% | 66,7% | 100,0% |
| | Affaires | Fréquence | 47 | 31 | 78 |
| | | % | 60,3% | 39,7% | 100,0% |
| | Visite famille/ami(s) | Fréquence | 7 | 6 | 13 |
| | | % | 53,8% | 46,2% | 100,0% |
| | Rendez-vous médicaux | Fréquence | 2 | 0 | 2 |
| | | % | 100,0% | ,0% | 100,0% |
| Total | | Fréquence | 57 | 39 | 96 |
| | | % | 59,4% | 40,6% | 100,0% |

Tel qu'indiqué au tableau 3.45, les passagers d'affaires n'ont pas le temps de voyager plus souvent à travers le 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 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Oui | Non | Total |
| Quel est le motif de votre voyage ? | Vacances/tourisme | Fréquence | 2 | 1 | 3 |
| | | % | 66,7% | 33,3% | 100,0% |
| | Affaires | Fréquence | 43 | 35 | 78 |
| | | % | 55,1% | 44,9% | 100,0% |
| | Visite famille/ami(s) | Fréquence | 4 | 9 | 13 |
| | | % | 30,8% | 69,2% | 100,0% |
| | Rendez-vous médicaux | Fréquence | 2 | 0 | 2 |
| | | % | 100,0% | ,0% | 100,0% |
| Total | | Fréquence | 51 | 45 | 96 |
| | | % | 53,1% | 46,9% | 100,0% |

Selon les données présentées au 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 à travers 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 – Ressource financière disponible pour voyager et motif du voyage**

| | | | Mes ressources financières ne me permettent pas de voyager en avion plus souvent | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Oui | Non | Total |
| Quel est le motif de votre voyage ? | Vacances/tourisme | Fréquence | 0 | 3 | 3 |
| | | % | ,0% | 100,0% | 100,0% |
| | Affaires | Fréquence | 32 | 45 | 77 |
| | | % | 41,6% | 58,4% | 100,0% |
| | Visite famille/ami(s) | Fréquence | 5 | 8 | 13 |
| | | % | 38,5% | 61,5% | 100,0% |
| | Rendez-vous médicaux | Fréquence | 2 | 0 | 2 |
| | | % | 100,0% | ,0% | 100,0% |
| Total | | Fréquence | 39 | 56 | 95 |
| | | % | 41,1% | 58,9% | 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 lors d'un voyage régional antérieur. Une majorité écrasante de ces passagers estime que cette expérience déplaisante ne la 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 dissuadant 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 | | 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 | 4 | 19 | 23 |
| | | | % du Total | 17,4% | 82,6% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | | 7 | 7 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 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 lors d'un voyage régional passé. Parmi ceux-ci, la majorité estime que cela ne les dissuade pas de voyager plus souvent à travers les régions. Notons que 19,2% des passagers 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 dissuadant 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 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 | | 1 | 1 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 100,0% |
| Affaires | Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | 10 | 42 | 52 |
| | | | % du Total | 19,2% | 80,8% | 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 | | 8 | 8 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 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 dissuadant 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 terrestres 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 ? | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Oui | Non | Total |
| Vacances/tourisme | Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | | 1 | 1 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 100,0% |
| Affaires | Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | 3 | 3 | 6 |
| | | | % du Total | 50,0% | 50,0% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | 1 | | 1 |
| | | | % du Total | 100,0% | | 100,0% |

Tel qu'indiqué aux 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 dit ne pas être dissuadée de voyager plus souvent. Notons que 29,4% des passagers 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 dissuadant 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 terrestres 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 ? | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Oui | Non | Total |
| 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 | 5 | 12 | 17 |
| | | | % du Total | 29,4% | 70,6% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | 2 | 2 | 4 |
| | | | % du Total | 50,0% | 50,0% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | | 1 | 1 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 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. Parmi ceux-ci, la majorité n'est pas dissuadée de voyager plus souvent en avion au Québec. A l'inverse, cela dissuade 35,3% des passagers 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 dissuadant 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vacances/tourisme | L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès | Oui | Fréquence | 1 | | 1 |
| | | | % du Total | 100,0% | | 100,0% |
| Affaires | L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès | Oui | Fréquence | 6 | 11 | 17 |
| | | | % du Total | 35,3% | 64,7% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès | Oui | Fréquence | 1 | 2 | 3 |
| | | | % du Total | 33,3% | 66,7% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès | Oui | Fréquence | | 1 | 1 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 100,0% |

Selon les informations présentées aux tableaux 3.57 et 3.58, il apparaît que la majorité des passagers (57,6%) estime 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 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 dissuadant 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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%) estime 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 dissuadant 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vacances/tourisme | Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher | Oui | Fréquence | | 2 | 2 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 100,0% |
| Affaires | Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher | Oui | Fréquence | 2 | 10 | 12 |
| | | | % du Total | 16,7% | 83,3% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher | Oui | Fréquence | 1 | 1 | 2 |
| | | | % du Total | 50,0% | 50,0% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher | Oui | Fréquence | | 1 | 1 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 100,0% |

Selon les informations présentées aux tableaux 3.61 et 3.62, la majorité des résidents du Bas-Saint-Laurent interviewés lors du sondage (63,6%) estime qu'il n'existe pas de vols directs vers les destinations qui l'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 dissuadant 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vacances/tourisme | Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent | Oui | Fréquence | 2 | | 2 |
| | | | % du Total | 100,0% | | 100,0% |
| Affaires | Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent | Oui | Fréquence | 22 | 31 | 53 |
| | | | % du Total | 41,5% | 58,5% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent | Oui | Fréquence | 1 | 7 | 8 |
| | | | % du Total | 12,5% | 87,5% | 100,0% |

Les résultats présentés au tableau 3.63 explorent le lien entre le nombre de voyages effectués au cours de l'année précédent 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 cinq 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 voyages 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 d'y retourner l'année suivante est élevée.

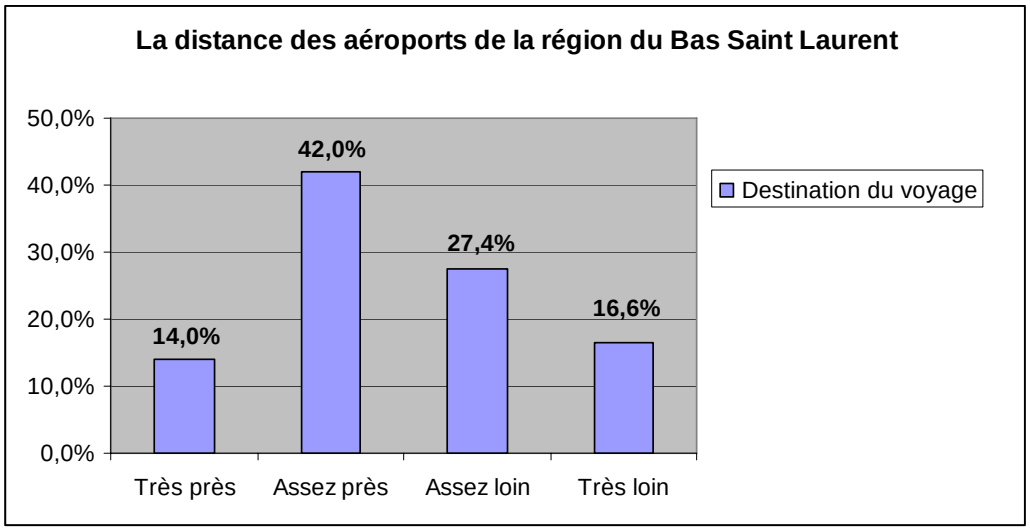
Le tableau 3.64 et le schéma 3.48 portent sur la proximité des aéroports dans la région du Bas-Saint-Laurent (aéroport de départ ou d'arrivée par rapport au domicile ou à la destination finale - Q27 et Q31). Ces donnés n'ont pas forcément trait aux résidents de la région du Bas-Saint-Laurent. Nous nous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

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




Tel qu'illustré par le schéma 3.48, la majorité relative des passagers qui termine le voyage dans le Bas-Saint-Laurent estiment être assez près de leur destination finale (post aéroport).

Les schémas 3.49 et 3.50 illustrent 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**

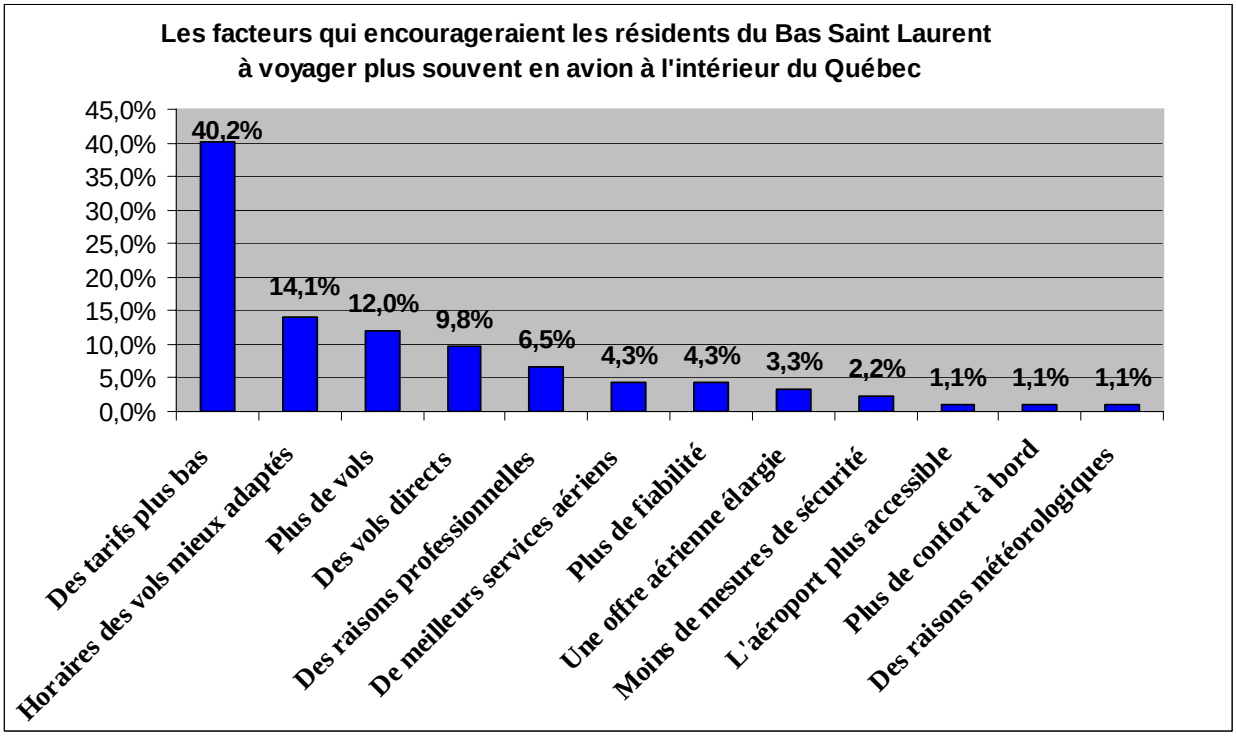
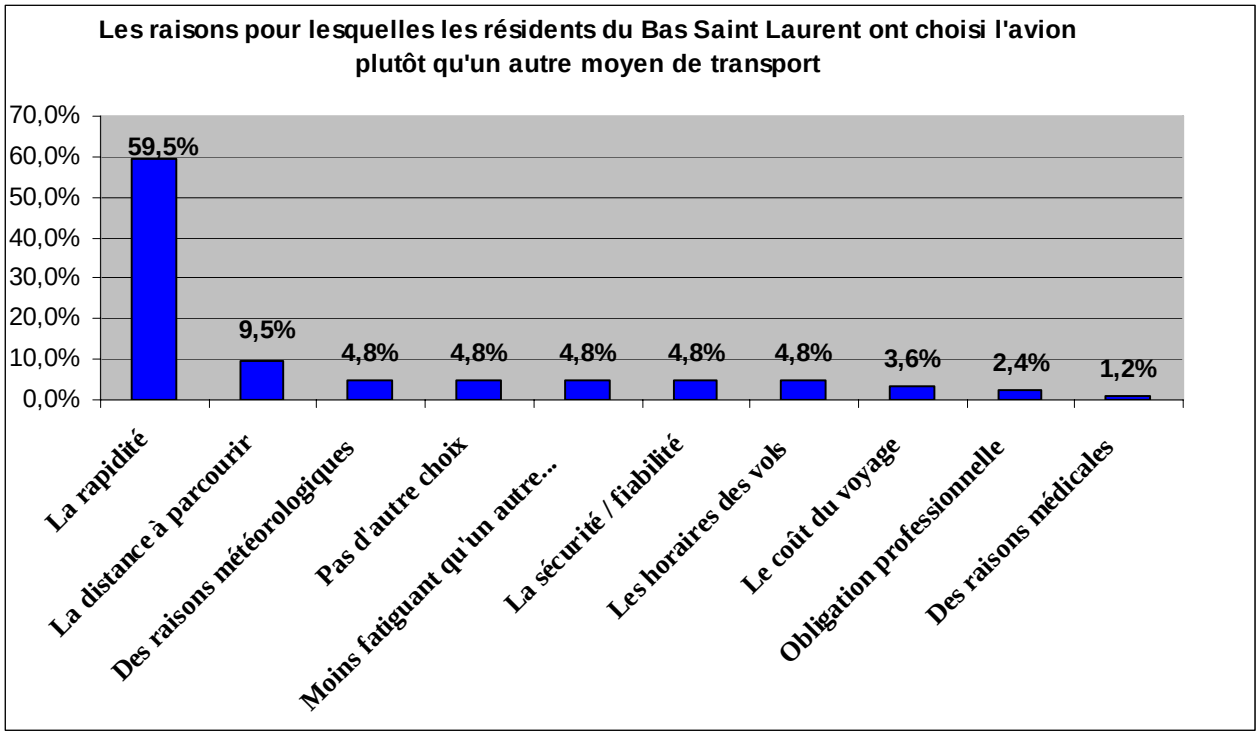


**Schéma 3.50 – Facteurs explicatifs du choix de mode de transport**




## 3.2.4. Le profil économique de la région

Le schéma 3.51 représente la distribution de type d'organisation dans lequel les répondants du Bas-Saint-Laurent travaillent (Q51) alors que le schéma 3.52 illustre la croissance de ces organisations au cours des cinq dernières années. Il apparaît que, tous secteurs confondus, la majorité des organisations n'a 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**

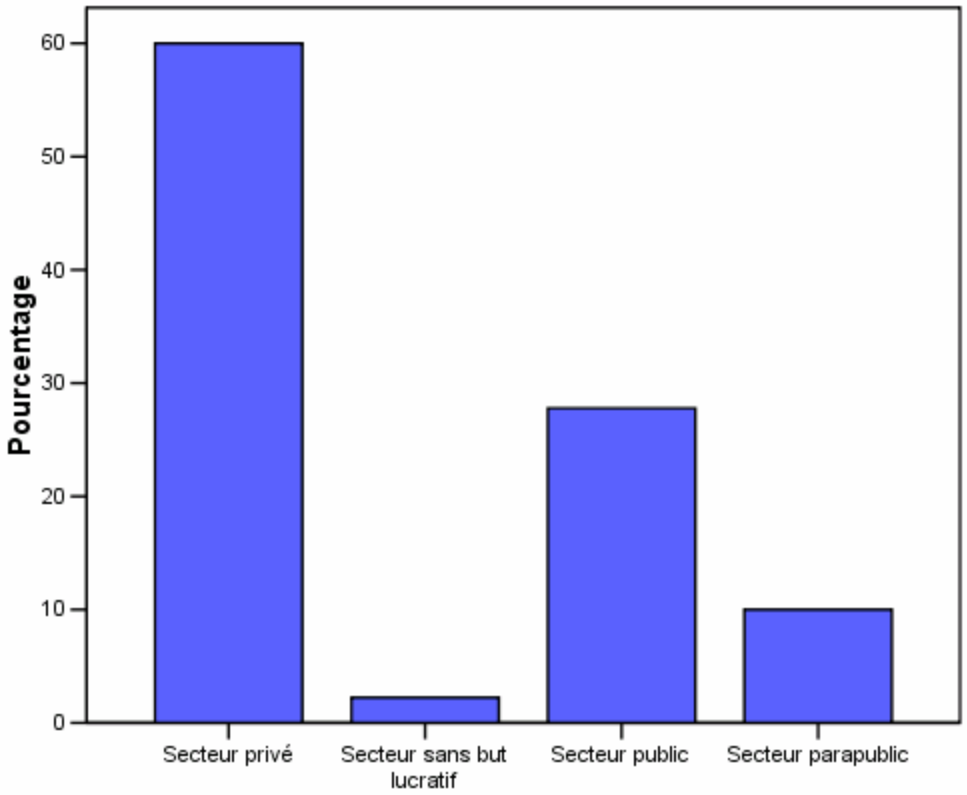
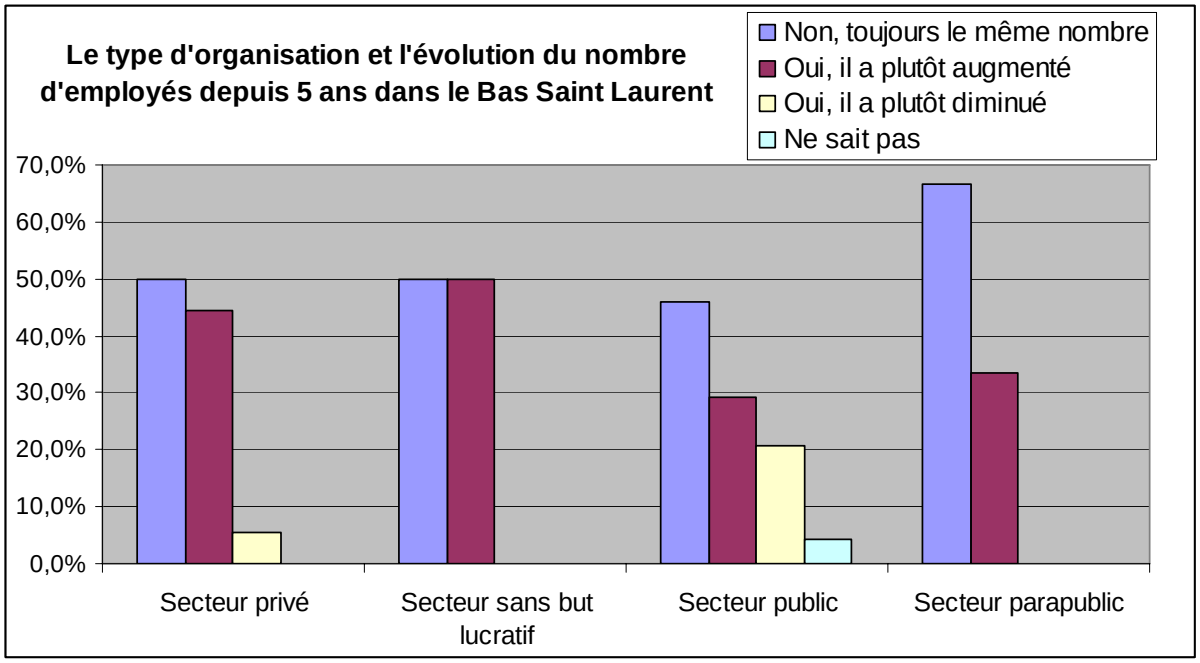



**Schéma 3.52 – Le type d'organisation et l'évolution du nombre d'employés**




Afin de gagner en précision au niveau 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. Voici leur description :

- 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'activités**

| | **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 au tableau 3.65 et illustrée au schéma 3.53. A la lecture du schéma 3.53, il apparaît que la majorité des répondants travaille dans le secteur des services commerciaux (43%), suivie des services non commerciaux (36%). 10% des passagers oeuvrent dans le secteur primaire, 9% dans celui du commerce et seulement 2% dans le secteur de la fabrication.

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**

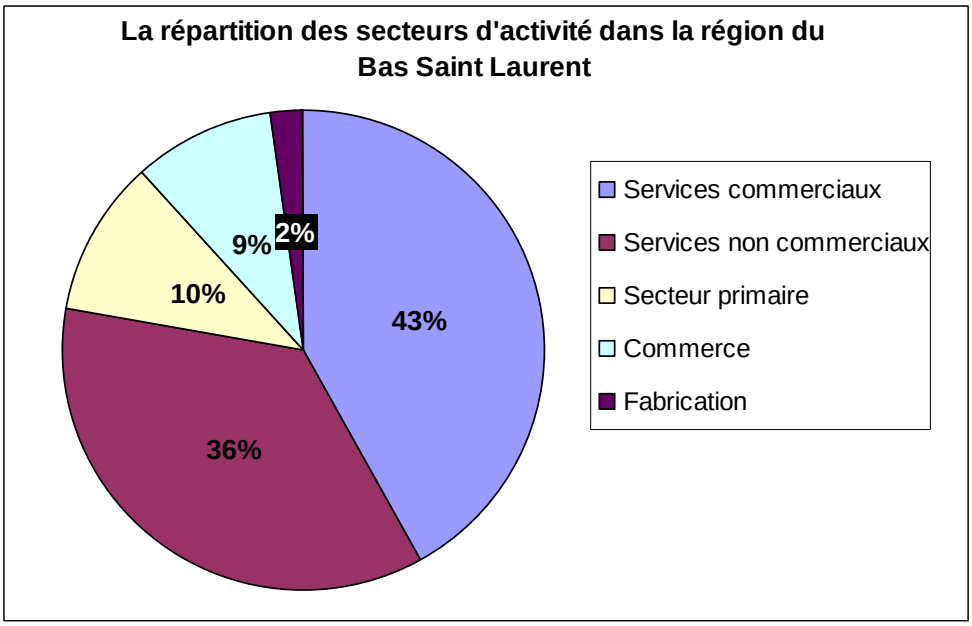



**Schéma 3.54 – La répartition des domaines d'activité des travailleurs dans le Bas-Saint-Laurent**

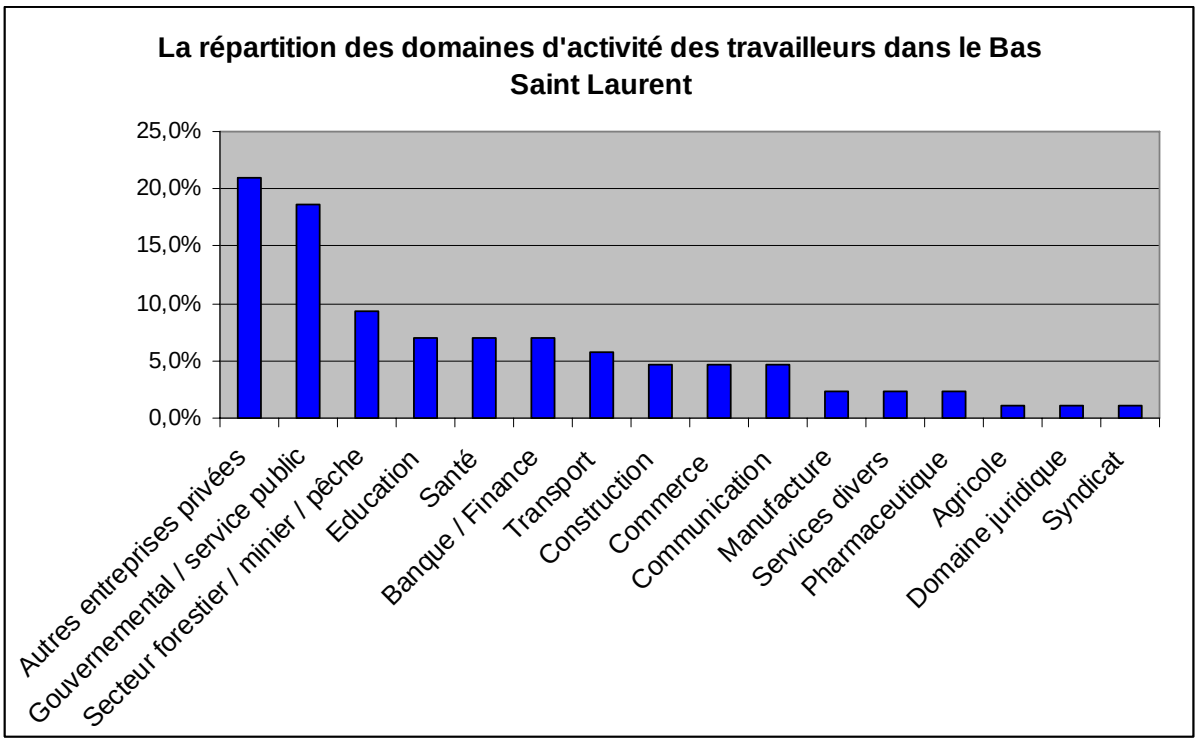


**Tableau 3.66 - L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent**

| | | | L'avenir de l'organisation selon le passager | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Déclin | Stabilité | Croissance | Total |
| 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 commerciaux estiment que leur organisation connaîtra de la croissance dans le futur. Ceux qui œuvrent 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 vidéo conférence dans les organisations au sein desquelles les répondants du Bas-Saint-Laurent travaillent (Q58) est présenté au tableau 3.67.

**Tableau 3.67 - Taux de pénétration des technologies de communication 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 vidéo conférence dans l'organisation | 66,3% | 62,7% |
| Utilisation d'Internet à domicile ou au bureau | 94,4% | 93,3% |
| Utilisation de la vidéo conférence 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

Tel qu'illustré par 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 réside 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 travers le Québec**

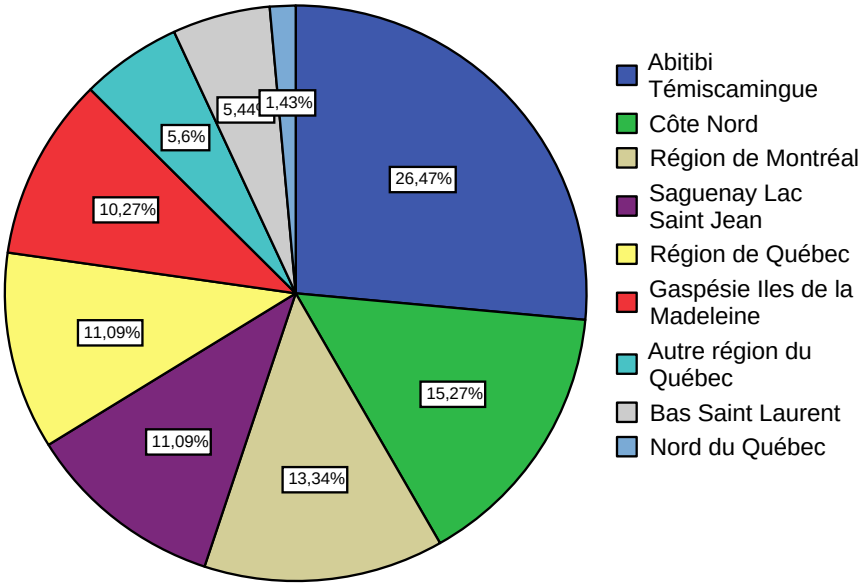
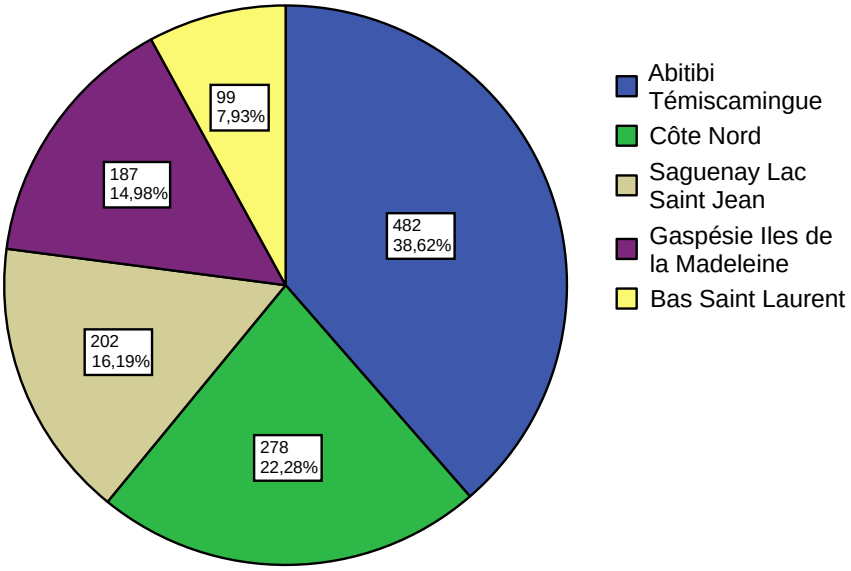



**Schéma 3.56 – La répartition du domicile des répondants à travers les cinq régions cibles**



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, représentant 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'âges à laquelle ils appartiennent (Q60). Ces tranches d'âges s'étalent sur une échelle ordinale à sept niveaux (où 1 = 18 ans et moins et 7 = 65 ans et plus). La répartition par tranche d'âge dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue est présentée au tableau 3.69 et illustrée par le schéma 3.57.

**Tableau 3.69 - Le groupe d'âges 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**

| | 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 (ve) | ,8 | 1,6% |

**Schéma 3.57 – La répartition des groupes d'âges**

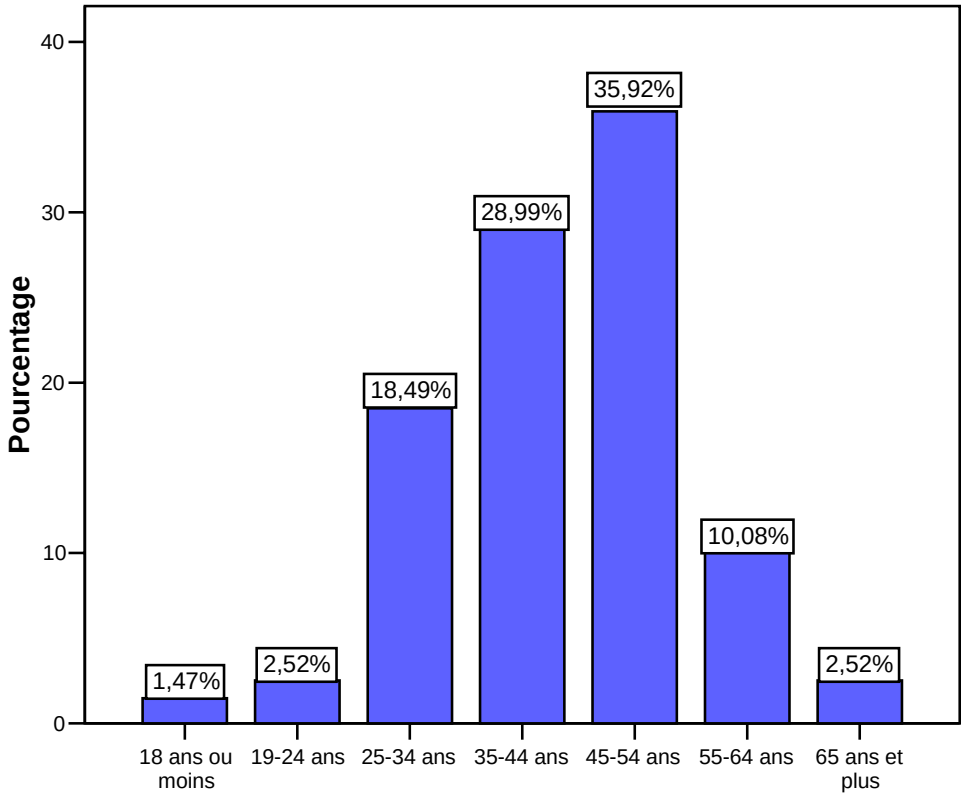


**Schéma 3.58 – État matrimonial**

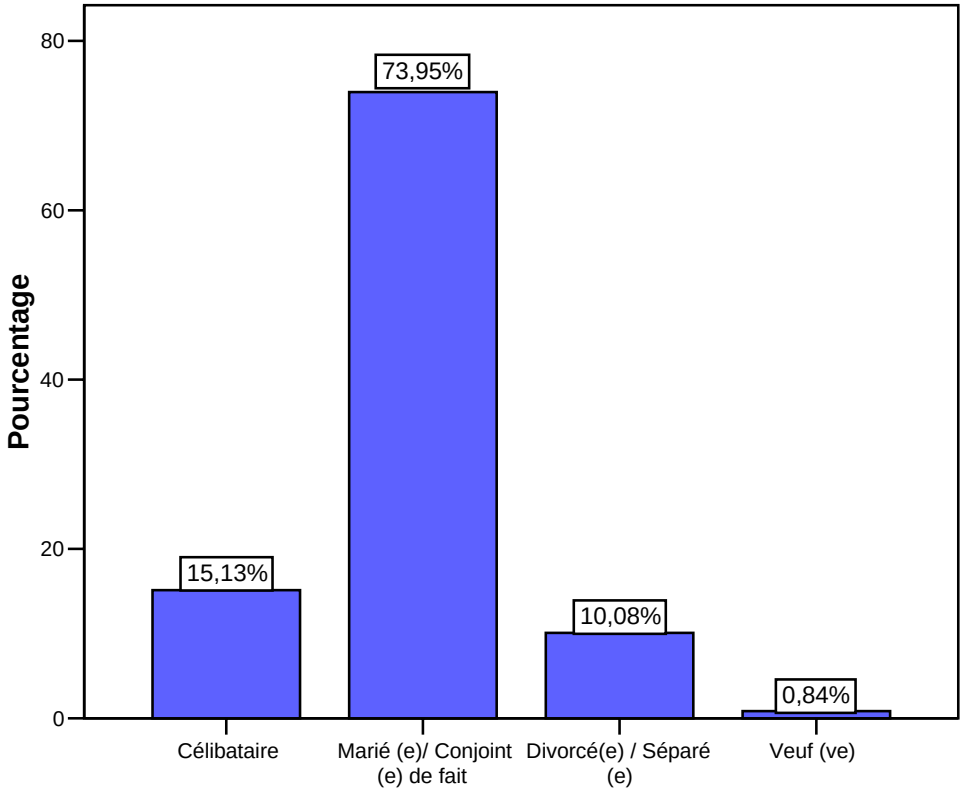



**Schéma 3.59 – Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs**

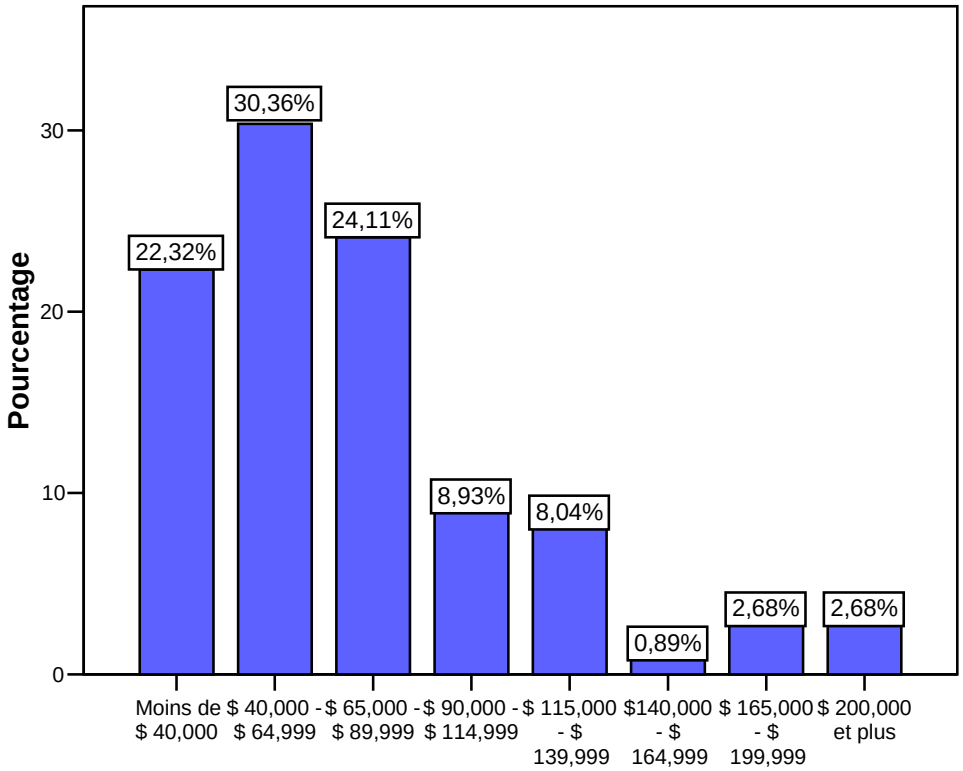
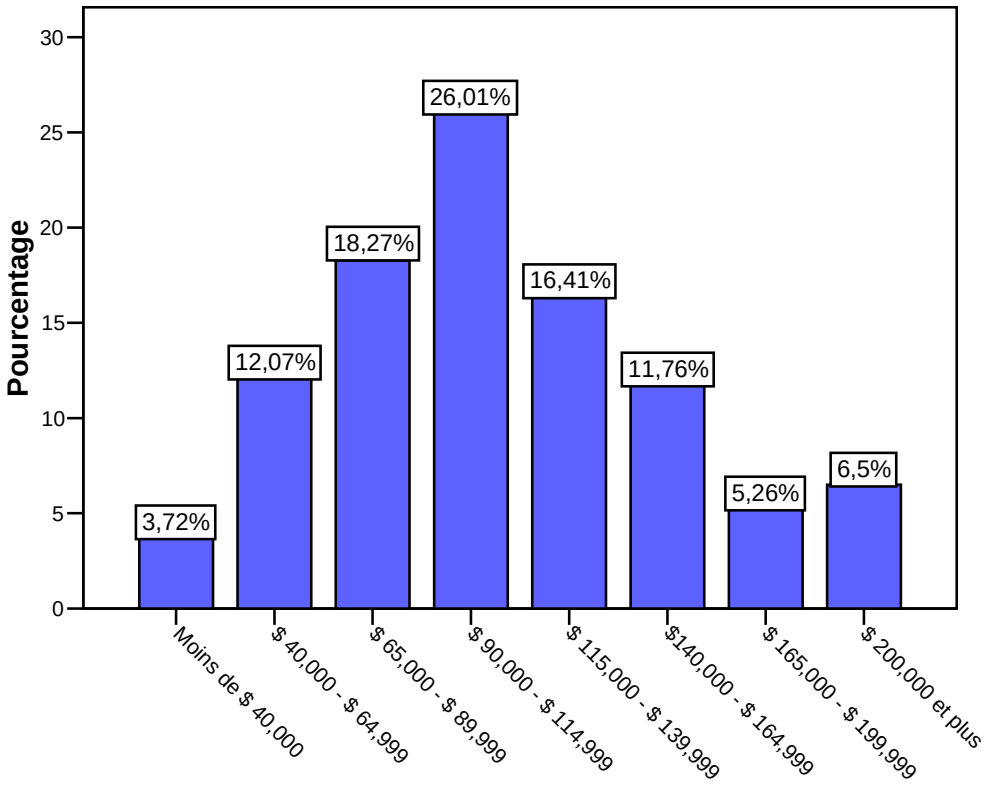


**Schéma 3.60 – Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait**




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 huit 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 enfant(s) | 75,7% | 73,2% |
| Moyenne | 2,34 | 2,25 |
| Mode | 2 | 2 |
| Minimum | 1 | 1 |
| Maximum | 8 | 8 |

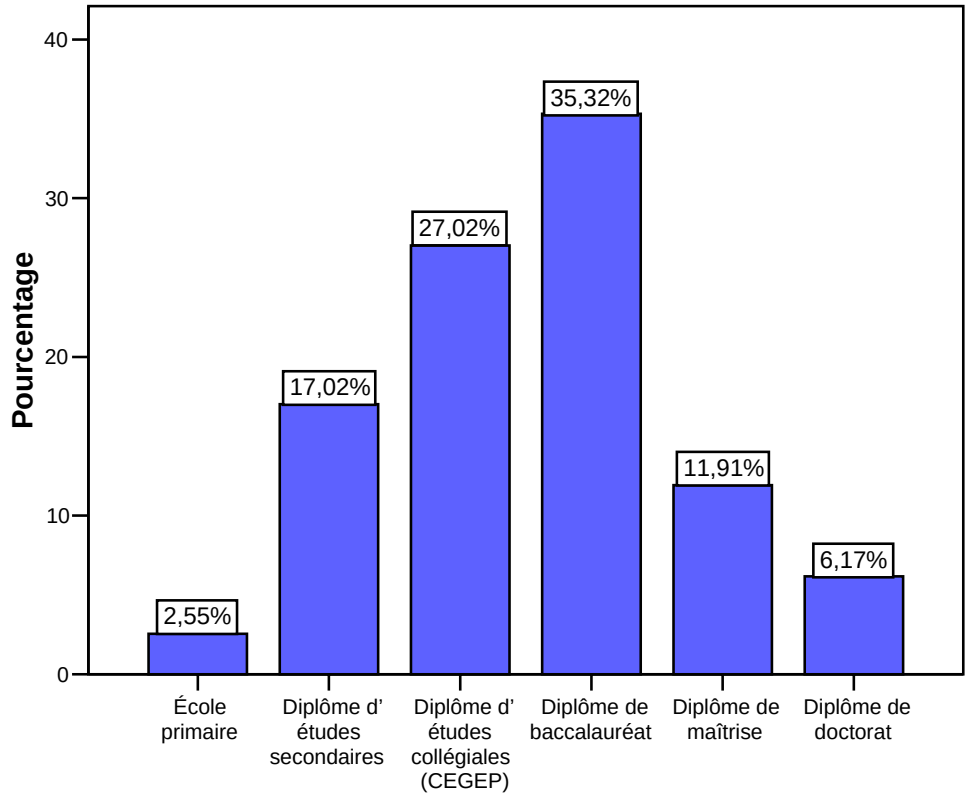
Nous avons demandé aux passagers de nous indiquer le dernier niveau d'études qu'ils ont complété (Q68). Les résultats présentés au tableau 3.72 sont basés sur une échelle ordinale à six niveaux (où 1 = école primaire et 6 = diplôme de doctorat).

**Tableau 3.72 – Le niveau de scolarité le plus élevé complété**

| | 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 complété**

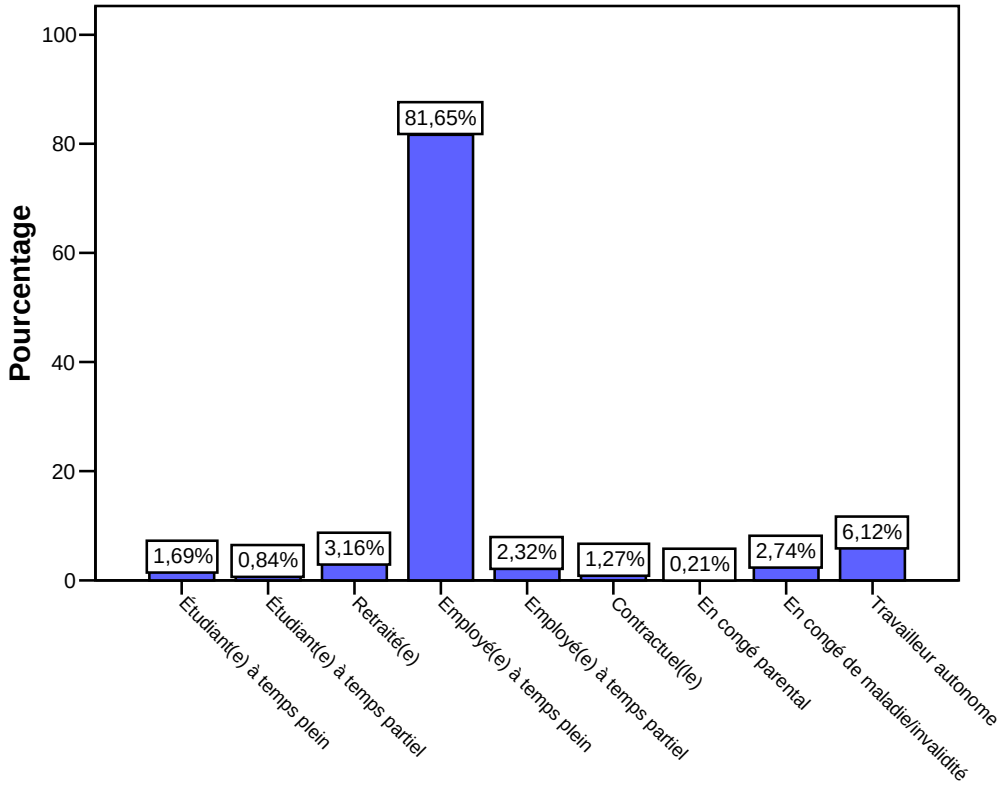



Le tableau 3.73 et le schéma 3.62 présentent la répartition de l'occupation des répondants de l'Abitibi-Témiscamingue (Q50).

**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 résidants de l'Abitibi-Témiscamingue**




L'information présentée au tableau 3.73 et représentée au 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 à travers 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 du motif du voyage des résidents de l'Abitibi- Témiscamingue (Q48).

**Tableau 3.74 - La répartition du motif du voyage 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 travers le Québec.

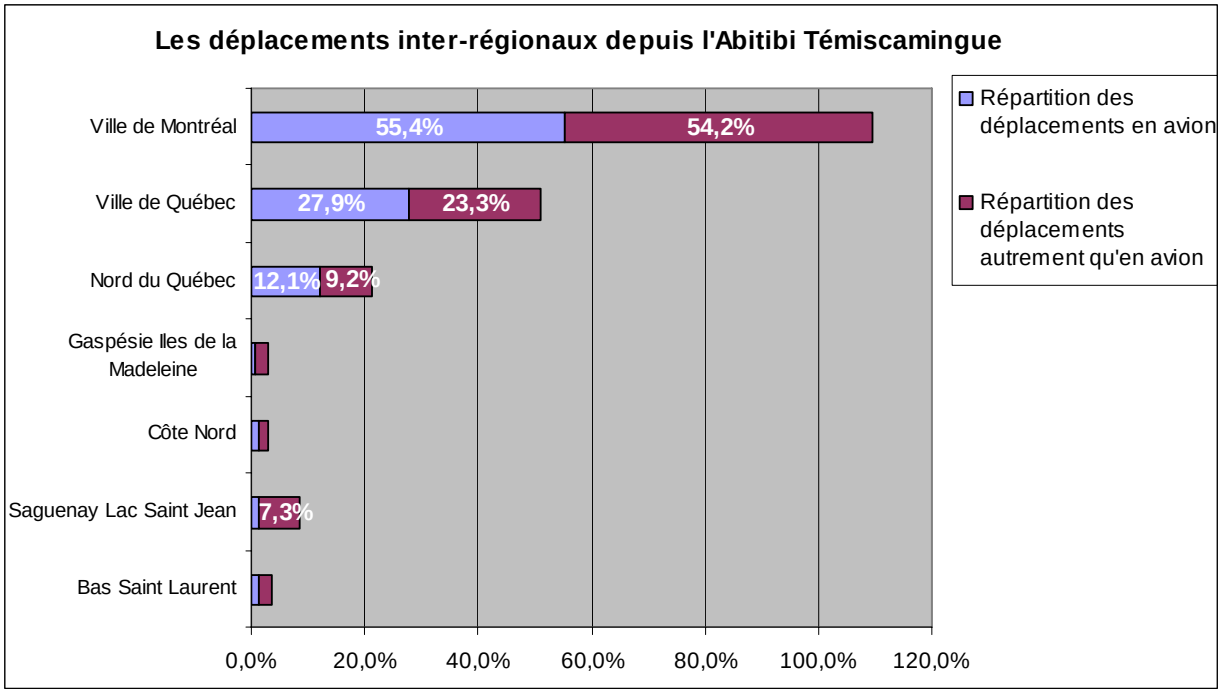
### 3.3.2. Les habitudes de voyage des répondants

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, en avion ou avec 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 travers le 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 |

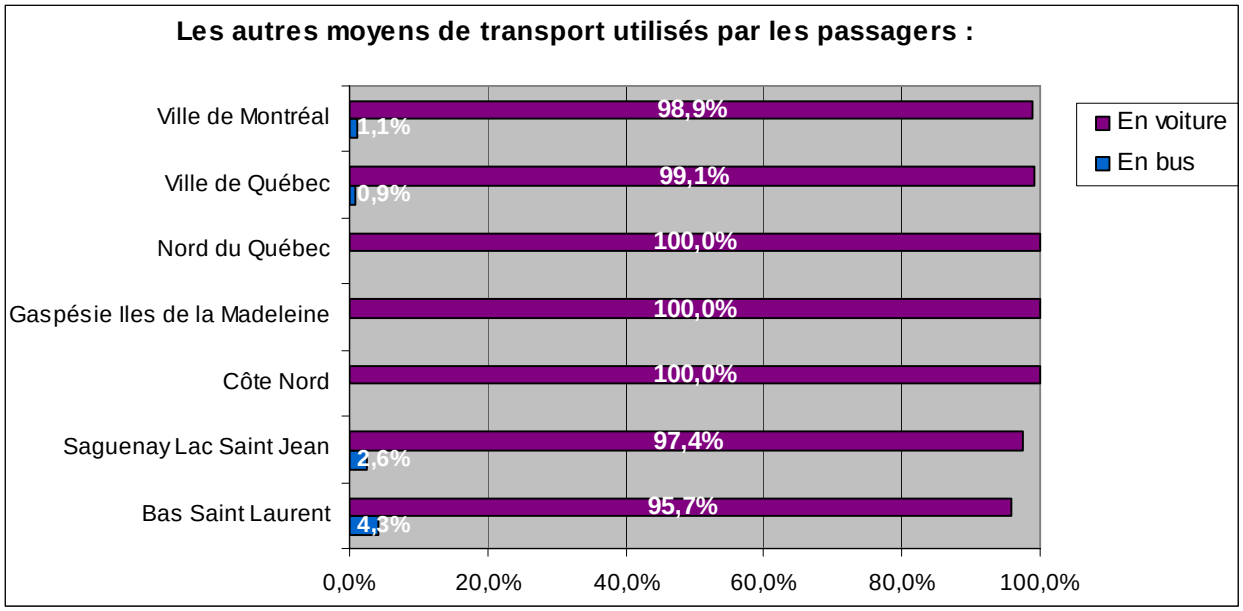
**Schéma 3.63 – Les déplacements depuis l'Abitibi-Témiscamingue**




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 illustre le poids de chaque région selon que les passagers s'y rendent en avion ou avec 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 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 précédent le voyage lors duquel nous les interrogeons.

Nous distinguons maintenant les différents modes de transports 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 illustrés 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 à travers le Québec en voiture. Le bus 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 à travers 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 au tableau 3.76 et illustrés 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**

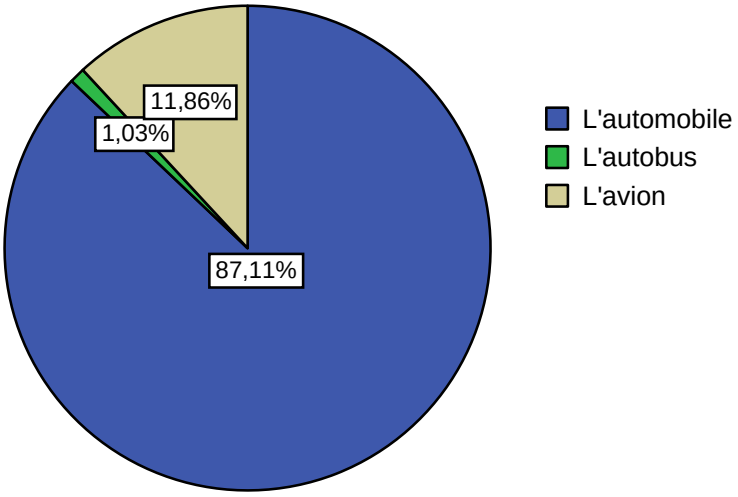
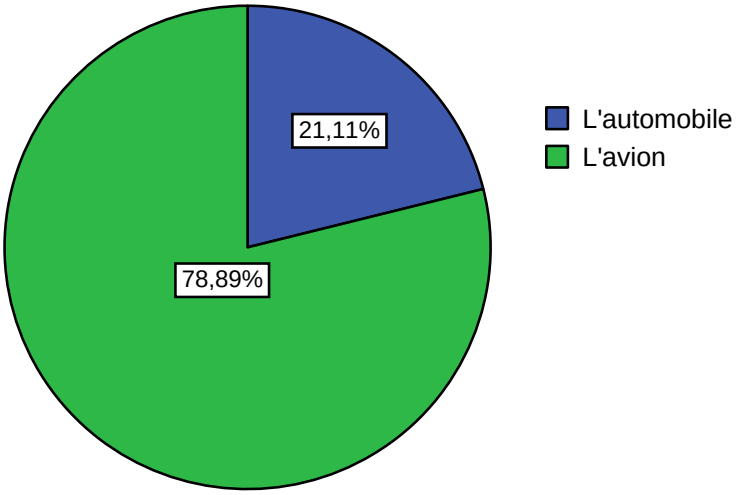



**Schéma 3.66 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel**

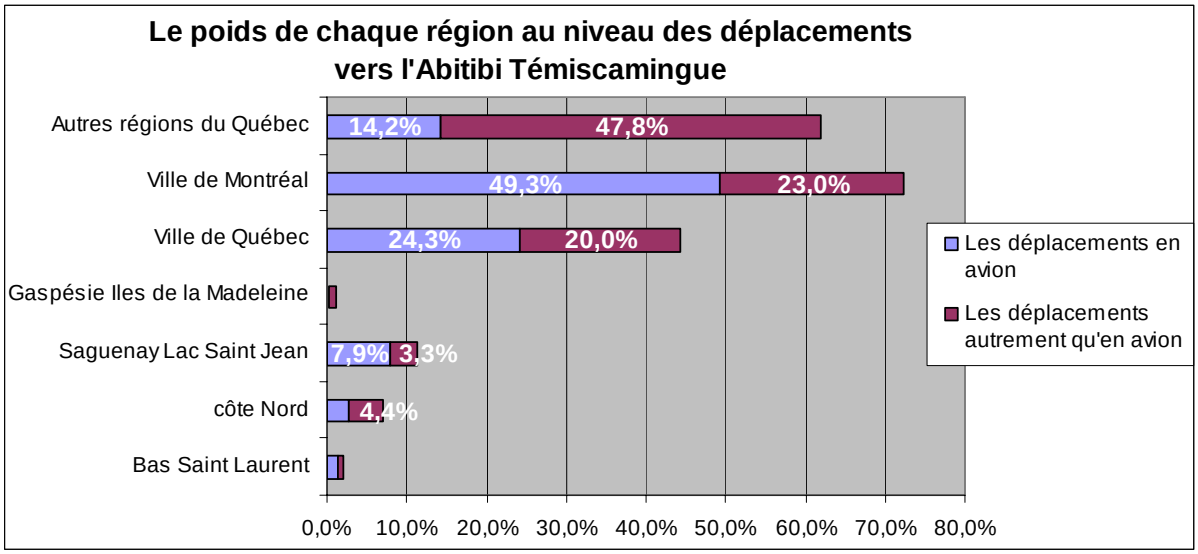



Nous déterminons maintenant le volume de déplacements vers la région de l'Abitibi-Témiscamingue des résidents des autres régions du Québec, soit les quatre autres régions cibles, les villes de Québec et de Montréal, ainsi que les autres régions du Québec. Tel que présenté au tableau 3.77 et au schéma 3.67, les résidents des villes de Montréal et de Québec présentent le nombre de déplacements vers la région de l'Abitibi-Témiscamingue le plus élevé 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 terme de 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 élevée (7,9%).

**Tableau 3.77 – Déplacement vers l'Abitibi-Témiscamingue au cours de l'année précédant le voyage**

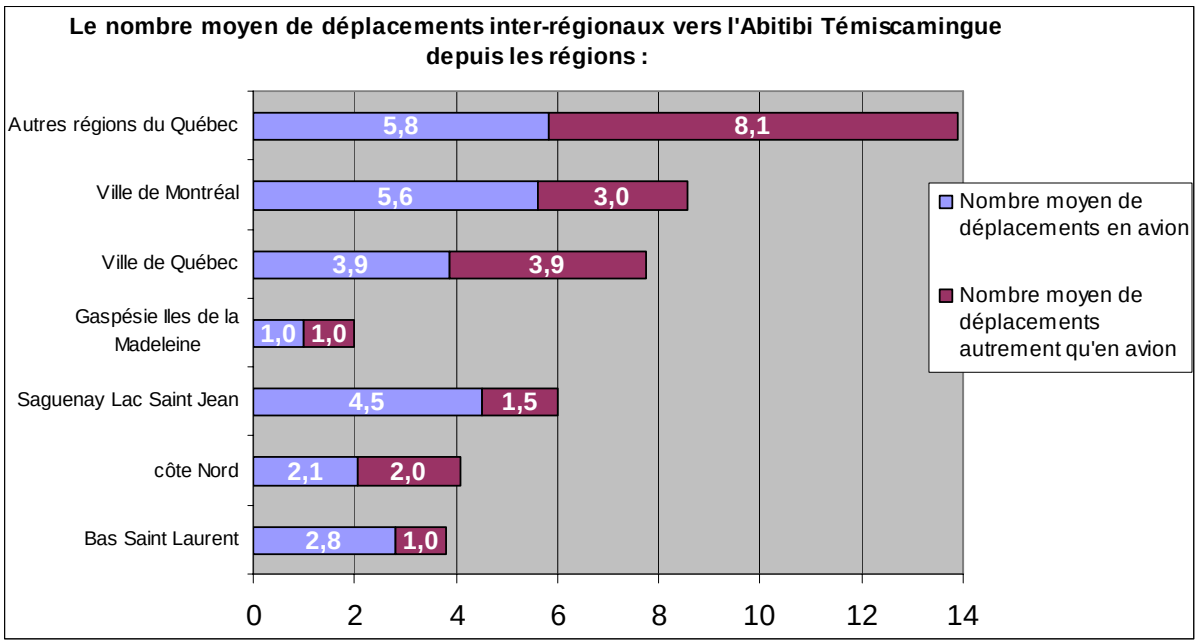
| | Fréquence | Poids de la région parmi les cinq régions cibles (en%) | Rang | Nombre moyen de déplacements |
|---|---|---|---|---|
| Les déplacements en avion vers l'Abitibi-Témiscamingue | 1025 | 31,5% | 2 | 3,7 |
| Les déplacements autrement qu'en avion vers l'Abitibi-Témiscamingue | 270 | 11,2% | 5 | 2,9 |

**Schéma 3.67 - Déplacement 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 lors de leur voyage retour. Par conséquent, la destination finale du voyage se trouve être 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.

Ainsi, tel qu'illustré par 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 comme origine de leur voyage leur domicile. 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 illustre 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 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 du voyage des répondants sont Rouyn Noranda et Val d'Or. Par conséquent, le schéma 3.70 décrit les moyens de transport utilisés par les passagers lors de leur arrivée à ces deux aéroports.

**Schéma 3.69 - L'origine du voyage des passagers résidant en Abitibi-Témiscamingue**

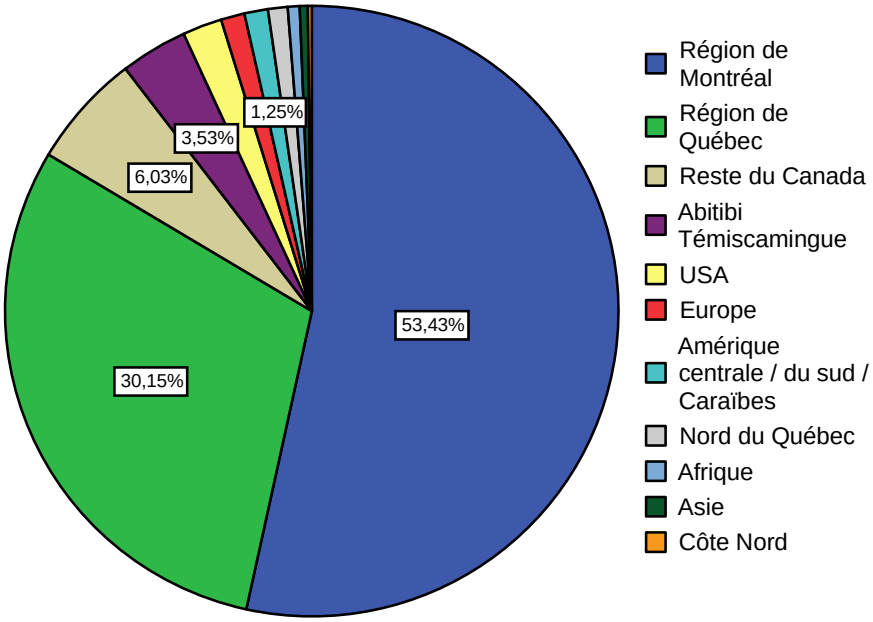
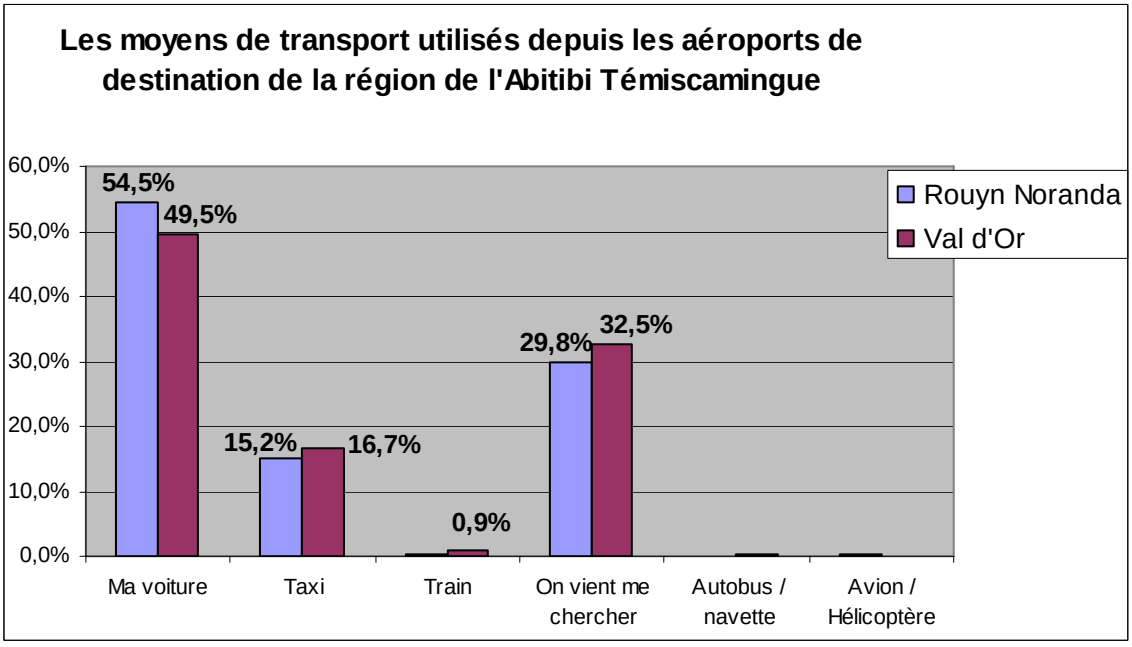



**Schéma 3.70 – Les moyens de transport utilisés depuis l'aéroport de destination**



### 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 & Q20) et le motif de leur voyage afin de tenter d'identifier les facteurs qui dissuadent les gens de voyager à travers 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 à travers 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 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Oui | Non | Total |
| 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 fait apparaître que la majorité (près des deux tiers) des résidents de l'Abitibi-Témiscamingue n'a pas non plus le temps de voyager plus souvent à travers les régions Québec.

**Tableau 3.79 – Temps disponible pour voyager et motif du voyage**

| | | | Je n'ai pas le temps de voyager plus souvent | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Oui | Non | Total |
| 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 au 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. A 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 – Ressource financière disponible pour voyager et motif du voyage**

| | | | Mes ressources financières ne me permettent pas de voyager en avion plus souvent | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Oui | Non | Total |
| Quel est le motif de votre voyage ? | Vacances/tourisme | Fréquence | 12 | 19 | 31 |
| | | % | 38,7% | 61,3% | 100,0% |
| | Affaires | Fréquence | 189 | 180 | 369 |
| | | % | 51,2% | 48,8% | 100,0% |
| | Visite famille/ami(s) | Fréquence | 14 | 16 | 30 |
| | | % | 46,7% | 53,3% | 100,0% |
| | Rendez-vous médicaux | Fréquence | 19 | 13 | 32 |
| | | % | 59,4% | 40,6% | 100,0% |
| Total | | Fréquence | 234 | 228 | 462 |
| | | % | 50,6% | 49,4% | 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 lors d'un voyage régional passé. Ces passagers, tous motifs de voyage confondus, estiment dans une écrasante majorité que cela ne les dissuade en rien de voyager plus souvent à travers 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, l'écrasante majorité d'entre eux n'est cependant pas dissuadée de voyager plus souvent à travers 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 dissuadant 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vacances/tourisme | J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | 2 | 8 | 10 |
| | | | % du Total | 20,0% | 80,0% | 100,0% |
| Affaires | J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | 28 | 112 | 140 |
| | | | % du Total | 20,0% | 80,0% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | | 5 | 5 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | | 3 | 3 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 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 dissuadant 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 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vacances/tourisme | Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | 2 | 20 | 22 |
| | | | % du Total | 9,1% | 90,9% | 100,0% |
| Affaires | Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | 52 | 196 | 248 |
| | | | % du Total | 21,0% | 79,0% | 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 | | 13 | 13 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | 1 | 13 | 14 |
| | | | % du Total | 7,1% | 92,9% | 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 terrestres (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 à travers le Québec en avion. Par ailleurs, il apparaît qu'une proportion plus élevée de passagers (12,2%) estime que l'avion est moins fiable que les modes de transport terrestres. 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 dissuadant 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 terrestres 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vacances/tourisme | Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | 1 | 1 | 2 |
| | | | % du Total | 50,0% | 50,0% | 100,0% |
| Affaires | Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | 2 | 9 | 11 |
| | | | % du Total | 18,2% | 81,8% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | | 1 | 1 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | 2 | 3 | 5 |
| | | | % du Total | 40,0% | 60,0% | 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 dissuadant 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 terrestres 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 | 24 | 27 | 51 |
| | | | % du Total | 47,1% | 52,9% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | | 3 | 3 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | 1 | 2 | 3 |
| | | | % du Total | 33,3% | 66,7% | 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 à travers les régions du Québec en avion.

Par ailleurs, il apparaît qu'un tiers des passagers (34,2%) estime 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. A 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 dissuadant 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vacances/tourisme | L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès | Oui | Fréquence | 2 | 2 | 4 |
| | | | % du Total | 50,0% | 50,0% | 100,0% |
| Affaires | L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès | Oui | Fréquence | 11 | 35 | 46 |
| | | | % du Total | 23,9% | 76,1% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès | Oui | Fréquence | 2 | 4 | 6 |
| | | | % du Total | 33,3% | 66,7% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès | Oui | Fréquence | 1 | 6 | 7 |
| | | | % du Total | 14,3% | 85,7% | 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 dissuadant 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 | 5 | 6 | 11 |
| | | | % du Total | 45,5% | 54,5% | 100,0% |
| Affaires | Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins | Oui | Fréquence | 70 | 67 | 137 |
| | | | % du Total | 51,1% | 48,9% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins | Oui | Fréquence | 5 | 6 | 11 |
| | | | % du Total | 45,5% | 54,5% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins | Oui | Fréquence | 4 | 2 | 6 |
| | | | % du Total | 66,7% | 33,3% | 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 à travers les régions du Québec en avion. Par ailleurs, la majorité des résidents de l'Abitibi-Témiscamingue (51,0%) estime 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 dissuadant 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vacances/tourisme | Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher | Oui | Fréquence | 1 | 8 | 9 |
| | | | % du Total | 11,1% | 88,9% | 100,0% |
| Affaires | Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher | Oui | Fréquence | 12 | 39 | 51 |
| | | | % du Total | 23,5% | 76,5% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher | Oui | Fréquence | | 5 | 5 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher | Oui | Fréquence | | 4 | 4 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 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 dissuadant 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vacances/tourisme | Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent | Oui | Fréquence | 7 | 7 | 14 |
| | | | % du Total | 50,0% | 50,0% | 100,0% |
| Affaires | Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent | Oui | Fréquence | 85 | 119 | 204 |
| | | | % du Total | 41,7% | 58,3% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent | Oui | Fréquence | 9 | 9 | 18 |
| | | | % du Total | 50,0% | 50,0% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent | Oui | Fréquence | 3 | 7 | 10 |
| | | | % du Total | 30,0% | 70,0% | 100,0% |

Les résultats présentés au tableau 3.97 explorent le lien entre le nombre de voyages effectués au cours de l'année précédent 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 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 cinq 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 |

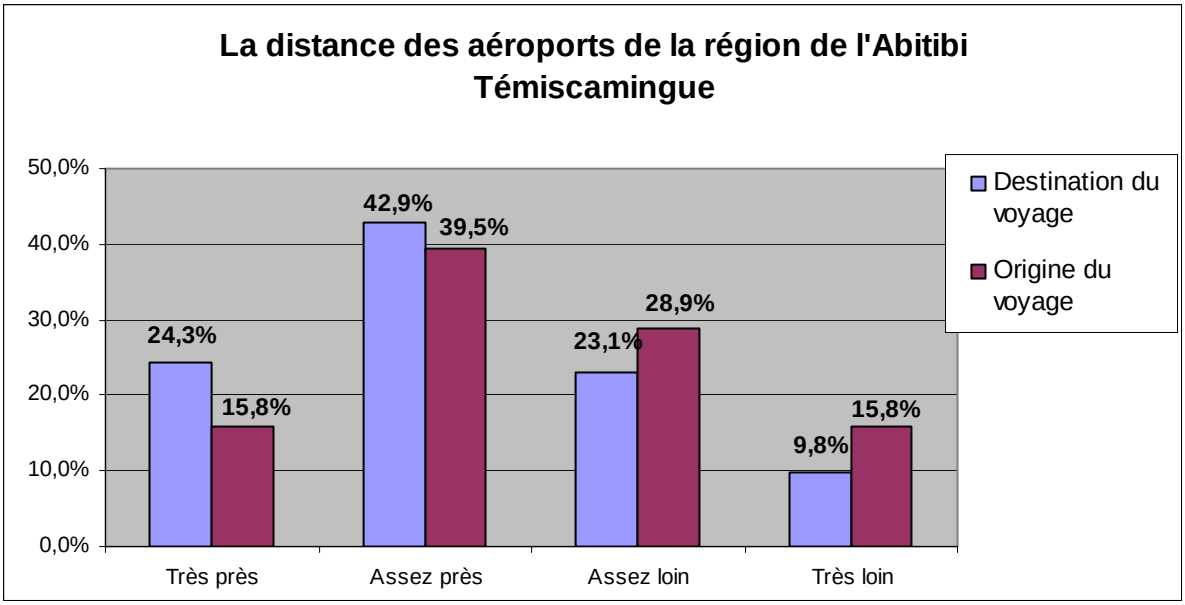
Le tableau 3.98 et le schéma 3.71 portent sur la proximité des aéroports dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue (aéroport de départ ou d'arrivée par rapport au domicile ou à la destination finale - Q27 et Q31). Ces données n'ont pas forcément trait aux résidents de la région de l'Abitibi-Témiscamingue. Nous nous intéressons à l'origine et à la destination des passagers, ceci sans faire de discrimination par rapport à leur région de résidence. L'analyse effectuée vise à déterminer la perception des passagers de 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 |

Tel qu'illustré par le schéma 3.71, la majorité relative des passagers qui terminent leur voyage dans 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%) considère 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 illustrent 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**

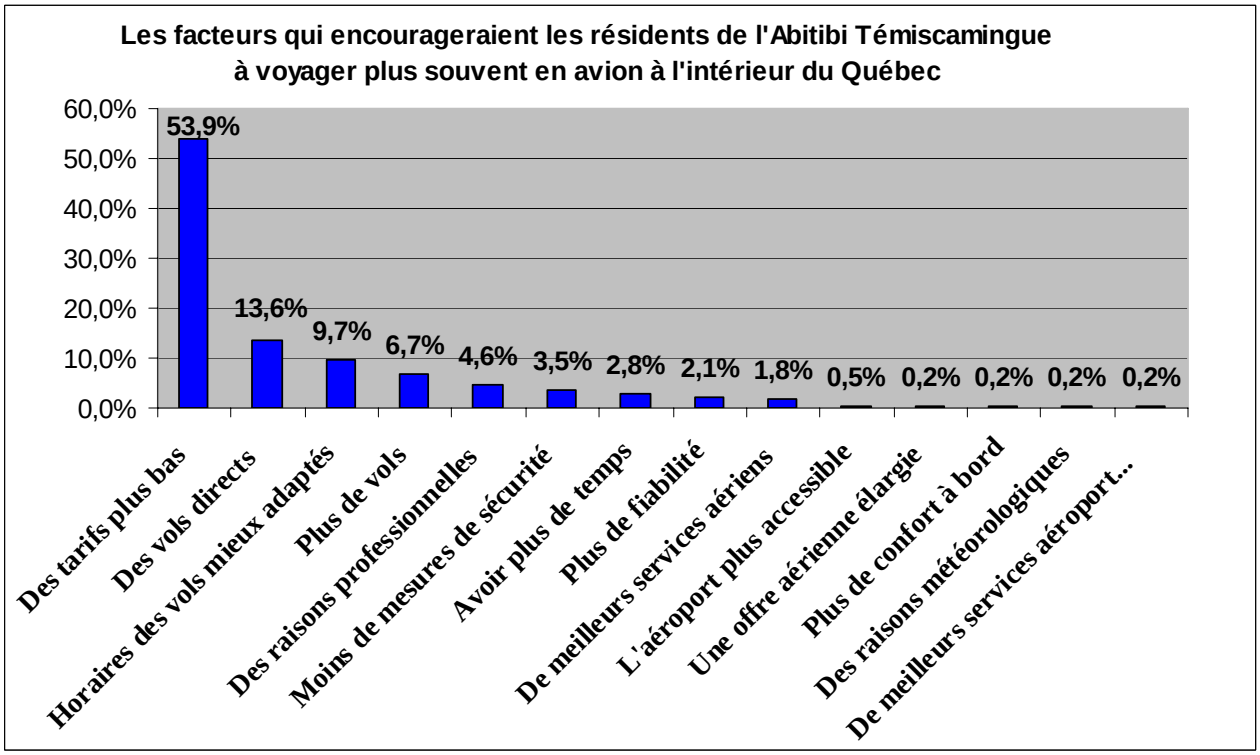
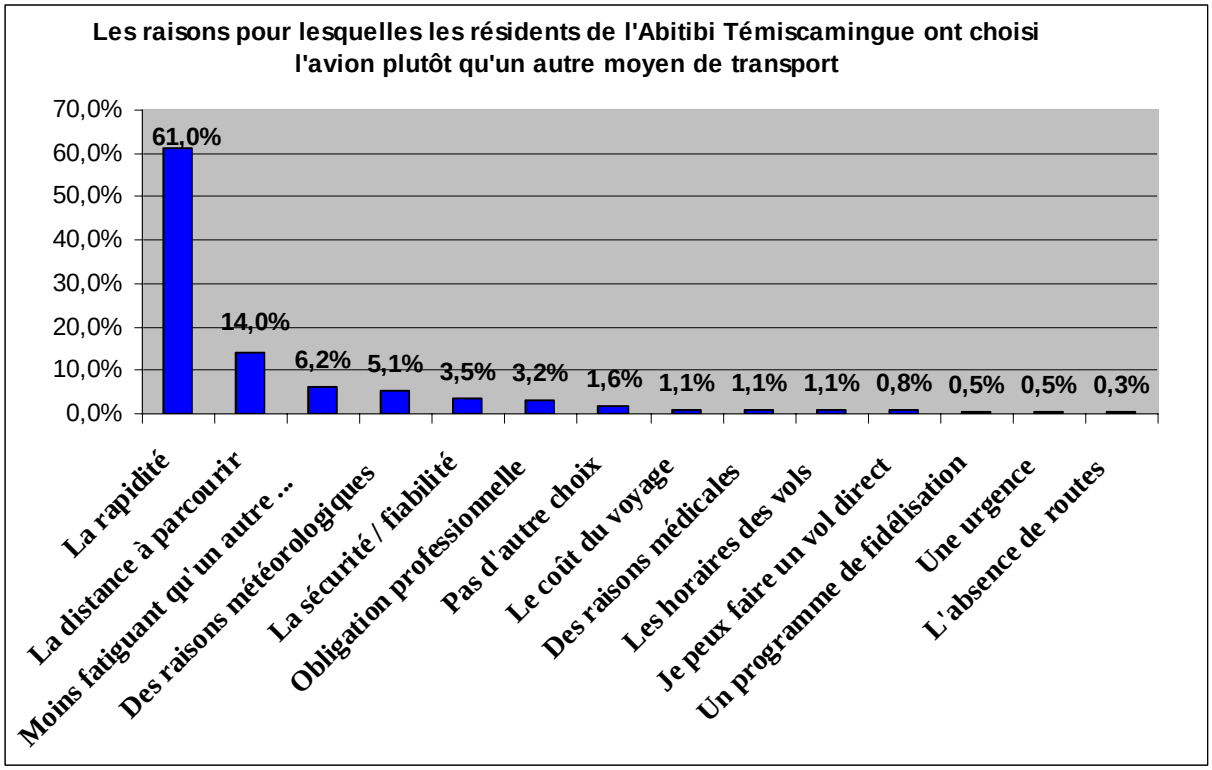


**Schéma 3.73 – Facteurs explicatifs du choix de mode de transport**




## 3.3.4. Le profil économique de la région

Le schéma 3.74 représente la distribution de type d'organisation dans lequel les répondants de l'Abitibi-Témiscamingue travaillent (Q51) alors que le schéma 3.75 illustre la croissance de ces organisations au cours des cinq dernières années. Il apparaît que les deux secteurs d'activité principaux 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**

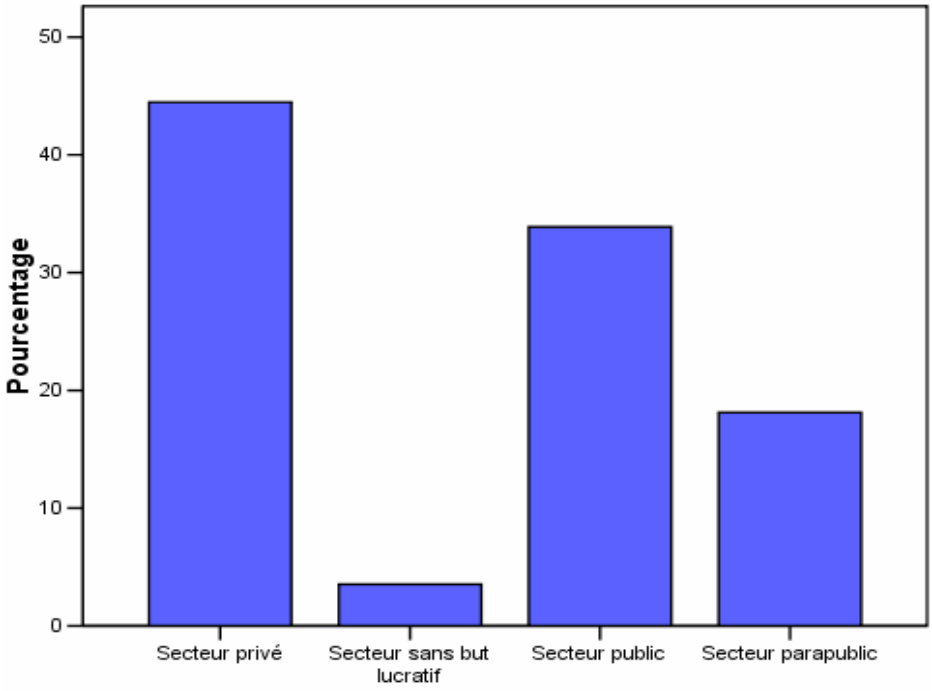
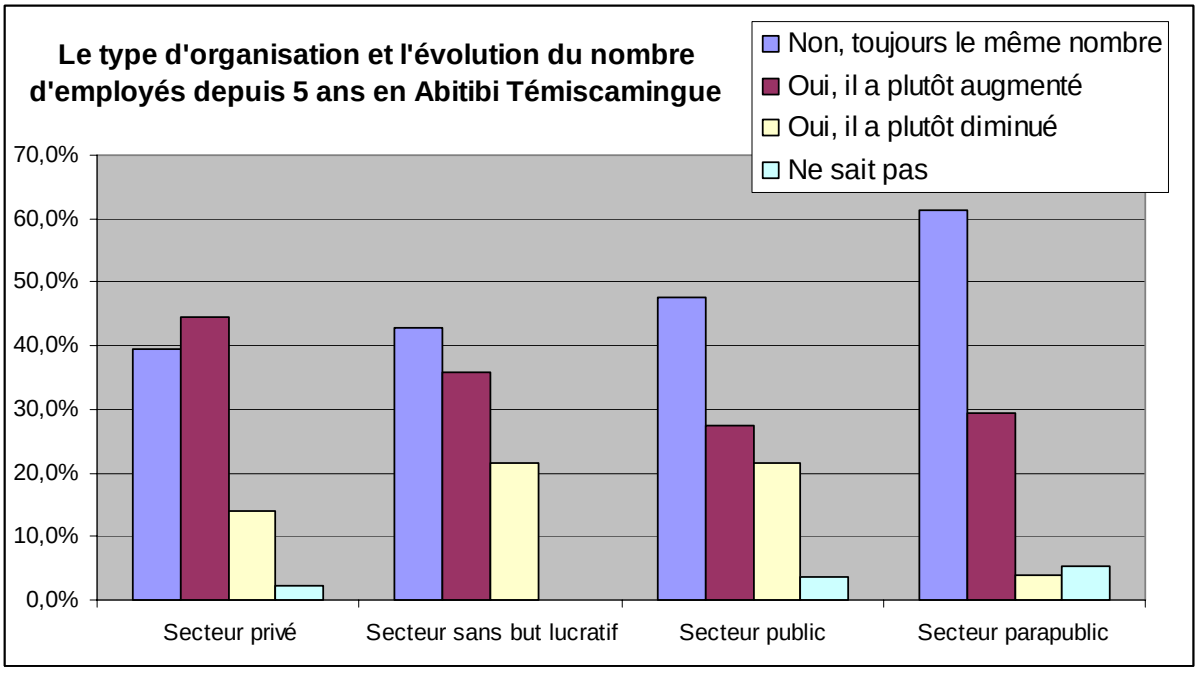



**Schéma 3.75 – Le type d'organisation et l'évolution du nombre d'employés**




Afin de gagner en précision au niveau 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. Voici leur description :

- 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 au 3.99 et illustrée 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 travaille dans le secteur des services non commerciaux (56%), suivi des services commerciaux (21%). De plus, 18% des passagers oeuvrent 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**

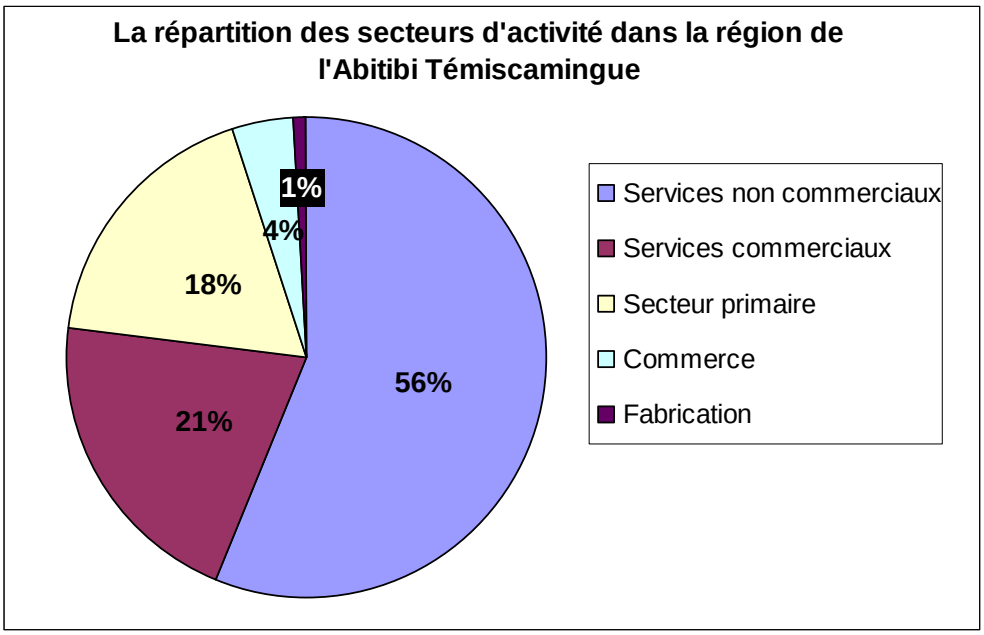



**Schéma 3.77 - La répartition des domaines d'activité des travailleurs en Abitibi-Témiscamingue**

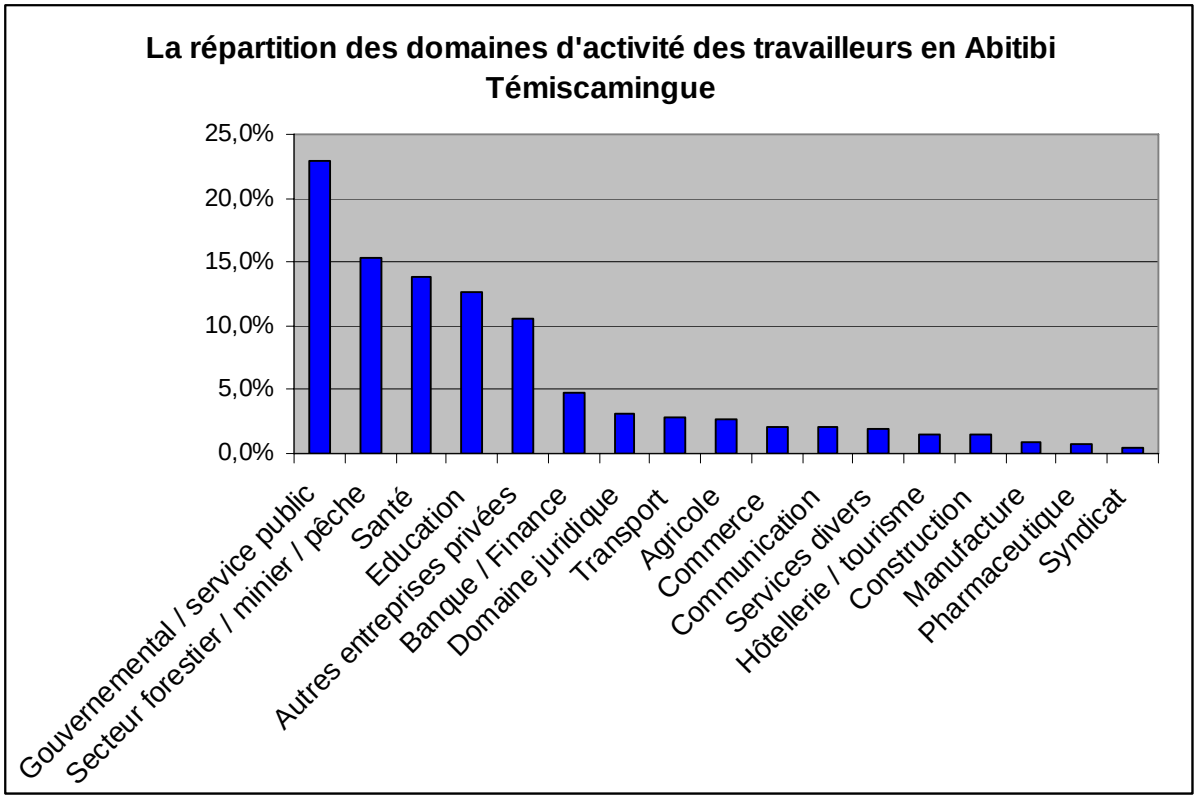


**Tableau 3.100 - L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent**

| | | | L'avenir de l'organisation selon le passager | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Déclin | Stabilité | Croissance | Total |
| 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 travaille dans les secteurs primaire, de la fabrication et des services commerciaux estime que leur organisation connaîtra de la croissance. Les passagers œuvrant 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 vidéo conférence dans les organisations au sein desquelles les répondants de l'Abitibi-Témiscamingue travaillent (Q58) est présenté au tableau 3.101. Il apparaît que 97,8% des répondants nous disent qu'une connexion Internet est disponible dans leur entreprise. La proportion est beaucoup plus faible au niveau de l'équipement nécessaire à la tenue d'une vidéo conférence (61,8%). Il apparaît que si 93,3% des passagers utilisent Internet, seul un tiers des passagers (34,2%) utilise la vidéo conférence.

**Tableau 3.101 - Taux de pénétration des technologies de communication 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 vidéo conférence dans l'organisation | 61,8% | 62,7% |
| Utilisation d'Internet à domicile ou au bureau | 93,3% | 93,3% |
| Utilisation de la vidéo conférence 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

Tel qu'illustré par le schéma 3.78, la région de la Côte-Nord est le domicile de 15,3% de notre échantillon qui réside à l'intérieur du 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, avec 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 travers le Québec**

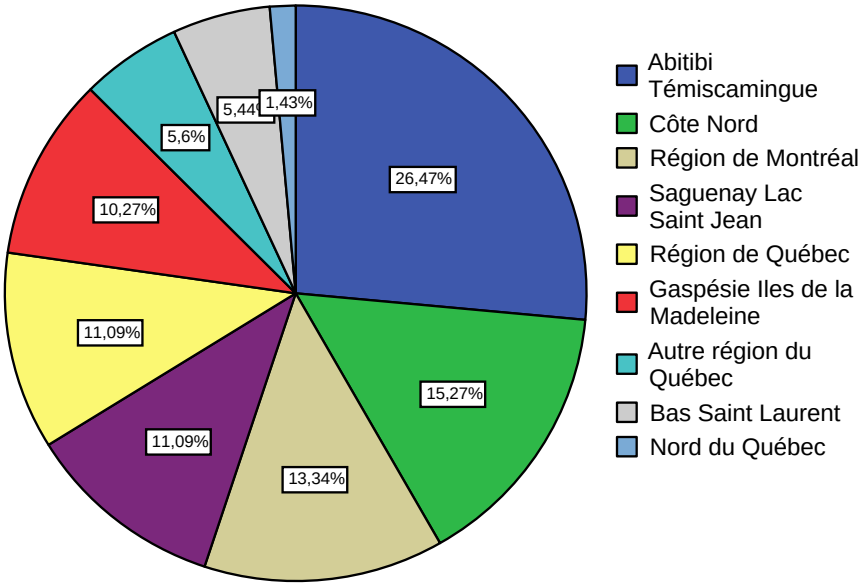
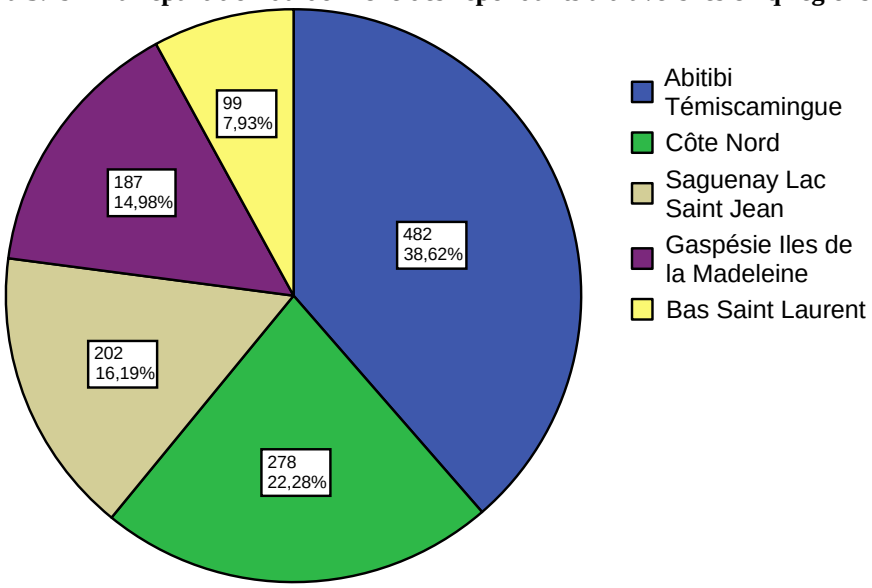



**Schéma 3.79 – La répartition du domicile des répondants à travers les cinq régions cibles**



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'âges à laquelle ils appartiennent (Q60). Ces tranches d'âges s'étalent sur une échelle ordinale à sept niveaux (où 1 = 18 ans et moins et 7 = 65 ans et plus). La répartition par tranche d'âge dans la région de la Côte-Nord est présentée au tableau 3.103 et illustrée par le schéma 3.80.

**Tableau 3.103 - Le groupe d'âges 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 |
| Ecart 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**

| | 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 (ve) | 1,8% | 1,6% |

**Schéma 3.80 – La répartition des groupes d'âges**

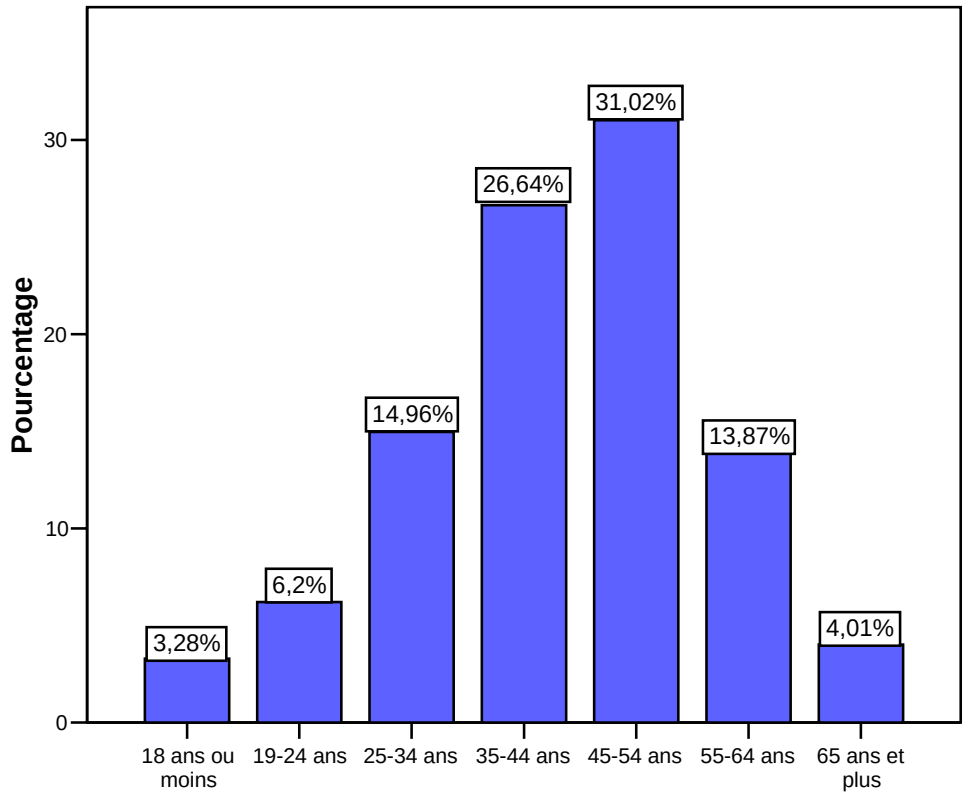


**Schéma 3.81 – État matrimonial**

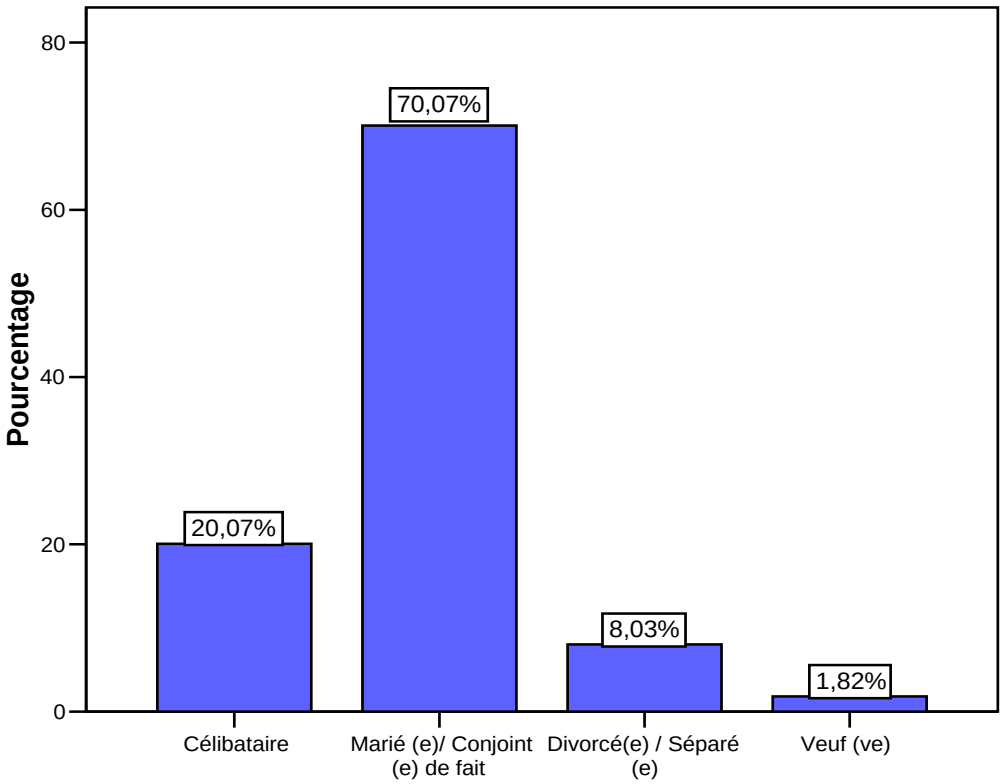



**Schéma 3.82 – Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs**

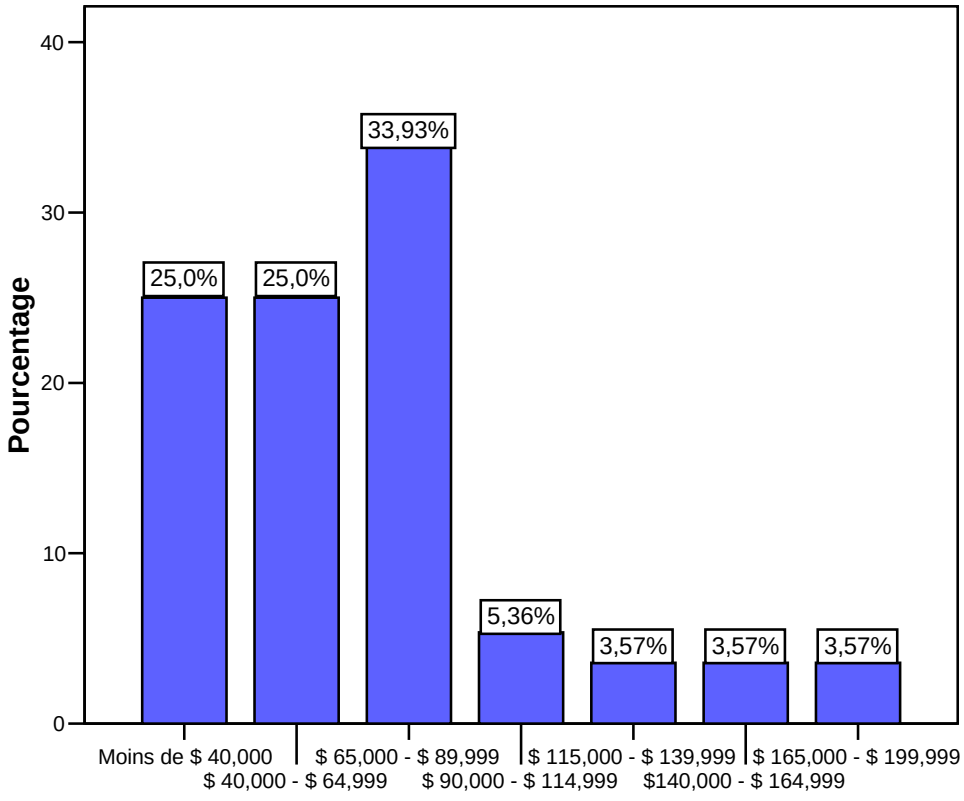
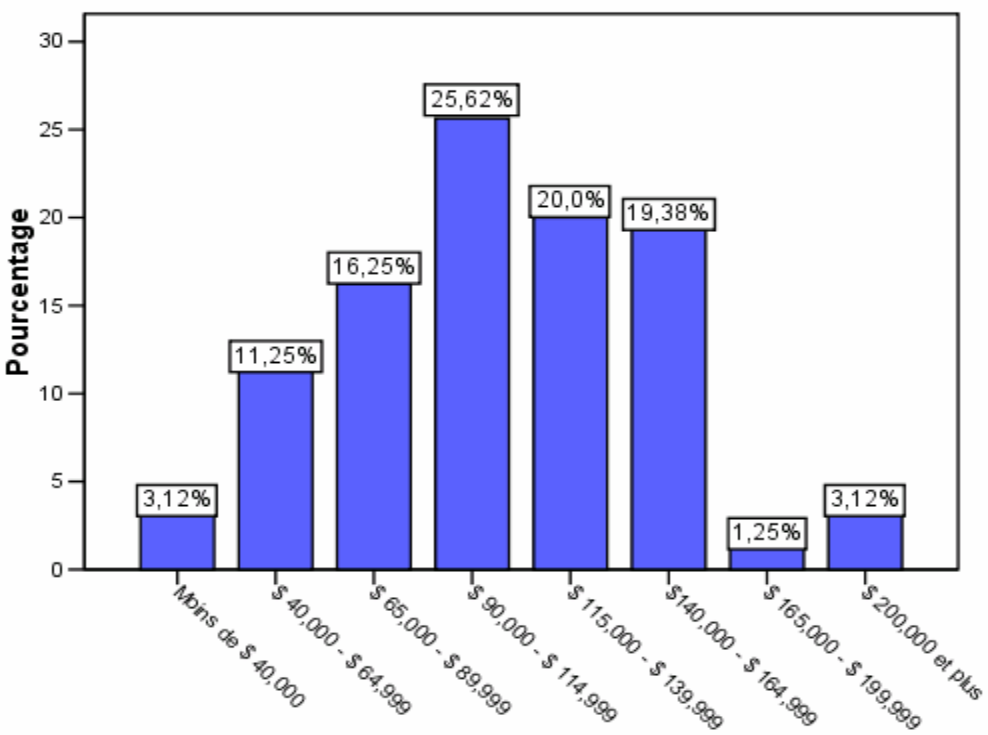


**Schéma 3.83 – Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait**




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 huit 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 enfant(s) | 70,9% | 73,2% |
| Moyenne | 2,2 | 2,2 |
| Mode | 2 | 2 |
| Minimum | 1 | 1 |
| Maximum | 6 | 8 |

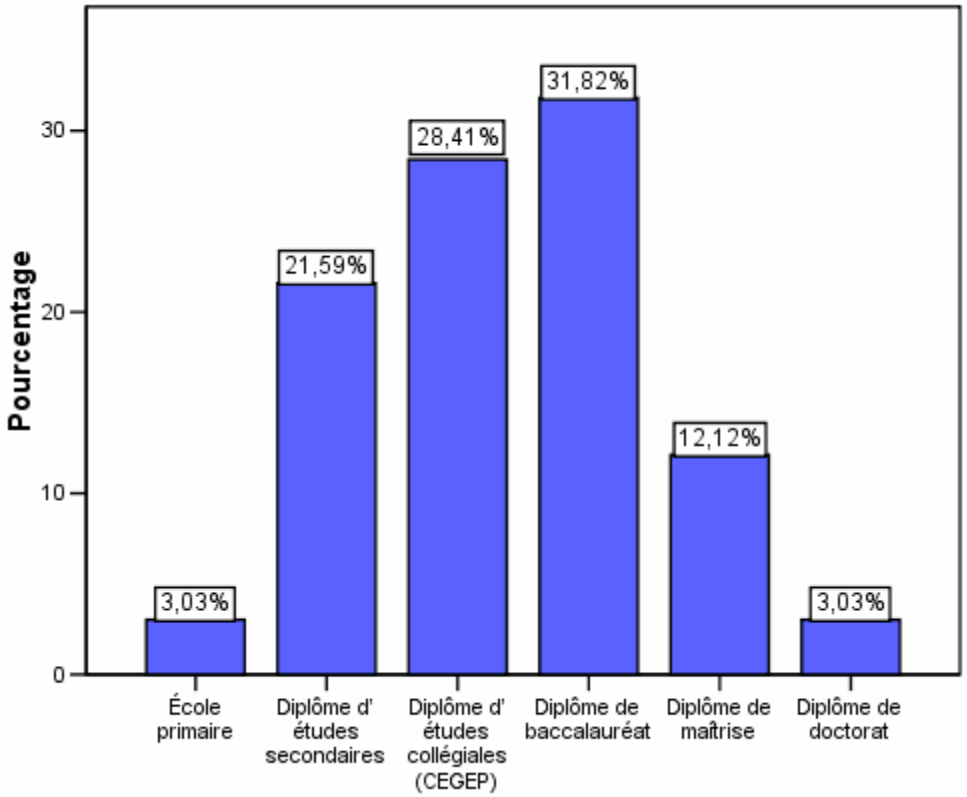
Nous avons demandé aux passagers de nous indiquer le dernier niveau d'études qu'ils ont complété (Q68). Les résultats présentés au tableau 3.106 sont basés sur une échelle ordinale à six niveaux (où 1 = école primaire et 6 = diplôme de doctorat).

**Tableau 3.106 – Le niveau de scolarité le plus élevé complété**

| | 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 complété**

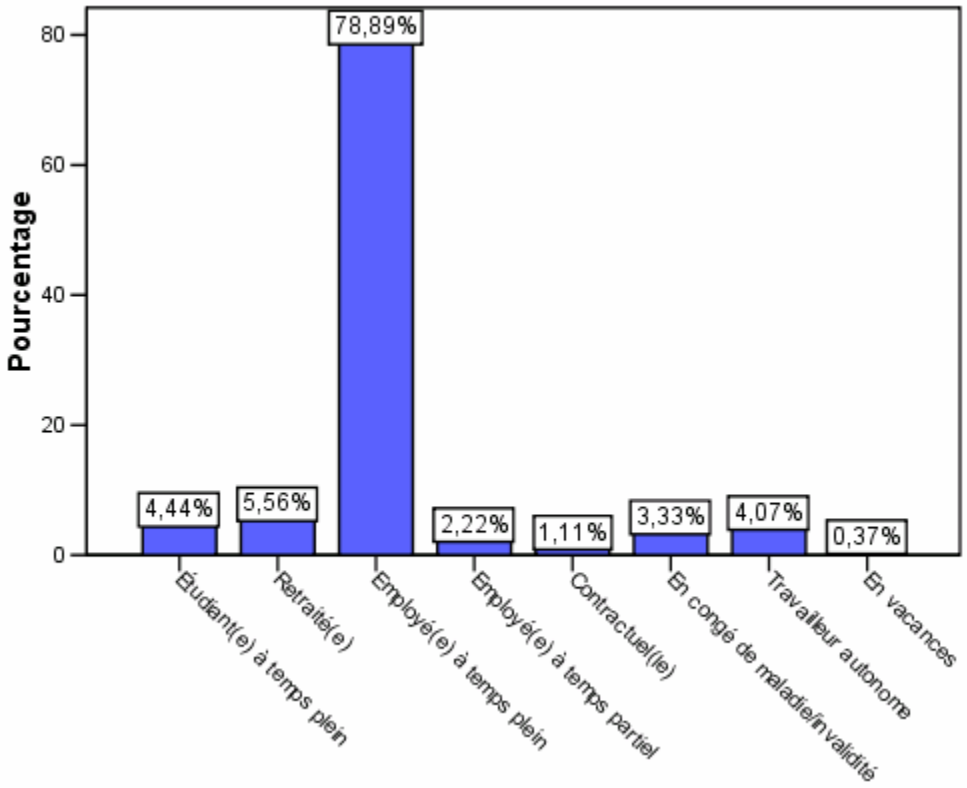


Le tableau 3.107 et le schéma 3.85 présentent la répartition de l'occupation des répondants de la Côte-Nord.

**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 résidants de la Côte-Nord**



L'information présentée au tableau 3.107 et représentée au 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 à travers 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 du motif du voyage des résidents de la Côte-Nord (Q48).

**Tableau 3.108 - La répartition du motif du voyage 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 invoqué est celui de rendre visite à de la famille ou à des amis (15,0%).

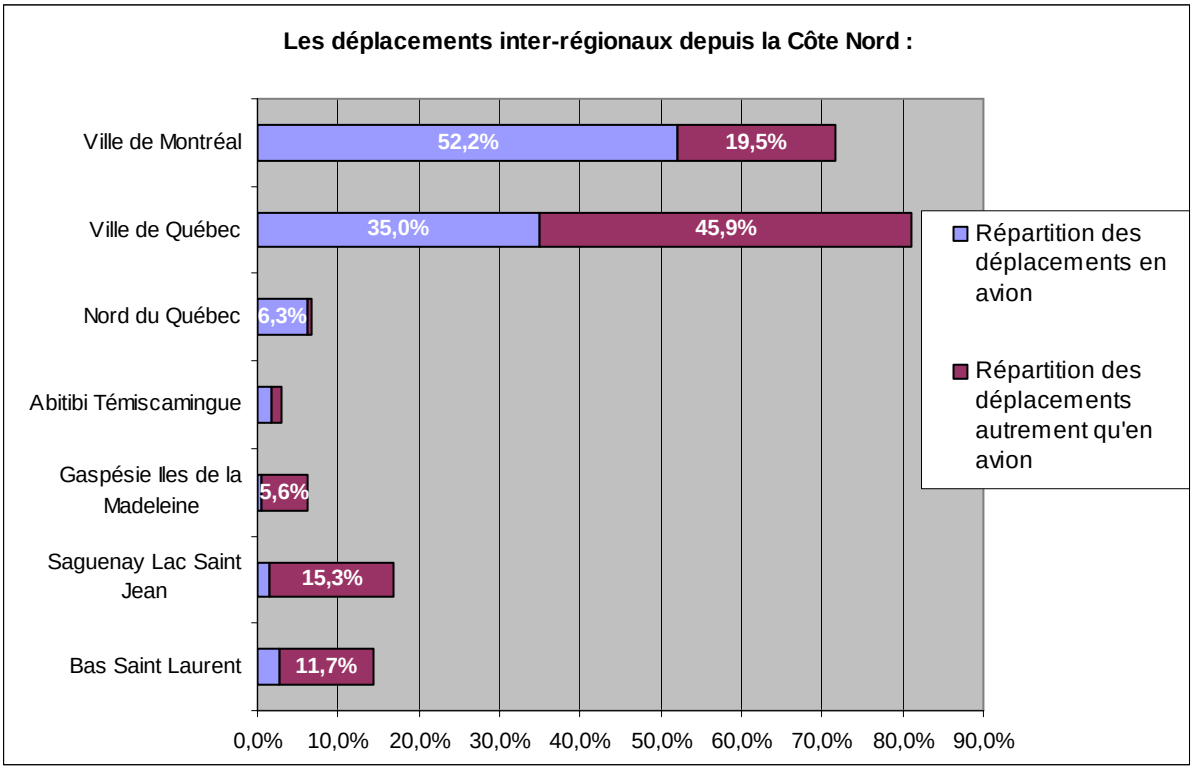
### 3.4.2. Les habitudes de voyage des répondants

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 avec 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 travers le 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 |

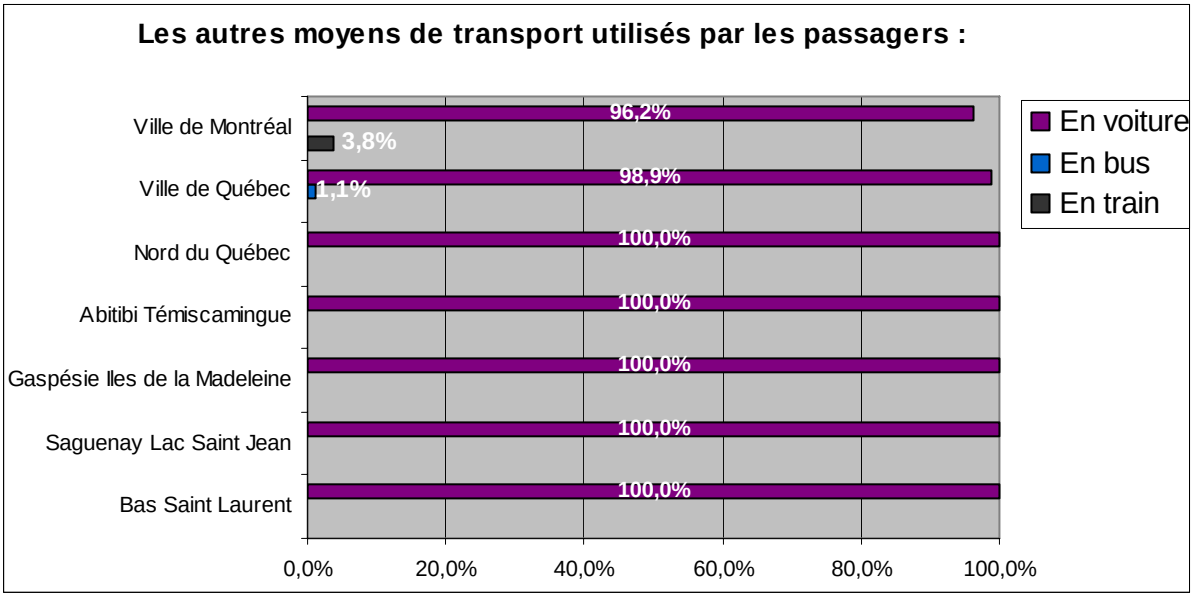
**Schéma 3.86 – Les déplacements depuis la Côte-Nord**



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 illustre le poids de chaque région selon que les passagers s'y rendent en avion ou avec 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 niveau 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 transports utilisés hormis 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 illustrés par le schéma 3.87 est 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 travers le Québec quasiment exclusivement en voiture. Notons que 3,8% des déplacements vers Montréal ont été effectué 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 à travers 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 au tableau 3.110 et illustré 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**

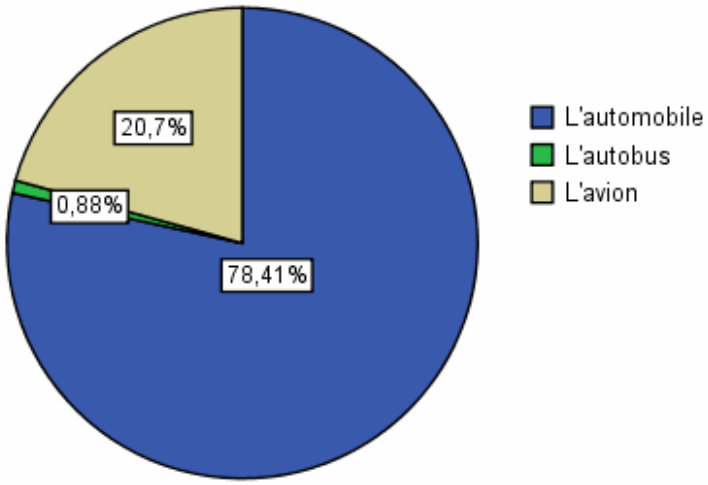
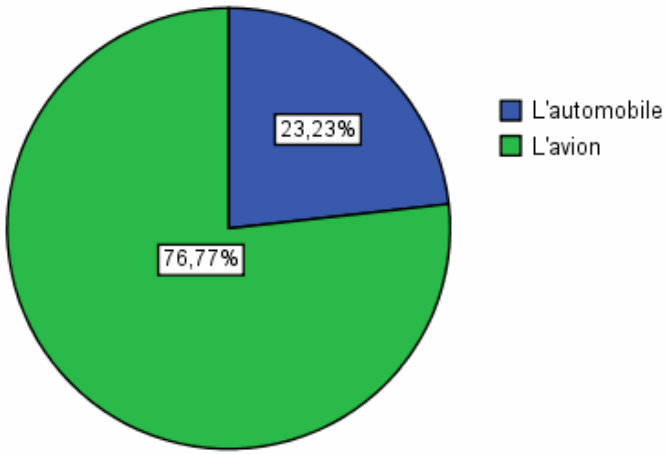



**Schéma 3.89 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel**

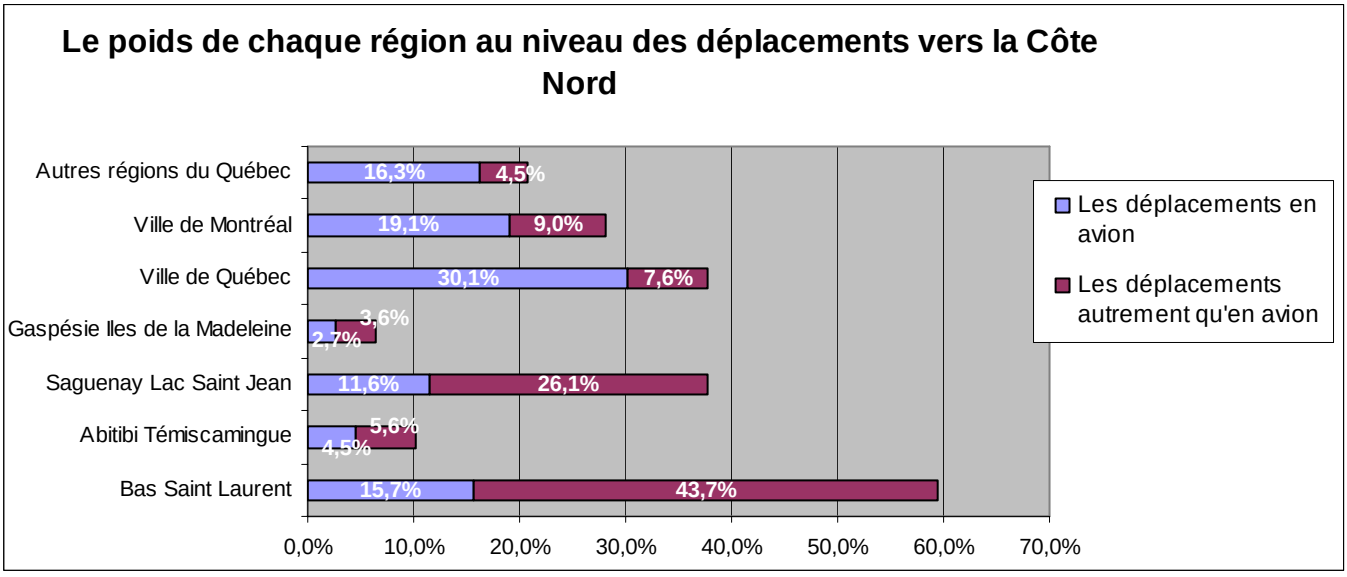


Nous déterminons maintenant le volume de déplacements vers la région de la Côte-Nord des résidents des autres régions du Québec, soit les quatre autres régions cibles, les villes de Québec et de Montréal, ainsi que les autres régions du Québec. Tel que présenté au tableau 3.111 et représenté au schéma 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%). Parmi les régions cibles, ce sont les résidents du Bas-Saint-Laurent qui présentent la demande la plus élevée quant aux déplacements en avion (15,7%) et autrement qu'en avion (43,7%) vers la Côte-Nord.

**Tableau 3.111 – Déplacement 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 |

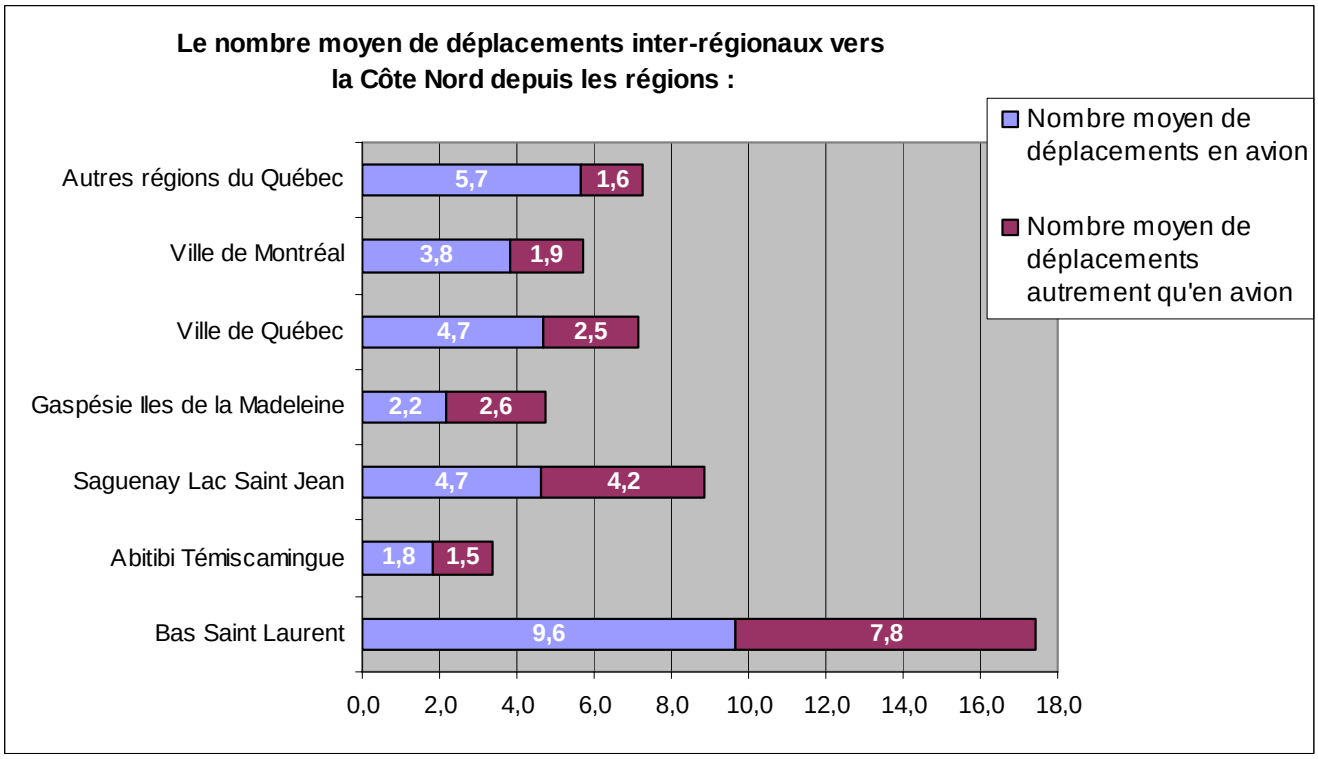
**Schéma 3.90 - Déplacement vers la Côte-Nord au cours de l'année précédant le voyage**




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

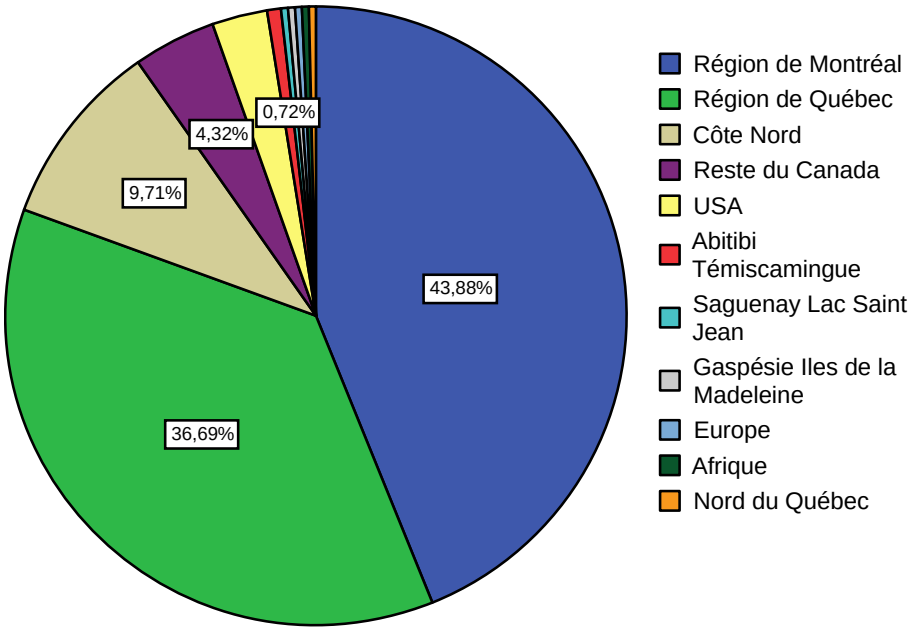
élevés au cours de l'année précédant le voyage lors duquel nous avons interrogé les passagers.

**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 lors de leur voyage retour. Par conséquent, la destination finale du voyage se trouve être 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.

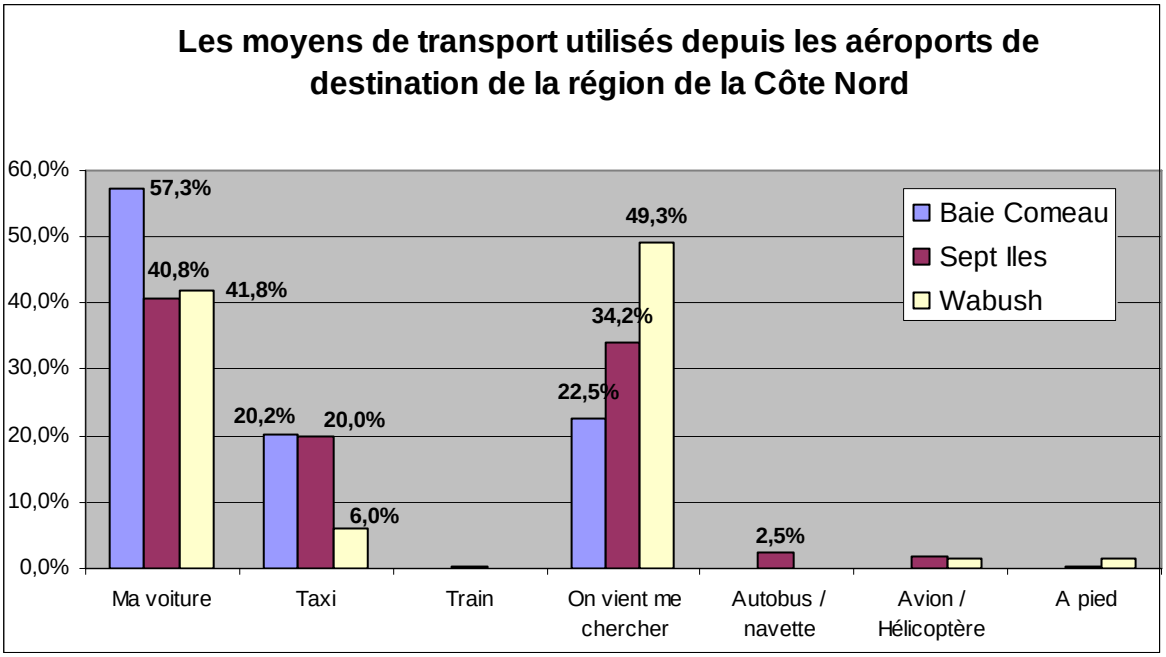
**Schéma 3.92 - L'origine du voyage des passagers résidant dans la région de la Côte-Nord**




Ainsi, tel qu'illustré par le schéma 3.92, les deux régions d'origine les plus représentées sont la région de Montréal (43,9%) et celle de la ville 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 illustre la répartition des moyens de transport utilisés par les répondants depuis d'aéroport de destination jusqu'à leur destination finale. Nous avons fait état auparavant que Montréal et Québec représentent la majorité de l'origine du voyage 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 & Q20) et le motif de leur voyage afin de tenter d'identifier les facteurs qui dissuadent les gens de voyager à travers les régions du Québec en avion. Le tableau 3.112 indique que la majorité des passagers, peu importe le motif du voyage, dit ne pas avoir besoin de voyager plus souvent à travers les régions du Québec en avion. Pourtant, le tableau 3.113 indique que la majorité des passagers aurait 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 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Oui | Non | Total |
| 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 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Oui | Non | Total |
| Quel est le motif de votre voyage ? | Vacances/tourisme | Fréquence | 8 | 13 | 21 |
| | | % | 38,1% | 61,9% | 100,0% |
| | Affaires | Fréquence | 79 | 95 | 174 |
| | | % | 45,4% | 54,6% | 100,0% |
| | Visite famille/ami(s) | Fréquence | 17 | 24 | 41 |
| | | % | 41,5% | 58,5% | 100,0% |
| | Rendez-vous médicaux | Fréquence | 13 | 24 | 37 |
| | | % | 35,1% | 64,9% | 100,0% |
| Total | | Fréquence | 117 | 156 | 273 |
| | | % | 42,9% | 57,1% | 100,0% |

**Tableau 3.114 – Ressource financière disponible pour voyager et motif du voyage**

| | | | Mes ressources financières ne me permettent pas de voyager en avion plus souvent | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Oui | Non | Total |
| Quel est le motif de votre voyage ? | Vacances/tourisme | Fréquence | 8 | 13 | 21 |
| | | % | 38,1% | 61,9% | 100,0% |
| | Affaires | Fréquence | 77 | 97 | 174 |
| | | % | 44,3% | 55,7% | 100,0% |
| | Visite famille/ami(s) | Fréquence | 23 | 18 | 41 |
| | | % | 56,1% | 43,9% | 100,0% |
| | Rendez-vous médicaux | Fréquence | 19 | 17 | 36 |
| | | % | 52,8% | 47,2% | 100,0% |
| Total | | Fréquence | 127 | 145 | 272 |
| | | % | 46,7% | 53,3% | 100,0% |

Le tableau 3.114 fait ressortir deux catégories. La première, qui regroupe les passagers voyageant pour des vacances et pour des raisons professionnelles, possède pour la majorité les ressources nécessaires pour voyager plus souvent en avion à travers le Québec. La deuxième regroupe quant à elle les passagers qui rendent visite à des proches et ceux qui se rendent à un rendez-vous médical. La majorité d'entre eux estime 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 qu'un tiers des passagers (31,7%) dit avoir subi une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé. Cependant, cela ne dissuade pas les trois quarts de ces passagers de voyager plus souvent à travers 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 dissuadant 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vacances/tourisme | 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% |
| Affaires | J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | 18 | 48 | 66 |
| | | | % du Total | 27,3% | 72,7% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | 1 | 8 | 9 |
| | | | % du Total | 11,1% | 88,9% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | 2 | 5 | 7 |
| | | | % du Total | 28,6% | 71,4% | 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%) dit avoir subi un retard ou une annulation lors d'un voyage régional passé. Cependant, cela ne dissuade pas les trois quarts d'entre eux de voyager plus souvent à travers 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 dissuadant 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 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 | 2 | 5 | 7 |
| | | | % du Total | 28,6% | 71,4% | 100,0% |
| Affaires | Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | 19 | 92 | 111 |
| | | | % du Total | 17,1% | 82,9% | 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 | 2 | 16 | 18 |
| | | | % du Total | 11,1% | 88,9% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | 2 | 13 | 15 |
| | | | % du Total | 13,3% | 86,7% | 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 terrestres (comparativement à l'avion) perçu par les répondants sur leur intention de voyager. Seuls 7,2% des répondants estiment que les modes de transport terrestres 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 dissuadant 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 terrestres 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 | 2 | | 2 |
| | | | % du Total | 100,0% | | 100,0% |
| Affaires | Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | 2 | 7 | 9 |
| | | | % du Total | 22,2% | 77,8% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | | 1 | 1 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | 5 | 3 | 8 |
| | | | % du Total | 62,5% | 37,5% | 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 dissuadant 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 terrestres 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vacances/tourisme | Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | 2 | 2 | 4 |
| | | | % 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 | 6 | 16 | 22 |
| | | | % du Total | 27,3% | 72,7% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | 1 | 3 | 4 |
| | | | % du Total | 25,0% | 75,0% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | 8 | 2 | 10 |
| | | | % du Total | 80,0% | 20,0% | 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%) estime que les horaires des vols ne correspondent pas à leurs besoins. Cela dissuade près de la moitié d'entre eux de voyager plus souvent à travers 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 dissuadant 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 | | 1 | 1 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 100,0% |
| Affaires | L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès | Oui | Fréquence | 7 | 7 | 14 |
| | | | % du Total | 50,0% | 50,0% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès | Oui | Fréquence | 2 | 2 | 4 |
| | | | % du Total | 50,0% | 50,0% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès | Oui | Fréquence | | 2 | 2 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 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 dissuadant 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 | 3 | 3 | 6 |
| | | | % du Total | 50,0% | 50,0% | 100,0% |
| Affaires | Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins | Oui | Fréquence | 27 | 39 | 66 |
| | | | % du Total | 40,9% | 59,1% | 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% |
| Rendez-vous médicaux | Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins | Oui | Fréquence | 4 | 1 | 5 |
| | | | % du Total | 80,0% | 20,0% | 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 dissuadant 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vacances/tourisme | Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher | Oui | Fréquence | | 1 | 1 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 100,0% |
| Affaires | Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher | Oui | Fréquence | 6 | 26 | 32 |
| | | | % du Total | 18,8% | 81,3% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher | Oui | Fréquence | 1 | 10 | 11 |
| | | | % du Total | 9,1% | 90,9% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher | Oui | Fréquence | 1 | 2 | 3 |
| | | | % du Total | 33,3% | 66,7% | 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 dissuadant 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 au tableau 3.131 explorent le lien entre le nombre de voyages effectués au cours de l'année précédent 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 cinq 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 voyages 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 d'y retourner 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**

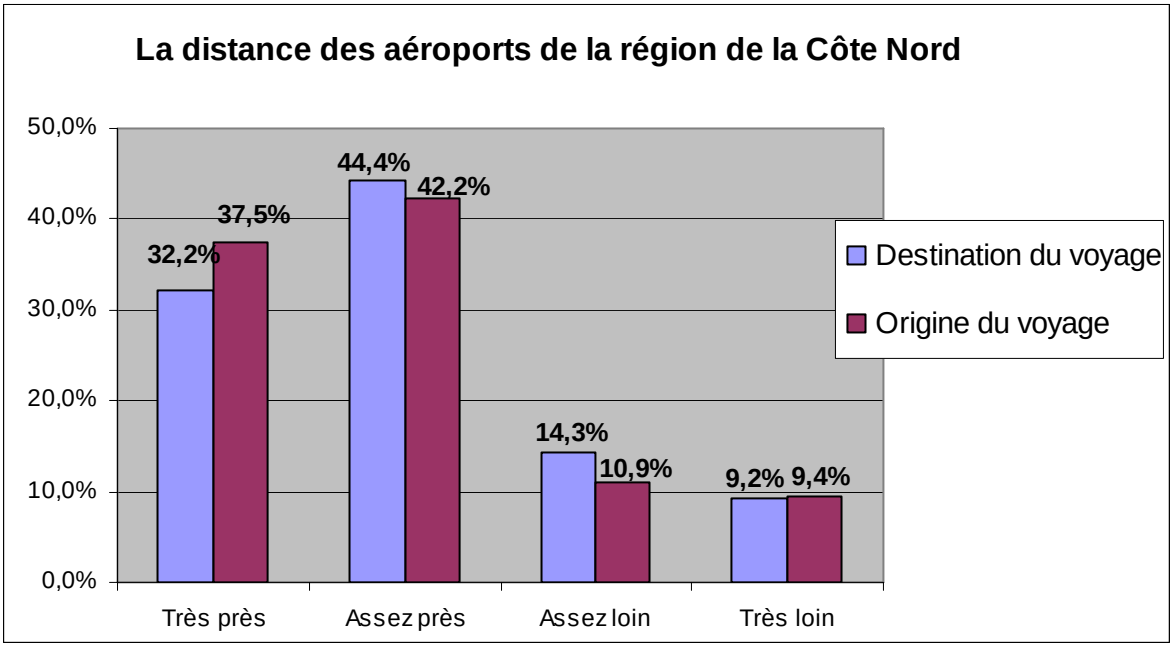
| | | **Probabilité de visiter la région de la Côte-Nord au cours de l'année suivant le voyage** |
|---|---|---|
| **Somme des déplacements en avion vers la Côte-Nord au cours de l'année précédant le voyage.** | Coefficient de corrélation de Pearson | ,15 |
| | Sig. | ,009 |
| | N | 289 |

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, ceci 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 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**




Tel qu'illustré par le schéma 3.94, la majorité relative des passagers (44,4%) estime que l'aéroport se trouve assez près de sa destination finale (post aéroport). De plus, la majorité relative des répondants (42,2%) considère également que l'aéroport de départ se situe assez près de leur domicile ou de leur hôtel.

Les schémas 3.95 et 3.96 illustrent 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**

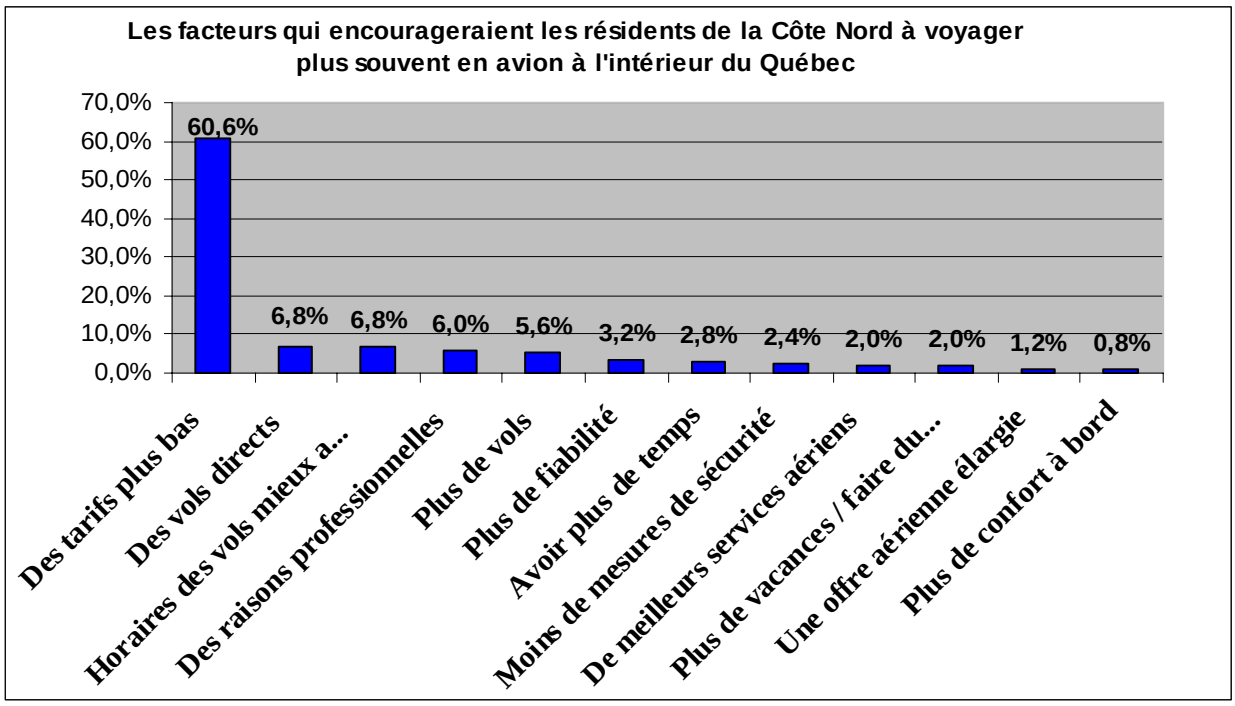
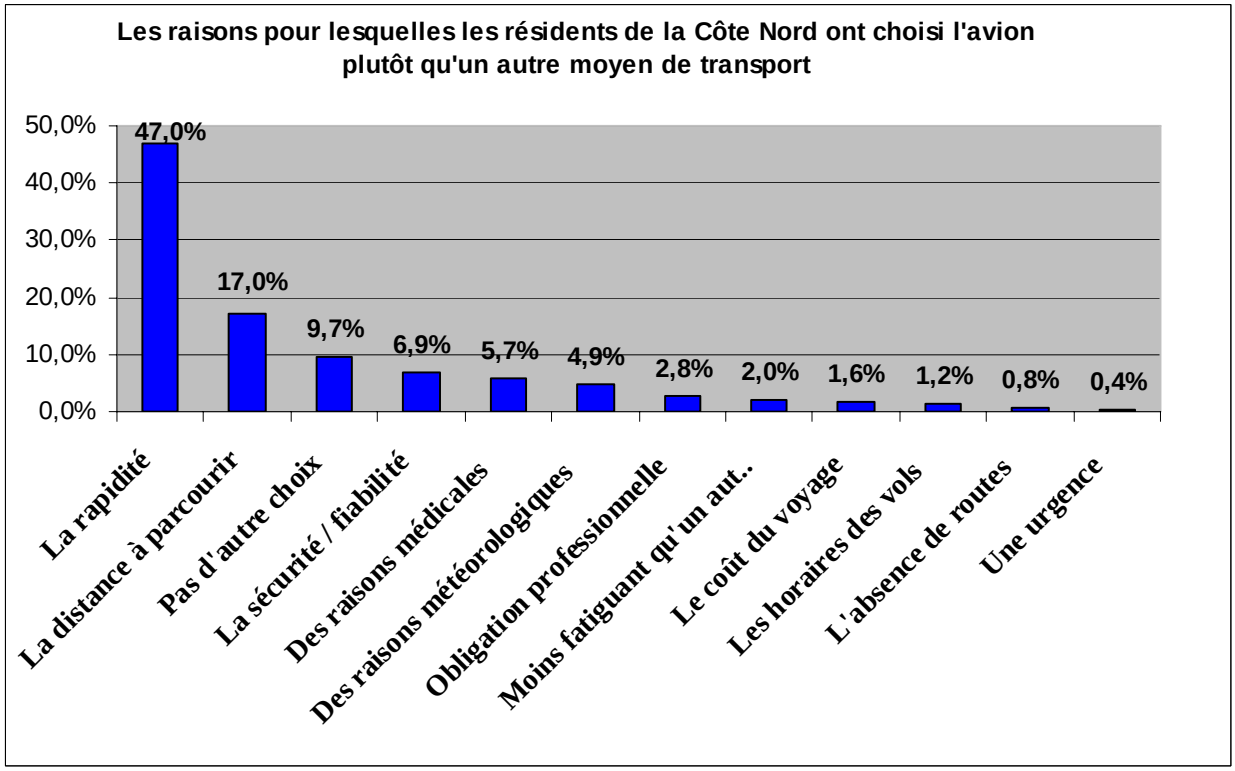



**Schéma 3.96 – Facteurs explicatifs du choix de mode de transport**



### 3.4.4. Le profil économique de la région

Le schéma 3.97 représente la distribution de type d'organisation dans lequel les répondants de la Côte-Nord travaillent (Q51) alors que le schéma 3.98 illustre la croissance de ces organisations au cours des cinq dernières années.

**Schéma 3.97 – Le type d'organisation dans laquelle les passagers travaillent**

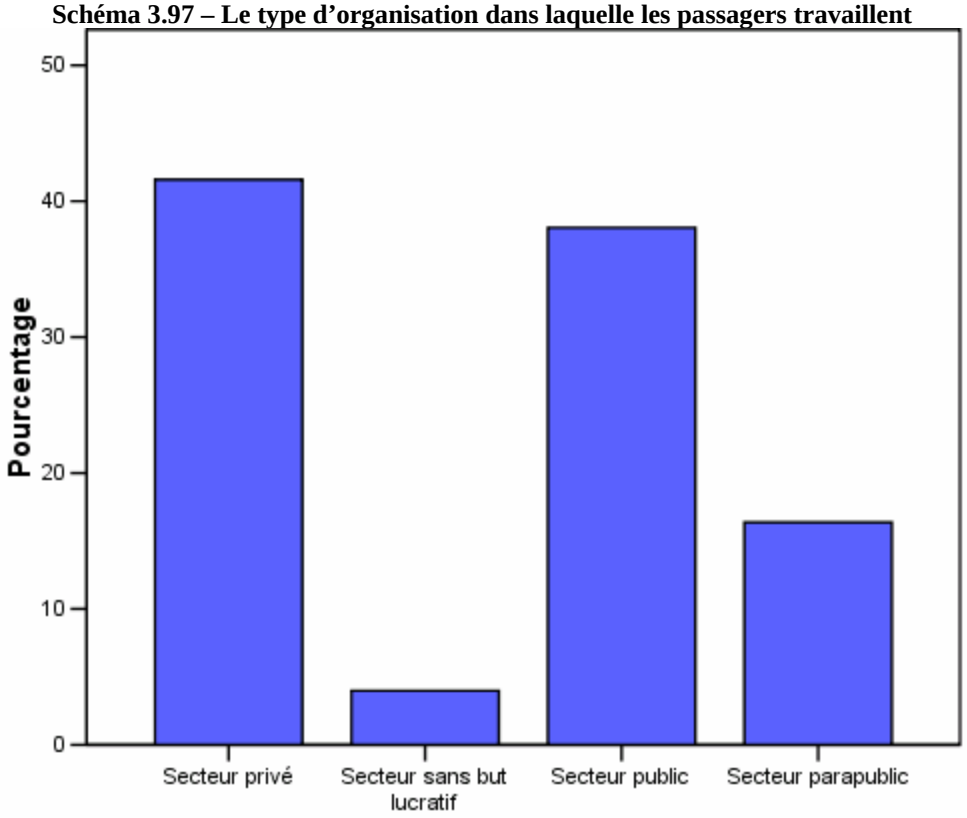
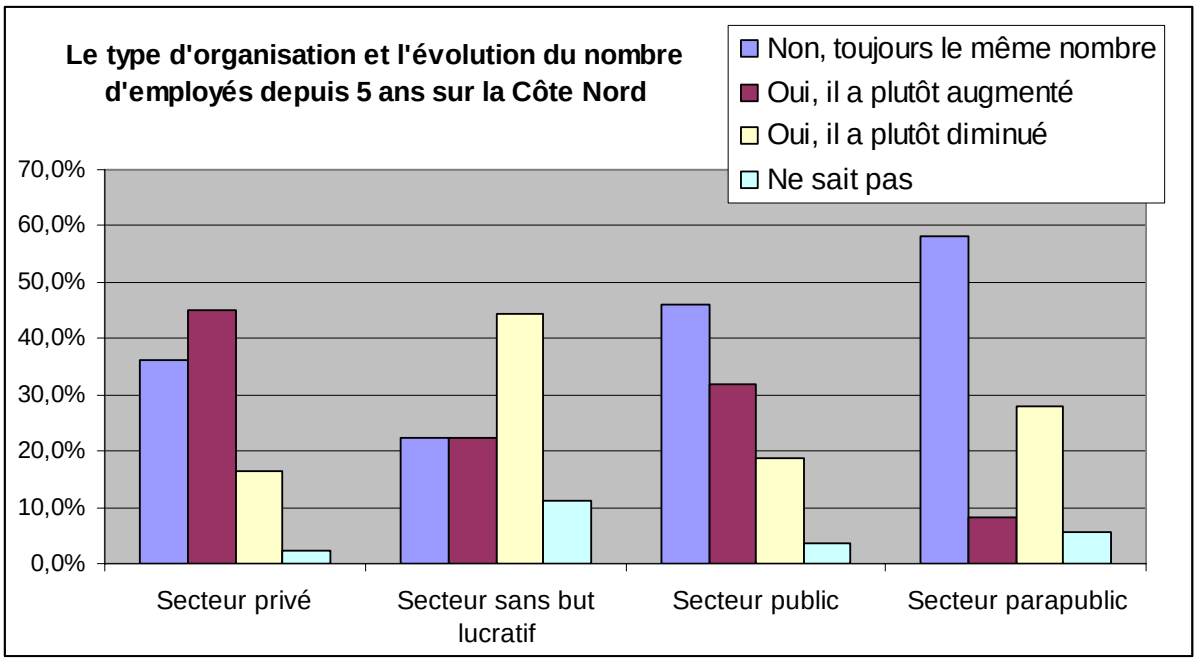


**Schéma 3.98 – Le type d'organisation et l'évolution du nombre d'employés**




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 crû au cours des cinq dernières années.

Afin de gagner en précision au niveau 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. Voici leur description :

- 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 illustrés par le schéma 3.99.

**Tableau 3.133 – Répartition des secteurs d'activités**

| | 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% |

A la lecture du schéma 3.99, il apparaît que la majorité des répondants travaille dans le secteur des services non commerciaux (59%), suivi du secteur primaire (20%), puis des services commerciaux (16%). Ensuite, 3% des passagers oeuvrent 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**

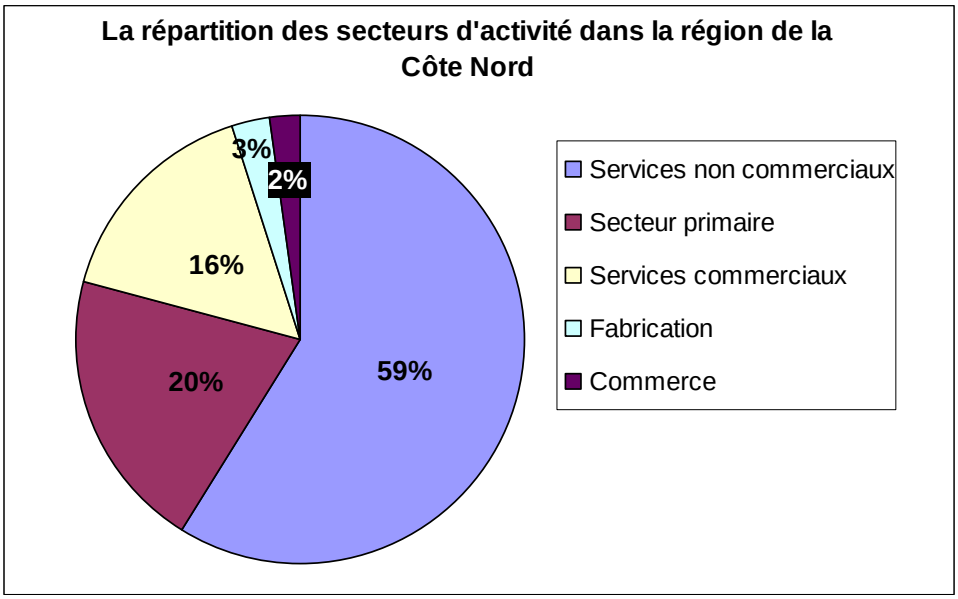


**Schéma 3.100 – La répartition des domaines d'activité des travailleurs dans la région de la Côte-Nord**

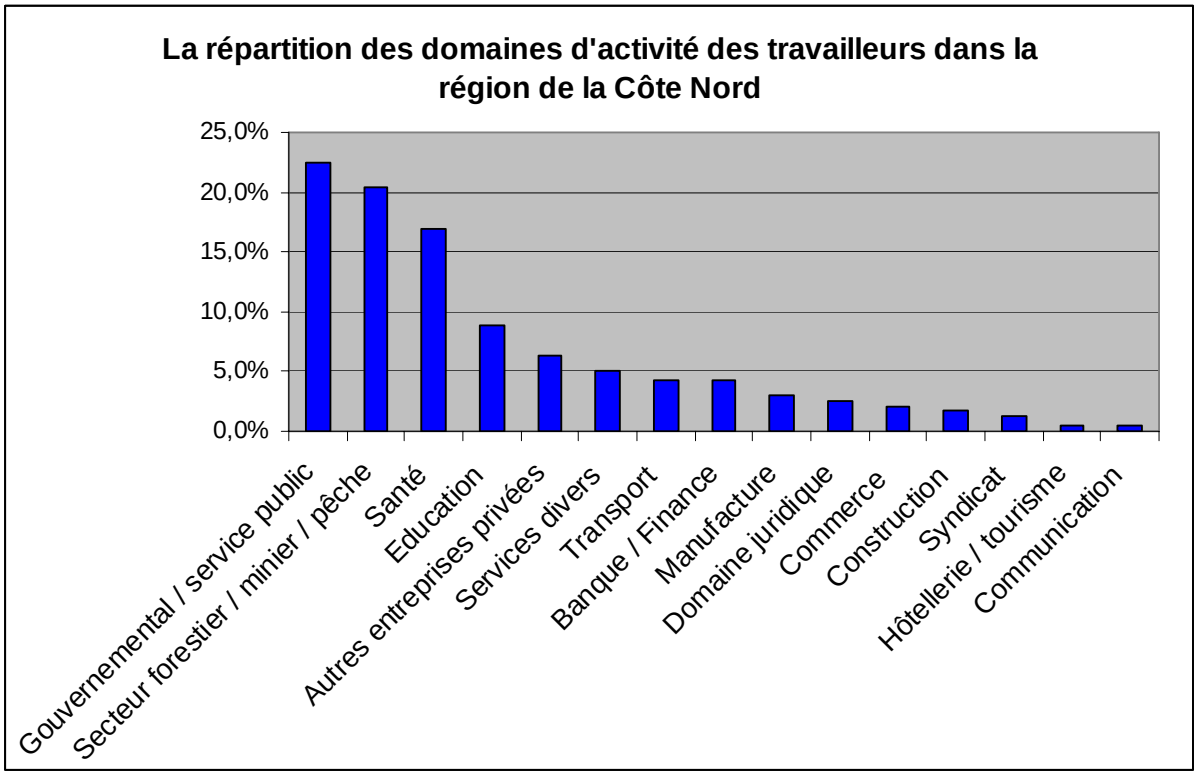



**Tableau 3.134 - L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent**

| | | | 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 estime que leur organisation connaîtra de la croissance. La majorité des passagers œuvrant 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 vidéo conférence dans les organisations au sein desquelles les répondants de la Côte-Nord travaillent (Q58) est présenté au 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, dotés respectivement de 98,7% et de 94,6%. En ce qui concerne la vidéo conférence, si 61,8% des résidents en sont équipés, une proportion de 40,2% de ceux-ci l'utilise réellement.

**Tableau 3.135 - Taux de pénétration des technologies de communication 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 vidéo conférence dans l'organisation | 61,8% | 62,7% |
| Utilisation d'Internet à domicile ou au bureau | 94,6% | 93,3% |
| Utilisation de la vidéo conférence 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

Tel qu'illustré par le schéma 3.101, la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean est le domicile de 11,1% de notre échantillon qui réside à l'intérieur du 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, avec 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 travers le Québec**

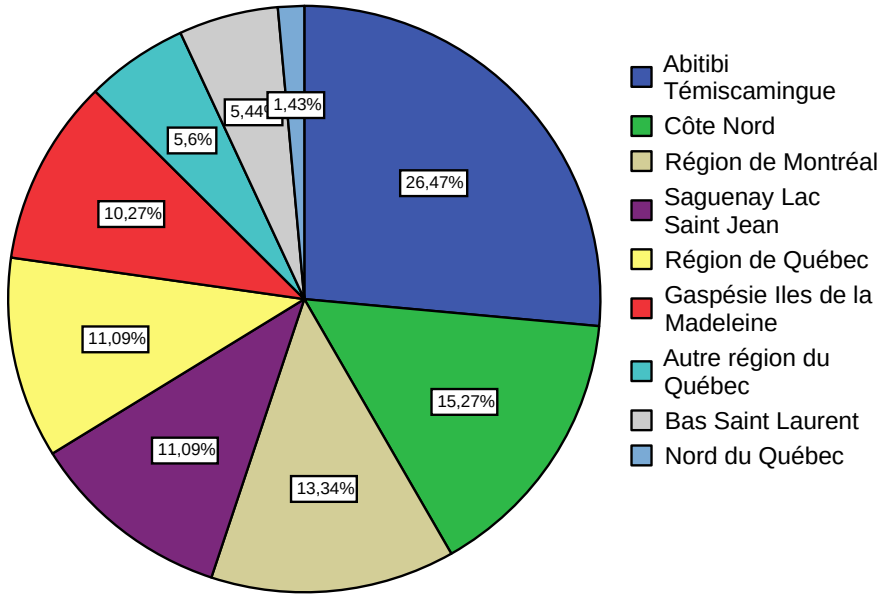
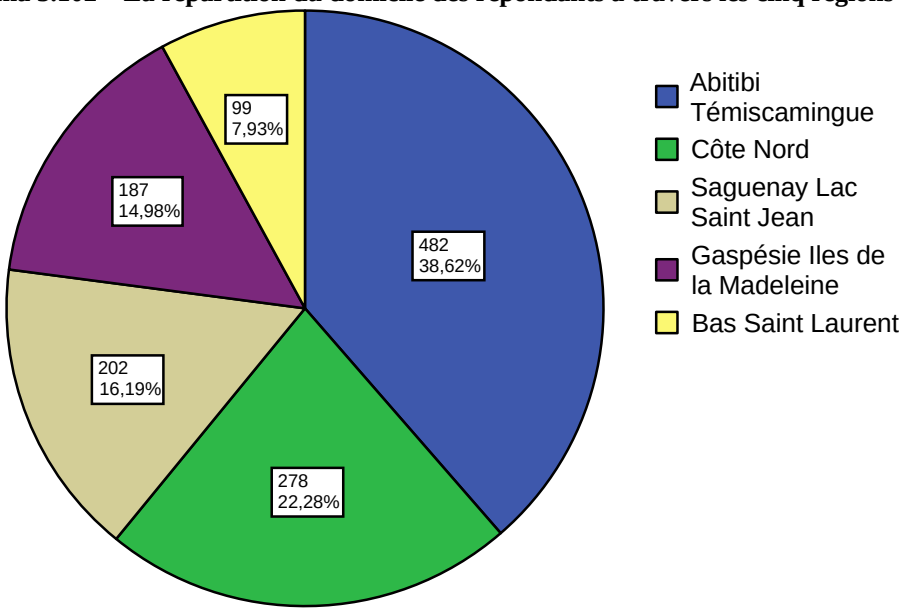



**Schéma 3.102 – La répartition du domicile des répondants à travers les cinq régions cibles**



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'âges à laquelle ils appartiennent. Ces tranches d'âges s'étalent sur une échelle ordinale à sept niveaux (où 1 = 18 ans et moins et 7 = 65 ans et plus). La répartition par tranche d'âge dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean est présentée au tableau 3.137 et illustrée par le schéma 3.103.

**Tableau 3.137 – Le groupe d'âges 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**

| | 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 (ve) | 1,5% | 1,6% |

**Schéma 3.103 – La répartition des groupes d'âges**

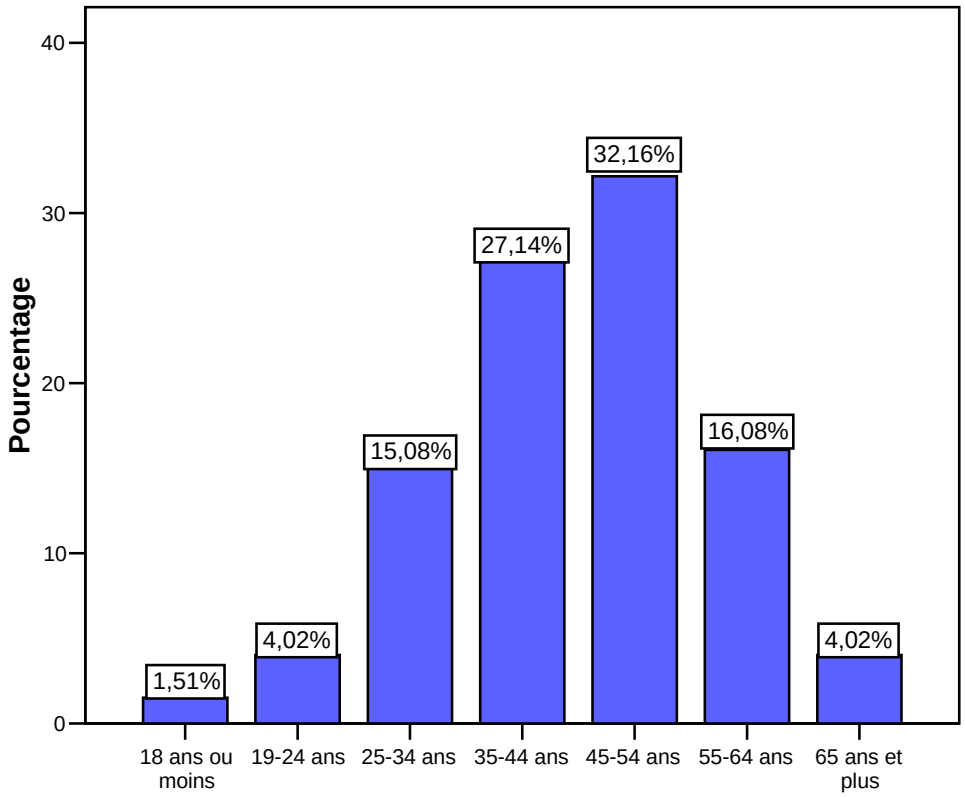


**Schéma 3.104 – Quel est votre état matrimonial**

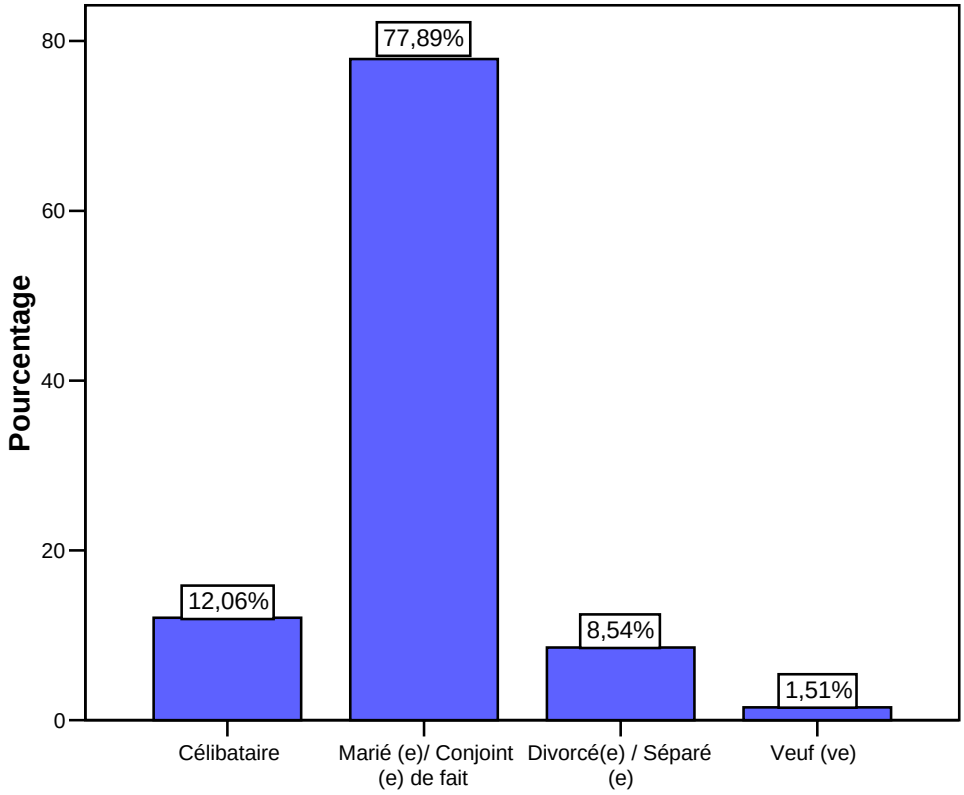



**Schéma 3.105 – Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs**

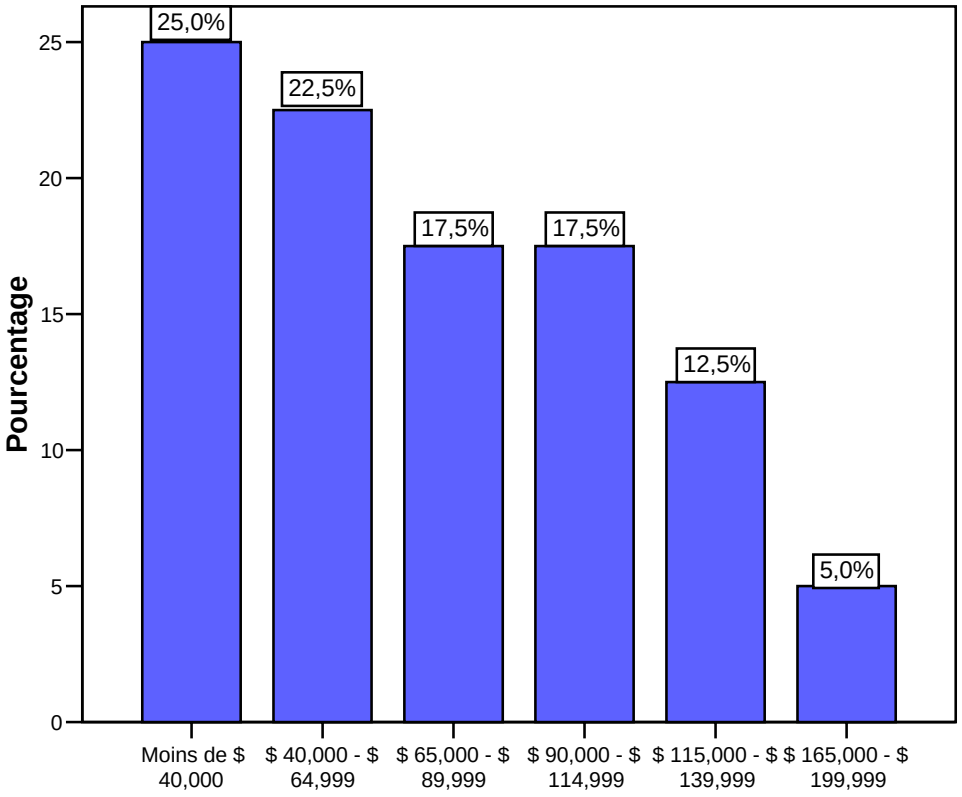
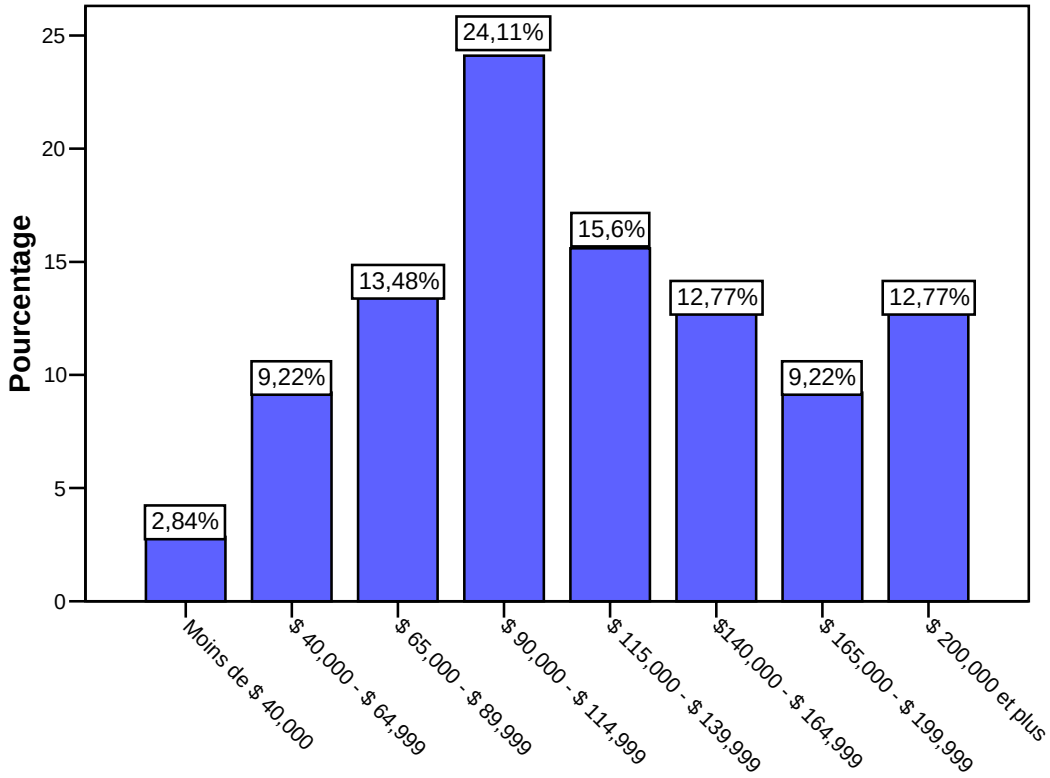


**Schéma 3.106 – Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait**




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 huit 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 enfant(s) | 76,2% | 73,2% |
| Moyenne | 2,3 | 2,2 |
| Mode | 2 | 2 |
| Minimum | 1 | 1 |
| Maximum | 7 | 8 |

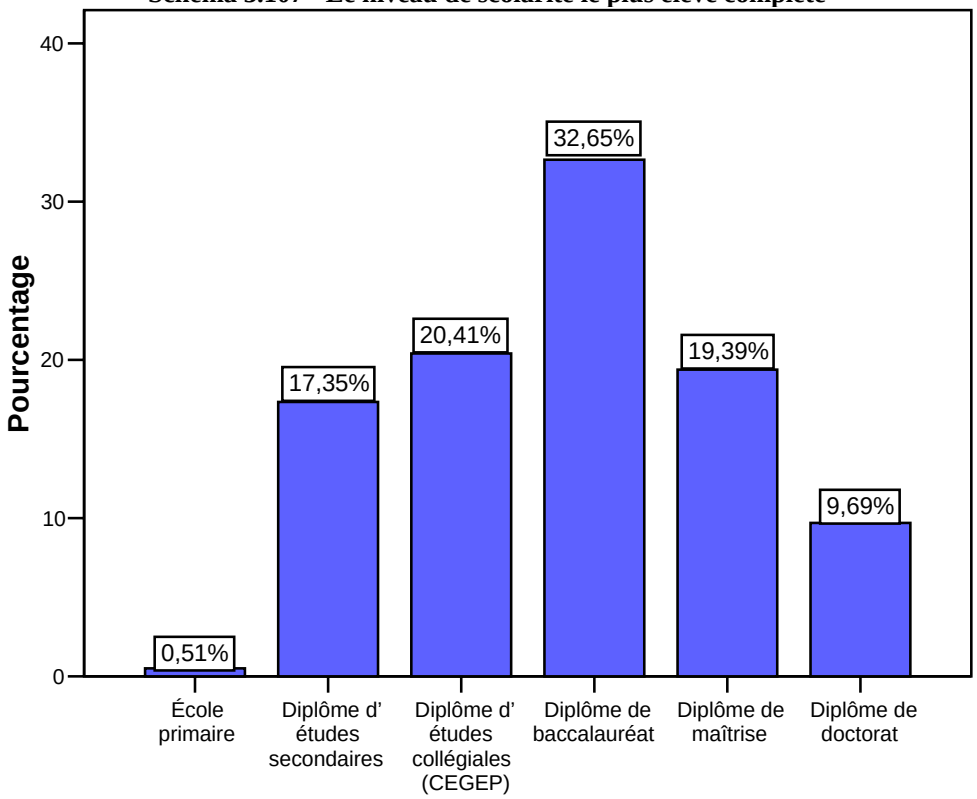
Nous avons demandé aux passagers de nous indiquer le dernier niveau d'études qu'ils ont complété (Q68). Nous nous sommes basés sur une échelle ordinale à six niveaux (où 1 = école primaire et 6 = diplôme de doctorat). Les résultats sont présentés dans le tableau 3.140.

**Tableau 3.140 – Le niveau de scolarité le plus élevé complété**

| | 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 complété**

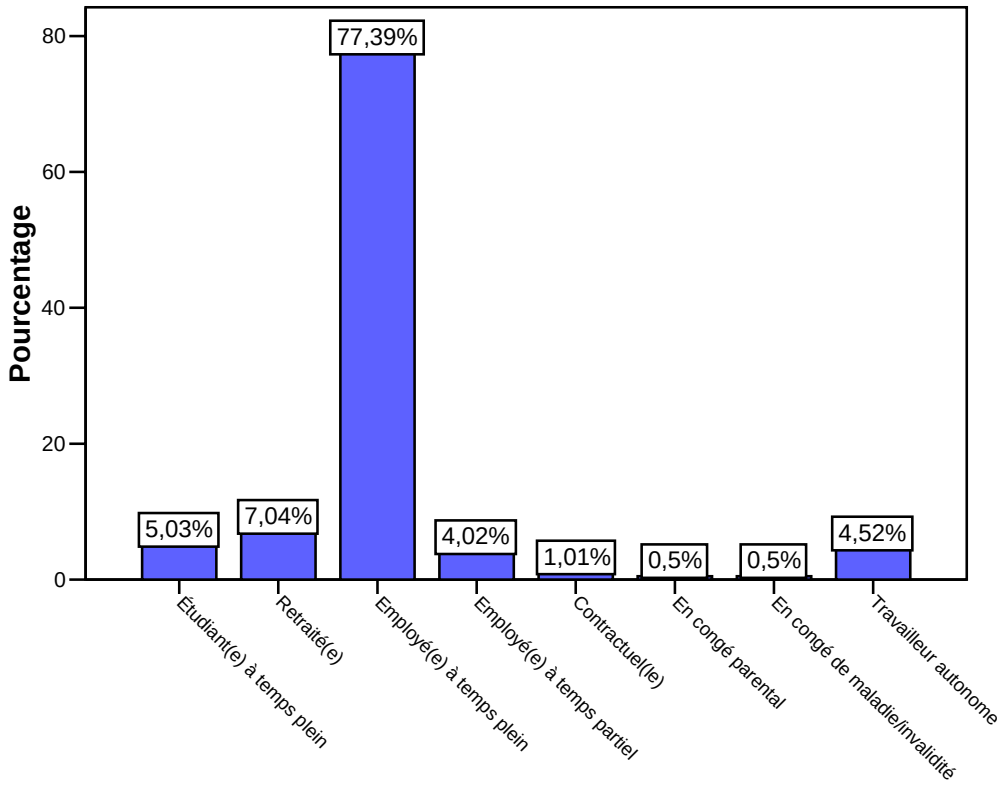



Le tableau 3.141 et le schéma 3.108 présentent la répartition de l'occupation des répondants du Saguenay-Lac-Saint-Jean (Q50).

**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 résidants du Saguenay-Lac-Saint-Jean**




L'information présentée au tableau 3.141 et représentée au schéma 3.108 relativement aux personnes sans emploi est très peu représentative de la réalité. En effet, les personnes sans emploi ont à 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 à travers 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 du motif du voyage des résidents du Saguenay-Lac-Saint-Jean (Q48).

**Tableau 3.142 - La répartition du motif du voyage 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 invoqué est celui de rendre visite à de la famille ou à des amis (15,7%).

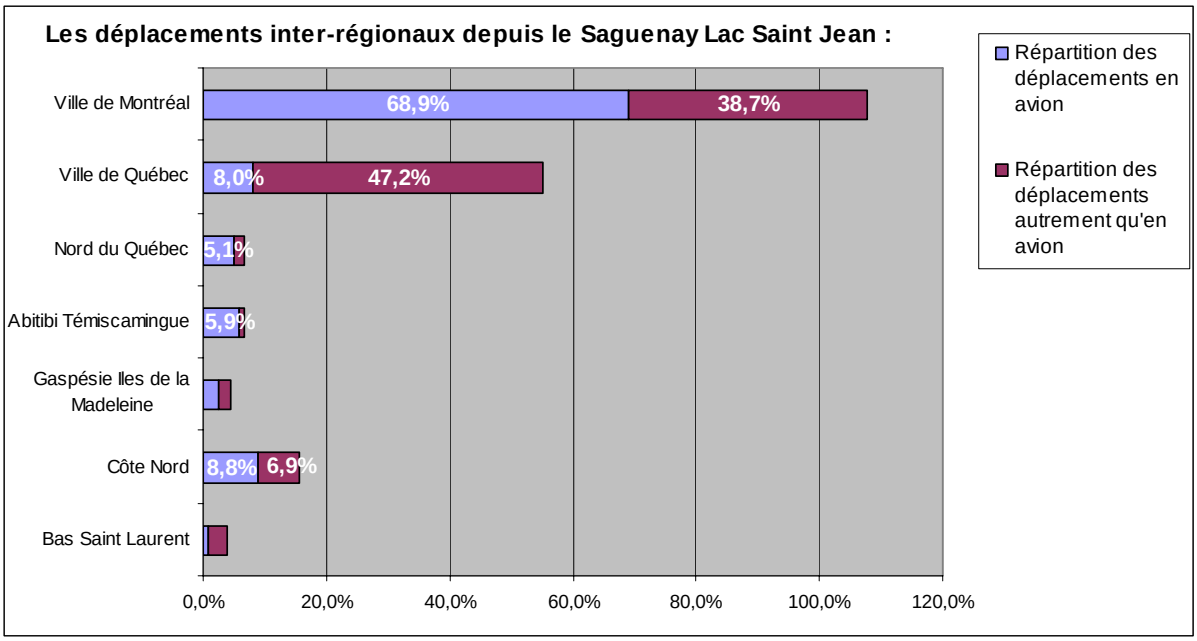
### 3.5.2. Les habitudes de voyage des répondants

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 effectué, en avion ou avec 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 travers le 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 |

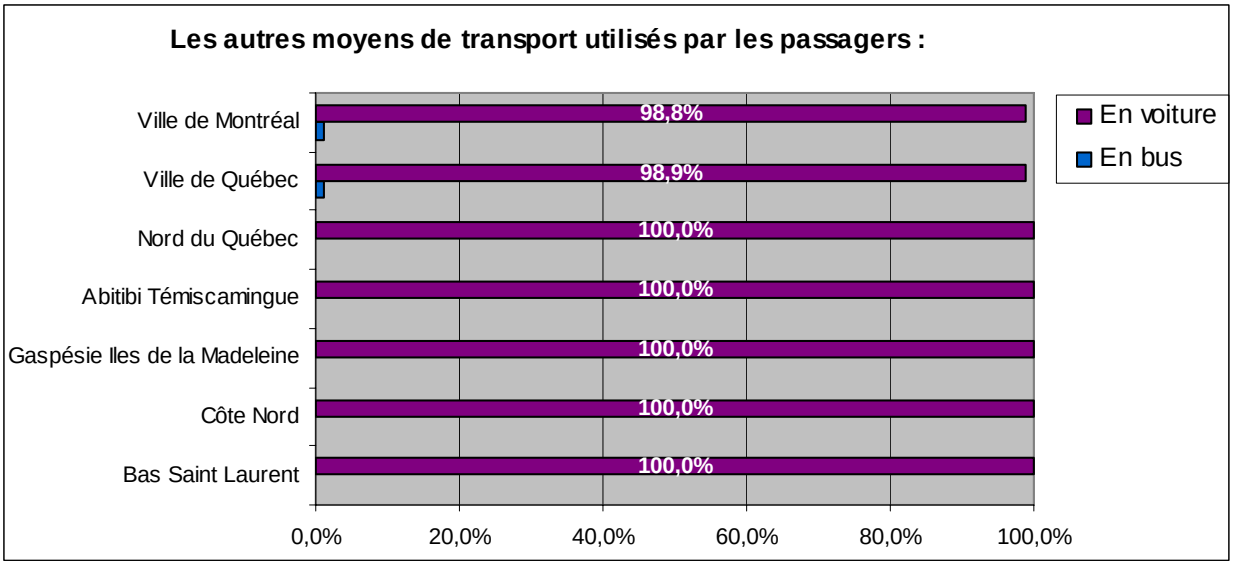
**Schéma 3.109 – Les déplacements depuis le Saguenay-Lac-Saint-Jean**




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 illustre le poids de chaque région selon que les passagers s'y rendent en avion ou avec 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 transports 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 illustrés 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 travers le 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 à travers 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 au tableau 3.144 et illustrés 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**

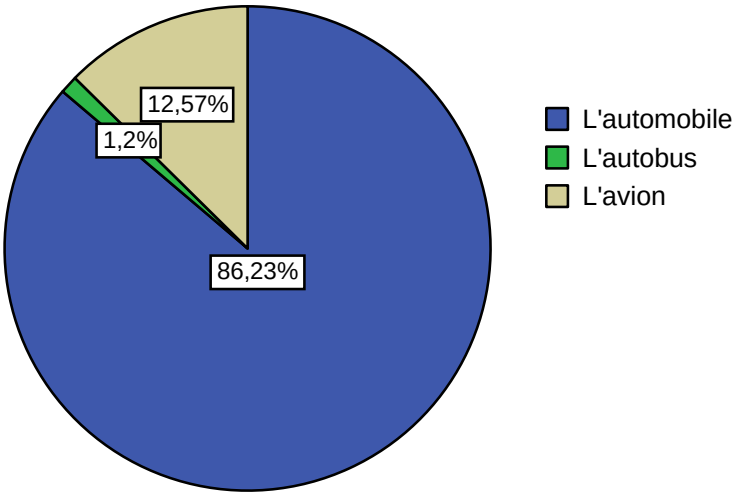
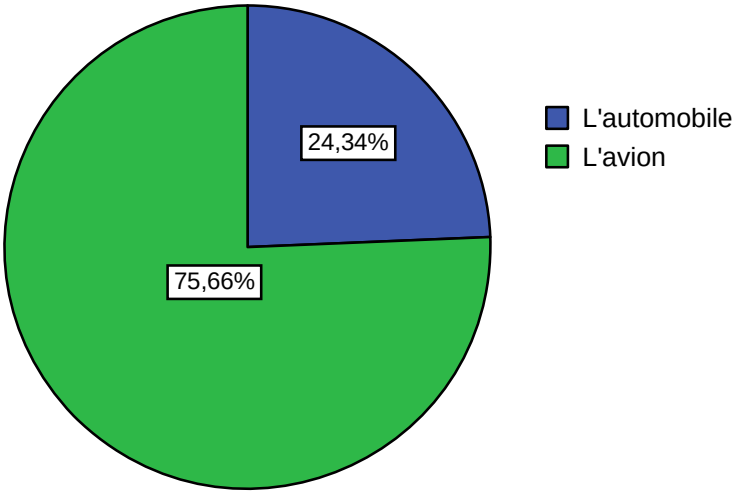



**Schéma 3.112 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel**

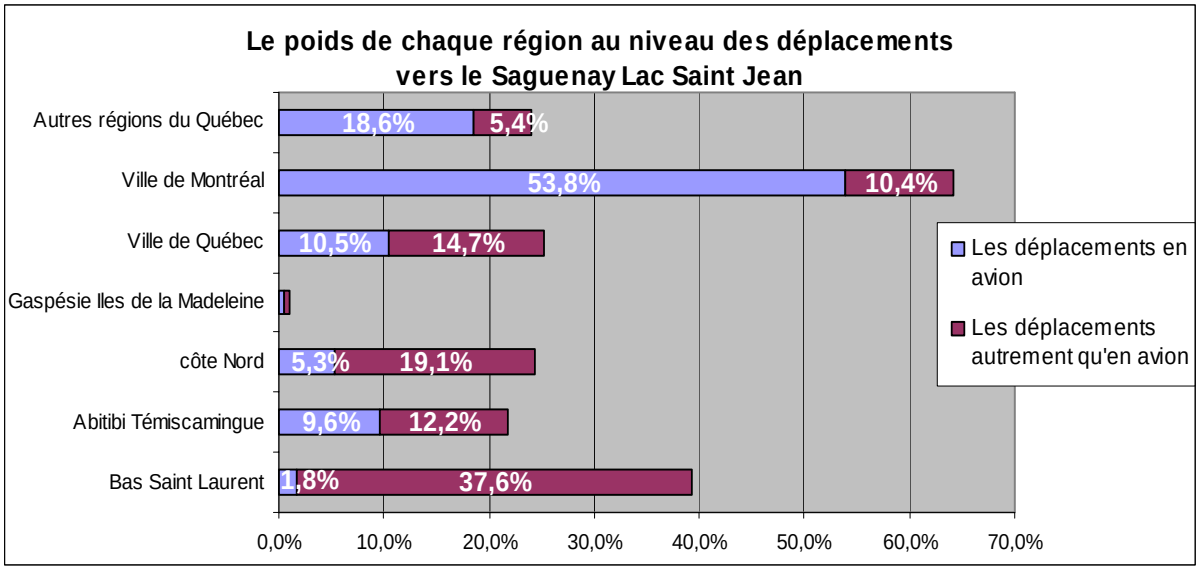



Nous déterminons maintenant le volume de déplacements vers la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean des résidents des autres régions du Québec, soit les quatre autres régions cibles, les villes de Québec et de Montréal, ainsi que les autres régions du Québec. Tel que présenté au tableau 3.145 et au schéma 3.113, les résidents de la ville de Montréal présente le nombre de déplacements vers la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean le plus élevé 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 élevée 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 – Déplacement vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean au cours de l'année précédant le voyage**

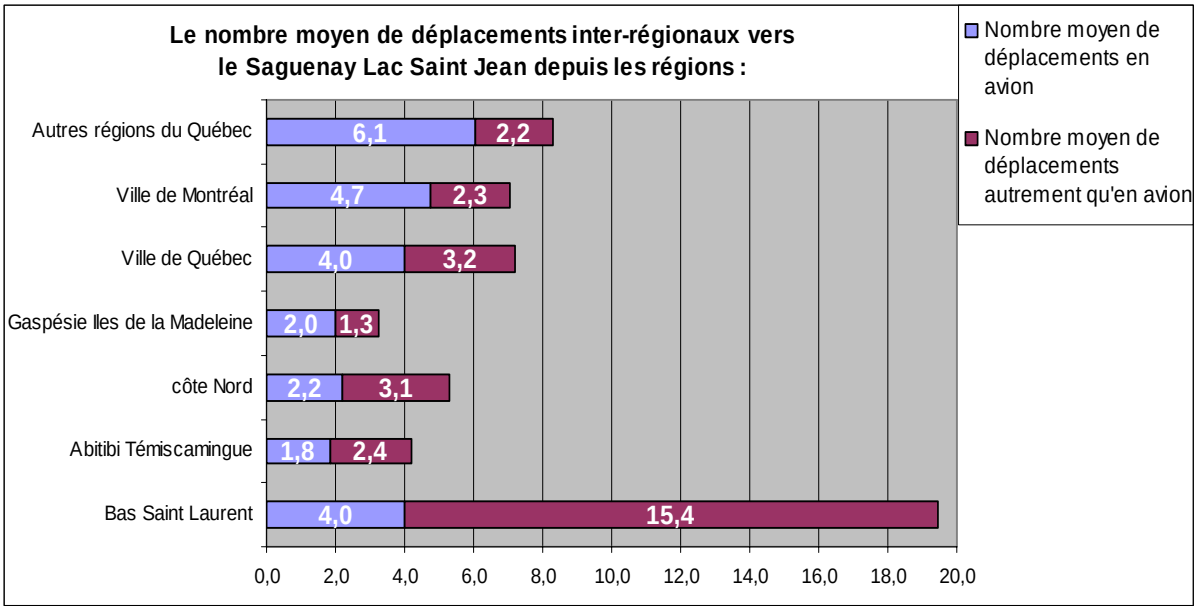
| | Fréquence | Poids de la région parmi les cinq régions cibles (en%) | Rang | Nombre moyen de déplacements |
|---|---|---|---|---|
| Les déplacements en avion vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean | 457 | 14,0% | 3 | 3,5 |
| Les déplacements autrement qu'en avion vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean | 740 | 30,6% | 1 | 4,3 |

**Schéma 3.113 - Déplacement vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean au cours de l'année précédant le voyage**



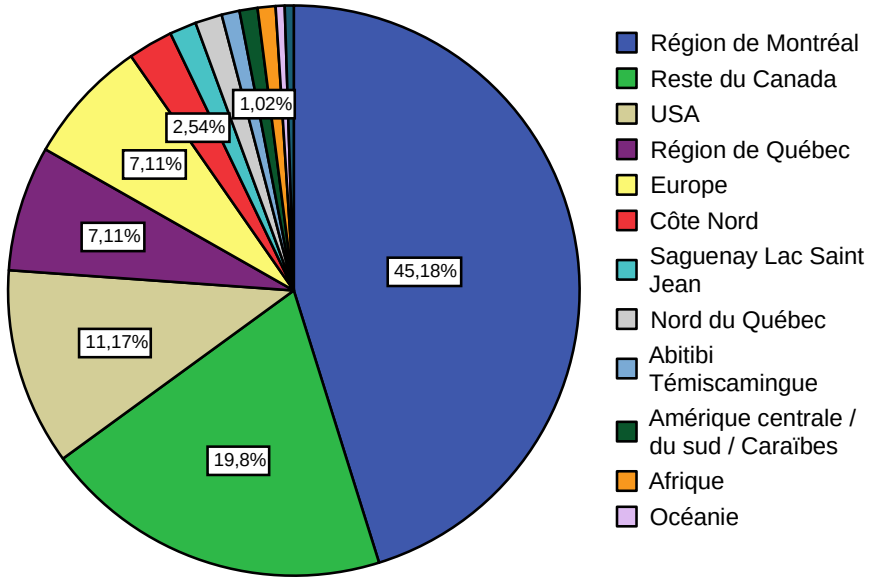

Le schéma 3.114 représente la demande moyenne des déplacements vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean des passagers qui ont voyagé au cours de l'année précédant le vol. Parmi les régions cibles, c'est une fois de plus le Bas-Saint-Laurent qui arrive en tête des déplacements autrement qu'en avion avec 15,4 déplacements en moyenne au cours de l'année précédant le vol lors duquel nous avons interrogé les passagers. Cette région arrive également en tête des régions cibles au niveau de 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 lors de leur voyage retour. Par conséquent, la destination finale du voyage se trouve être 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 3.115 - L'origine du voyage des passagers résidant au Saguenay-Lac-Saint-Jean**

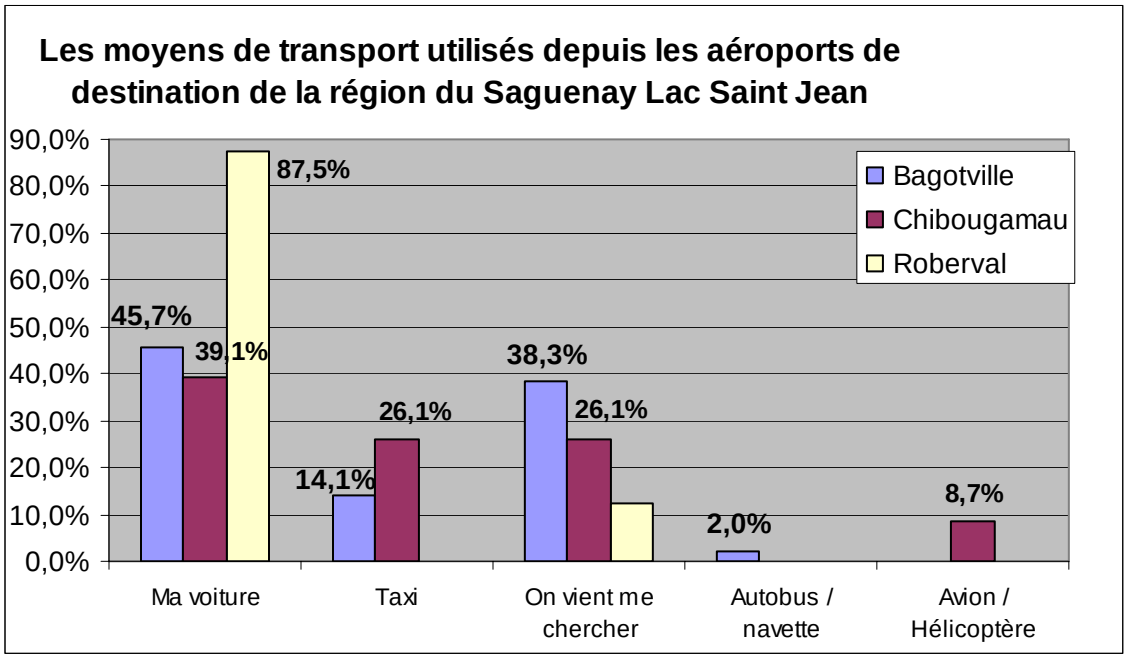



Ainsi, tel qu'illustré par le schéma 3.115, la majorité relative des résidents du Saguenay-Lac-Saint-Jean que nous avons interrogés proviennent de la région de Montréal (45,2%).

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 des villes de Montréal (45,2%) et de Québec (7,1%).

Le schéma 3.116 illustre la répartition des moyens de transport utilisés par les répondants depuis d'aéroport de destination jusqu'à leur destination finale. Nous avons fait état auparavant que Montréal, le reste du Canada et les États-Unis représentent la majorité de l'origine du voyage 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, Chibougamau et 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 & Q20) et le motif de leur voyage afin de tenter d'identifier les facteurs qui dissuadent les gens de voyager à travers les régions du Québec en avion. Il apparaît qu'une nette majorité des résidents du Saguenay-Lac-Saint-Jean (68,8%) n'a pas besoin de voyager plus souvent en avion à travers les régions du Québec. La majorité des passagers (58,4%) n'aurait 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 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Oui | Non | Total |
| Quel est le motif de votre voyage ? | Vacances/tourisme | Fréquence | 14 | 7 | 21 |
| | | % | 66,7% | 33,3% | 100,0% |
| | Affaires | Fréquence | 96 | 40 | 136 |
| | | % | 70,6% | 29,4% | 100,0% |
| | Visite famille/ami(s) | Fréquence | 18 | 12 | 30 |
| | | % | 60,0% | 40,0% | 100,0% |
| | Rendez-vous médicaux | Fréquence | 2 | 0 | 2 |
| | | % | 100,0% | ,0% | 100,0% |
| Total | | Fréquence | 130 | 59 | 189 |
| | | % | 68,8% | 31,2% | 100,0% |

**Tableau 3.147 – Temps disponible pour voyager et motif du voyage**

| | | | Je n'ai pas le temps de voyager plus souvent | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Oui | Non | Total |
| Quel est le motif de votre voyage ? | Vacances/tourisme | Fréquence | 12 | 9 | 21 |
| | | % | 57,1% | 42,9% | 100,0% |
| | Affaires | Fréquence | 81 | 56 | 137 |
| | | % | 59,1% | 40,9% | 100,0% |
| | Visite famille/ami(s) | Fréquence | 16 | 14 | 30 |
| | | % | 53,3% | 46,7% | 100,0% |
| | Rendez-vous médicaux | Fréquence | 2 | 0 | 2 |
| | | % | 100,0% | ,0% | 100,0% |
| Total | | Fréquence | 111 | 79 | 190 |
| | | % | 58,4% | 41,6% | 100,0% |

**Tableau 3.148 – Ressource financière disponible pour voyager et motif du voyage**

| | | | Mes ressources financières ne me permettent pas de voyager en avion plus souvent | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Oui | Non | Total |
| Quel est le motif de votre voyage ? | Vacances/tourisme | Fréquence | 9 | 12 | 21 |
| | | % | 42,9% | 57,1% | 100,0% |
| | Affaires | Fréquence | 63 | 74 | 137 |
| | | % | 46,0% | 54,0% | 100,0% |
| | Visite famille/ami(s) | Fréquence | 14 | 16 | 30 |
| | | % | 46,7% | 53,3% | 100,0% |
| | Rendez-vous médicaux | Fréquence | 2 | 0 | 2 |
| | | % | 100,0% | ,0% | 100,0% |
| Total | | Fréquence | 88 | 102 | 190 |
| | | % | 46,3% | 53,7% | 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 d'un quart des passagers (26,2%) a subi une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé. Cependant, cela ne dissuade pas les trois quarts d'entre eux de voyager plus souvent en avion à travers le 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 dissuadant 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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%) a fait l'expérience d'un retard ou d'une annulation lors d'un voyage régional passé. Cependant, la majorité d'entre eux ne sont pas dissuadés de voyager plus souvent à travers 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 dissuadant 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 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 | 1 | 8 | 9 |
| | | | % du Total | 11,1% | 88,9% | 100,0% |
| Affaires | Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | 17 | 73 | 90 |
| | | | % du Total | 18,9% | 81,1% | 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 | 3 | 12 | 15 |
| | | | % du Total | 20,0% | 80,0% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | | 1 | 1 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 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 terrestres (comparativement à l'avion) perçu par les répondants sur leur intention de voyager. Si 5,4% des répondants estiment que les modes de transport terrestres 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 à travers 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 dissuadant 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 terrestres 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 | | 3 | 3 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 100,0% |
| Affaires | Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | | 6 | 6 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | 1 | 1 | 2 |
| | | | % du Total | 50,0% | 50,0% | 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 dissuadant 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 terrestres 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 à travers 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 à travers 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 dissuadant 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vacances/tourisme | L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès | Oui | Fréquence | 1 | 2 | 3 |
| | | | % du Total | 33,3% | 66,7% | 100,0% |
| Affaires | L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès | Oui | Fréquence | 8 | 8 | 16 |
| | | | % du Total | 50,0% | 50,0% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès | Oui | Fréquence | 3 | 2 | 5 |
| | | | % du Total | 60,0% | 40,0% | 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 dissuadant 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 ? | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Oui | Non | Total |
| Vacances/tourisme | Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins | Oui | Fréquence | 2 | 3 | 5 |
| | | | % du Total | 40,0% | 60,0% | 100,0% |
| Affaires | Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins | Oui | Fréquence | 26 | 23 | 49 |
| | | | % du Total | 53,1% | 46,9% | 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% |
| Rendez-vous médicaux | Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins | Oui | Fréquence | 1 | | 1 |
| | | | % du Total | 100,0% | | 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 d'un quart des passagers (22,8%) estime 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 estime 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 à travers 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 dissuadant 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vacances/tourisme | Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher | Oui | Fréquence | 1 | 6 | 7 |
| | | | % du Total | 14,3% | 85,7% | 100,0% |
| Affaires | Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher | Oui | Fréquence | 5 | 22 | 27 |
| | | | % du Total | 18,5% | 81,5% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher | Oui | Fréquence | 1 | 11 | 12 |
| | | | % du Total | 8,3% | 91,7% | 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 dissuadant 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vacances/tourisme | Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent | Oui | Fréquence | 7 | 3 | 10 |
| | | | % du Total | 70,0% | 30,0% | 100,0% |
| Affaires | Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent | Oui | Fréquence | 30 | 46 | 76 |
| | | | % du Total | 39,5% | 60,5% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent | Oui | Fréquence | 5 | 11 | 16 |
| | | | % du Total | 31,3% | 68,8% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | Il n'y a généralement pas de vols directs pour les destinations qui m'intéressent | Oui | Fréquence | | 2 | 2 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 100,0% |

Les résultats présentés au tableau 3.165 explorent le lien entre le nombre de voyages effectués au cours de l'année précédent 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 cinq 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 voyages 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 d'y retourner 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**

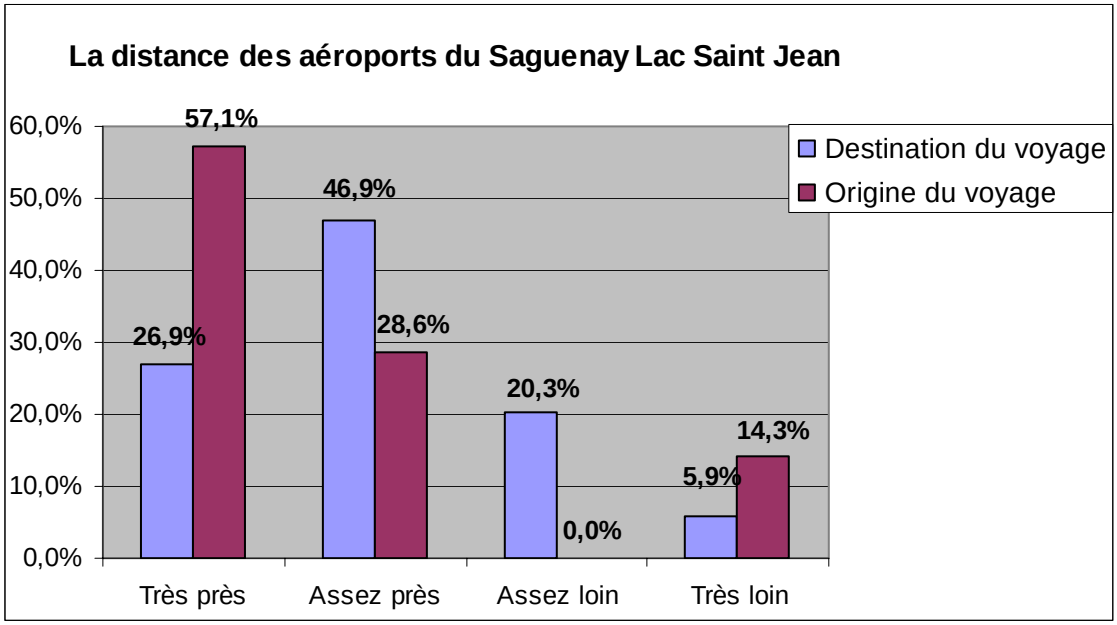
| | | Probabilité de visiter la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean au cours de l'année suivant le voyage |
|---|---|---|
| Somme des déplacements en avion vers le Saguenay-Lac-Saint-Jean au cours de l'année précédant le voyage. | Coefficient de corrélation de Pearson | ,16 |
| | Sig. | ,04 |
| | N | 158 |

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, ceci 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**




Tel qu'illustré par le schéma 3.117, la majorité des passagers (57,1%) estime 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**

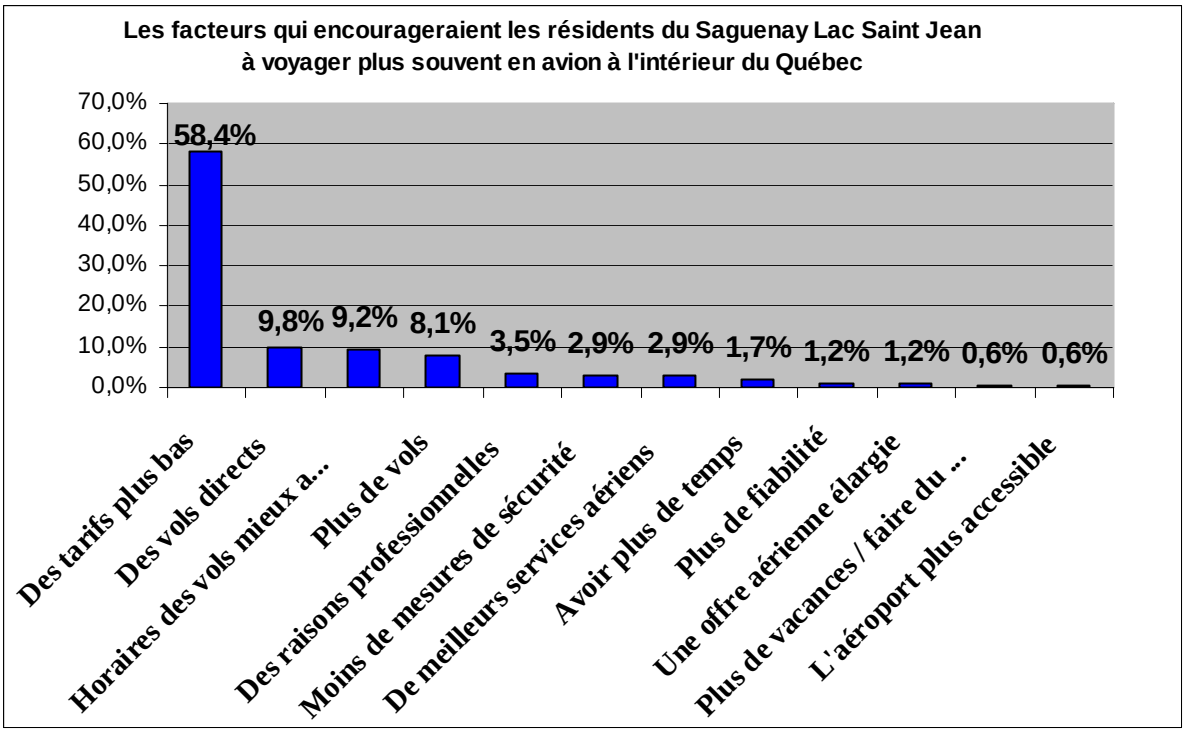
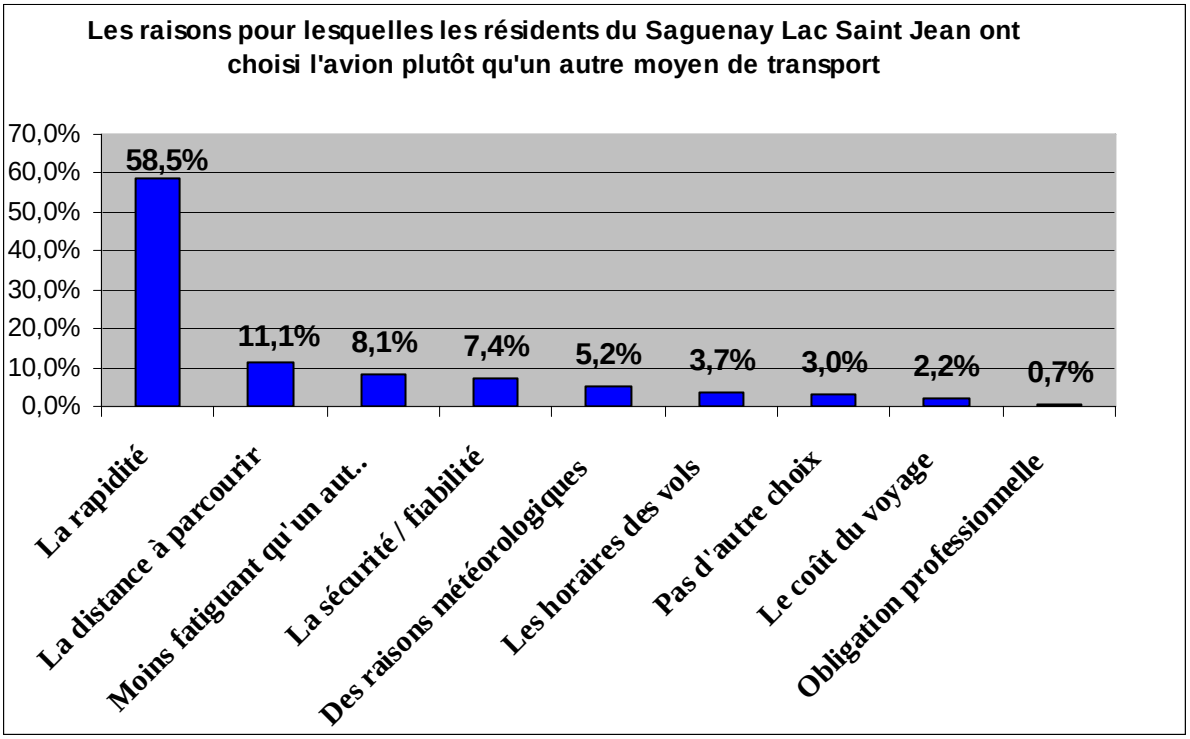


**Schéma 3.119 – Facteurs explicatifs du choix de mode de transport**




Les schémas 3.118 et 3.119 illustrent 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 de type d'organisation dans lequel les répondants du Saguenay-Lac-Saint-Jean travaillent (Q51) alors que le schéma 3.121 illustre 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 apparaît que les effectifs des organisations sans but lucratif et des organismes privés ont crû au cours des cinq dernières années.

**Schéma 3.120 – Le type d'organisation dans laquelle les passagers travaillent**

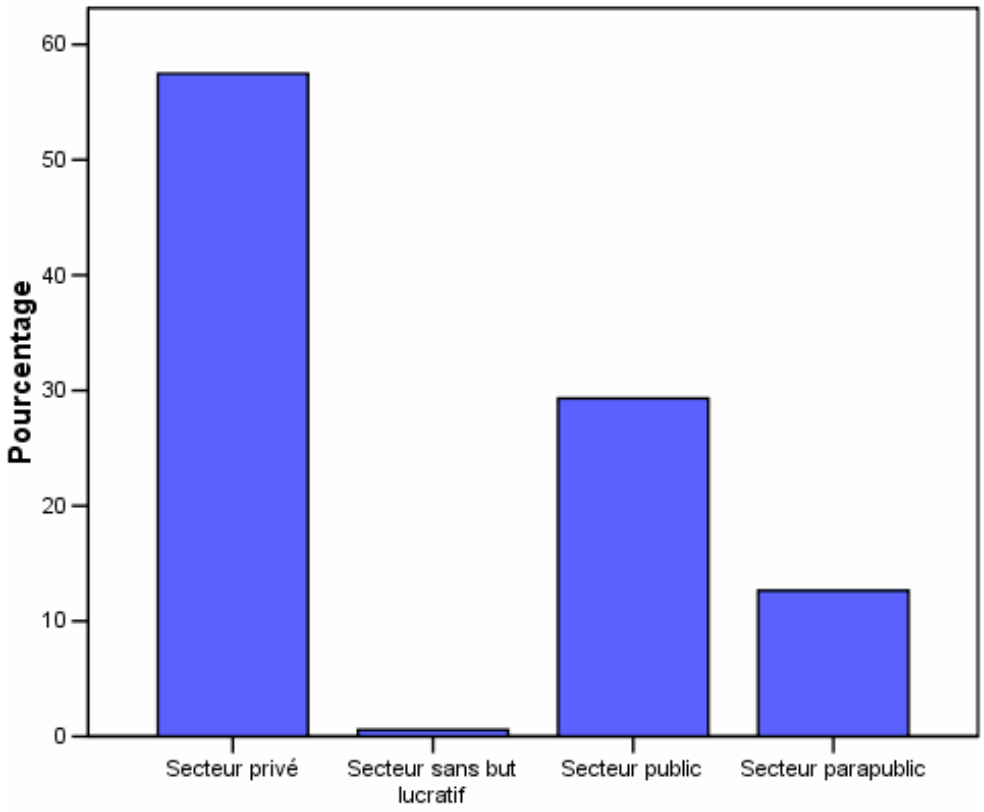
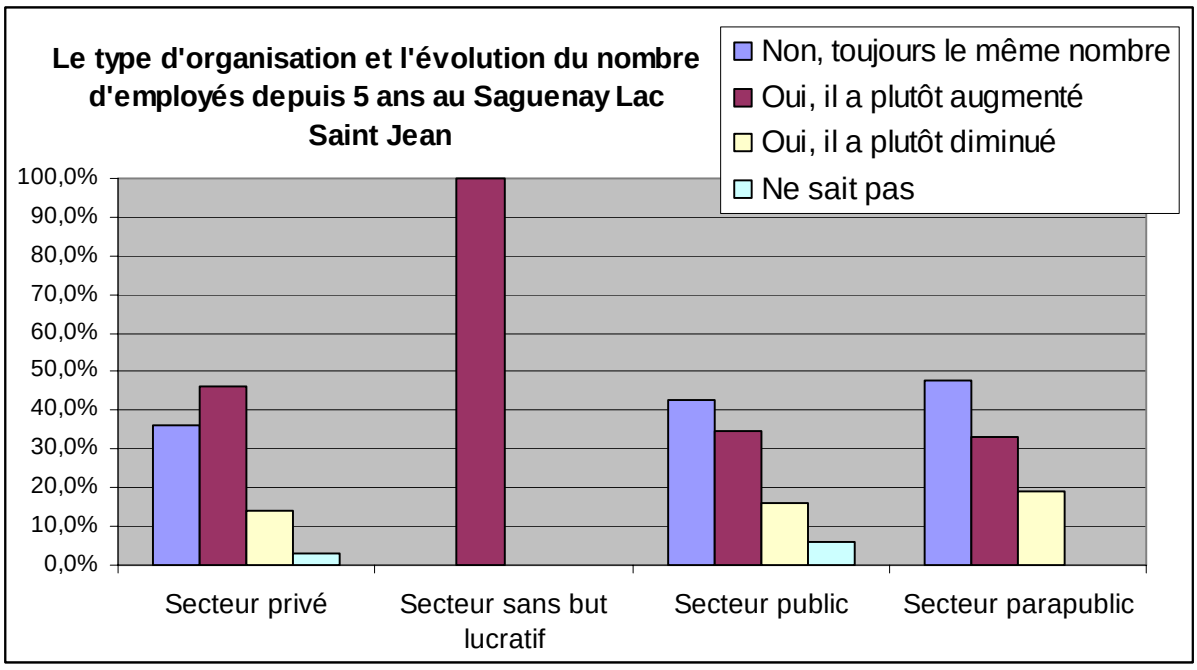



**Schéma 3.121 – Le type d'organisation et l'évolution du nombre d'employés**



Afin de gagner en précision au niveau 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. Voici leur description :

- 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 représentés dans le tableau 3.167 et dans le schéma 3.122. A la lecture du schéma 3.122, il apparaît que la majorité relative des répondants travaille dans le secteur des services non commerciaux (42%), suivi du secteur des services commerciaux (32%), puis du secteur de la fabrication (15%). De plus, 9% des passagers oeuvrent dans le secteur primaire et 2% dans celui du commerce.

**Tableau 3.167 – Répartition des secteurs d'activités**

| | **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**

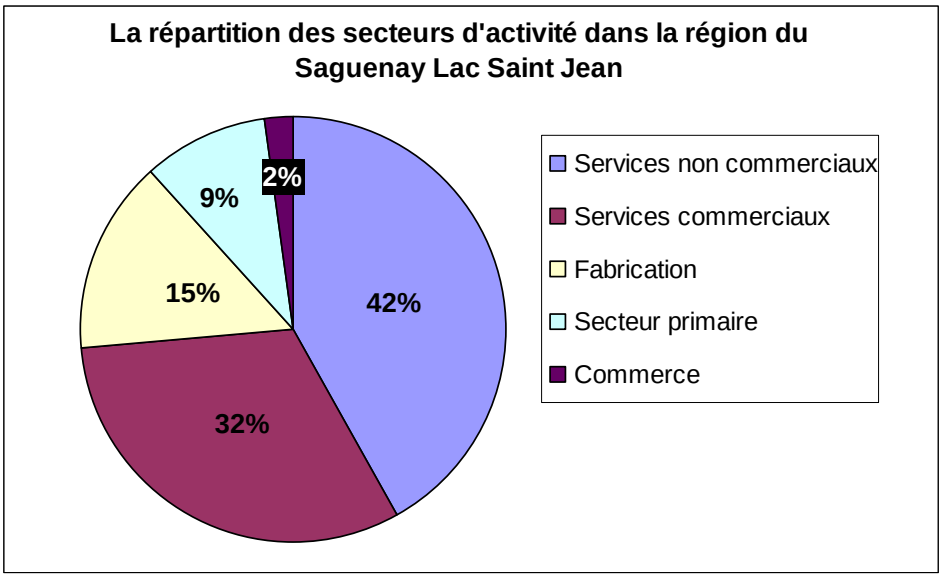



**Schéma 3.123 – La répartition des domaines d'activité des travailleurs au Saguenay-Lac-Saint-Jean**

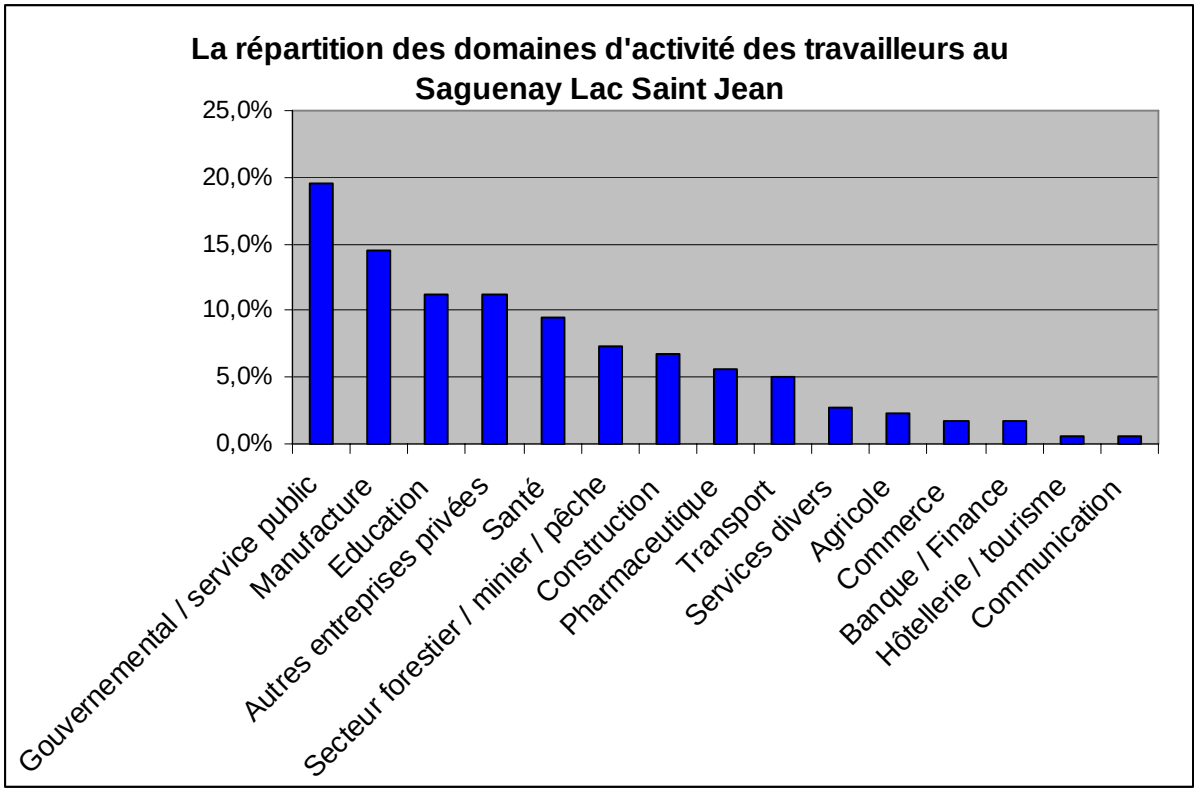


**Tableau 3.168 - L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent**

| | | | L'avenir de l'organisation selon le passager | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Déclin | Stabilité | Croissance | Total |
| 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 estime que leur organisation connaîtra de la croissance. La majorité des passagers œuvrant 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 vidéo conférence dans les organisations au sein desquelles les répondants du Saguenay-Lac-Saint-Jean travaillent (Q58) est présenté au tableau 3.169. Il apparaît que le taux de pénétration et d'utilisation effective d'Internet sont très proches, avec respectivement 96,5% et 95,9%. En ce qui concerne la vidéo conférence, 72,5% des organisations en sont pourvues, et 40,8% des passagers l'utilisent effectivement.

**Tableau 3.169 - Taux de pénétration des technologies de communication 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 vidéo conférence dans l'organisation | 72,5% | 62,7% |
| Utilisation d'Internet à domicile ou au bureau | 95,9% | 93,3% |
| Utilisation de la vidéo conférence 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

Tel qu'illustré par le schéma 3.124, la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine est le domicile de 10,3% de notre échantillon qui réside à l'intérieur du 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, avec 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 travers le Québec**

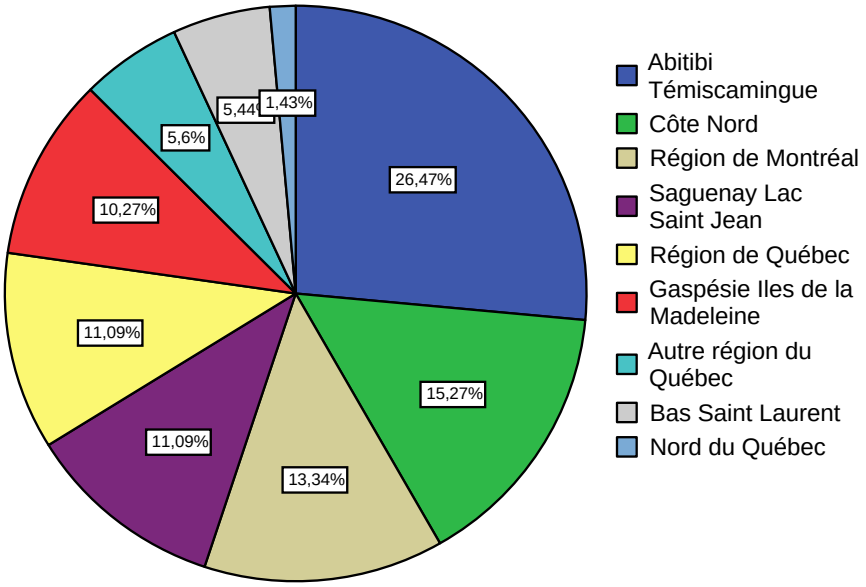
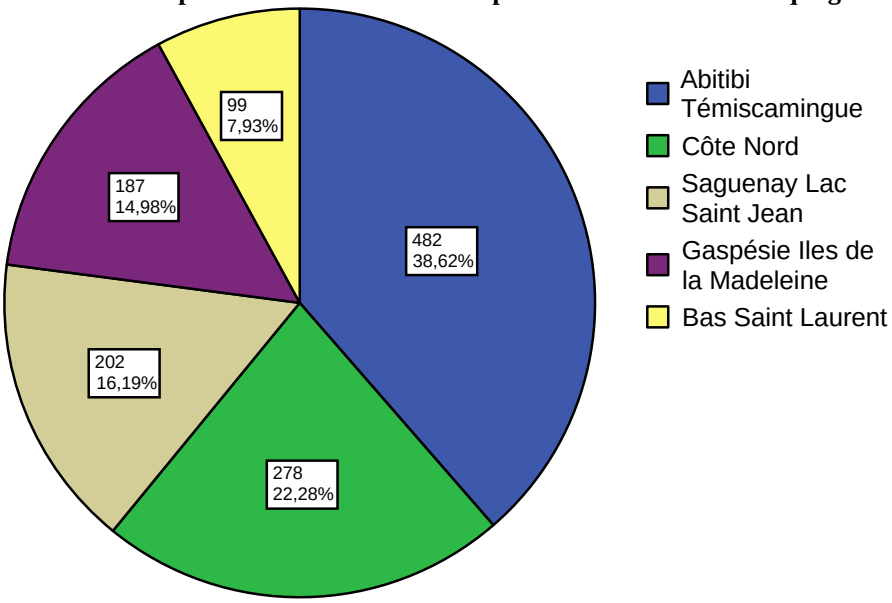



**Schéma 3.125 – La répartition du domicile des répondants à travers les cinq régions cibles**



Tel qu'indiqué au 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'âges à laquelle ils appartiennent. Ces tranches d'âges s'étalent sur une échelle ordinale à sept niveaux (où 1 = 18 ans et moins et 7 = 65 ans et plus). La répartition par tranche d'âge dans la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine est présentée au tableau 3.171 et illustrée par le schéma 3.126.

**Tableau 3.171 – Le groupe d'âges 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 |
| Ecart 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**

| | 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 (ve) | 3,2% | 1,6% |

**Schéma 3.126 – La répartition des groupes d'âges**

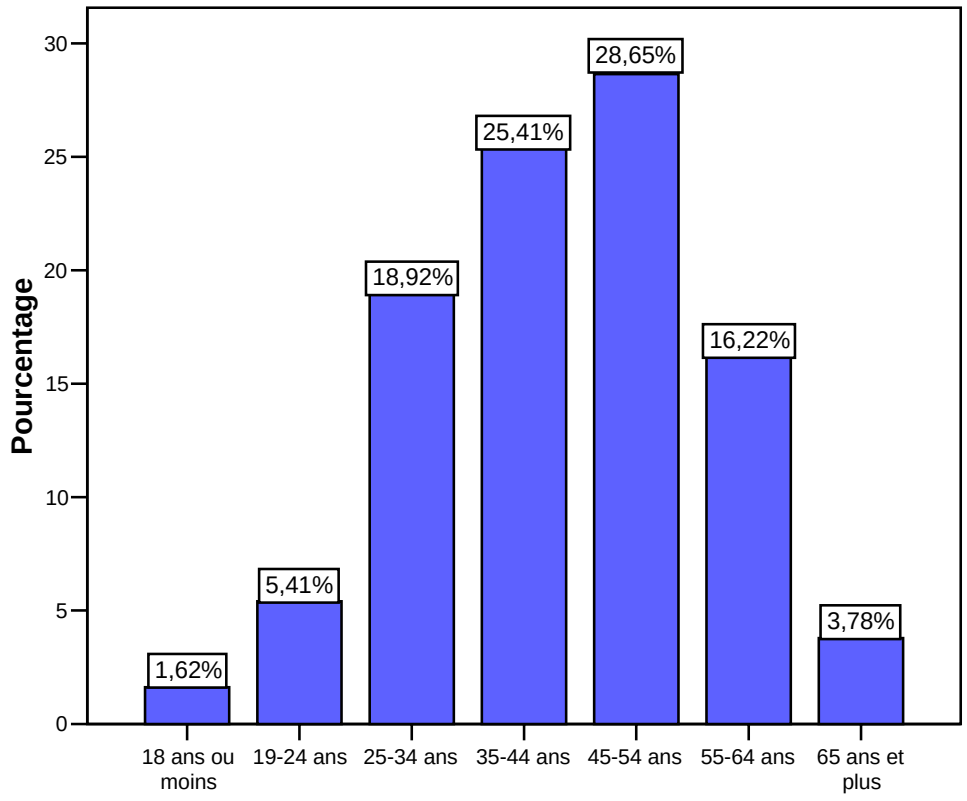


**Schéma 3.127 – État matrimonial**

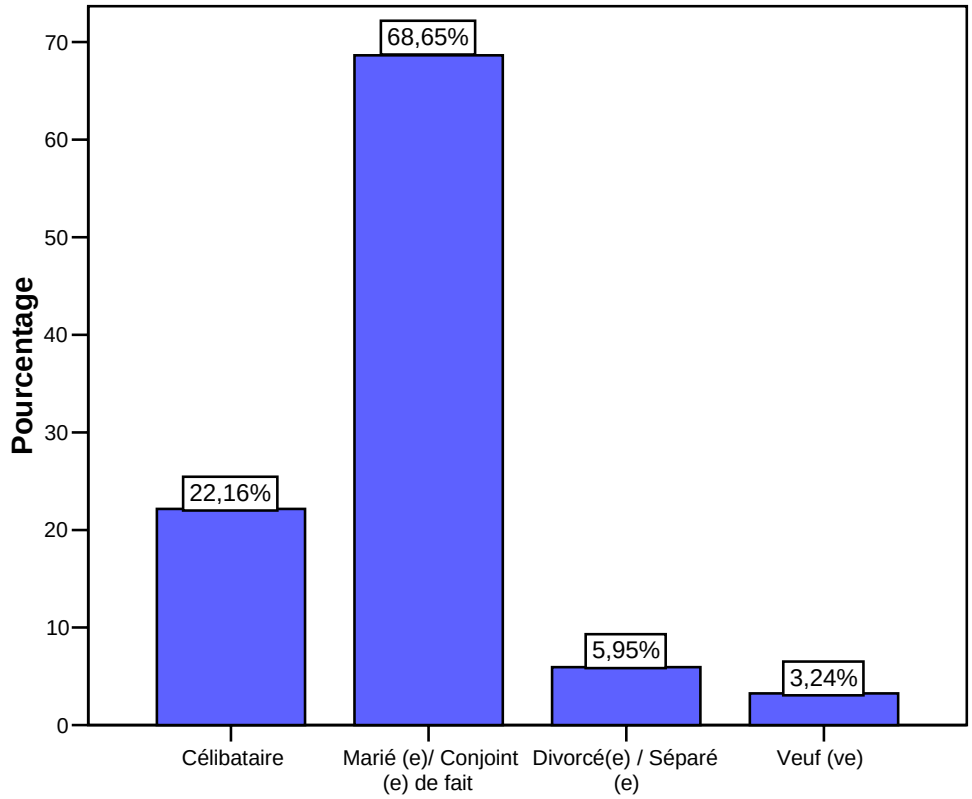



**Schéma 3.128 – Le salaire moyen annuel des passagers célibataires, divorcés ou veufs**

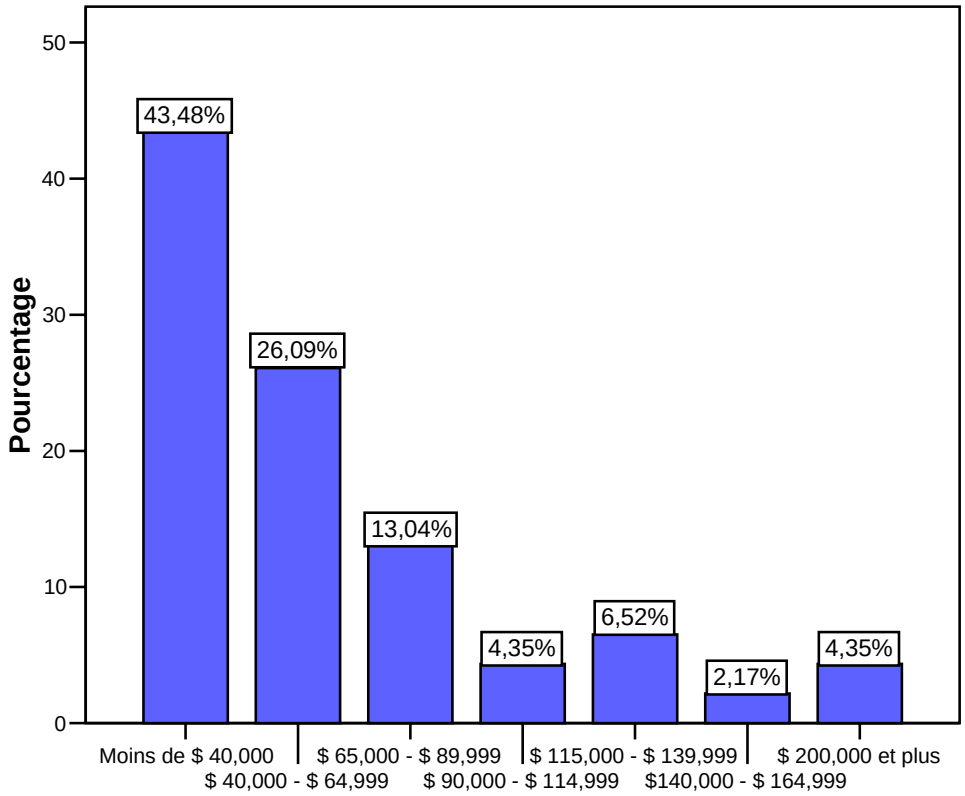
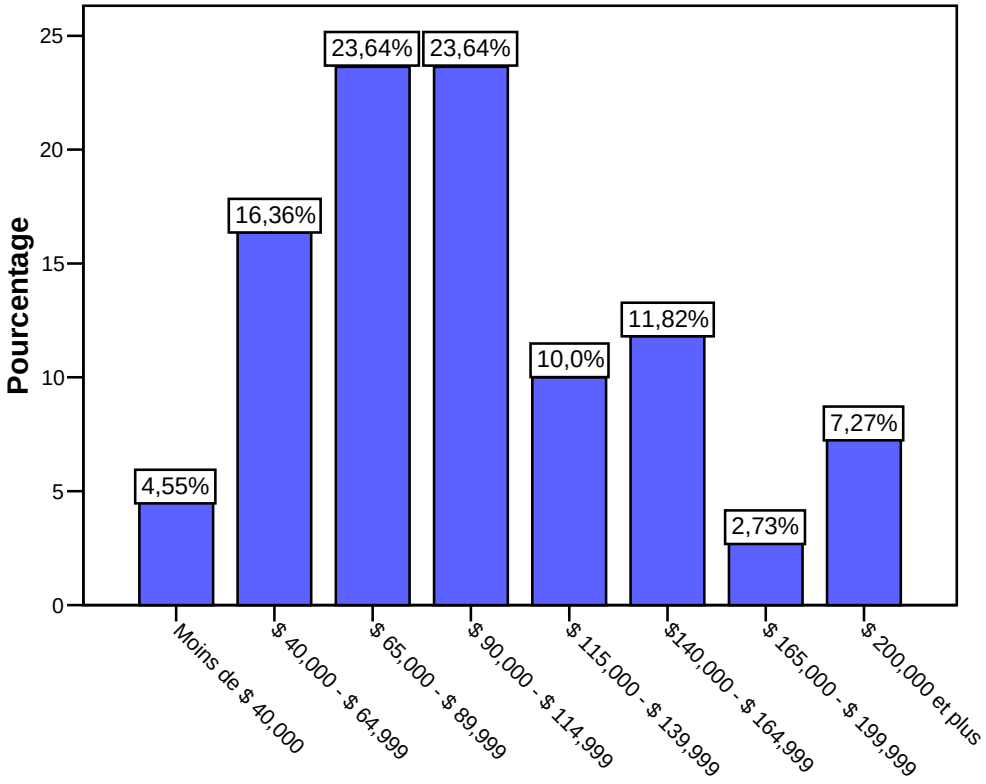


**Schéma 3.129 – Le salaire moyen annuel des passagers mariés ou conjoints de fait**




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 huit 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 |

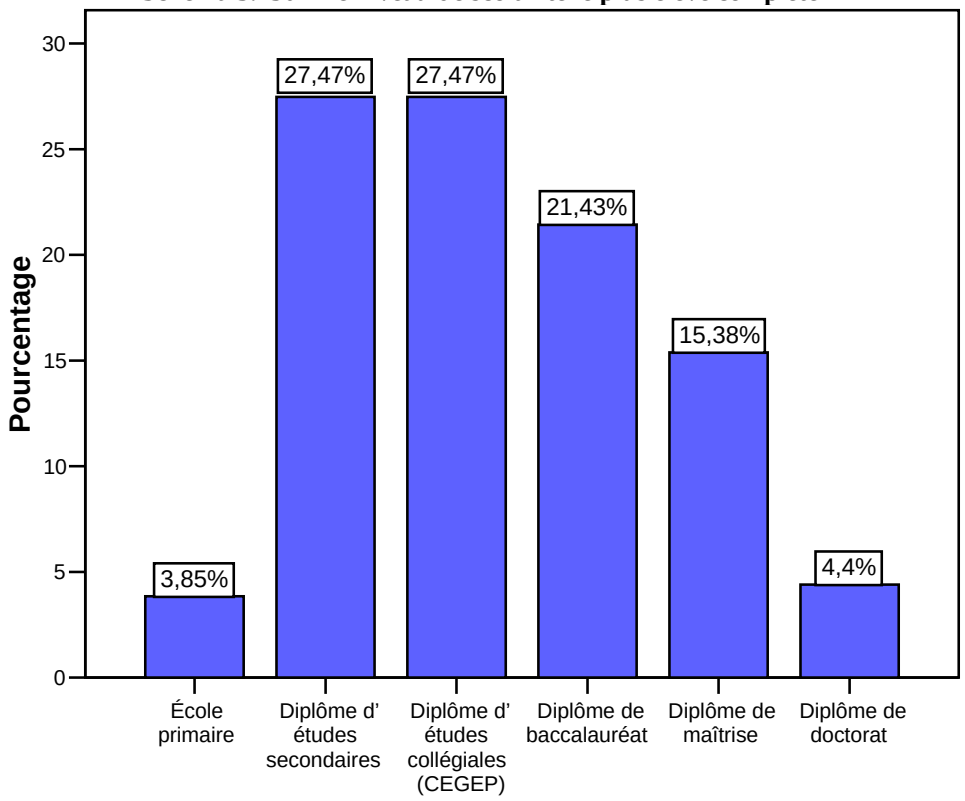
Nous avons demandé aux passagers de nous indiquer le dernier niveau d'études qu'ils ont complété (Q68). Nous nous sommes basés sur une échelle ordinale à six niveaux (où 1 = école primaire et 6 = diplôme de doctorat). Les résultats sont présentés dans le tableau 3.174.

**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 complété**

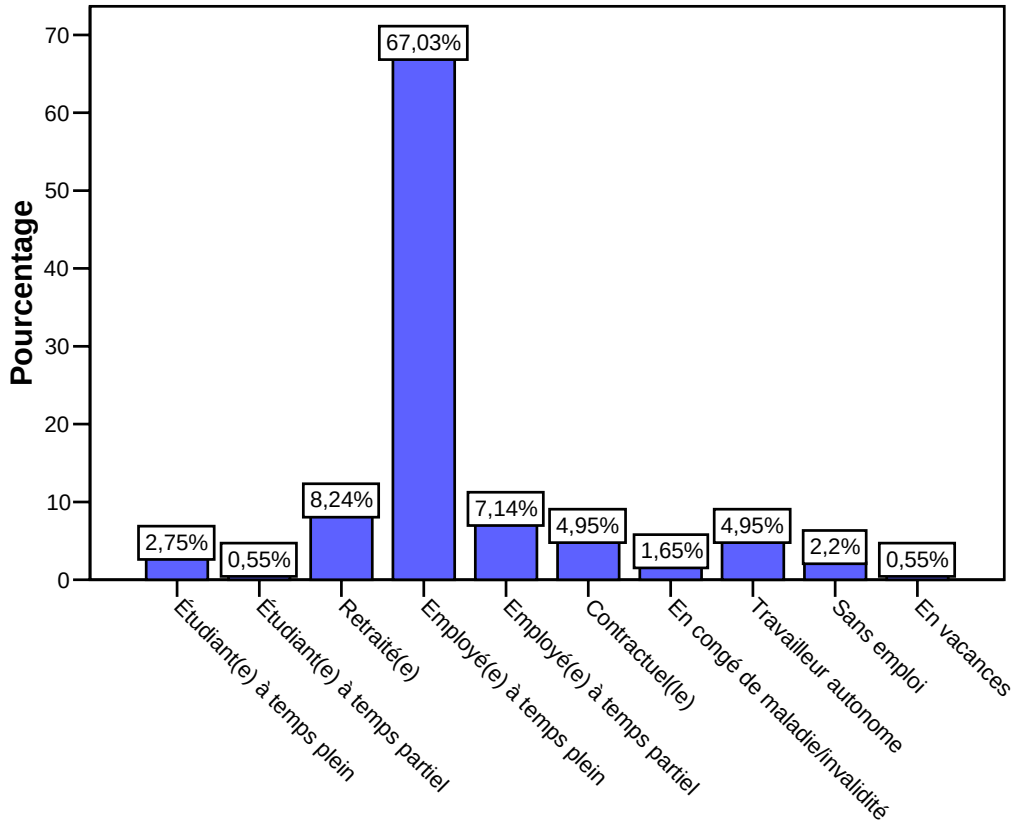



Le tableau 3.175 et le schéma 3.131 présentent la répartition de l'occupation des répondants de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (Q50).

**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 résidants de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine**




L'information présentée au tableau 3.175 et représentée au 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 à travers 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 du motif du voyage des résidents de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. (Q48)

**Tableau 3.176 - La répartition du motif du voyage 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 invoqué 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.

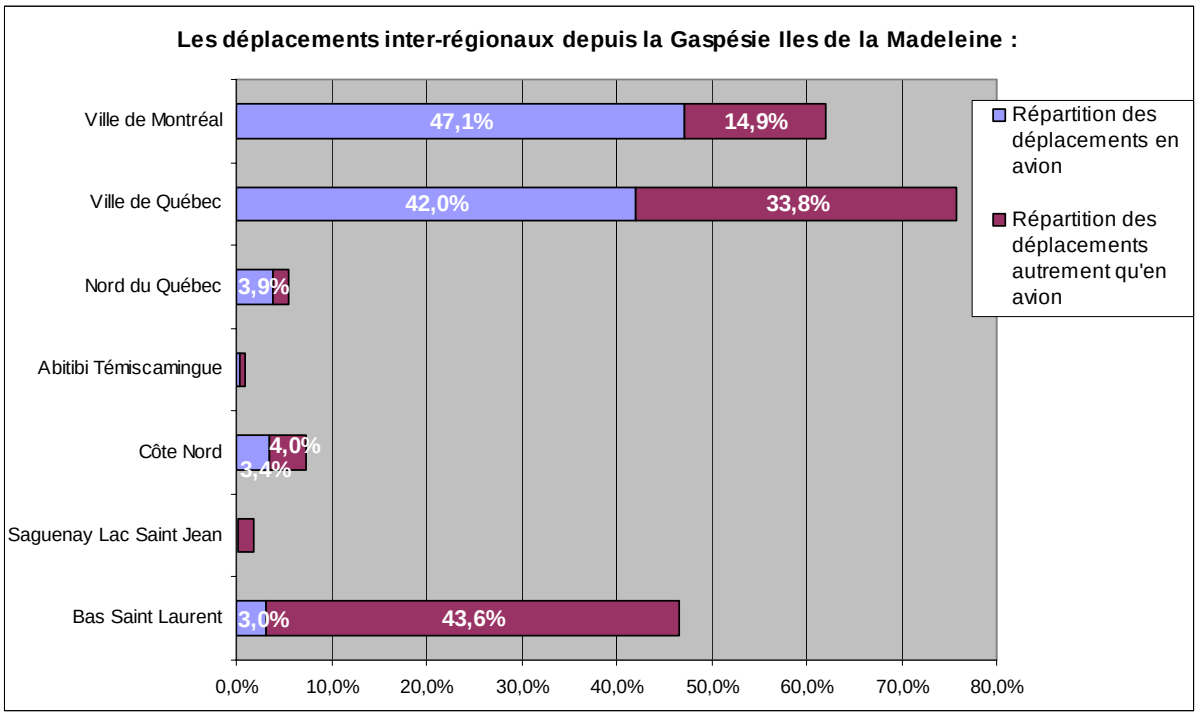
### 3.6.2. Les habitudes de voyage des répondants

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 avec 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 travers le 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 |

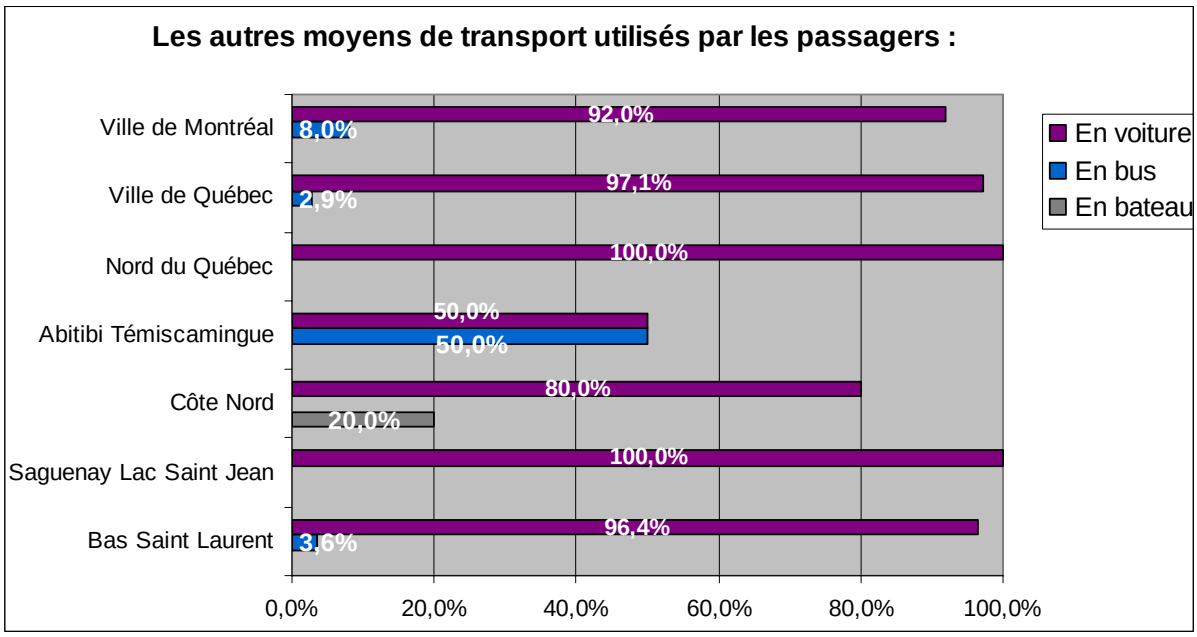
**Schéma 3.132 – Les déplacements depuis la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine**




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 illustre le poids de chaque région selon que les passagers s'y rendent en avion ou avec 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 transports 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 illustrés 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 le bus. 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 à travers 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 au tableau 3.178 et illustrés 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**

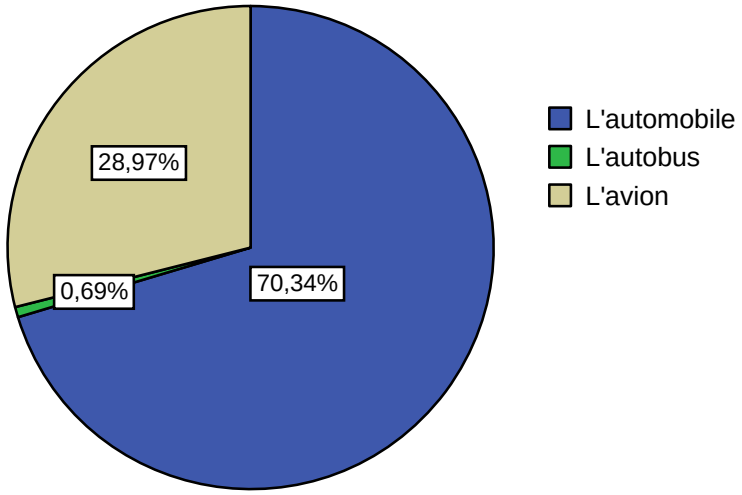
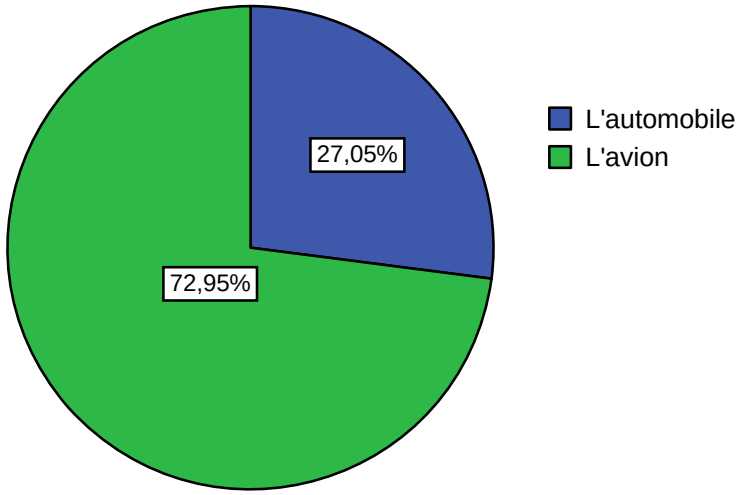



**Schéma 3.135 – Le moyen de transport le plus utilisé pour les voyages à but professionnel**

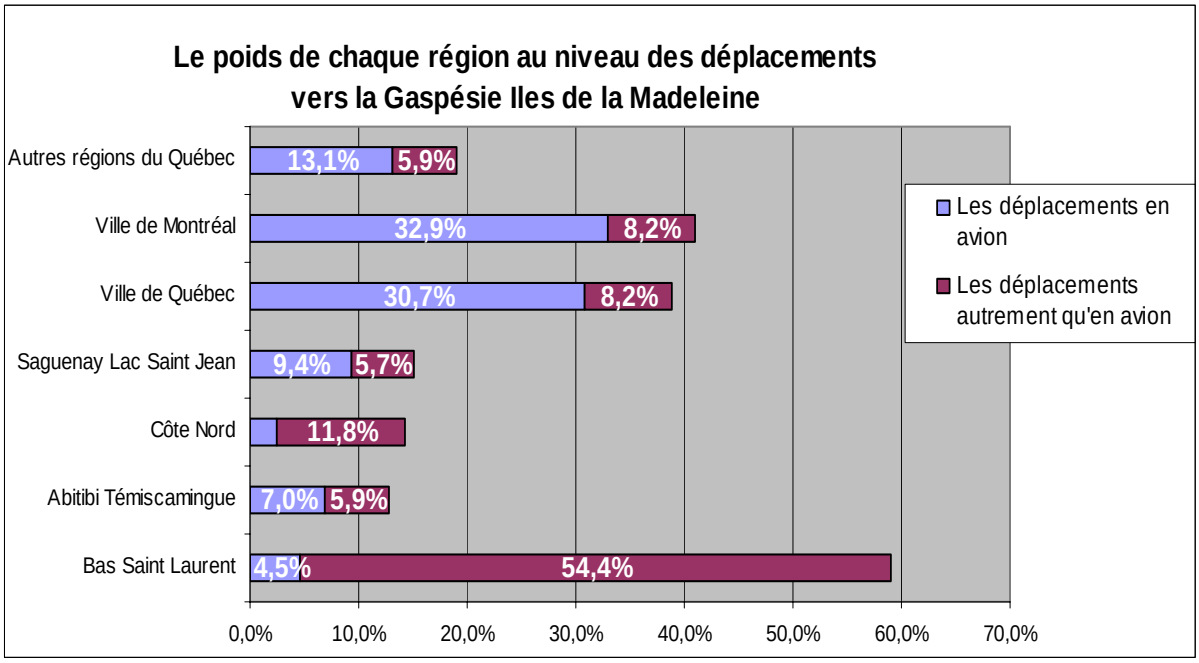



Nous déterminons maintenant le volume de déplacements vers la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine des résidents des autres régions du Québec, soit les quatre autres régions cibles, les villes de Québec et de Montréal, ainsi que les autres régions du Québec. Tel que présenté au tableau 3.179 et au schéma 3.136, les résidents des villes 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. Au niveau des cinq régions cibles, le Saguenay-Lac-Saint-Jean affiche la demande aérienne la plus élevée 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 - Déplacement vers la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine au cours de l'année précédant le voyage**

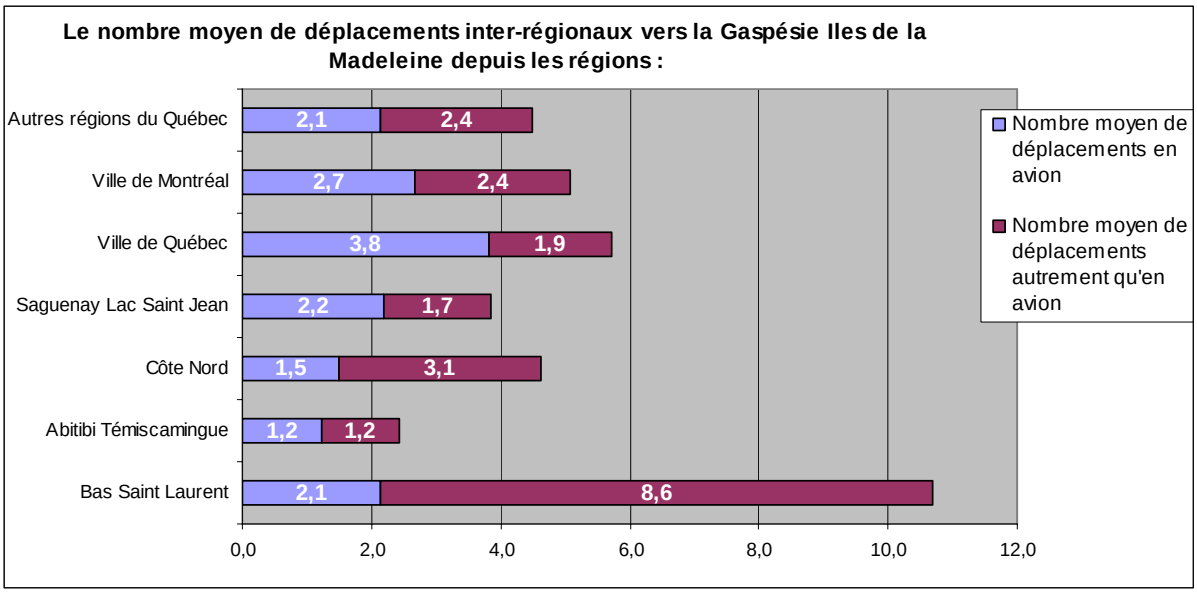
| | Fréquence | Poids de la région parmi les cinq régions cibles (en%) | Rang | Nombre moyen de déplacements |
|---|---|---|---|---|
| Les déplacements en avion vers la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine | 374 | 11,5% | 4 | 2,2 |
| Les déplacements autrement qu'en avion vers la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine | 441 | 18,2% | 3 | 3,0 |

**Schéma 3.136 - Déplacement vers la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine au cours de l'année précédant le voyage**



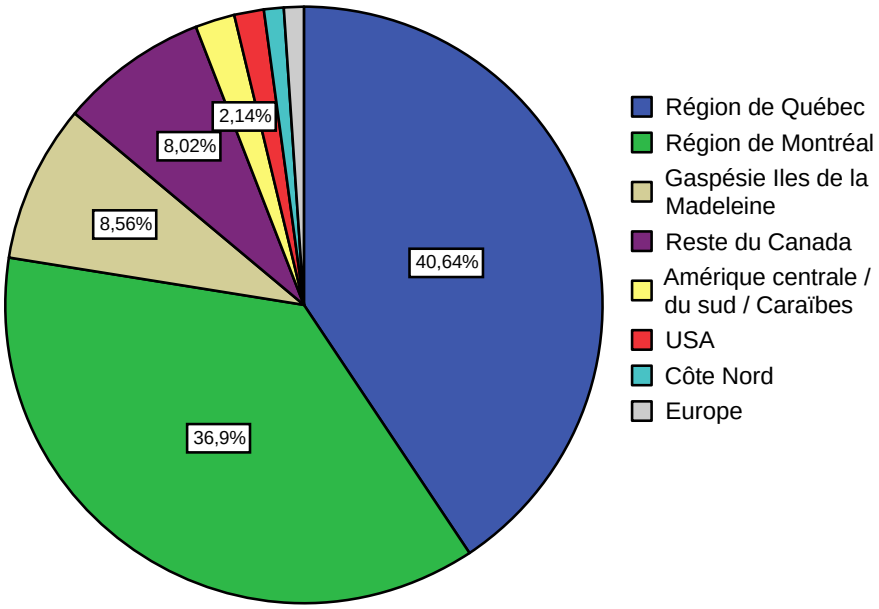

Le schéma 3.137 représente la demande moyenne des déplacements vers la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine des passagers qui ont voyagé au cours de l'année précédant le vol. Parmi les régions cibles, le Saguenay Lac-Saint-Jean et le Bas-Saint-Laurent affichent la demande moyenne en transport aérien la plus 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 élevée (8,6 voyages en moyenne) en matière de transports terrestres 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 lors de leur voyage retour. Par conséquent, la destination finale du voyage se trouve être 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 3.138 - L'origine du voyage des passagers résidant en Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine**

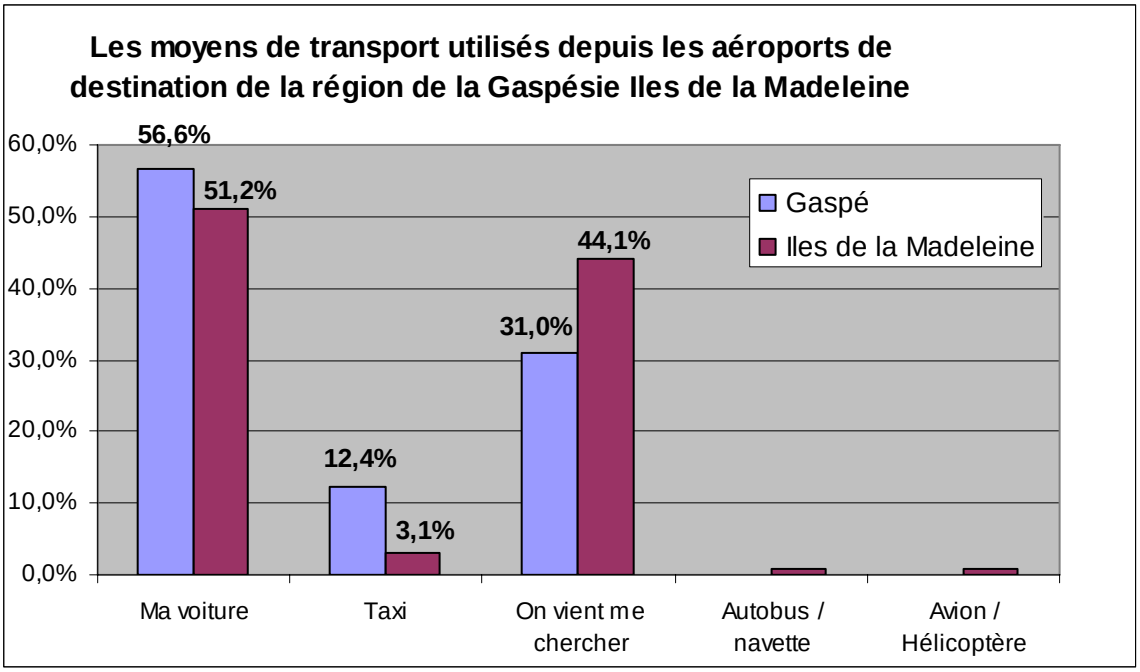



Il apparaît dans le schéma 3.138 que les trois quarts des résidents de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine proviennent de la région des villes de Québec (40,6%) et de Montréal

(36,9%). Parmi les quatre régions cibles restantes, seule la Côte-Nord apparaît. 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 illustre la répartition des moyens de transport utilisés par les répondants depuis d'aéroport de destination jusqu'à leur destination finale. Nous avons fait état auparavant que Montréal et Québec représentent la majorité de l'origine du voyage 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 & Q20) et le motif de leur voyage afin de tenter d'identifier les facteurs qui dissuadent les gens de voyager à travers les régions du Québec en avion. Il ressort qu'une nette majorité des passagers (58,6%) n'a pas besoin de voyager plus souvent à travers les régions du Québec en avion. A l'inverse, une légère majorité des répondants (52,5%) dit qu'elle aurait le temps de voyager plus souvent. En ce qui concerne les ressources financières des passagers, il apparaît 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 professionnellement. Le deuxième groupe, dont la majorité des passagers n'aurait pas les

ressources nécessaires pour voyager plus souvent, est composé des passagers voyageant pour rendre 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 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Oui | Non | Total |
| 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 | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Oui | Non | Total |
| 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 financière disponible pour voyager et motif du voyage**

| | | | Mes ressources financières ne me permettent pas de voyager en avion plus souvent | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Oui | Non | Total |
| 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 un tiers des passagers (32,1%) dit avoir subi une mauvaise expérience de service lors d'un voyage antérieur, il apparaît que cela ne dissuaderait pas la majorité d'entre eux de voyager plus souvent en avion à travers 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 dissuadant 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 | Non | |
| Vacances/tourisme | J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | 1 | 4 | 5 |
| | | | % du Total | 20,0% | 80,0% | 100,0% |
| Affaires | J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | 12 | 24 | 36 |
| | | | % du Total | 33,3% | 66,7% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | 2 | 13 | 15 |
| | | | % du Total | 13,3% | 86,7% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | J'ai eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | 4 | | 4 |
| | | | % du Total | 100,0% | | 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%) a eu l'expérience d'un retard ou d'une annulation de vol lors d'un voyage régional passé. Cependant, cela ne dissuaderait pas les trois quarts d'entre eux de voyager plus souvent à travers 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 dissuadant 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 | 2 | 5 | 7 |
| | | | % du Total | 28,6% | 71,4% | 100,0% |
| Affaires | Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | 20 | 44 | 64 |
| | | | % du Total | 31,3% | 68,8% | 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 | 2 | 20 | 22 |
| | | | % du Total | 9,1% | 90,9% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | Mon vol a été retardé ou annulé au moins une fois lors d'un voyage régional passé | Oui | Fréquence | 3 | 6 | 9 |
| | | | % du Total | 33,3% | 66,7% | 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 terrestres (comparativement à l'avion) perçu par les répondants sur leur intention de voyager. Si 8,0% des répondants estiment que les modes de transport terrestres sont plus sécuritaires que l'avion, ce sont près d'un quart (23,5%) d'entre eux qui les trouve plus fiables que l'avion. Et, dans les deux cas, cela dissuade au moins la moitié de ces passagers de voyager plus souvent à travers 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 dissuadant 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 terrestres 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Affaires | Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | 1 | 5 | 6 |
| | | | % du Total | 16,7% | 83,3% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | 2 | 1 | 3 |
| | | | % du Total | 66,7% | 33,3% | 100,0% |
| Rendez-vous médicaux | Les modes de transport terrestre sont plus sécuritaires que l'avion pour mes déplacements régionaux | Oui | Fréquence | 6 | | 6 |
| | | | % du Total | 100,0% | | 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 dissuadant 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 terrestres 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 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 à travers 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 à travers 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 dissuadant 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Affaires | L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès | Oui | Fréquence | 3 | 5 | 8 |
| | | | % du Total | 37,5% | 62,5% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | L'aéroport de départ ou d'arrivée n'est pas pratique d'accès | Oui | Fréquence | 4 | 3 | 7 |
| | | | % du Total | 57,1% | 42,9% | 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 dissuadant 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 ? Oui | Non | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Vacances/tourisme | Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins | Oui | Fréquence | 1 | 2 | 3 |
| | | | % du Total | 33,3% | 66,7% | 100,0% |
| Affaires | Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins | Oui | Fréquence | 11 | 13 | 24 |
| | | | % du Total | 45,8% | 54,2% | 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% |
| Rendez-vous médicaux | Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à mes besoins | Oui | Fréquence | 1 | | 1 |
| | | | % du Total | 100,0% | | 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 à travers les régions du Québec. Enfin, près de la moitié des répondants (49,2%) estime 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 à travers 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 dissuadant 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 | | 3 | 3 |
| | | | % du Total | | 100,0% | 100,0% |
| Affaires | Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher | Oui | Fréquence | 5 | 8 | 13 |
| | | | % du Total | 38,5% | 61,5% | 100,0% |
| Visite famille/ami(s) | Le stationnement à l'aéroport de départ coûte trop cher | Oui | Fréquence | 2 | 3 | 5 |
| | | | % du Total | 40,0% | 60,0% | 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 dissuadant 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 au tableau 3.199 explorent le lien entre le nombre de voyages effectués au cours de l'année précédent 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 cinq 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 voyages 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 d'y retourner 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 |

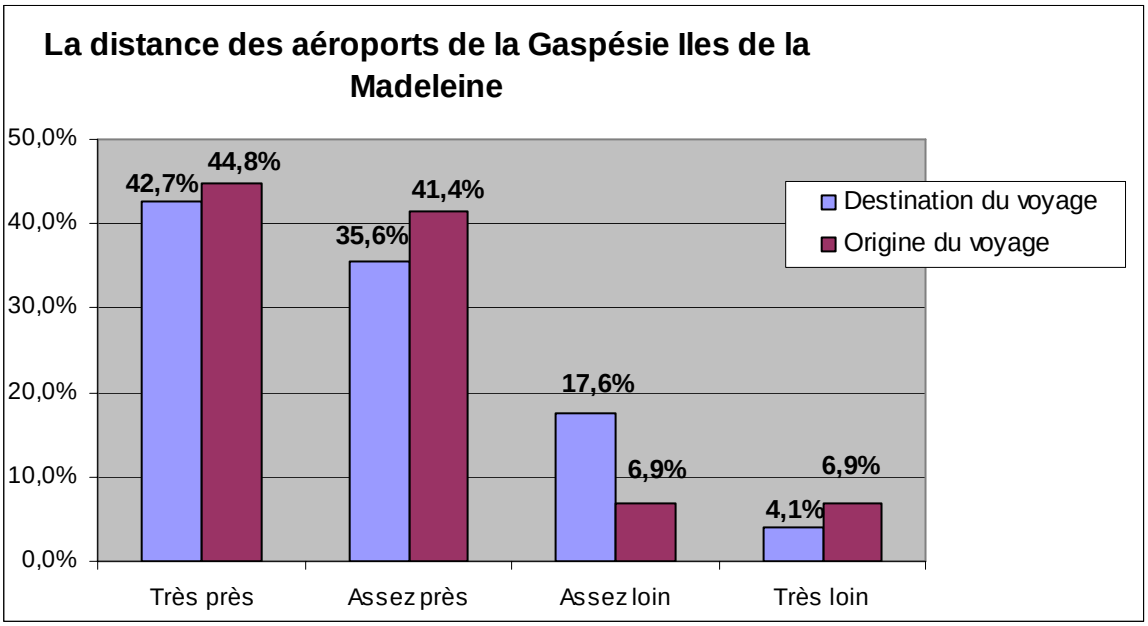
Le tableau 3.200 et le schéma 3.140 portent sur la proximité des aéroports dans la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (aéroport de départ ou d'arrivée par rapport au domicile ou à la destination finale - Q27 et Q31). Ces données n'ont pas forcément trait aux résidents de la région de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine. Nous nous intéressons à l'origine et à la destination des passagers, ceci 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 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 |

Tel qu'illustré par 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 illustrent 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**

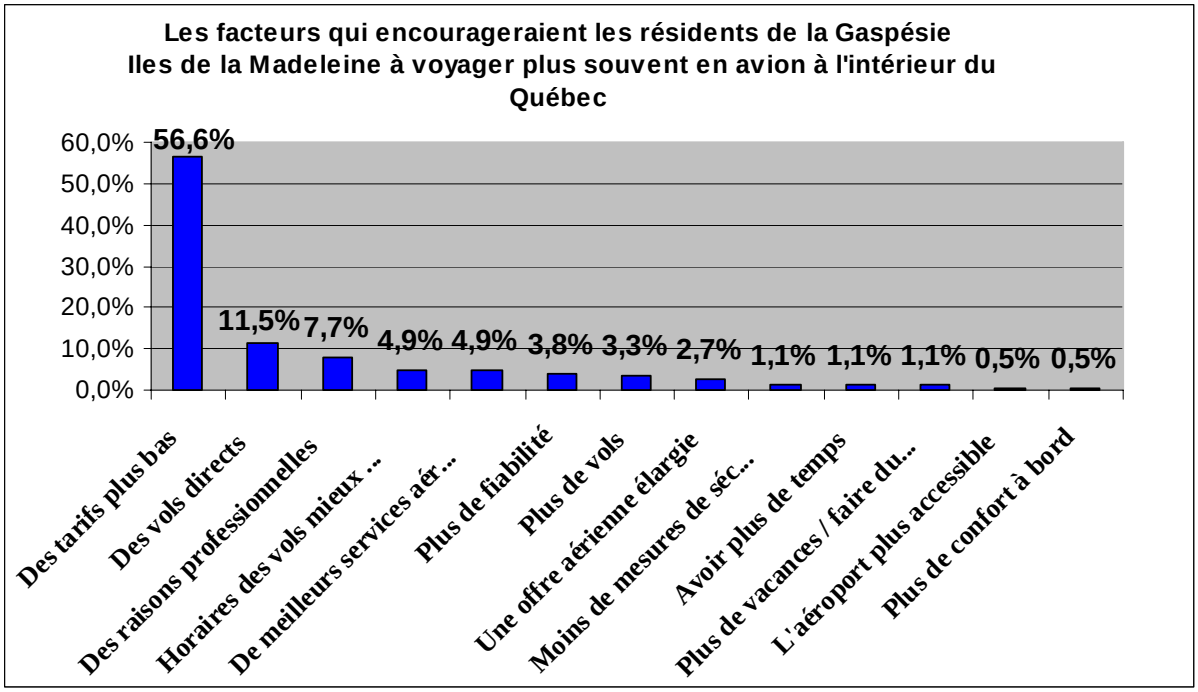
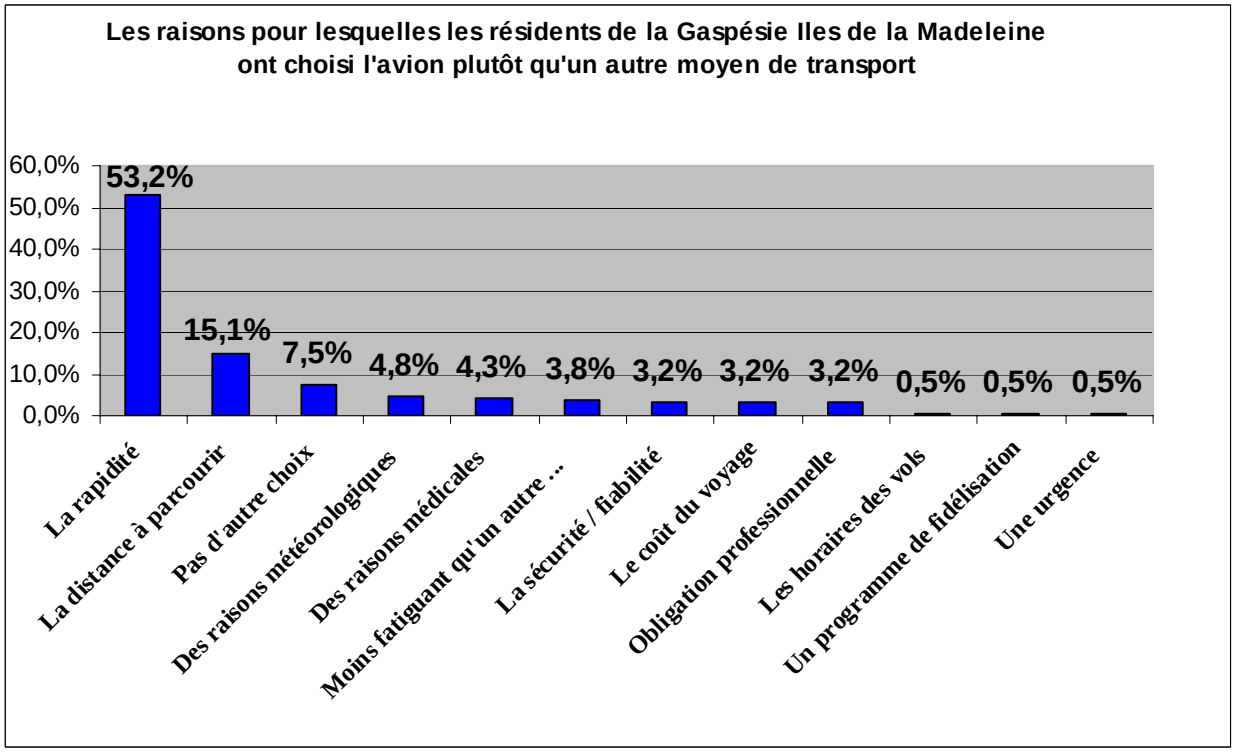



**Schéma 3.142 – Facteurs explicatifs du choix de mode de transport**



### 3.6.4. Le profil économique de la région

Le schéma 3.143 représente la distribution de type d'organisation dans lequel les répondants du la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (Q51) alors que le schéma 3.144 illustre 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**

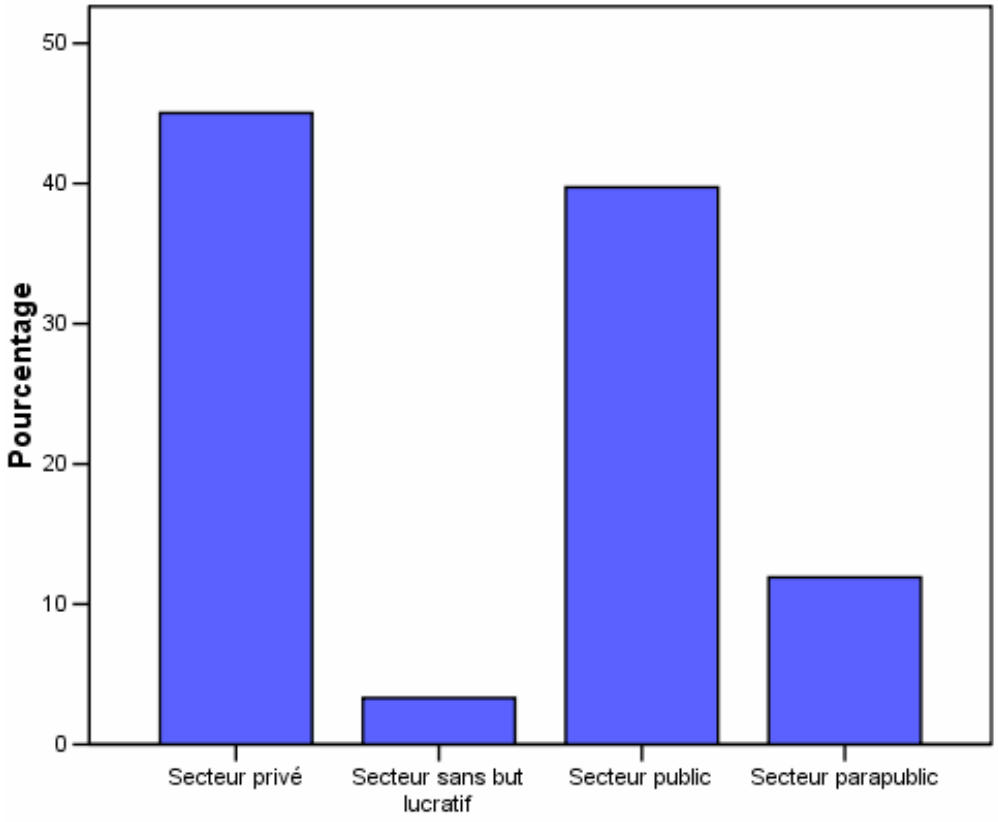
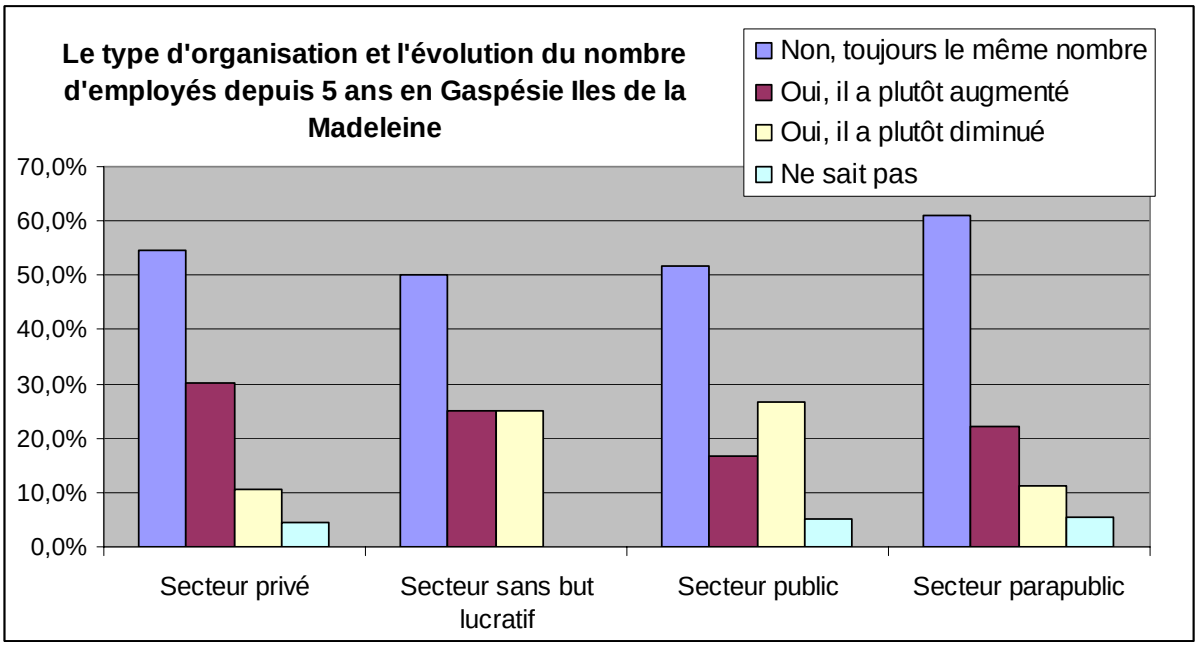


**Schéma 3.144 – Le type d'organisation et l'évolution du nombre d'employés**




Afin de gagner en précision au niveau 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. Voici leur description :

- 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 au tableau 3.201 et illustrés par le schéma 3.145. Il semble que la majorité relative des répondants travaille dans le secteur des services non commerciaux (58%), suivi du secteur des services

commerciaux (25%), puis du secteur primaire (13%). Ensuite, 3% des passagers oeuvrent dans le secteur du commerce et 1% dans celui de la fabrication.

**Tableau 3.201 – Répartition des secteurs d'activités**

| | 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**

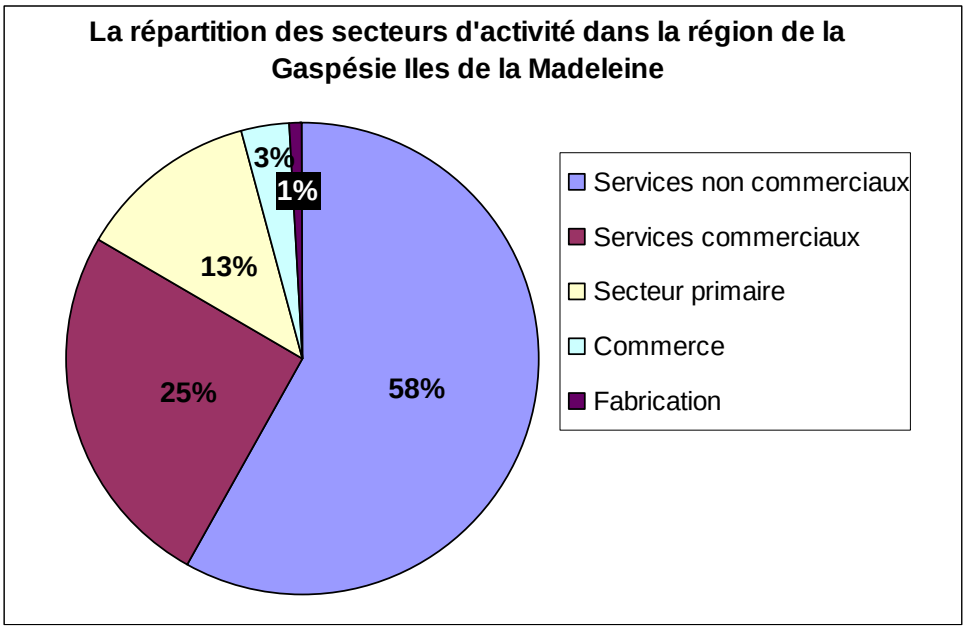


**Schéma 3.146 – La répartition des domaines d'activité des travailleurs en Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine**

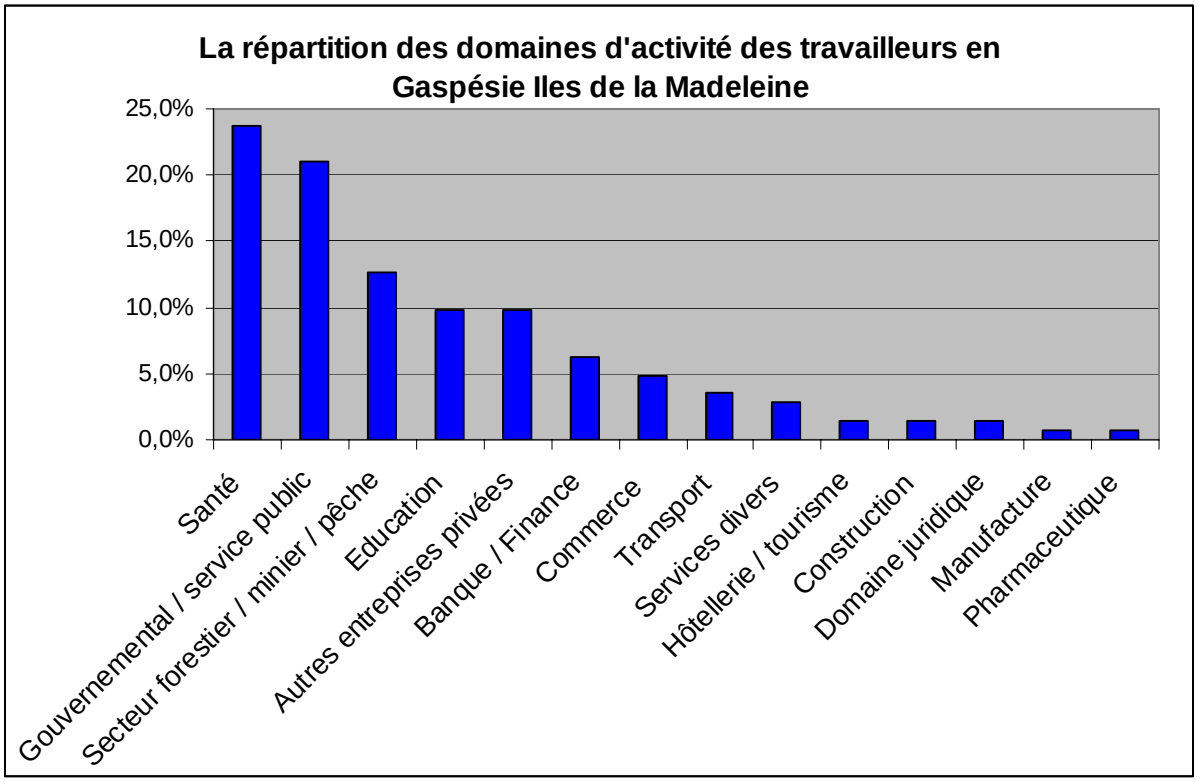



**Tableau 3.202 - L'avenir de l'organisation perçu par les passagers en fonction du secteur économique dans lequel ils travaillent**

| | | | L'avenir de l'organisation selon le passager | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Déclin | Stabilité | Croissance | Total |
| Les secteurs économiques | Secteur primaire | Count | 2 | 9 | 3 | 14 |
| | | % within Q52_secteur_économique_catégories | 14,3% | **64,3%** | 21,4% | 100,0% |
| | Fabrication | Count | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | | % within Q52_secteur_économique_catégories | ,0% | **100,0%** | ,0% | 100,0% |
| | Commerce | Count | 0 | 4 | 1 | 5 |
| | | % within Q52_secteur_économique_catégories | ,0% | **80,0%** | 20,0% | 100,0% |
| | Services commerciaux | Count | 0 | 11 | 15 | 26 |
| | | % within Q52_secteur_économique_catégories | ,0% | 42,3% | **57,7%** | 100,0% |
| | Services non commerciaux | Count | 16 | 32 | 11 | 59 |
| | | % within Q52_secteur_économique_catégories | 27,1% | **54,2%** | 18,6% | 100,0% |
| Total | | Count | 18 | 57 | 30 | 105 |
| | | % within Q52_secteur_économique_catégories | 17,1% | 54,3% | 28,6% | 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 estime que leur organisation connaîtra de la stabilité dans le futur. Seule la majorité des passagers œuvrant dans le secteur des services commerciaux prédisent de la croissance dans le futur.

Enfin, le degré de pénétration d'internet et de la vidéo conférence dans les organisations au sein desquelles les répondants de la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine travaillent (Q58) est présenté au tableau 3.203. Il apparaît que le taux de pénétration et d'utilisation effective d'internet sont très proches, avec respectivement 89,8% et 87,3%. En ce qui concerne la vidéo conférence, seuls 53,5% des organisations en sont pourvues, et 32,7% des passagers l'utilisent effectivement.

**Tableau 3.203 - Taux de pénétration des technologies de communication 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 vidéo conférence dans l'organisation | 53,5% | 62,7% |
| Utilisation d'Internet à domicile ou au bureau | 87,3% | 93,3% |
| Utilisation de la vidéo conférence à domicile ou au bureau | 32,7% | 36,8% |

# 4. INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS

Plusieurs facteurs endogènes et exogènes ont été identifiés dans la littérature et utilisés pour modéliser la demande en matière de transport aérien régional (Kaemmerle, 1991). Parmi les construits typiquement proposés, nous retrouvons 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 moyen de transport substituts doivent également être considérés. De plus, le développement des technologies de l'information pourrait entraîner une réduction du volume des voyages d'affaires (Lian and 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 questionnés 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 cueillette de données plus efficaces et plus efficients (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 opérait un transfert de vol. L'Internet permet de recueillir l'information en temps réel en se collant sur les systèmes de réservation. Les données telles que le nombre de passagers embarqués, la taille de l'avion et le taux d'occupation sont fournis par le système pour toutes les compagnies aériennes qui ont un GDS (Global Distribution System). Au Canada, les plus petits opérateurs qui ne sont pas munis d'un tel système peuvent remplir un questionnaire et l'acheminer par Internet. Le problème est que ceci se fait sur une base plus ou moins volontaire. Il y a cependant obligation de soumission d'un formulaire papier par courriel ou par voix postale si le nombre de places est supérieur à dix-neuf. 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 embarqués-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 embarqués-débarqués ne donnent 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 ceci 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 recherche[84], que les petits opérateurs 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 données[85] 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 est basée sur des données qui ne sont pas garante 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 au niveau des 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 les taux de croissance de la production régionale (1998-2005) et de l'emploi (1995-2005) de même que 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 faible) ont néanmoins doublé entre 1998 et 2005.

La préparation de la monographie de même que la tenue d'ateliers de discussions 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 l'implication des acteurs locaux (Racicot, 1999) dans la mise en place de programmes favorisant l'arrivée d'immigrants et le retour en régions 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, permettant ainsi aux régions de ne plus limiter leur activité industrielle à l'extraction de ressources naturelles.

[84] La liste des participants à ces ateliers est présentée à l'annexe 3.

[85] 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 opérateurs. Ils ont même suggéré que**,** dans les faits, le nombre de passagers qui transitent par les aéroports de leurs régions soit probablement plus élevé que ce qu'indiquent nos résultats de recherche.

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 lors des ateliers que nous avons menés avec des représentants des régions cibles. En voyant nos schémas qui montraient la baisse du trafic entre 1995 et 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'en suit 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 amené à conclure que la demande pour le transport aérien est en baisse[86] 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 gens qui continuent à utiliser le transport aérien régional? Qui sont-ils? Pour quelles raisons voyagent-ils? Continueront-ils à utiliser le 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.

Il y a une différence marquée entre la représentation des hommes et des femmes au sein de notre échantillon, celles-ci ne comptant que pour 38.7% de celui-ci. De plus, la tranche d'âges la plus représentée dans notre échantillon est le groupe des 45-54 ans (30.5%). Le second 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%)[87] 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 pour 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 régions (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.

[86] Tel que 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 détenu par les petits transporteurs.
[87] Cela est particulièrement notable dans les régions du Bas Saint Laurent et du Saguenay Lac Saint Jean.

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 de transport aérien régional travaillent dans la région dans laquelle ils habitent. L'Abitibi-Témiscamingue est la région la plus fortement représentée au sein de notre échantillon, avec 38.6% des 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%) voyageait 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 de voyage, 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, 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 importants[88], 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 lors de l'achat du billet d'avion. D'ailleurs, indépendamment du fait d'être prêt ou non à payer plus cher leur billet pour voir une amélioration de tel ou tel service, les passagers

[88] 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. A l'inverse, ce sont les passagers de la Gaspésie Iles de la Madeleine qui y accordent le plus d'importance.

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 5.

Afin de mieux comprendre les attentes des voyageurs dans un contexte ou la demande pour le transport aérien régional semble être en décroissance, nous avons tenté d'identifier 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 si les tarifs étaient moins élevés. Le second facteur d'importance est le 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 lors des 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 « supra-régional ». Toutefois, l'établissement n'est pas aussi fréquenté que ce qui a avait été prévu lors de sa construction. Cela s'explique notamment par le fait qu'il est plus facile pour la 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 proportion élevée (32,2%) des passagers qui voyagent en avion estime 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 à travers les régions du Québec. Autrement dit, ce sont 15,5% de l'ensemble des passagers qui pourraient être dissuadés de voyager plus souvent à travers 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 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. Les utilisateurs actuels du système de transport aérien régional continuent à 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 du 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 pour l'amélioration du système de transport aérien régional.

# 5. CONCLUSION : PRONOSTIC ET RECOMMANDATIONS

## 5.1. UN PRONOSTIC RELATIVEMENT FAVORABLE

Tel que 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 lors 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 soient 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 à travers 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 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 ait parfois été supérieure à l'offre de service aérien régional, certainement pendant les périodes de pointes. 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 (en termes de 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 soit surtout à l'avantage du transporteur national. Il est toutefois heureux que l'entente entre Air Canada et le gouvernement du Québec ayant eu lieu entre 2003 et 2006 n'ait pas été reconduite. Rappelons que le revenu minimum garantis de 2.5 millions $CAN en échange du maintien du service sur certaines liaisons rendait l'environnement industriel dans lequel opérait 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 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 à travers 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 lors 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 par le biais 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 doive demeurée 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 substituts 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 régions[89]. Nous avons vu dans la monographie des régions que la disponibilité de modes de transport alternatifs 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 disponibles. Par exemple, le Bas St-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 plus 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 opérateurs pour qu'ils se développent. Le but d'un transporteur national comme Air Canada est d'alimenter ses vols internationaux, c'est-à-dire aller chercher des gens en région et espérer les emmener jusqu'au 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.

Prenons l'exemple des horaires de vols. Notre étude suggère que ceux-ci sont mal adaptés au besoin des personnes vivant en région[90]. En effet, les passagers qui désirent voyager à l'intérieur du Québec se trouvent souvent dans l'obligation de devoir passer une nuit à Montréal, ce qui provoque une augmentation sensible du coût total du voyage (coût

[89] 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.

[90] 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.

financier et coût humain). Pour tenter de pallier 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 invoquant comme motif la présence de l'entente entre Air Canada et le gouvernement du Québec.

À l'heure des mesures de sécurité accrue, plusieurs analystes jugent que l'aviation générale, parce qu'elle opère à partir de FBOs (*Fixed Base Operator*) plutôt qu'aux terminaux principaux des aéroports, occupe 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 opérer de façon rentable. Par exemple, comme les résultats de notre sondage le montre, une part relativement importante des utilisateurs de service de transport aérien régional est constituée d'employés des services publics. Il pourrait être pertinent**,** dans les régions plus éloignées des grands centre 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'échelles. 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 réussissent à recruter du personnel qualifié pour venir y travailler, cela aurait un double avantage, soit celui de développer le trafic aérien vers les régions et également le développement de ces régions par des travailleurs qualifiés. Ceci aurait pour conséquence une meilleure desserte des régions (plus de vols, plus de choix d'horaire) 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 (ou de se faire visiter) facilement et à prix abordable aux (par les) parents et amis laissés derrière. 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 au prix de la clientèle affaires est un mythe qui est faux. Tel que mentionné précédemment, nous avons constaté que les trois quarts des passagers voyagent pour des raisons professionnelles et que leurs employeurs défraient le coût du 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 a les moyens d'offrir des déplacements en avion à ses employés. Ce sont ces entreprises de plus de 500 employés pour lesquelles travaille 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 affaires provenant des PMEs. Si ces PMEs 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 seront à même de créer des emplois qui nécessiteront une main d'oeuvre 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. Etant donnée la situation géographique du Québec, le seul moyen de voyager à travers 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 frontière 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 envol.

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 inter-régional est le prix du billet. En effet, comment envisager de devoir débourser plusieurs centaines de dollars pour passer quarante-huit heures en Gaspésie par exemple ? Or, si les tarifs se rapprochaient de ceux des voyages intra européens, 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'activité soit attrayante. À ce titre, le développement de l'éco-tourisme 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 à travers 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 d'en favoriser son développement devrait également être maintenu. Les transporteurs aériens devraient être encouragés à communiquer 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, portent encore le sceau de transporteur national. Nous avons d'ailleurs été étonnés**,** lors de discussions avec les voyageurs sondés**,** du peu de connaissance qu'ils avaient des 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-Elliot-Trudeau), la plupart d'entre eux n'était 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 cueillette 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-haut (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 supportée par le gouvernement et les associations oeuvrant 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 disponible, 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 bien nantis, il s'avère qu'il revient moins cher (ou à un prix équivalant) de noliser un appareil plutôt que d'acheter dix billets d'avions sur 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 quarante jeunes (dont la moyenne d'âges est de vingt-huit ans), pendant une semaine, à découvrir la région. De

nombreuses activités sportives et ludiques seront organisées parallèlement à des rencontres avec plusieurs employeurs. Les quarante personnes choisies pour participer à cette semaine de séduction ne devront rien débourser. Notons que ce projet est coordonné avec quatre municipalités régionales de comté (MRC), ce qui créée une dynamique et une synergie certaine. La communication accompagnant ce projet s'est fait par l'intermédiaire de différents médias (journaux, radios, internet, etc.), au niveau régional ainsi qu'à Montréal et 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 dix heures d'autobus (contre deux 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 assurée 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-haut, 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 favorisait 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'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)

**Taux de chômage** : pourcentage de chômeurs dans la population active (actifs occupés et chômeurs).

**Taux d'activité** : rapport entre le nombre d'actifs (actifs occupés et chômeurs) et la population totale correspondante.

# ANNEXE 2 - LISTE DES PARTICIPANTS AUX ATELIERS DE DISCUSSION

Joel Arseneau, Maire des Îles de la Madeleine

Gaétan Lelièvre, DG Ville de Gaspé

Olivier Demers, Agent transport à la CREGIM

Carole Duval, Directrice, Aéroport de Mont-Joli

Augustin Raharolahy, Transports Québec

Christian Claveau, Directeur général développement Chibougamau

Annie Gobeil, Adjointe administrative, Aéroport d'Alma

Minier Nicol, Responsable aéroport d'Alma et vice-président CA

Marc Asselin, Président du CA de l'aéroport d'Alma

Claude Gauthier, Transports Québec

Augustin Raharolahy, Transports Québec

# ANNEXE 3 – LE QUESTIONNAIRE ET LES REPONSES OBTENUES POUR CHAQUE QUESTION

(Voir fichier séparé)

# 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", *Tranportation Research-A*, 25A(2/3), 101-112.

Lian, J. I.; Denstadli, J.M., (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.