



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

Numéro de contrat: R.797.1

ÉQUIPE DE RECHERCHE

- Mme Isabelle Dostaler, Ph. D., professeure, Université Concordia
- Mme Sanaâ Malyadi, Ph. D., chercheuse associée.
- M. Mohamed Reda Khomsi, Ph. D., professeur, Université du Québec à Montréal

Mai 2019

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES	3
LISTE DES TABLEAUX.....	6
SOMMAIRE	9
1. INTRODUCTION	11
1.1. Contexte et portée de l'étude.....	11
1.2. Structure du rapport.....	12
2. MONOGRAPHIE DES RÉGIONS	13
2.1. Démographie des régions.....	15
2.1.1. Structure et évolution de la population en région	15
2.1.2. Fécondité	16
2.1.3. Immigration	18
2.1.4. Indice de remplacement	18
2.2. Climat économique : économie des régions.....	19
2.2.1. Développement économique	19
2.2.2. Produit intérieur brut	21
2.2.3. Niveaux de chômage	22
2.2.4. Capital humain : niveau de scolarité	22
2.2.5. Productivité	23
3. LE TRANSPORT AÉRIEN	26
3.1. Trafic aérien au niveau national.....	26
3.2. Trafic aérien au Québec	29
3.3. Trafic aérien régional	30
3.4. Enquête sur la demande de transport aérien régional.....	32
3.4.1. Démarche d'enquête	32
3.4.2. Structure du questionnaire.....	34
4. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS	35
4.1. Profil des répondants	35
4.2. Thèmes abordés	37
4.3. L'expérience et l'utilisation des services aériens régionaux	38
4.3.1. L'expérience des services aériens régionaux.....	38
4.3.2. Le moment de la dernière utilisation	39
4.3.3. La liaison.....	41
4.3.4. Le transporteur	43
4.3.5. Le prix du billet.....	44
4.3.6. Le motif du voyage	46
4.3.7. La cellule de voyage	47
4.4. Les habitudes de voyage.....	48
4.4.1. La mobilité régionale.....	48
4.4.2. Le moyen de transport.....	49
4.4.3. Les régions visitées	53
4.4.4. La satisfaction des utilisateurs de services aériens régionaux	54

4.4.5. Les critères de choix d'un vol régional.....	57
4.5. Le dernier voyage régional en avion.....	60
4.5.1. La planification du voyage régional et l'achat du billet d'avion	60
4.5.2. Les aéroports fréquentés	61
4.6. Le transporteur	63
4.6.1. L'expérience avec le transporteur.....	63
4.6.2. Le choix du transporteur	64
4.6.3. Le billet d'avion	65
4.6.4. L'intention de renouvellement de l'expérience de transport aérien régional avec le même transporteur	66
4.6.5. L'intention de voyage en avion vers les régions	67
5. PRATIQUES ET MESURES POUR STIMULER LA DEMANDE EN TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL	69
5.1. Les facteurs de stimulation de la demande en transport aérien régional	69
5.2. Les freins à l'utilisation des services aériens régionaux	72
5.2.1. La région du Bas-Saint-Laurent.....	73
5.2.2. La région de la Côte-Nord	75
5.2.3. La région du Saguenay–Lac-Saint-Jean	77
5.2.4. La région du Nord-du-Québec	78
5.2.5. La région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	80
5.2.6. La région de l'Abitibi-Témiscamingue	82
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	85
ANNEXE : QUESTIONNAIRE	88
BIBLIOGRAPHIE	97

LISTE DES FIGURES

Figure 1. Répartition de la population du Québec par grands groupes régionaux (2016).....	13
Figure 2. Répartition de la population du Québec selon l'âge et le sexe, 2017.....	15
Figure 3. Nombre de naissances (en milliers) et indice de fécondité, Québec (1975-2016).....	17
Figure 4. Indice de fécondité, par régions administratives (2006, 2011, 2016).....	17
Figure 5. Population immigrante admise au Québec de 2006 à 2015.....	18
Figure 6. Indice de développement économique, par thèmes, selon les blocs régionaux (2015 - Québec = 100).....	20
Figure 7. Indice de développement économique, par régions administratives, 2010 et 2015 (en points d'indice [Québec = 100], par ordre décroissant de 2015).....	20
Figure 8. Productivité du travail, selon les blocs régionaux (2011 et 2016, en dollars par heure travaillée).....	24
Figure 9. Total des passagers embarqués et débarqués au Canada entre 2010 et 2017.....	27
Figure 10. Trafic aérien de passagers aux aéroports canadiens, annuel (en 2017).....	27
Figure 11. Répartition des entreprises de transport aérien au Canada, par province, en 2017.....	28
Figure 12. Trafic aérien de passagers au Québec.....	29
Figure 13. Comparaison entre le trafic aérien au Canada et au Québec.....	30
Figure 14. Part des régions cibles dans le trafic intérieur du Québec, 2017.....	31
Figure 15. Le nombre de répondants selon les régions.....	33
Figure 16. Répartition des répondants selon l'âge (six régions).....	35
Figure 17. Répartition des répondants selon l'occupation, en pourcentage.....	36
Figure 18. Revenu familial annuel des répondants, en pourcentage.....	36
Figure 19. Répartition des répondants selon le niveau de scolarité le plus élevé, en pourcentage.....	37
Figure 20. Répartition des répondants selon le lieu de résidence (en six régions cibles).....	37
Figure 21. L'expérience de déplacement en avion à des fins personnelles ou professionnelles pour l'ensemble des répondants.....	38
Figure 22. Le moment de la dernière utilisation des services aériens régionaux pour l'ensemble des régions.....	39
Figure 23. Le moment de la dernière utilisation de services aériens régionaux selon la région de résidence (en pourcentage).....	40
Figure 24. Le taux d'utilisation récente de services aériens régionaux en pourcentage (depuis moins de 24 mois) selon la région de résidence des répondants.....	40
Figure 25. Le niveau de satisfaction par rapport au prix des billets d'avion.....	44

Figure 26. Le motif du voyage lors de la dernière utilisation de services aériens régionaux.....	46
Figure 27. La cellule du voyage lors de la dernière utilisation passée ou récente des services aériens régionaux	48
Figure 28. Les déplacements régionaux récents (24 derniers mois) au Québec peu importe le mode de transport utilisé pour l'ensemble des régions	49
Figure 29. Les déplacements régionaux récents (24 derniers mois) au Québec peu importe le mode de transport utilisé selon les régions	49
Figure 30. La satisfaction générale des utilisateurs de services aériens pour les déplacements régionaux au Québec pour l'ensemble des régions.....	55
Figure 31. La satisfaction générale des utilisateurs de services aériens pour les déplacements régionaux au Québec selon la région	55
Figure 32. L'expérience d'un vol retardé ou annulé par les utilisateurs de services aériens pour les déplacements régionaux au Québec selon la région de résidence	56
Figure 33. L'expérience d'un vol retardé ou annulé par les utilisateurs de services aériens pour les déplacements régionaux au Québec selon le moment de la dernière utilisation.....	57
Figure 34. L'importance de certains critères dans le choix d'un vol régional (note moyenne sur 10) pour l'ensemble des régions.....	58
Figure 35. Autres critères importants dans le choix d'un vol régional (note sur 10)	60
Figure 36. L'expérience d'utilisation des services de la compagnie aérienne sur la liaison concernée par le plus récent voyage en avion, selon la région de résidence	63
Figure 37. Le choix de transporteur sur la liaison concernée par le plus récent voyage en avion selon la région de résidence.....	64
Figure 38. L'intention de renouvellement de l'expérience de transport aérien régional - transporteur au cours de la prochaine année selon le moment de la dernière utilisation (1 = très faible , 5 = très élevée)	67
Figure 39. L'intention de voyage en avion vers certaines régions du Québec au cours des 12 prochains mois selon la région de résidenc.....	67
Figure 40. Importance moyenne des facteurs susceptibles de favoriser les déplacements aériens au Québec selon les six régions cibles (note moyenne de 0 à 5)	70
Figure 41. Autres facteurs incitatifs à voyager prochainement en avion au Québec.....	72
Figure 42. Les freins à l'utilisation des services aériens dans les régions cibles	73
Figure 43. Facteurs incitatifs à voyager en avion au Québec. Bas-Saint-Laurent (importance moyenne de 0 à 5).....	74
Figure 44. Les freins à l'utilisation des services aériens régionaux. Bas-Saint-Laurent.....	75

Figure 45. Facteurs incitatifs à voyager en avion au Québec. Côte-Nord (importance moyenne de 0 à 5).....	76
Figure 46. Les freins à l'utilisation des services aériens régionaux. Côte-Nord	76
Figure 47. Facteurs incitatifs à voyager en avion au Québec. Saguenay–Lac-Saint-Jean (importance moyenne de 0 à 5).....	77
Figure 48. Les freins à l'utilisation des services aériens régionaux. Saguenay–Lac-Saint-Jean	78
Figure 49. Facteurs incitatifs à voyager en avion au Québec. Nord-du-Québec (importance moyenne de 0 à 5).....	79
Figure 50. Les freins à l'utilisation des services aériens régionaux. Nord-du-Québec	80
Figure 51. Facteurs incitatifs à voyager en avion au Québec. Gaspésie–Îles-de-la- Madeleine (importance moyenne de 0 à 5).....	81
Figure 52. Les freins à l'utilisation des services aériens régionaux. Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	82
Figure 53. Facteurs incitatifs à voyager en avion au Québec. Abitibi-Témiscamingue (importance moyenne de 0 à 5).....	83
Figure 54. Les freins à l'utilisation des services aériens régionaux. Abitibi-Témiscamingue	84

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1. Régions administratives. Population, territoire et importance économique (2016 sauf indication)	14
Tableau 2. Distribution de la population, par régions administratives, selon le groupe d'âge (2006 et 2016).....	16
Tableau 3. Indice de remplacement, par régions administratives (2006, 2011 et 2016).....	19
Tableau 4. Produit intérieur brut, 2010 et 2015	21
Tableau 5. Taux de chômage dans les régions du Québec, 2016	22
Tableau 6. Personnes à la recherche d'un emploi âgées de 15 ans et plus, selon le niveau de scolarité terminé (2006 et 2016).....	23
Tableau 7. Productivité du travail, par région administrative, 2010 et 2015 (Québec = 100).....	25
Tableau 8. Le trafic aérien des marchandises (2010 à 2016 – milliers de tonnes)	28
Tableau 9. Dépenses moyennes par ménage en transport aérien, 2010-2016, en milliers de dollars courants.	29
Tableau 10. Marché global du transport aérien intérieur au Québec en milliers, 2010	31
Tableau 11. La pondération sur le genre et l'âge	33
Tableau 12. L'expérience de déplacement en avion à des fins personnelles/ professionnelles selon la région de résidence	39
Tableau 13. L'aéroport de départ lors de la dernière utilisation de services aériens régionaux selon le moment de la dernière utilisation	42
Tableau 14. L'aéroport d'arrivée lors de la dernière utilisation de services aériens régionaux selon le moment de la dernière utilisation.....	43
Tableau 15. Le transporteur lors de la dernière utilisation de services aériens régionaux selon le moment de la dernière utilisation.....	44
Tableau 16. Le tarif considéré comme un juste prix pour la dernière utilisation de service aérien régional selon le moment de la dernière utilisation.....	45
Tableau 17. Le motif du voyage des utilisateurs récents de service aérien régional (depuis moins de 24 mois) selon la région de résidence	47
Tableau 18. Le principal moyen de transport utilisé pour les déplacements régionaux à but personnel selon la région de résidence (en pourcentage).....	50
Tableau 19. Le motif d'utilisation des moyens de transport autres que l'avion pour les déplacements régionaux à but personnel selon la région de résidence	51

Tableau 20. Le principal moyen de transport utilisé pour les déplacements régionaux à but professionnel selon la région de résidence	52
Tableau 21. Le motif d'utilisation des moyens de transport autres que l'avion pour les déplacements régionaux à but professionnel selon la région de résidence.....	53
Tableau 22. La visite récente (24 derniers mois) de certaines régions du Québec par les voyageurs selon la région de résidence (en pourcentage)	54
Tableau 23. La satisfaction générale des utilisateurs de services aériens pour les déplacements régionaux au Québec selon le moment de la dernière utilisation	56
Tableau 24. La satisfaction générale des utilisateurs de services aériens pour les déplacements régionaux au Québec selon le moment de la dernière utilisation et l'expérience d'un vol retardé ou annulé	57
Tableau 25. L'importance de certains critères dans le choix d'un vol régional (note moyenne sur 10) selon la région de résidence.....	59
Tableau 26. L'importance de certains critères dans le choix d'un vol régional (note moyenne sur 10) selon le moment de la dernière utilisation	59
Tableau 27. Le moment de la planification du dernier voyage régional en avion et de l'achat du billet selon le moment de la dernière utilisation	60
Tableau 28. Le lieu de départ du dernier voyage régional en avion selon la région de résidence...	61
Tableau 29. La proximité de l'aéroport de départ par rapport au lieu de résidence ou d'hébergement, lors du dernier voyage régional, selon la région de résidence	61
Tableau 30. Le motif de choix de l'aéroport de départ lors du dernier voyage régional selon la région de résidence	62
Tableau 31. La proximité de l'aéroport d'arrivée par rapport à la destination finale, lors du dernier voyage régional, selon la région de résidence	63
Tableau 32. Le choix de transporteur sur la liaison concernée par le plus récent voyage en avion selon le moment de la dernière utilisation	64
Tableau 33. Le paiement du billet d'avion pour le dernier voyage régional, selon la région de résidence	65
Tableau 34. La réduction du tarif à l'achat du billet d'avion – selon diverses formules (plusieurs mentions permises) – pour le dernier voyage régional.....	66
Tableau 35. L'intention de voyage en avion vers certaines régions du Québec au cours des 12 prochains mois selon la région de résidence.....	68

Tableau 36. L'importance des facteurs susceptibles de favoriser les déplacements aériens au Québec selon le statut d'utilisation des services aériens régionaux et l'époque de la dernière utilisation (note moyenne de 0 à 5)..... 70

SOMMAIRE

Ce rapport présente les résultats d'une étude sur le transport aérien régional au Québec visant à documenter les travaux de réflexion du ministère des Transports du Québec (MTQ) dans ce domaine et à l'aider à concevoir des outils destinés à corriger certaines conditions inefficaces du marché. Cette étude s'intéresse plus spécifiquement à l'utilisation des services aériens régionaux et aux meilleures avenues envisageables pour améliorer la demande.

En regard des services de transport aérien offerts dans certaines régions du Québec, les travaux de recherche entrepris ici visent essentiellement à :

- Connaître et analyser le profil et les besoins des voyageurs en matière de transport aérien régional au Québec;
- Dresser la tendance des déplacements aériens régionaux par rapport aux autres modes de transport;
- Identifier des avenues possibles qui permettraient de stimuler la demande de transport aérien régional au Québec.

Afin d'atteindre ces principaux objectifs, nous avons mobilisé deux volets méthodologiques en se basant sur une approche quantitative et qualitative. Le premier volet consiste en la présentation d'une monographie des six régions cibles de l'étude. Le deuxième volet est un sondage probabiliste téléphonique effectué du 14 décembre 2017 au 5 janvier 2018 auprès de 1 500 répondants prélevés aléatoirement au sein d'un échantillon représentatif des ménages du territoire ciblé. Le sondage nous a permis de comprendre les habitudes de voyage de cette population, les critères de choix des services aériens, le profil des utilisateurs et leur utilisation potentielle de l'avion pour des déplacements régionaux dans l'avenir.

Le mandat défini par Transports Québec a mis l'accent sur six régions administratives au Québec : le Bas-Saint-Laurent, le Saguenay–Lac-Saint-Jean, l'Abitibi-Témiscamingue, la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, la Côte-Nord et le Nord-du-Québec. Ces dernières seront désignées tout au long de ce rapport par la dénomination « régions cibles ».

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

Généralement, nous pensons que la vive compétition entre les compagnies aériennes pourrait développer beaucoup plus les marchés importants au détriment des petits transporteurs. De ce fait, **une remise à niveau des infrastructures existantes dans le réseau des aéroports** est une des mesures importantes à mettre en œuvre afin de soutenir les petits aéroports régionaux et locaux. Le Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales (PAQIAR), qui favorise le développement de nouveaux marchés en aviation pour les aéroports et le maintien des dessertes aériennes essentielles, nous paraît une démarche pertinente.

Le **meilleur prix** s'avère le facteur le plus susceptible d'inciter la population des régions à augmenter leur demande en transport aérien. Ce facteur crucial est ressorti dans notre étude en se plaçant au-devant des autres facteurs d'influence considérés. Ainsi, nous jugeons que le Programme de réduction des tarifs aériens du ministère des Transports du Québec doit être maintenu.

Le transport aérien régional entraîne des retombées économiques qui ont une influence majeure sur le développement régional. Il favorise les déplacements par avion des résidents des régions éloignées du Québec en stimulant la demande en transport aérien et en augmentant l'offre de services aériens en régions (englobant nos régions cibles). Nous pensons qu'une **réduction des taxes** sur le transport aérien afin d'encourager cette industrie pourrait sans doute contribuer au développement économique régional.

Enfin, **se doter d'une réelle politique** en matière de transport aérien régional dans la perspective d'un développement à moyen et long terme de ce secteur est une autre de nos recommandations. Au-delà des mesures ponctuelles, la nouvelle politique devra cartographier l'écosystème de l'industrie du transport aérien régional au Québec, identifier les opportunités qui se dessinent pour le secteur dans les prochaines années en égard à la croissance soutenue du secteur et enfin, cibler les contraintes qui peuvent ralentir le développement du secteur du transport aérien régional, considéré comme un moteur de développement économique des régions.

1. INTRODUCTION

Le présent rapport expose les résultats issus d'une étude sur le transport aérien régional au Québec entreprise en 2018 dans le but d'alimenter les travaux de réflexion du ministère des Transports du Québec en ce qui concerne, notamment, l'utilisation des services aériens régionaux, la demande en matière de transport aérien régional et les meilleures avenues possibles visant l'amélioration de cette demande.

Un sondage probabiliste téléphonique a été effectué du 14 décembre 2017 au 5 janvier 2018 auprès de 1 500 répondants prélevés aléatoirement au sein d'un échantillon représentatif des ménages du territoire ciblé. Le mandat défini par Transports Québec a mis l'accent sur six régions administratives, soit les régions du Bas-Saint-Laurent, du Saguenay–Lac-Saint-Jean, de l'Abitibi-Témiscamingue, de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, de la Côte-Nord et du Nord-du-Québec. Ces dernières seront désignées tout au long de ce rapport par l'expression «régions cibles».

1.1. Contexte et portée de l'étude

Pour les régions éloignées et isolées du Québec, le transport aérien est un mode de transport indispensable permettant non seulement de relier les localités entre elles, mais également d'établir un lien avec les grands centres urbains. La présence d'infrastructures aéroportuaires sécuritaires dans ces régions constitue une condition nécessaire, mais non suffisante au maintien et au développement des services aériens réguliers pour ces régions. Pour les transporteurs aériens, **la rentabilité des opérations** est le facteur primordial pour justifier le maintien et le développement des services aériens réguliers. Plusieurs paramètres endogènes et exogènes peuvent influencer cette rentabilité et la demande est un de ceux-ci.

Une étude réalisée en 2008 pour le compte du ministère des Transports et ayant pour objet l'analyse du profil de la demande de transport aérien régional au Québec¹ concluait qu'il fallait favoriser le développement du transport aérien régional afin de soutenir la compétitivité économique des régions.

Dix ans après cette première étude, dans le cadre d'un mandat octroyé par le MTQ, nous avons mené une nouvelle recherche sur le sujet avec toutefois une perspective plus large. Contrairement

¹*Profil de la demande de transport aérien régional de passagers au Québec et tendances*, I. Dostaler, L. Sabbane, C. Stein et J. Tomberlin, École de gestion John Molson (Université Concordia) avec la collaboration de A. Raharolahy et P. Gauthier, Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire, ministère des Transports du Québec.

à l'étude de 2008, qui se limitait à la population ayant déjà recouru aux services de transport aérien en région, la présente recherche a pour but, entre autres, de cerner la demande pour ce secteur d'activité. Pour atteindre ce but, notre échantillon d'enquête se composait à la fois de personnes ayant déjà utilisé le transport aérien en région et d'autres ne l'ayant jamais utilisé.

Avec la réalisation de cette seconde étude, nous entendons pouvoir répondre entre autres aux questions suivantes :

- Quelle est la demande pour le transport aérien régional ?
- Quelles sont les caractéristiques de déplacement des voyageurs vers les grands centres urbains au niveau des moyens de transport utilisés ? Quelles sont leurs habitudes en ce domaine ?
- Quels sont les besoins de déplacement des voyageurs ? Quelles sont leurs motivations ?
- Quel est le niveau de sensibilité de cette demande par rapport aux attributs des services aériens (fréquence, facilité de correspondance, prix, etc.) ?
- Quelles sont les modalités techniques ou économiques associées à un déplacement aérien et à son organisation ?
- Quelles pistes de solution peuvent être envisagées pour stimuler la demande de transport aérien régional de passagers au Québec?

1.2. Structure du rapport

Le corps principal du rapport comprend quatre sections : la monographie des régions cibles, le transport aérien, la présentation des résultats de l'enquête par sondage et enfin les pratiques et mesures visant à stimuler la demande du transport aérien régional.

La monographie des six régions cibles propose un survol des aspects sociodémographiques et économiques de ces régions. La section suivante met en évidence certains éléments caractérisant les activités de transport aérien national et régional. La section subséquente expose les résultats du sondage et elle s'intéresse tout particulièrement aux aspects liés au profil d'utilisation des services aériens régionaux, aux habitudes de voyage en région, au dernier voyage régional en avion, au choix d'un transporteur aérien et aux intentions de voyage en région. Puis, dans la dernière section, nous examinons les facteurs à même de stimuler la demande en transport aérien régional ainsi que

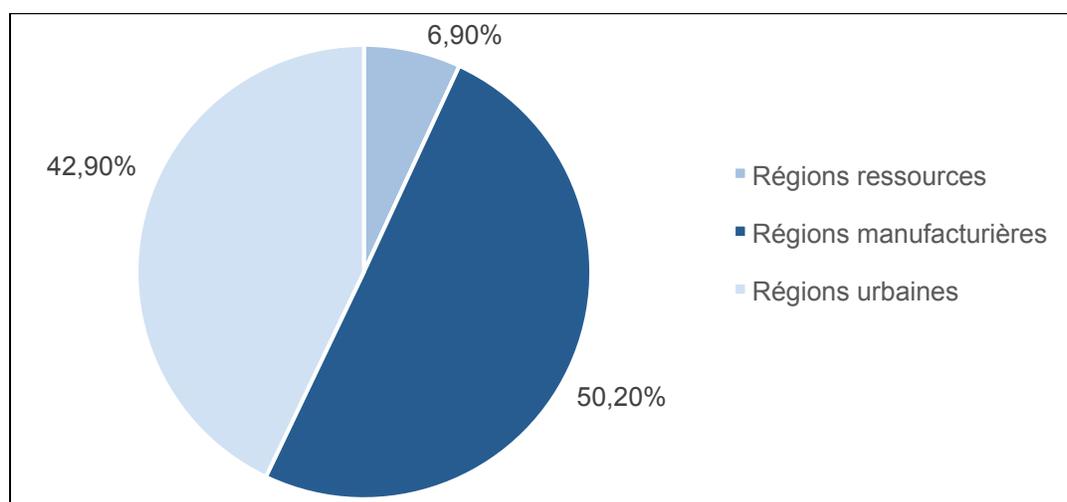
les freins à cette demande pour l'ensemble des six régions cibles². Une démarche similaire est effectuée pour chacune de ces régions. Notre rapport se termine avec une conclusion comportant nos recommandations.

2. MONOGRAPHIE DES RÉGIONS

Le Québec compte actuellement 17 régions administratives réparties en trois blocs qui se caractérisent par leurs structures économiques et leurs conditions de développement. Un premier bloc regroupe les régions manufacturières et comprend la Mauricie, l'Estrie, Chaudière-Appalaches, Lanaudière, les Laurentides, la Montérégie, le Centre-du-Québec et le Saguenay–Lac-Saint-Jean. Un deuxième bloc comprend les régions dites urbaines, soit la Capitale-Nationale, Montréal, l'Outaouais et Laval. Les régions dites ressources forment le dernier bloc, à savoir : le Bas-Saint-Laurent, l'Abitibi-Témiscamingue, la Côte-Nord, le Nord-du-Québec et la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. Ces cinq régions, en plus de celle du Saguenay–Lac-Saint-Jean, délimitent le territoire d'étude de notre recherche.

Sur le plan démographique, le Québec compte 8 326 089 habitants. Les régions manufacturières rassemblent plus de la moitié de la population québécoise, soit 50,2 % de celle-ci. La Capitale-Nationale, Montréal, l'Outaouais et Laval regroupent 42,9 % de l'effectif total de la province, alors que les régions ressources regroupent 6,9 % de la population (figure 1).

Figure 1. Répartition de la population du Québec par grands groupes régionaux (2016)



Sources : Statistique Canada et Institut de la statistique du Québec.

Compilation : Direction des politiques et de l'analyse économiques, ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation.

²Bas-Saint-Laurent; Saguenay–Lac-Saint-Jean; Abitibi-Témiscamingue; Côte-Nord; Nord-du-Québec; Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine.

Alors que les régions ressources s'étalent sur environ 80 % du territoire québécois, ce qui correspond à un peu plus de 1 million de km², tout en affichant une faible densité de population, à savoir 0,6 habitant par km² en 2016, les régions urbaines occupent quant à elles une minime partie du territoire québécois, soit tout juste moins de 50 000 km² que se partage une population répartie à raison de 71,6 habitants par km². Les régions manufacturières s'étendent enfin sur une superficie de 207 000 km² et on y observe une densité de population de 20,1 habitants par km². La région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, une de nos régions cibles, occupe à elle seule près de la moitié de la superficie des régions manufacturières pour une densité de population n'atteignant que 2,9 habitants par km² (tableau 1).

Tableau 1. Régions administratives. Population, territoire et importance économique (2016 sauf indication)

Région administrative	Population	Poids démographique	Superficie terrestre	Densité population	Poids économique
	Habitants	%	km ²	Hab/km ²	%
Bas-Saint-Laurent	199 983	2,4	22 186	9,0	1,9
Saguenay–Lac-Saint-Jean	277 232	3,3	95 762	2,9	3,0
Abitibi-Témiscamingue	147 982	1,8	57 349	2,6	2,0
Côte-Nord	92 541	1,1	236 502	0,4	1,9
Nord-du-Québec	45 107	0,5	707 333	0,1	1,0
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	91 781	1,1	20 272	4,5	0,8
Ensemble du Québec	8 326 089	100,0	1 300 866	6,4	100,0
Régions ressources	577 394	6,9	1 043 642	0,6	7,6
Régions manufacturières	4 178 065	50,2	207 364	20,1	39,7
Régions urbaines	3 570 630	42,9	49 860	71,6	52,8

Sources : Statistique Canada et Institut de la statistique du Québec. Compilation : Direction des politiques et de l'analyse économiques, ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation.

En sus de la dimension démographique, le tableau 1 nous permet par la même occasion de constater le poids économique, en 2016, de chaque bloc régional du Québec.

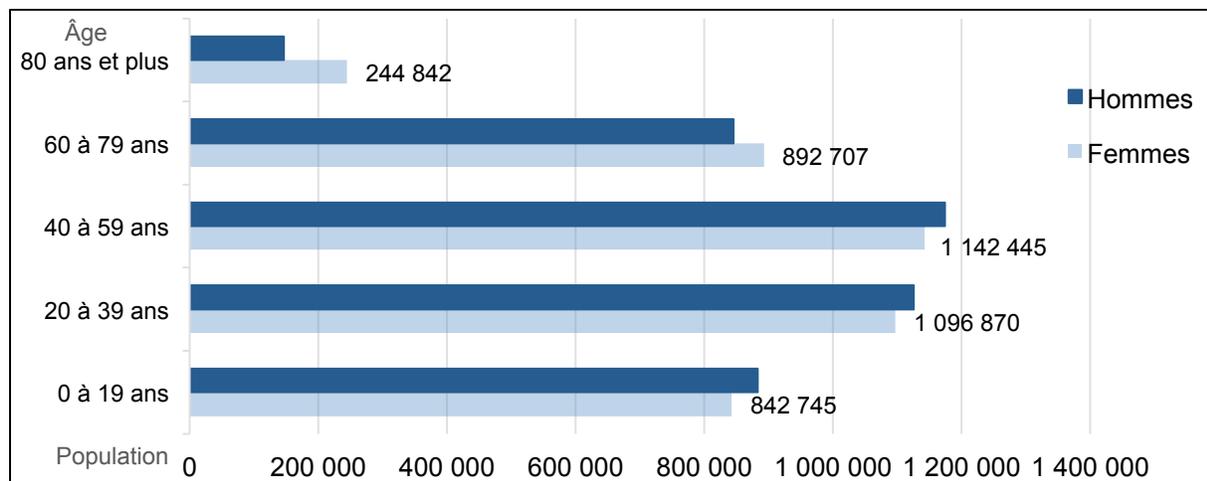
La Capitale-Nationale, Montréal, l’Outaouais et Laval comptent pour plus de la moitié de l’économie du Québec, soit 52,8 %, suivies des régions manufacturières avec 39,7 %. Enfin, les cinq régions ressources (Bas-Saint-Laurent, Abitibi-Témiscamingue, Côte-Nord, Nord-du-Québec et Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine) comptent pour 7,6 % du produit intérieur brut (PIB) du Québec. Ces disparités économiques peuvent être expliquées par la structure économique des régions urbaines, qui concentrent un fort pourcentage d’emplois dans le secteur tertiaire, ainsi que par leur proximité avec les régions manufacturières, ce qui leur permet de disposer d’un bassin intéressant de main-d’œuvre.

2.1. Démographie des régions

2.1.1. Structure et évolution de la population en région

D’après Statistique Canada, la population québécoise a connu une augmentation en dernière décennie (2007-2017), tant chez les femmes que chez les hommes. La figure 2 illustre la répartition de la population du Québec selon l’âge et le sexe.

Figure 2. Répartition de la population du Québec selon l’âge et le sexe, 2017



Source : Statistique Canada. Estimations de la population au 1er juillet, par âge et sexe : <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=1710000501>.

Cependant, la population de 0 à 14 ans diminue, comparativement à la population constituée des personnes âgées de 65 ans et plus. La répartition de la population de nos régions cibles (tableau 2) montre une légère diminution de la population âgée entre 0 et 14 ans et une augmentation de celle âgée de 65 ans et plus. Cette dernière est passée de 16,6 % à 23,7 % au Bas-Saint-Laurent, de

14,6 % à 21,0 % au Saguenay–Lac-Saint-Jean, de 12,8 % à 17,5 % en Abitibi-Témiscamingue, de 11,7 % à 17,7 % en Côte-Nord, de 5,3 % à 7,8 % au Nord-du-Québec et de 17,3 % à 25,1 % en Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine.

Tableau 2. Distribution de la population, par régions administratives, selon le groupe d'âge (2006 et 2016)

Région administrative	2006 (en %)				2016 (en %)			
	0-14	15-29	30-64	65 et +	0-14	15-29	30-64	65 et +
Bas-Saint-Laurent	14,6	18,1	50,7	16,6	13,8	14,8	47,6	23,7
Saguenay–Lac-Saint-Jean	15,5	19,4	50,4	14,6	14,5	16,0	48,5	21,0
Abitibi-Témiscamingue	17,8	19,2	50,2	12,8	16,4	17,9	48,2	17,5
Côte-Nord	17,6	18,7	52,0	11,7	15,9	16,6	49,8	17,7
Nord-du-Québec	28,7	24,1	41,9	5,3	26,5	23,6	42,2	7,8
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	14,0	15,9	52,8	17,3	11,9	13,6	49,5	25,1
Ensemble du Québec	16,4	19,7	50,0	13,9	15,6	18,0	48,4	18,1
Régions ressources	16,8	18,5	50,5	14,2	15,5	16,4	48,0	20,1
Régions manufacturières	17,1	18,9	50,6	13,4	15,8	17,0	48,4	18,8
Régions urbaines	15,5	20,9	49,2	14,4	15,3	19,4	48,5	16,9

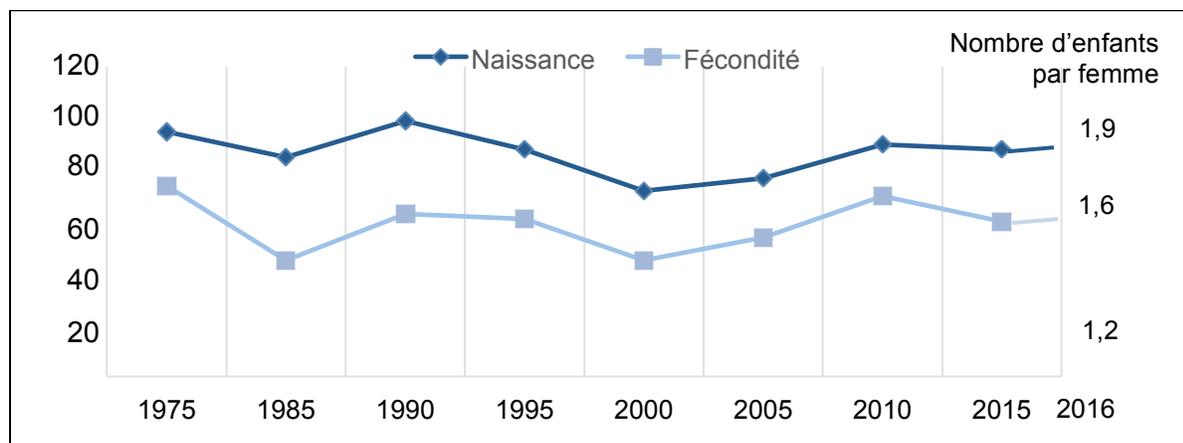
Sources : Statistique Canada et Institut de la statistique du Québec. Compilation : Direction des politiques et de l'analyse économiques, ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation.

2.1.2. Fécondité

La fécondité poursuit sa baisse au Québec en 2016. On estime le nombre de naissances à 86 400, soit quelque 400 de moins qu'en 2015. L'indice de fécondité est de 1,59 enfant par femme. Il a connu une augmentation au cours des années 2000 (figure 3), suivie d'une diminution depuis 2010, passant sous la barre de 1,6 enfant par femme pour la première fois depuis 2005. Les régions cibles ont connu des variations similaires au chapitre de la fécondité. L'indice de fécondité de 2016 est inférieur à son niveau de 2011 tant dans l'ensemble du Québec que dans toutes les régions cibles. À titre comparatif (figure 4), le Nord-du-Québec se situe à un indice synthétique de fécondité de 2,51 enfants par femme en 2016, suivi de l'Abitibi-Témiscamingue (1,92), puis de la Côte-Nord (1,78), du Saguenay–Lac-Saint-Jean (1,71), du Bas-Saint-Laurent (1,69) et enfin la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (1,49). Nous constatons que le niveau de l'indice de fécondité varie d'une région à

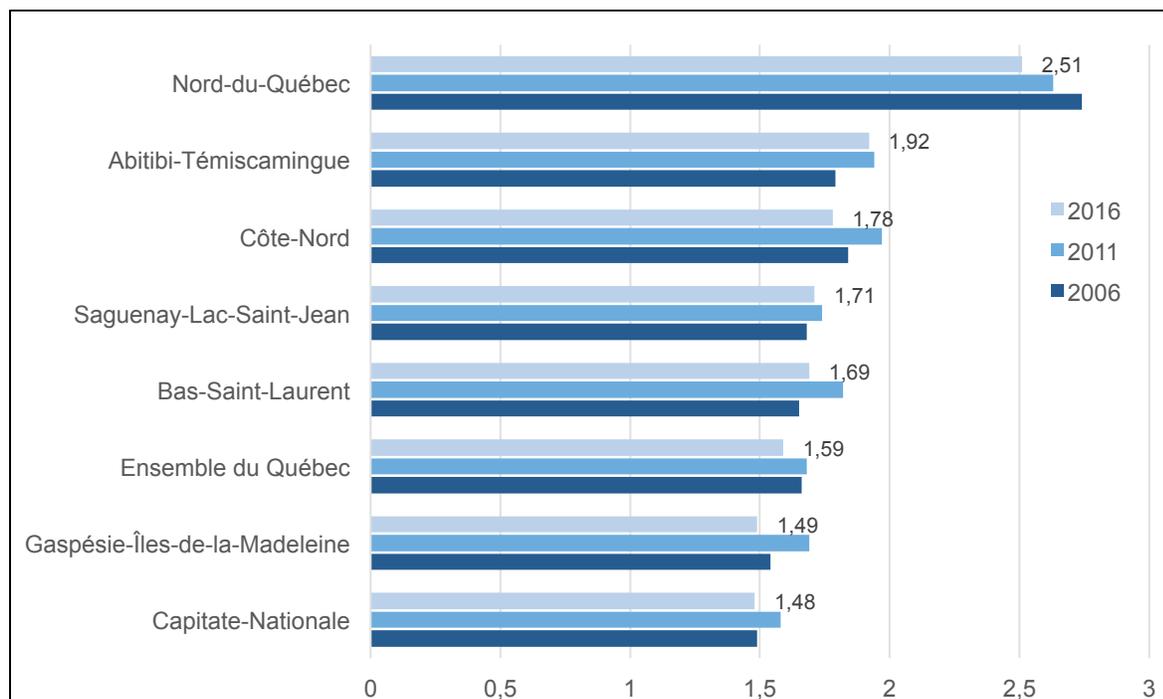
l'autre. Cependant, la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine est la seule région cible qui se situe sous la moyenne québécoise de 1,59 enfant par femme.

Figure 3. Nombre de naissances (en milliers) et indice de fécondité, Québec (1975-2016)



Sources : Institut de la statistique du Québec.

Figure 4. Indice de fécondité, par régions administratives (2006, 2011, 2016)

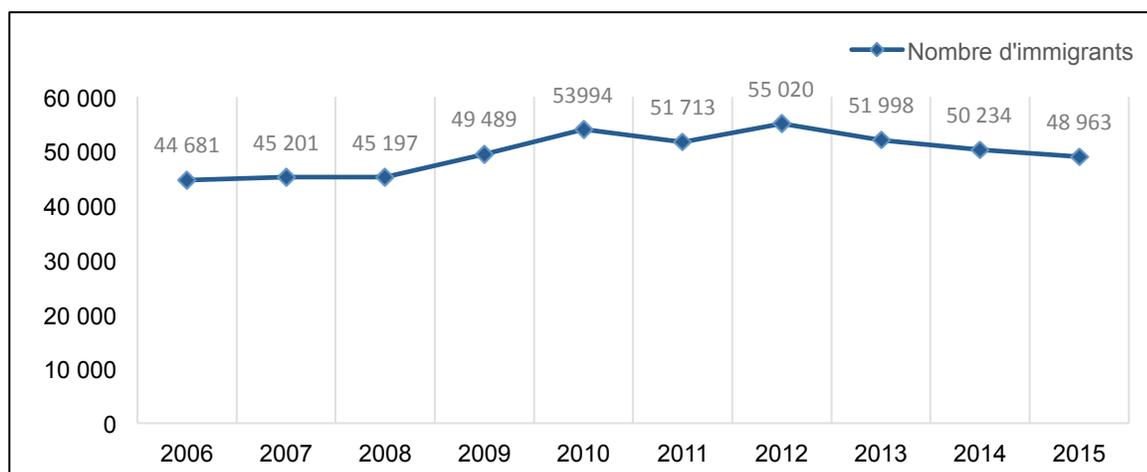


Sources : Statistique Canada et Institut de la statistique du Québec.

2.1.3. Immigration

La figure 5 montre l'évolution de l'immigration au Québec. L'année 2012 a enregistré le plus important nombre d'immigrants, soit 55 020 personnes.

Figure 5. Population immigrante admise au Québec de 2006 à 2015



Source : Ministère de l'Immigration, de la Diversité et de l'Inclusion, Direction de la recherche et de la statistique, Banque de données sur la présence en 2017 des immigrants admis de 2006 à 2015.

2.1.4. Indice de remplacement

Le renouvellement du bassin de main-d'œuvre potentielle dans les régions cibles s'avère difficile en raison de la migration de la population jeune vers des régions perçues, selon toute vraisemblance, comme étant plus favorables en regard du niveau de vie. L'indice de remplacement³ des régions cibles a diminué en moyenne de 28 points entre 2006 et 2016. Pendant la même période, l'indice de remplacement du Québec a diminué de 19,4 points, passant de 109,1 à 89,7. Ce sont la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (47,1), le Bas-Saint-Laurent (56,8) et le Saguenay-Lac-Saint-Jean (64,3) qui affichent les indices de remplacement les plus faibles, contrairement au Nord-du-Québec (163,2) qui affiche un indice de remplacement encore supérieur à 100 malgré une baisse constante depuis 2006.

³L'indice de remplacement mesure le renouvellement du bassin de main-d'œuvre potentielle en divisant le nombre de personnes qui s'approchent de l'âge de la retraite (55 à 64 ans) par le nombre de personnes qui intègrent le marché du travail (20 à 29 ans). Ainsi, un indice de remplacement de 100 signifie que chaque personne qui s'apprête à se retirer du marché du travail est remplacée par une personne plus jeune.

Source : Portrait économique des régions du Québec, édition 2018, page 102

https://www.economie.gouv.qc.ca/fileadmin/contenu/documents_soutien/regions/portraits_regionaux/portrait_socio_econo.pdf.

Tableau 3. Indice de remplacement, par régions administratives (2006, 2011 et 2016)

Région administrative	Indice de remplacement		
	2006	2011	2016
Bas-Saint-Laurent	81,6	63,7	56,8
Saguenay–Lac-Saint-Jean	94,6	76,6	64,3
Abitibi-Témiscamingue	99,7	85,7	77,8
Côte-Nord	97,7	79,8	70,3
Nord-du-Québec	207,1	181,6	163,2
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	64,2	50,7	47,1
Ensemble du Québec	109,1	96,6	89,7
Régions ressources	90,1	73,7	67
Régions manufacturières	94,9	82,9	77,1
Régions urbaines	131,5	120,2	112,3

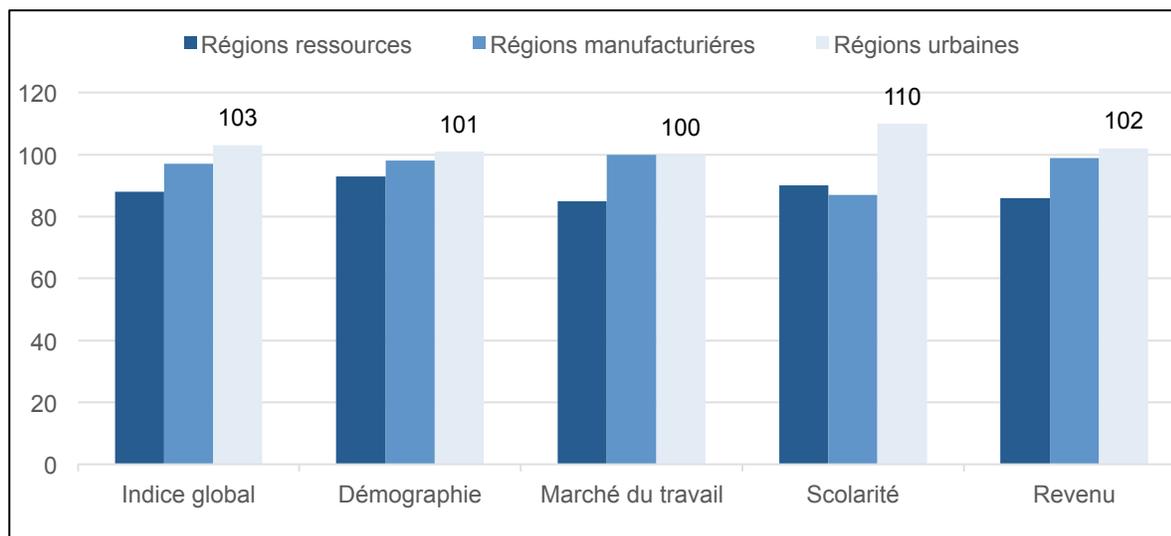
Sources : Statistique Canada et Institut de la statistique du Québec. Compilation : Direction des politiques et de l'analyse économiques, ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation.

2.2. Climat économique : économie des régions

2.2.1. Développement économique

La démographie, le marché du travail, le revenu et la scolarité constituent les quatre composantes de l'indice de développement économique. Les régions qui présentent un indice supérieur à 100 connaissent un niveau de développement économique supérieur à la moyenne de l'ensemble du territoire québécois. Dans l'analyse de la situation économique des régions cibles (figure 6), seules les régions urbaines présentent un indice global supérieur à 100. Les régions ressources, qui englobent cinq de nos régions cibles, ont un indice global de près de 90 points et les régions manufacturières, dont le Saguenay–Lac-Saint-Jean, notre sixième région cible, présentent un indice un peu plus élevé que les régions ressources, mais qui demeure malgré tout sous la valeur de 100.

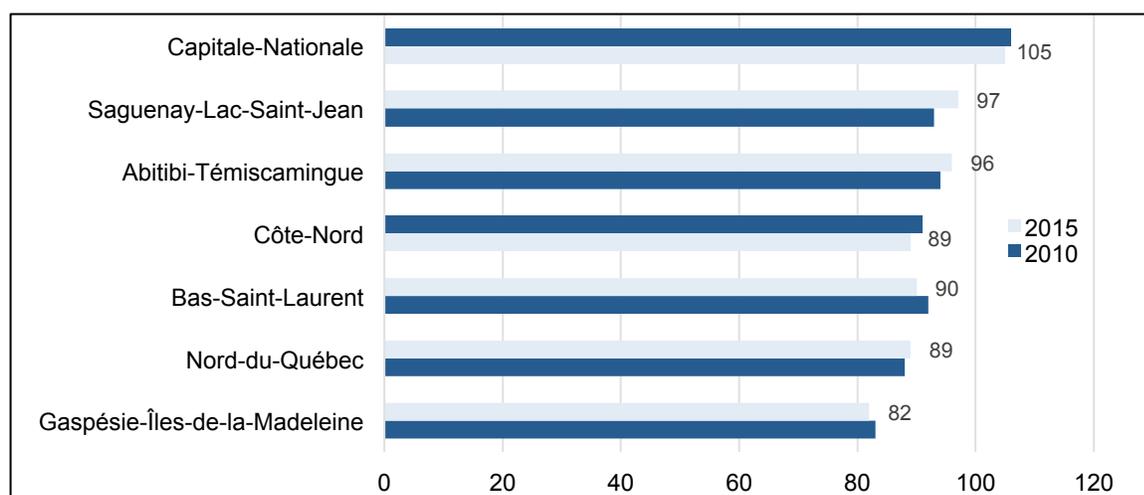
Figure 6. Indice de développement économique, par thèmes, selon les blocs régionaux (2015 - Québec = 100)



Sources : Statistique Canada et Institut de la statistique du Québec. Compilation : Direction des politiques et de l'analyse économiques, ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation.

La figure 7 montre que la moitié des régions cibles ont enregistré une augmentation en termes d'indice de développement économique, à l'exception de trois régions qui ont eu un écart négatif entre 2010 et 2015. Il s'agit du Bas-Saint-Laurent (écart de -1,8), de la Côte-Nord (écart de -2,0) et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (écart de -0,8).

Figure 7. Indice de développement économique, par régions administratives, 2010 et 2015 (en points d'indice [Québec = 100], par ordre décroissant de 2015)



Sources : Statistique Canada et Institut de la statistique du Québec. Compilation : Direction des politiques et de l'analyse économiques, ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation.

2.2.2. Produit intérieur brut

En économie, la notion de croissance économique fait référence à l'évolution positive, au cours d'une période déterminée, de la production des biens et services exprimée en pourcentage du produit intérieur brut. Le PIB se définit comme la valeur, aux prix du marché, de tous les biens et services destinés à une utilisation finale et qui sont produits à l'intérieur des frontières d'un territoire au cours d'une période donnée (habituellement une année). Comme l'indique le tableau 4, l'ensemble des régions cibles ont connu une variation positive de leur PIB durant la période 2010-2015. La croissance la plus forte était celle de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (une variation de 3,2 %), la seule région cible ayant eu une variation de son PIB supérieure à celle de l'ensemble du Québec. Toutes les autres régions ont présenté une variation de leur PIB inférieure à celle de l'ensemble du Québec. En ordre décroissant du taux de variation du PIB, on retrouve les régions suivantes : Saguenay–Lac-Saint-Jean (2,5 %), Abitibi-Témiscamingue (2,1 %) Bas-Saint-Laurent et Nord-du-Québec (2 %) et Côte-Nord (1,5 %).

Tableau 4. Produit intérieur brut, 2010 et 2015

Région administrative	PIB		Part		Variation
	2010	2015	2010	2015	2010-2015
	en G \$		en %		en %
Bas-Saint-Laurent	6,1	6,7	2,0	1,9	2,0
Saguenay–Lac-Saint-Jean	9,4	10,7	3,1	3,0	2,5
Capitale-Nationale	30,5	35,1	10,0	10,0	2,9
Abitibi-Témiscamingue	6,2	6,9	2,0	2,0	2,1
Côte-Nord	6,1	6,6	2,0	1,9	1,5
Nord-du-Québec	3,1	3,4	1,0	1,0	2,0
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	2,5	3,0	0,8	0,8	3,2
Ensemble du Québec	305,5	351,1	100,0	100,0	2,8
Régions ressources	24,0	26,5	7,9	7,6	2,0
Régions manufacturières	121,5	139,2	39,8	39,7	2,8
Régions urbaines	160,0	185,3	52,4	52,8	3,0

Sources : Statistique Canada et Institut de la statistique du Québec : Portrait économique des régions du Québec, édition 2017.

www.economie.gouv.qc.ca/fileadmin/contenu/documents_soutien/regions/portraits_regionaux/portrait_socio_econo.pdf

2.2.3. Niveaux de chômage

Le taux de chômage est un des indicateurs macroéconomiques importants à considérer afin d'évaluer la santé économique des régions cibles (tableau 5). À l'exception de l'Abitibi-Témiscamingue, toutes les régions cibles présentent un taux de chômage supérieur à celui de l'ensemble du Québec.

La diminution du taux de chômage entre 2010 et 2016 dans toutes les régions cibles, à l'exception de la Côte-Nord et du Nord-du-Québec, pourrait s'expliquer par la migration interne des jeunes adultes vers d'autres régions ayant une meilleure diversité industrielle, par le vieillissement de la population ainsi que par la diminution de la population en âge de travailler (tableau 5).

Tableau 5. Taux de chômage dans les régions du Québec, 2016

Région administrative	Taux de chômage en %	
	2010	2016
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	14,7	14,6
Bas-Saint-Laurent	10,0	8,1
Abitibi-Témiscamingue	8,3	6,6
Saguenay-Lac-Saint-Jean	8,2	7,9
Côte-Nord et Nord-du-Québec	7,2	8,7
Ensemble du Québec	8,0	7,1

Source : Statistique Canada : Caractéristiques de la population active selon la province, le territoire et la région économique, données annuelles. <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/cv.action?pid=1410009001>

2.2.4. Capital humain : niveau de scolarité

Une augmentation de la population active scolarisée influe positivement sur la croissance économique. Une main-d'œuvre plus instruite augmente la productivité totale directement, en étant synonyme d'ouvriers plus productifs, et indirectement, en attirant l'investissement direct étranger et en permettant à une région de mieux prendre avantage des avancées technologiques de ses partenaires commerciaux.

À l'exception de l'Abitibi-Témiscamingue, qui a présenté une légère diminution du niveau de scolarité de sa population entre 2006 et 2016, les régions cibles ont toutes connu une évolution positive en ce domaine (tableau 6).

Tableau 6. Personnes à la recherche d'un emploi âgées de 15 ans et plus, selon le niveau de scolarité terminé (2006 et 2016)

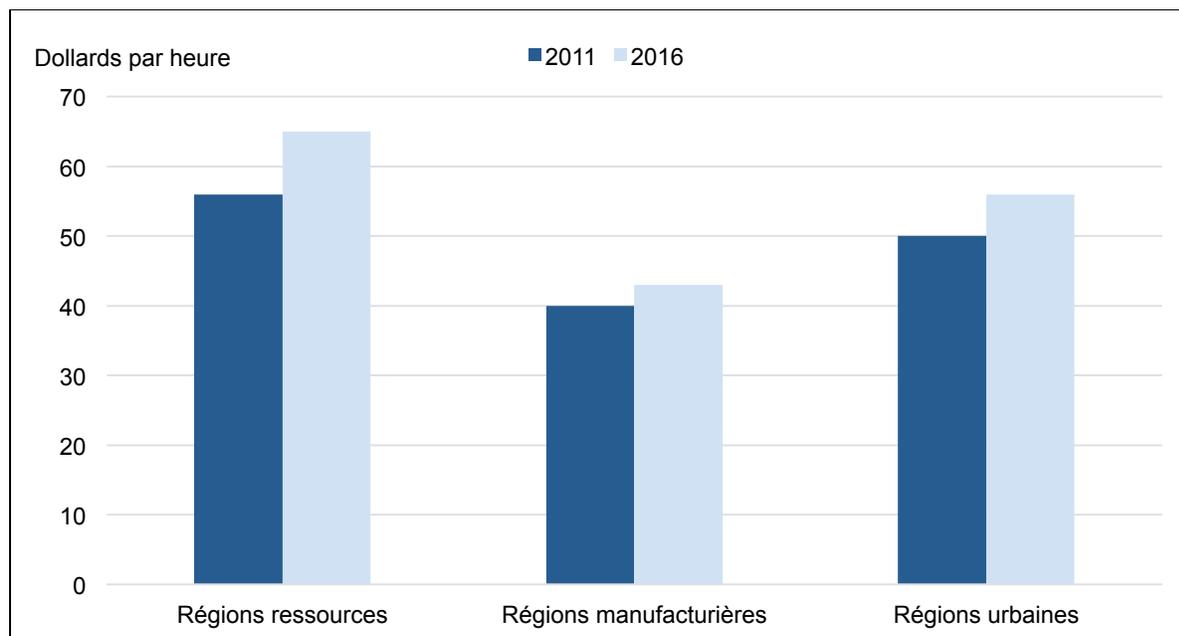
Région administrative	Études secondaires		Études postsecondaires		Études universitaires		Total	
	2006	2016	2006	2016	2006	2016	2006	2016
	En % du nombre total de personnes à la recherche d'un emploi							
Bas-Saint-Laurent	23,1	26,0	38,5	46,8	4,4	3,9	65,9	76,6
Saguenay–Lac-Saint-Jean	22,4	20,0	41,5	46,4	4,8	7,3	68,7	73,6
Abitibi-Témiscamingue	16,2	19,2	41,2	36,5	4,4	3,8	61,8	59,6
Côte-Nord et Nord-du-Québec	19,6	24,0	32,6	48,0	2,2	4,0	54,3	76,0
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	23,0	11,7	31,1	48,3	2,7	5,0	56,8	65,0
Ensemble du Québec	24,3	23,6	32,8	36,8	12,7	17,7	69,8	78,2
Régions ressources	20,8	20,5	36,2	45,2	3,6	4,2	60,6	69,9
Régions manufacturières	25,4	25,1	34,0	37,9	7,4	10,0	66,9	73,1
Régions urbaines	23,8	23,1	30,8	34,5	19,8	26,5	74,4	84,1

Source : Statistique Canada. Compilation : Direction des politiques et de l'analyse économiques, ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation.

2.2.5. Productivité

La productivité est une mesure de la valeur de la production moyenne réalisée par chaque travailleur pendant une période donnée. Elle est évaluée par le PIB réel mis en relation avec le nombre de travailleurs ou le nombre d'heures travaillées. La figure 8 révèle que les régions ressources, qui contiennent cinq de nos régions cibles, dépassent les autres régions manufacturières et urbaines et se démarquent en contribuant à accroître la productivité du Québec (figure 8).

Figure 8. Productivité du travail, selon les blocs régionaux (2011 et 2016, en dollars par heure travaillée)



Sources : Statistique Canada et Institut de la statistique du Québec. Compilation : Direction des politiques et de l'analyse économiques, ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation.

D'après le tableau 7, quatre régions cibles affichent une productivité du travail supérieure à celle de l'ensemble du Québec entre 2011 et 2016 : la Côte-Nord et le Nord-du-Québec, puis l'Abitibi-Témiscamingue et le Saguenay-Lac-Saint-Jean, qui cède cependant sa place à la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine en 2016. Toutes les autres régions cibles se situent à un niveau de productivité inférieur à celui de l'ensemble du Québec. La Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et le Bas-Saint-Laurent affichent un accroissement respectif de la productivité (en points d'indice) de +20,3 et de +7,9 . Ce portrait sommaire nous permet d'affirmer que l'apport des régions cibles est bien supérieur à ce que nous laisse entrevoir leur contribution respective au PIB.

Tableau 7. Productivité du travail, par région administrative, 2010 et 2015 en points d'indice (Québec = 100)

Régions administratives	Productivité du travail		Indice		Écart 2011-2016 En points d'indice
	2011	2016	2011	2016	
	En \$ par heure		Québec =100		
Bas-Saint-Laurent	40,01	47,71	81,5	89,4	+7,9
Saguenay–Lac-Saint-Jean	49,19	50,55	100,2	94,8	-5,5
Capitale-Nationale	47,59	49,43	97,0	92,7	-4,3
Abitibi-Témiscamingue	60,95	60,56	124,2	113,6	-10,7
Côte-Nord et Nord-du-Québec	106,68	104,21	217,4	195,4	-22,0
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	43,12	57,67	87,9	108,1	+20,3
Ensemble du Québec	49,07	53,34	100,0	100,0	

Sources : Statistique Canada et Institut de la statistique du Québec. Compilation : Direction des politiques et de l'analyse économiques, ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation.

Le survol de la monographie des régions cibles nous permet de conclure que la majorité de la population cible possède un niveau de scolarité élevé qui s'avère important pour la croissance économique. Les régions cibles dépassent les autres régions et se démarquent en contribuant à accroître la productivité du Québec.

Nous pourrions également formuler deux hypothèses en lien avec notre mandat de recherche sur le transport aérien régional. D'une part, la diminution du poids démographique, de l'indice de fécondité et de l'indice de remplacement des régions cibles pourrait mener à une diminution de la demande du transport aérien dans ces régions. D'autre part, il est possible que le vieillissement de la population ait un impact positif sur la demande pour le transport aérien régional, compte tenu que les personnes âgées et retraitées peuvent consacrer plus de temps aux voyages d'agrément. Ceci dit, ces voyageurs ne choisissent pas uniquement des destinations régionales. C'est ce que nous allons essayer de confirmer ou infirmer dans les sections qui suivent.

3. LE TRANSPORT AÉRIEN

Dans cette section, nous aborderons la question du trafic aérien au Canada, au Québec et dans les régions cibles au cours des dernières années.

3.1. Trafic aérien au niveau national

Si, de prime abord, le transport est perçu comme l'activité charnière entre les divers secteurs de l'économie, son importance, quant à elle, va bien au-delà de cet aspect le plus évident de sa contribution. En effet, il se présente comme un service ayant une utilité dans le temps et dans l'espace. Sans transport, seule l'économie de subsistance est possible. Le transport est donc d'une importance vitale pour une économie basée sur l'échange, à un tel point qu'il est souvent comparé à l'appareil circulatoire du corps humain. En l'absence de ces services, les autres secteurs ne peuvent pas contribuer efficacement au développement national⁴.

Par ailleurs, l'édification d'infrastructures de transport est préalable à toute tentative de réorganisation spatiale et de réduction de disparités régionales et améliore l'accès aux régions insulaires et périphériques. Ces infrastructures établissent des liens entre les collectivités et les gens en réduisant l'effet de distance et en éliminant les obstacles géographiques⁵.

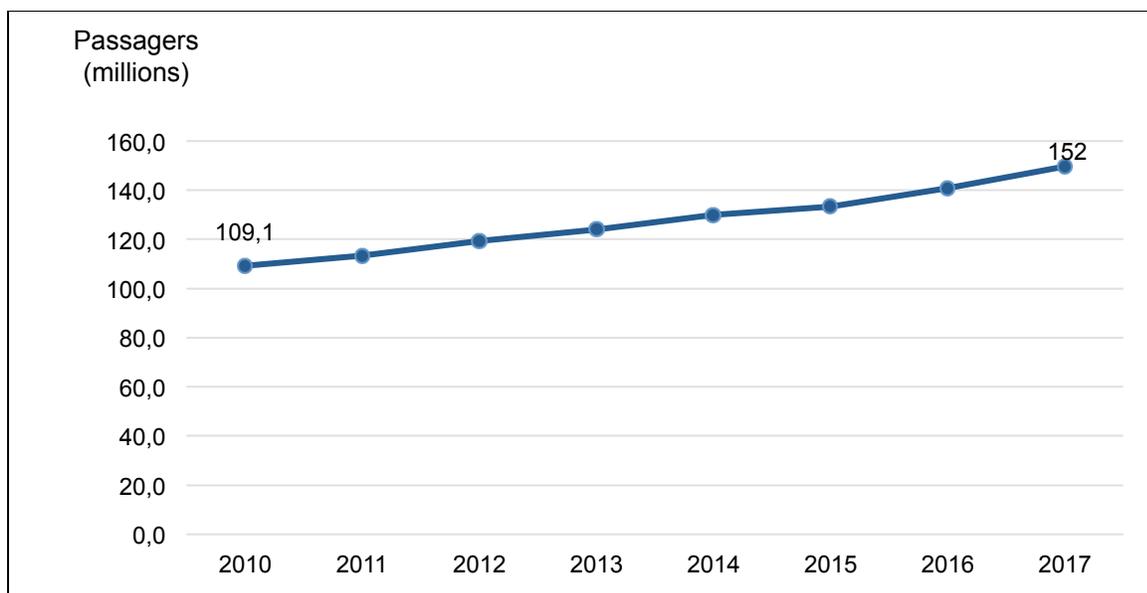
Entre 2010 et 2017, le trafic total des passagers aériens a progressé de 37 %. En 2017, les aéroports canadiens ont enregistré 152 millions de passagers embarqués et débarqués (figure 9). De ces passagers, 90,6 millions voyageaient à bord de vols intérieurs, 28,2 millions à bord de vols entre le Canada et les États-Unis, et 32,7 millions à bord d'autres vols internationaux.⁶

⁴ Malyadi S. (2011). Infrastructures de transport et disparités régionales. Éditions Universitaires Européennes.

⁵ Les transports au Canada, 2016, Rapport approfondi.

⁶ <https://www.tc.gc.ca/fra/politique/transports-canada-2017.html#toc8-5>

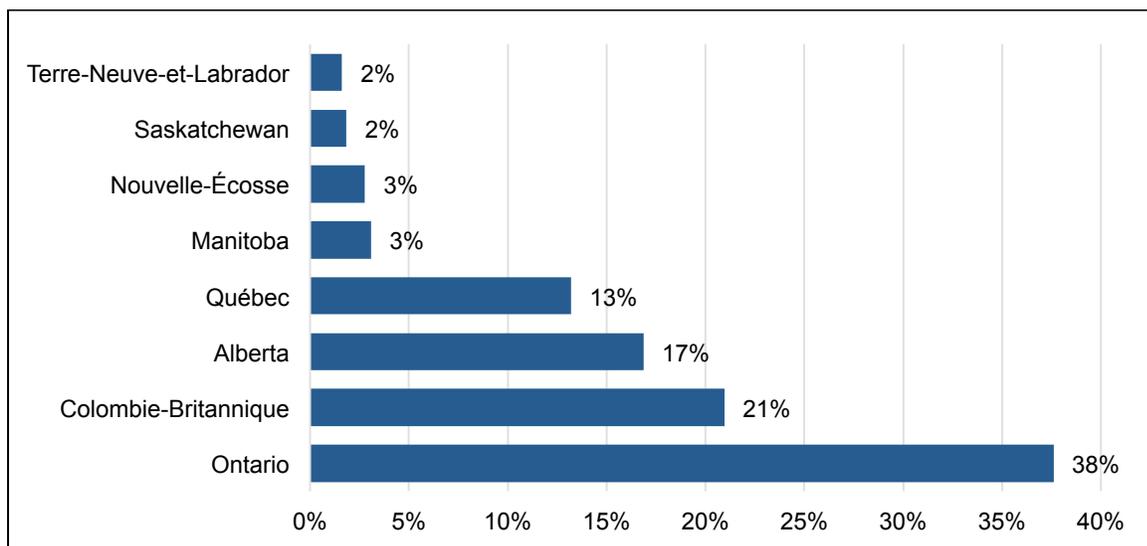
Figure 9. Total des passagers embarqués et débarqués au Canada entre 2010 et 2017



Source : Statistique Canada. Tableau 23-10-0253-01 - Trafic aérien de passagers aux aéroports canadiens, annuel.

De plus, 59 % du trafic intérieur national se concentre dans les régions de l'Ontario et de la Colombie-Britannique, comme l'illustre la figure 10.

Figure 10. Trafic aérien de passagers aux aéroports canadiens, annuel (en 2017)

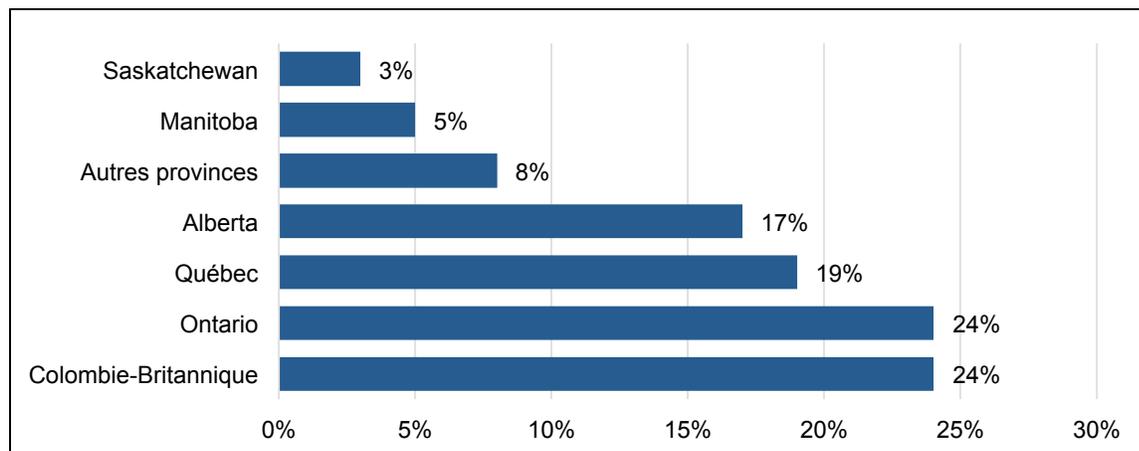


Source : Statistique Canada. Tableau 23-10-0253-01 - Trafic aérien de passagers aux aéroports canadiens, annuel⁷.

⁷ Les données des autres provinces sont confidentielles en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique.

Cette concentration va dans le même sens que la répartition des entreprises de transport aérien, par province. Environ la moitié de ces entreprises sont localisées dans ces deux provinces, soit l'Ontario et la Colombie-Britannique, comme le montre la figure 11.

Figure 11. Répartition des entreprises de transport aérien au Canada, par province, en 2017



Source : Statistique Canada.

Le trafic aérien des marchandises a aussi augmenté pendant la période qui s'étend de 2010 à 2016. Le tableau 8 met en évidence une augmentation, sur cette période, d'un peu plus de 74 000 tonnes dans le secteur intérieur, de quelque 8 000 tonnes dans le secteur transfrontalier et d'environ 81 000 tonnes à l'international.

Tableau 8. Le trafic aérien des marchandises (2010 à 2016 – milliers de tonnes)

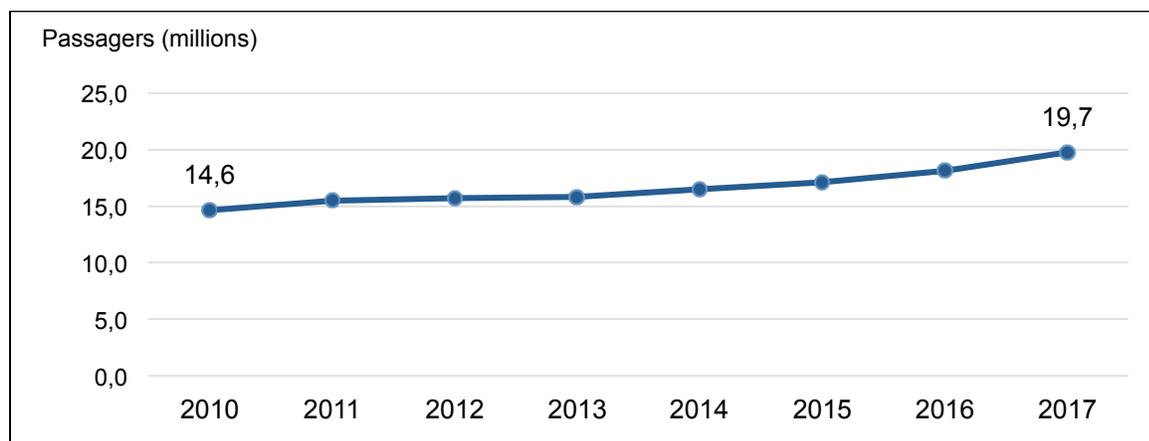
Trafic aérien des marchandises	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Total, marchandises embarquées et débarquées	1052,7	1055,3	1057,3	1072,9	1102,4	1172,8	1216,1
Secteur intérieur	478,7	471,7	475,7	469,9	483,3	528,9	553,0
Secteur transfrontalier	218,2	224,1	218,8	233,0	228,8	235,7	226,4
Autres secteurs internationaux	355,8	359,5	362,9	370,0	390,3	408,2	436,6

Source : Statistique Canada. CANSIM, Tableau 401-0045 - Trafic aérien des marchandises et vols, annuel.

3.2. Trafic aérien au Québec

En 2017, au Québec, le transport aérien a desservi 19,7 millions de passagers (figure 12). De 2010 à 2017, le nombre de personnes embarquées et débarquées n'a cessé d'augmenter, enregistrant un taux de croissance de 35 %.

Figure 12. Trafic aérien de passagers au Québec



Source : Statistique Canada. Tableau 23-10-0253-01 - Trafic aérien de passagers aux aéroports canadiens, annuel.

Cette croissance pourrait être expliquée par l'augmentation des dépenses des Québécois en transport aérien. Malgré une légère diminution de ces dépenses entre 2010 et 2012, leur évolution à partir de 2012 constitue un bon indicateur du degré de l'intérêt des Québécois envers cette industrie.

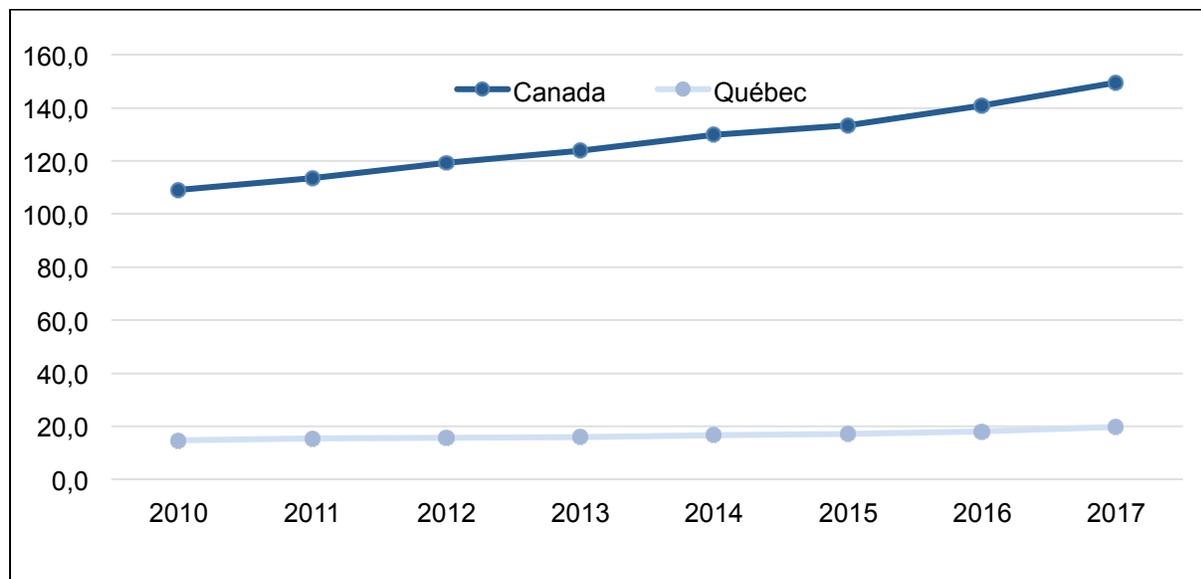
Tableau 9. Dépenses moyennes par ménage en transport aérien, 2010-2016, en milliers de dollars courants

Année	Québec (prov.) [en milliers de dollars]
2010	150,4
2011	146,3
2012	144,9
2013	144,9
2014	144,9
2015	153,9
2016	167,2

Source: Dépenses moyennes par ménage en transport aérien : Statistique Canada (SC), CANSIM, Tableau 2W-0021.

Au cours de la période qui s'étend de 2010 à 2017, le trafic aérien de passagers aux aéroports de la province a enregistré une croissance plus faible que celle du trafic national (figure 13), ce qui pourrait être expliqué par le fait que les Québécois déboursent en moyenne près de deux fois moins que l'ensemble des Canadiens pour des dépenses en lien avec le transport aérien⁸.

Figure 13. Comparaison entre le trafic aérien au Canada et au Québec



Source : Statistique Canada. Tableau 23-10-0253-01 - Trafic aérien de passagers aux aéroports canadiens, annuel.

3.3. Trafic aérien régional

Le ministère des Transports a procédé à l'estimation de la répartition relative du trafic aérien régional en 2010⁹. Le portrait ainsi obtenu des marchés régionaux (tableau 10) illustre la part importante que représente de la région de l'Abitibi-Témiscamingue dans le marché global du transport aérien intérieur du Québec. Cette région correspond à environ 22 % de ce marché.

⁸ Recommandations pour le Sommet sur le transport aérien régional de février 2018, Fédération québécoise des municipalités.

⁹ Source : Transports Québec, Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire, Service du transport aérien, septembre 2011.

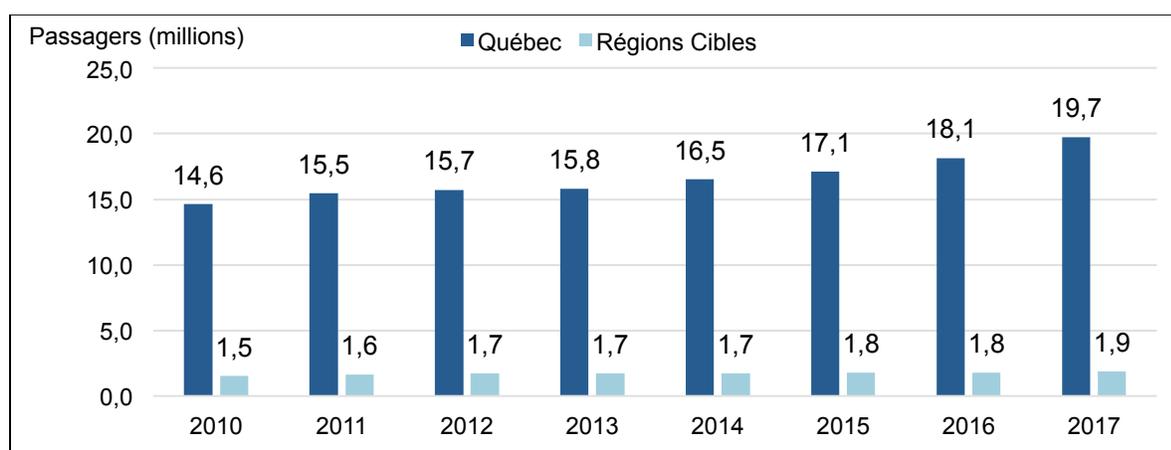
Tableau 10. Marché global du transport aérien intérieur au Québec en milliers, 2010

Marchés régionaux	2010
Abitibi	109 773
Outaouais	–
Bas-St-Laurent	20 092
Côte-Nord	89 680
Gaspésie-Îles	44 595
Saguenay	64 687
Capitale-Métropole	53 416
Route du Nord	29 403
Marché global du transport aérien intérieur au Québec	490 057

Source : Transports Québec, Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire, Service du transport aérien, septembre 2011.

Sept années plus tard, l’Abitibi-Témiscamingue se distingue comme étant la région qui draine le trafic le plus important dans le bloc des régions cibles. Selon le sondage effectué lors de la présente étude, l’aéroport de Rouyn-Noranda en Abitibi-Témiscamingue représente l’un des deux plus importants aéroports de départ lors de la dernière utilisation d’un service aérien régional, peu importe le moment de l’utilisation, et par toute la clientèle, incluant celle qui a voyagé depuis moins de 24 mois. À titre comparatif, le trafic total des régions cibles est minime par rapport au trafic de la province.

Figure 14. Part des régions cibles dans le trafic intérieur du Québec, 2017



Source: Statistique Canada. Tableau 23-10-0253-01 - Trafic aérien de passagers aux aéroports canadiens, annuel. Les données pour la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine qui portent sur cette période sont confidentielles en vertu des dispositions de la loi sur la statistique.

Les disparités se sont amplifiées entre les régions ressources et le reste du Québec^{10,11}. Dans ce contexte, le transport prend une importance particulière, puisqu'en facilitant le déplacement des biens et des personnes, il permet de surmonter la distance, l'un des principaux obstacles au bon fonctionnement des activités de production et de marché.

La création d'un programme d'aide pour les infrastructures aéroportuaires régionales, la mise en place d'un programme d'aide pour la desserte aérienne régionale, la simplification et bonification du Programme de réduction des tarifs aériens, la réflexion sur des mesures concrètes pour des déplacements à plus faible coût, la création d'un canal de communication spécifique au transport aérien avec le gouvernement fédéral, la gestion plus efficace des déplacements des employés de l'État dans les régions du Québec, la création d'un groupe de travail national permanent et la création de comités régionaux sont les huit mesures concrètes que le gouvernement du Québec a annoncées, au terme du Sommet, afin d'améliorer le transport aérien régional au Québec¹².

3.4. Enquête sur la demande de transport aérien régional

3.4.1. Démarche d'enquête

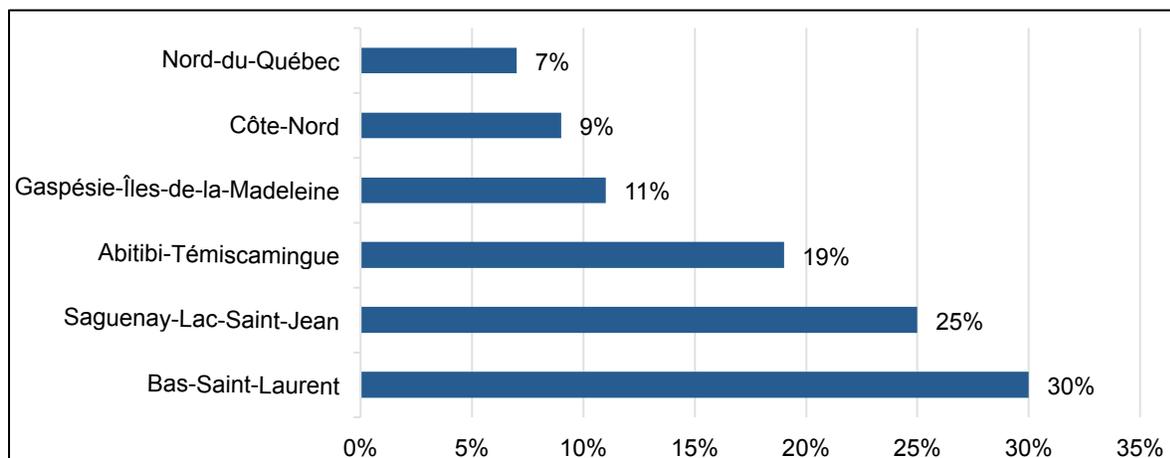
Pour répondre aux objectifs de l'étude, un sondage probabiliste a été réalisé par entrevue téléphonique du 14 décembre 2017 au 5 janvier 2018 auprès de 1 500 répondants prélevés aléatoirement au sein d'un échantillon représentatif des ménages de la population adulte des régions ciblées, à savoir : le Bas-Saint-Laurent, le Saguenay–Lac-Saint-Jean, l'Abitibi-Témiscamingue, la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, la Côte-Nord et le Nord-du-Québec. Cette taille d'échantillonnage permet des résultats entourés d'une marge d'erreur d'échantillonnage maximale de $\pm 2,6 \%$, 19 fois sur 20. L'échantillon général est produit aléatoirement en générant des numéros de téléphone de la zone d'étude et respecte la stratification régionale suivante : 30 % des répondants habitent au Bas-Saint-Laurent, 25 % au Saguenay-Lac-Saint-Jean, 19 % en Abitibi-Témiscamingue, 11 % en Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, 9 % en Côte-Nord et 7 % au Nord-du-Québec (figure 15).

¹⁰ Le Portrait socioéconomique. Le Devoir, Québec, édition du mardi 8 août 2006, page B-3 – Économie.

¹¹ Norman Delisle, la Presse canadienne (PC) Portrait sectoriel du Québec 2015-2017 : Transport et entreposage: https://www.guichetemplois.gc.ca/content_pieces-eng.do?cid=11282.

¹² https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/colloques-congres-conferences/Pages/sommet-aerien-2018.aspx

Figure 15. Le nombre de répondants selon les régions



Les données du sondage ont été pondérées en fonction de la répartition réelle de genre et d'âge dans la population selon les statistiques du recensement du Canada de 2016 pour assurer la représentativité de l'échantillon (tableau 11).

Tableau 11. La pondération sur le genre et l'âge

	Répartition de genre		Répartition par groupe d'âge					
	Homme	Femme	15-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus
Bas-Saint-Laurent	49%	51%	22%	13%	15%	22%	16%	12%
Saguenay-Lac-Saint-Jean	50%	50%	25%	14%	16%	21%	14%	10%
Abitibi-Témiscamingue	50%	50%	28%	14%	17%	20%	13%	9%
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	49%	51%	20%	12%	17%	23%	17%	12%
Côte-Nord	50%	50%	26%	15%	19%	20%	12%	9%
Nord-du-Québec	51%	49%	42%	18%	16%	13%	7%	4%

Le questionnaire vise à dresser le profil de la demande de transport aérien régional. Il permet de faire ressortir les caractéristiques, les motivations, les besoins et les habitudes de déplacement des citoyens des régions se déplaçant vers les grands centres urbains, y compris les utilisateurs du transport aérien régional. Ce questionnaire met sous la loupe les moyens de déplacement utilisés, la sensibilité des voyageurs par rapport aux attributs des services aériens (fréquence, fiabilité, prix, etc.), les principaux traits socio-professionnels ou autres des voyageurs (âge, profession, secteur

d'activité, etc.), les facteurs contextuels influençant les déplacements (motifs de voyage, lieu du domicile et de la destination, accès à l'aéroport, etc.) et l'organisation du voyage (personne assumant le coût du déplacement et choisissant le transporteur, méthode de réservation, choix du mode de transport, etc.).

3.4.2. Structure du questionnaire

Le questionnaire est construit autour de six sections. Il débute par un paragraphe qui porte sur la dernière utilisation des services aériens régionaux par le répondant et permet de recueillir des informations sur l'utilisation faite de ces services, le point de départ du voyage, le point d'arrivée, le prix du billet, le transporteur choisi et le motif du voyage, ainsi que les accompagnateurs, s'il y a lieu.

La première section s'intéresse au déplacement du répondant en provenance ou en direction des régions pendant les deux dernières années, au moyen de transport utilisé, au degré de sa satisfaction, aux régions visitées, au motif du voyage ainsi qu'aux critères les plus importants pour le choix d'un vol régional.

La deuxième section est consacrée au dernier voyage en région, incluant la planification du voyage, l'achat du billet, l'aéroport d'origine, l'aéroport d'arrivée et les critères ayant motivé le choix de ces aéroports.

La troisième section comporte des questions sur le transporteur retenu, les raisons qui ont motivé le répondant à choisir ce transporteur, la procédure liée au choix du billet ainsi que les bénéfices retirés de ce choix.

La quatrième section cible la situation actuelle du répondant et vise à collecter des informations sur son secteur d'activité ainsi que sur son secteur de travail.

La cinquième section contient des questions sur les intentions de voyage au cours des 12 prochains mois vers les six régions cibles, Montréal et la région de Québec. Elle tente aussi de cerner les facteurs ayant incité le répondant à faire un voyage. Elle cherche également à déterminer l'ouverture des répondants aux autres alternatives de transport plus économiques.

Finalement, les sujets liés aux caractéristiques sociodémographiques des répondants (âge, sexe, niveau de scolarité, etc.) sont abordés dans la sixième et dernière section du questionnaire.

4. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

4.1. Profil des répondants

Le profil des répondants au sondage se résume comme suit. Dans cette étude, notre échantillon est constitué à parts égales d'hommes et de femmes. Les répondants sont répartis en six groupes d'âge : 18-34 ans (20 %), 35-44 ans (15 %), 45-54 ans (17 %), 55-64 ans (22 %), 65-74 ans (15 %) et 75 ans et plus (11 %) [figure 16]. Pas moins de 47% de la population sondée travaille à temps plein/temps partiel et 34 % est retraitée (figure 17). Le revenu familial annuel moyen déclaré par la population cible est estimé à 71 000 dollars (figure 18). Quelque 65 % des répondants ont complété des études à un niveau post-secondaire (figure 19). La région du Saguenay–Lac-Saint-Jean est le lieu de résidence de 30 % de notre échantillon. Par rapport à chacune des autres régions considérées, il s'agit de la région dans laquelle habitent le plus grand nombre de répondants (figure 20).

Figure 16. Répartition des répondants selon l'âge (six régions)

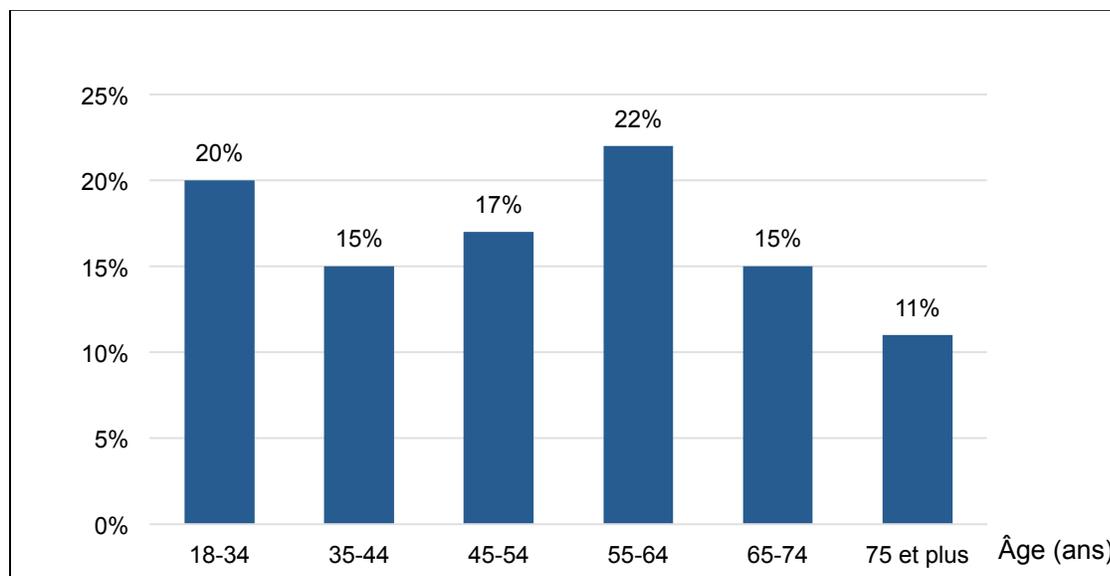


Figure 17. Répartition des répondants selon l'occupation, en pourcentage

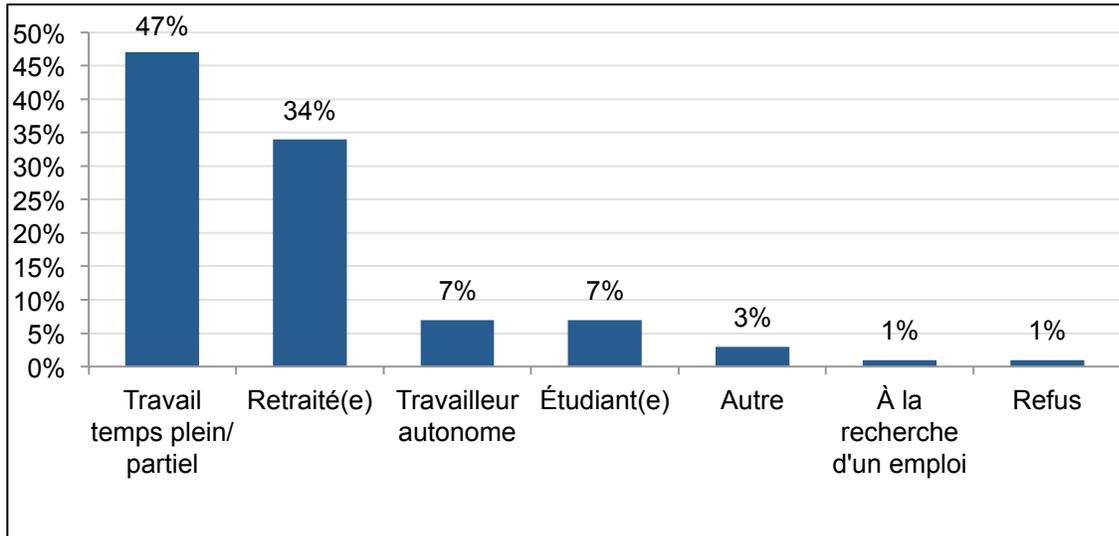


Figure 18. Revenu familial annuel des répondants, en pourcentage

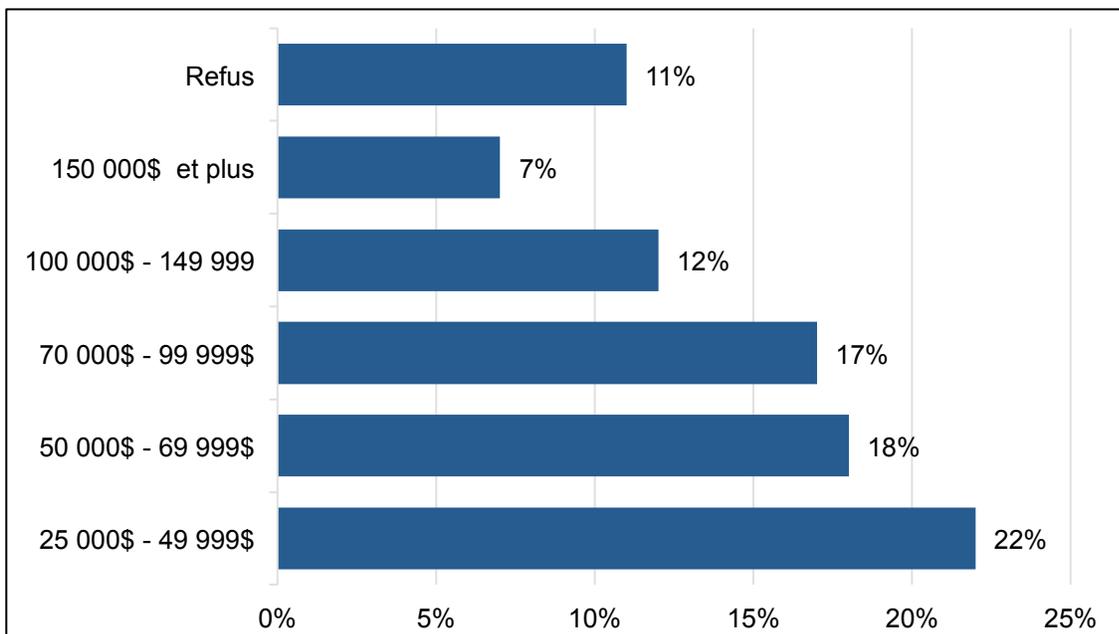


Figure 19. Répartition des répondants selon le niveau de scolarité le plus élevé, en pourcentage

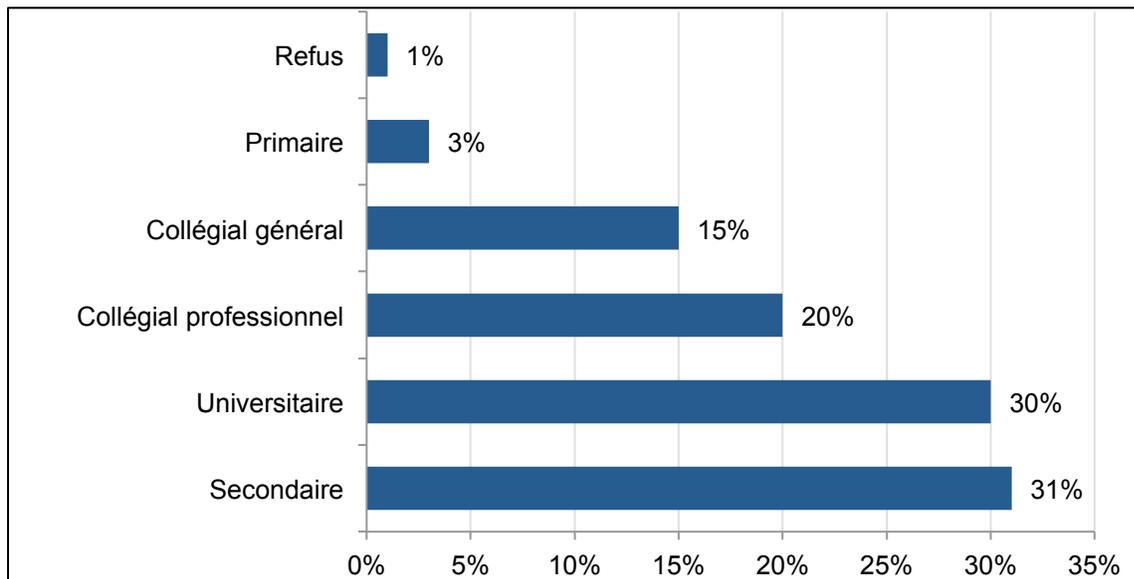
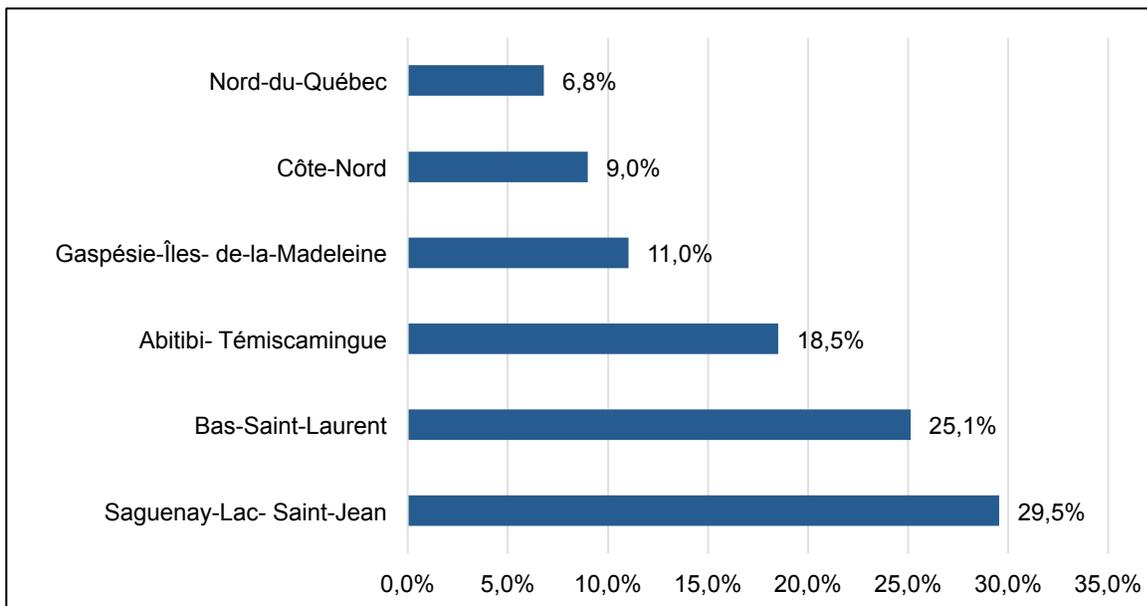


Figure 20. Répartition des répondants selon le lieu de résidence (en six régions cibles)



4.2. Thèmes abordés

Les principaux résultats de l'étude sont présentés dans l'ordre des thèmes abordés dans le questionnaire, à savoir : le profil d'utilisation des services aériens, les habitudes de voyage, les

caractéristiques de la dernière expérience de vol régional, les informations associées au transporteur et les intentions à l'effet d'effectuer des vols régionaux.

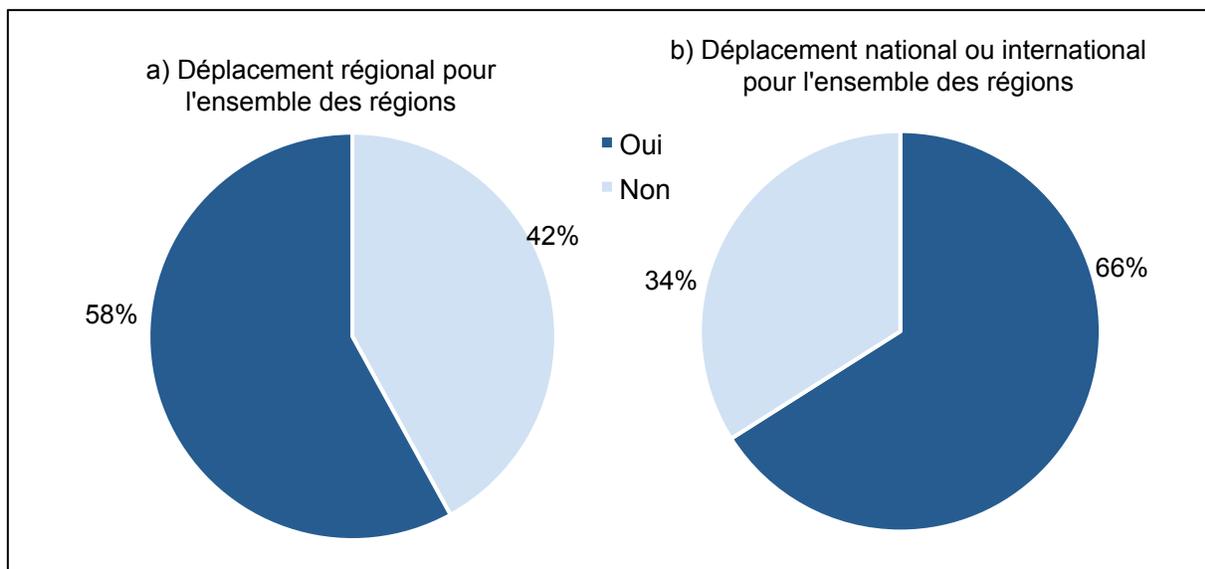
Dans ces sous-sections, l'analyse porte sur les résultats globaux associés à l'ensemble de la population, aux utilisateurs de services aériens régionaux ou aux utilisateurs récents de services aériens (moins de 24 mois).

4.3. L'expérience et l'utilisation des services aériens régionaux

4.3.1. L'expérience des services aériens régionaux

Selon les résultats du sondage (figure 21, b), 66 % des répondants provenant de la population régionale du territoire ciblé par l'enquête aurait déjà utilisé l'avion comme moyen de transport pour des déplacements nationaux ou internationaux, et 58 % des répondants auraient déjà pris l'avion pour des déplacements régionaux au Québec (figure 21, a).

Figure 21. L'expérience de déplacement en avion à des fins personnelles ou professionnelles pour l'ensemble des répondants



Selon le tableau 12, les répondants ayant déjà utilisé des services aériens régionaux seraient plus fréquents en Côte-Nord (61 %), en Abitibi-Témiscamingue (59 %) et en Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (57 %) qu'au Bas-Saint-Laurent et au Saguenay-Lac-Saint-Jean (30 %). Malgré l'absence d'un réseau routier très développé dans la région du Nord-du-Québec, la proportion de répondants ayant pris l'avion pour des déplacements régionaux n'est que de 45 %, ce qui nous

amène à penser que les infrastructures aéroportuaires ou que les services aériens y seraient insuffisamment développés.

Tableau 12. L'expérience de déplacement en avion à des fins personnelles/professionnelles selon la région de résidence

Déplacement national ou international	Ensemble	Bas-Saint-Laurent	Saguenay–Lac-Saint-Jean	Abitibi-Témiscamingue	Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	Côte-Nord	Nord-du-Québec
Oui	66 %	63 %	66 %	73 %	63 %	66 %	64 %
Non	34 %	37 %	34 %	27 %	37 %	34 %	36 %

Déplacement régional	Ensemble	Bas-Saint-Laurent	Saguenay–Lac-Saint-Jean	Abitibi-Témiscamingue	Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	Côte-Nord	Nord-du-Québec
Oui	42 %	30 %	30 %	59 %	57 %	61 %	45 %
Non	58 %	70 %	70 %	41 %	43 %	39 %	55 %

4.3.2. Le moment de la dernière utilisation

Selon le sondage, 35 % des utilisateurs de services aériens régionaux ont effectué un voyage régional en avion au cours des 24 derniers mois (figure 22). Il s'agirait plus fréquemment des utilisateurs provenant de la Gaspésie (46 %) et de la Côte-Nord (44 %) [figure 23].

Figure 22. Le moment de la dernière utilisation des services aériens régionaux pour l'ensemble des régions

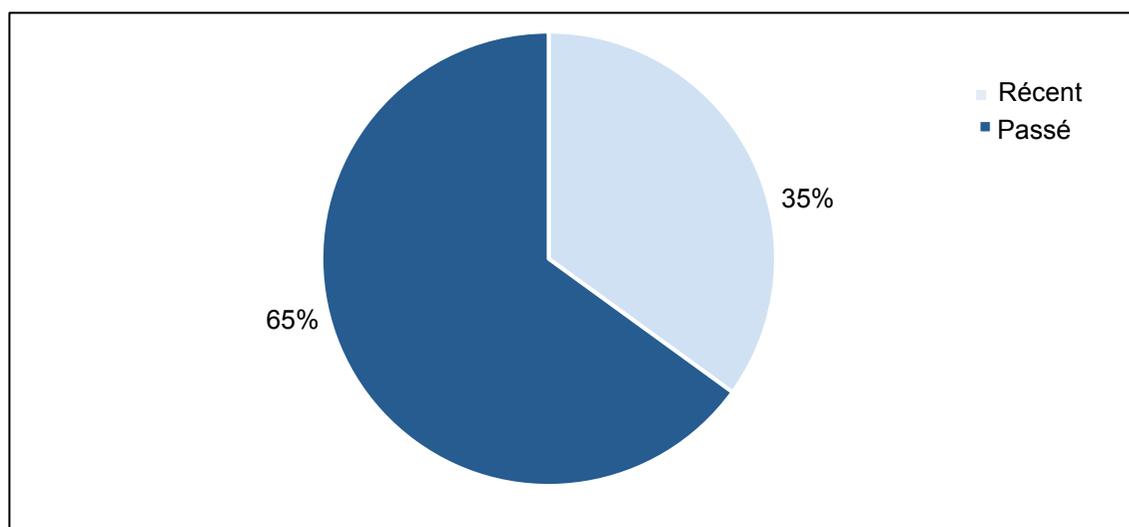
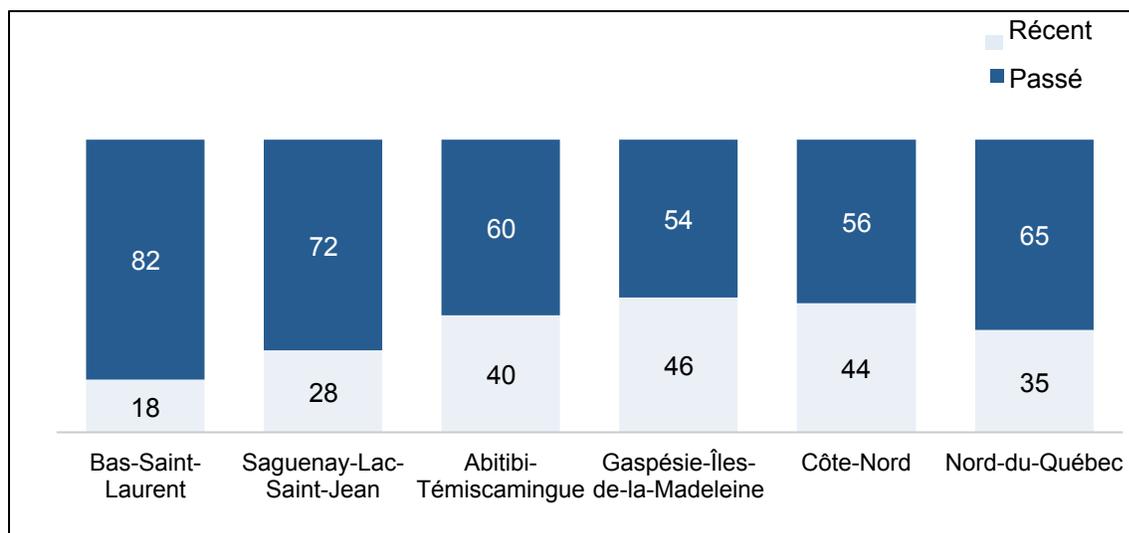
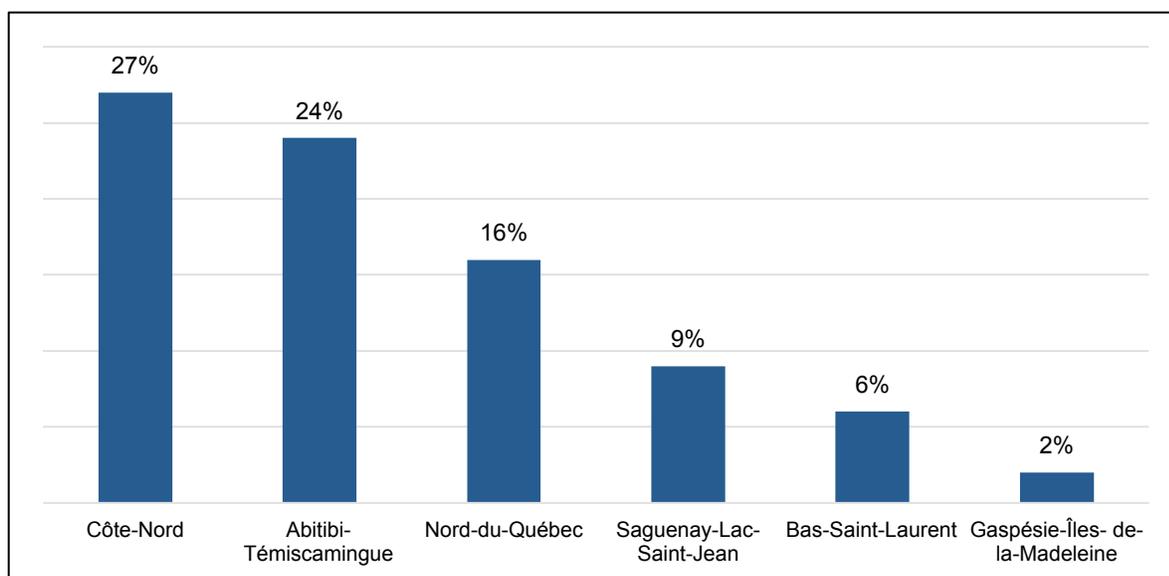


Figure 23. Le moment de la dernière utilisation de services aériens régionaux selon la région de résidence (en pourcentage)



Porté à l'ensemble de la population du territoire ciblé, le taux d'utilisation récente de services aériens régionaux s'élève à 15 %. Ce taux varie selon le lieu de résidence. Ainsi, le taux s'avère plus faible dans le Bas-Saint-Laurent (6 %) qu'en Abitibi-Témiscamingue (24 %) et en Côte-Nord (27 %) [figure 24].

Figure 24. Le taux d'utilisation récente de services aériens régionaux en pourcentage (depuis moins de 24 mois) selon la région de résidence des répondants



4.3.3. La liaison

Selon le sondage (tableau 13), les aéroports de Rouyn-Noranda en Abitibi-Témiscamingue et de Bagotville au Saguenay–Lac-Saint-Jean sont les deux aéroports de départ qui furent les plus fréquentés par les répondants lors de leur dernière utilisation de services aériens régionaux, peu importe le moment de l'utilisation (récente ou passée) avec 14 % des répondants concernés pour chacun des deux aéroports.

Mont-Joli suit au deuxième rang, étant l'aéroport de départ de 11 % des répondants. Les aéroports de Val-d'Or et des Îles-de-la-Madeleine se positionnent à égalité au troisième rang, chacun étant associé à 8 % des répondants.

Les aéroports de Sept-Îles, Québec (Jean-Lesage), Montréal-Trudeau, Chibougamau-Chapais et de Baie-Comeau suivent au quatrième rang en importance, en tant qu'aéroports de départ de 6 % des répondants.

Enfin, 13 % des répondants auraient effectué leur départ, lors de leur dernier vol régional, à partir des aéroports de Gaspé (3 %), Rimouski (2 %), Alma (2 %), Roberval (1 %), Saint-Hubert (1 %) ou à partir d'un autre aéroport sur le territoire (4 %).

Dans le cas de la clientèle récente des services aériens régionaux (depuis moins de 24 mois), on constate que l'aéroport de Rouyn-Noranda en Abitibi-Témiscamingue joue un rôle encore plus important à titre d'aéroport de départ puisque 21 % des répondants ont déclaré l'avoir utilisé à l'intérieur de ce délai.

Tableau 13. L'aéroport de départ lors de la dernière utilisation de services aériens régionaux selon le moment de la dernière utilisation

Aéroport	Ensemble	Récent	Passé
	%	%	%
Rouyn-Noranda	14	21	11
Bagotville	14	10	16
Mont-Joli	11	5	14
Val-d'Or	8	7	9
Îles-de-la-Madeleine	8	13	5
Sept-Îles	6	7	5
Québec-Jean-Lesage	6	9	4
Montréal-Trudeau	6	4	7
Chibougamau-Chapais	6	6	5
Baie-Comeau	6	5	7
Gaspé	3	2	3
Rimouski	2	-	3
Alma	2	2	2
Roberval	1	-	2
Saint-Hubert	1	1	-
Autre	4	7	5

Toujours en fonction des données recueillies (tableau 14), l'aéroport **Montréal-Trudeau** s'avère être l'aéroport d'arrivée le plus fréquemment associé à la dernière utilisation d'un service aérien régional, peu importe le moment de l'utilisation, puisque 42 % des répondants l'ont mentionné comme tel. L'aéroport **Québec-Jean-Lesage** suit au deuxième rang d'importance, étant l'aéroport d'arrivée de 16 % des répondants concernés. Par ailleurs, 12 % des répondants mentionnèrent l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine (4 %), de même que celui de Sept-Îles (3 %), de Baie-Comeau (3 %) et de Mont-Joli (2 %) comme aéroports d'arrivée à l'occasion de leur dernier vol régional, si l'on retient les aéroports qui prédominent à cet égard.

Dans le cas de la clientèle récente des services aériens régionaux (derniers 24 mois), on constate un classement semblable. Notons que Montréal-Trudeau serait plus fréquemment l'aéroport d'arrivée des utilisateurs récents (48 %) que des utilisateurs passés (39 %). Il en est de même pour Québec-Jean-Lesage, déclaré plus fréquemment comme aéroport d'arrivée par les utilisateurs récents (19 %) que par les utilisateurs passés (14 %).

Tableau 14. L'aéroport d'arrivée lors de la dernière utilisation de services aériens régionaux selon le moment de la dernière utilisation

Le moment de la dernière utilisation	Ensemble	Récent	Passé
	%	%	%
Montréal-Trudeau	42	48	39
Québec-Jean-Lesage	16	19	14
Îles-de-la-Madeleine	4	3	4
Sept-Îles	3	2	4
Baie-Comeau	3	2	4
Mont-Joli	2	1	2
Val-d'Or	1	-	2
Rouyn-Noranda	1	-	2
Labrador City/Wabush	1	2	1
Radisson-Grande-Rivière	1	1	1
Baie-James non spécifié	1	-	2
Kuujuuaq	1	-	2
Havre-Saint-Pierre	1	3	-
Bagotville	1	-	1
Gaspé-Michel-Pouliot	1	-	2
Amos-Magny	1	2	1
Akulivik	1	-	1
Schefferville	1	1	1
Nemiscau	1	1	1
La Grande-4	1	1	1
Kuujuarapik	1	1	1
Chisasibi	1	-	1
Lourdes-de-Blanc-Sablon	1	-	1
Autre	9	9	8
Nsp/Nrp	4	4	4

4.3.4. Le transporteur

Selon le sondage (tableau 15), Air Canada Express-Jazz domine largement le marché aérien régional auprès de la population ciblée. En effet, il s'avère le transporteur choisi par près de la moitié des utilisateurs pour leur dernier vol régional (48 % des répondants) et par près des deux tiers (61 %) des utilisateurs récents d'un vol régional (soit depuis moins de 24 mois).

Air Creebec et Pascan Aviation représentent les deux principaux concurrents dans ce même marché, étant les transporteurs choisis respectivement par 9 % et 5 % des répondants pour leur dernier vol régional, et par une proportion semblable de répondants (respectivement 10 % et 6 %) pour leur plus récent vol régional (depuis moins de 24 mois).

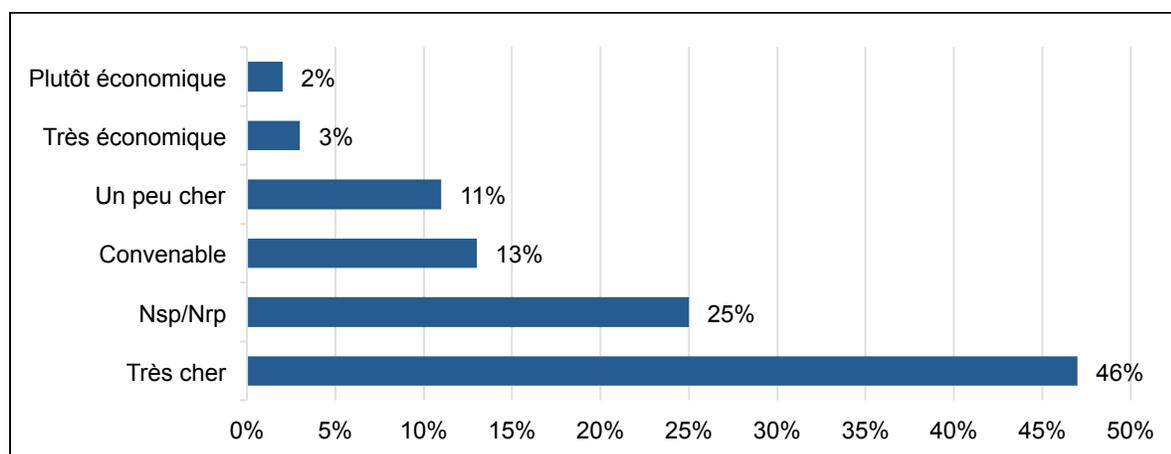
Tableau 15. Le transporteur lors de la dernière utilisation de services aériens régionaux selon le moment de la dernière utilisation

Transporteur	Ensemble	Récent	Passé
	%	%	%
Air Canada Express-Jazz	48	61	41
Air Creebec	9	10	8
Pascan Aviation	5	6	5
Air Inuit	2	2	2
Air Transat	2	2	1
Québecair	2	1	3
Air Labrador	1	1	1
Provincial Airlines	1	2	-
Propair	1	2	1
Westjet	1	1	1
Avion d'Hydro-Québec	1	2	1
Avion privé/personnel	1	2	1
Air Alma	1	-	2
First Air	-	-	1
Sunwing	-	1	-
Autre	6	2	5
Nsp/Nrp	19	5	27

4.3.5. Le prix du billet

Concernant le billet d'avion lors de leur dernier voyage régional, près de la moitié des répondants interrogés (46 %) jugent qu'il était très cher (figure 25).

Figure 25. Le niveau de satisfaction par rapport au prix des billets d'avion



Selon près des deux tiers des utilisateurs interrogés (60 %), le juste prix pour un billet d'avion en vue d'un déplacement régional ne dépasserait pas 500 dollars. En effet, 25 % des répondants concernés proposent un tarif inférieur ou égal à 250 dollars, et 35 % proposent un tarif entre 251 et 500 dollars. En moyenne, le tarif considéré comme un juste prix s'élève à 414 dollars (tableau 16).

Chez les utilisateurs récents, qui ont exprimé plus facilement une opinion à ce sujet, ce tarif proposé est plus élevé, soit 478 dollars en moyenne. Cet écart pourrait s'expliquer par le fait que les utilisateurs récents sont majoritairement des gens actifs dans le marché du travail et ayant un revenu supérieur à 100 000 dollars. Ils seraient alors moins sensibles aux prix, contrairement à l'ensemble des utilisateurs qui comprend aussi des étudiants et des gens ayant un faible revenu.

Le marché d'ensemble exprime de fait une sensibilité plus élevée par rapport au niveau des prix, et c'est ce que reflète la donnée qui lui est associée par rapport à un juste prix qui serait ainsi estimé à 414 dollars. En revanche, la clientèle des transporteurs régionaux est en grande partie une clientèle qui voyage pour les affaires et qui établit un juste prix bien plus haut que le prix moyen proposé de 414 dollars par tous les utilisateurs. D'ailleurs, 61 % de la clientèle récente de Jazz (Air Canada Express) est une clientèle d'affaires.

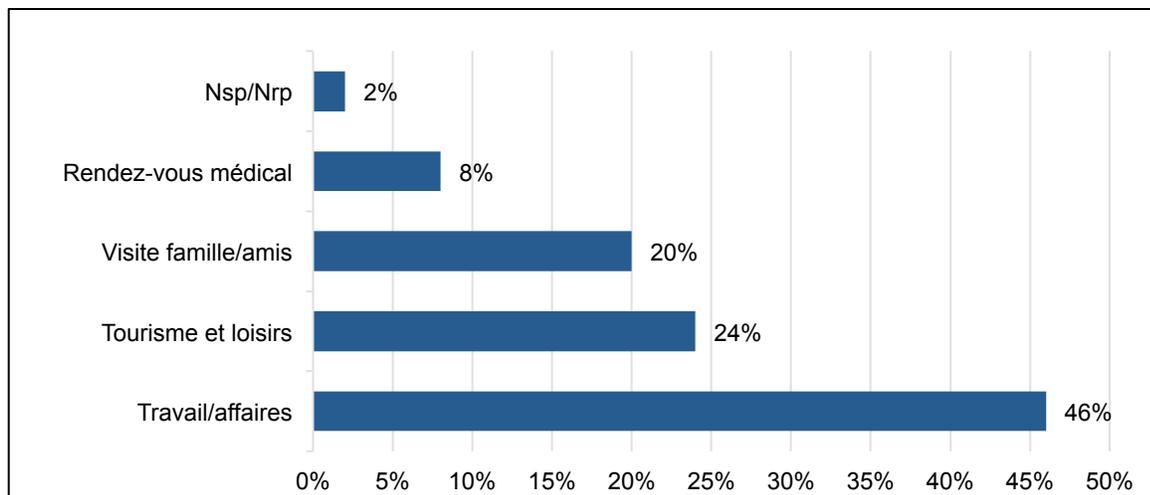
Tableau 16. Le tarif considéré comme un juste prix pour la dernière utilisation de services aériens régionaux selon le moment de la dernière utilisation

	Ensemble	Récent	Passé
	(%)	(%)	(%)
§ 250 dollars et moins	25	28	24
§ 251 à 500 dollars	35	47	28
§ 501 à 1000 dollars	5	6	5
§ 1001 à 2000 dollars	1	1	1
§ Nsp/Nrp	33	18	42
Moyenne	414 dollars	478 dollars	366 dollars

4.3.6. Le motif du voyage

Selon le sondage, près de la moitié des utilisateurs de services aériens régionaux au Québec voyagent pour le travail et les affaires (46 % des répondants ont fourni ce motif pour leur dernier voyage aérien régional). Le tourisme et les loisirs ainsi que la visite de la famille et d'amis sont également des motifs de voyage importants, mentionnés respectivement par 24 % et 20 % des répondants. Le rendez-vous médical est finalement mentionné par 8 % des répondants comme le but du dernier voyage aérien régional (figure 26).

Figure 26. Le motif du voyage lors de la dernière utilisation de services aériens régionaux



Le motif du voyage des utilisateurs récents varierait selon la région de résidence. Ainsi, le rendez-vous médical et la visite famille/amis sont particulièrement fréquents chez les utilisateurs récents de services aériens (moins de 24 mois) qui résident dans la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, mentionnés par respectivement 28 % et 35 % des répondants. Par ailleurs, le travail et les affaires favoriseraient plus fréquemment le recours aux déplacements aériens régionaux chez les utilisateurs récents provenant du Saguenay-Lac-Saint-Jean (57 %) et du Nord-du-Québec (81 %), comparativement à ceux provenant de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (14 %) [tableau 17].

Tableau 17. Le motif du voyage des utilisateurs récents de services aériens régionaux (depuis moins de 24 mois) selon la région de résidence

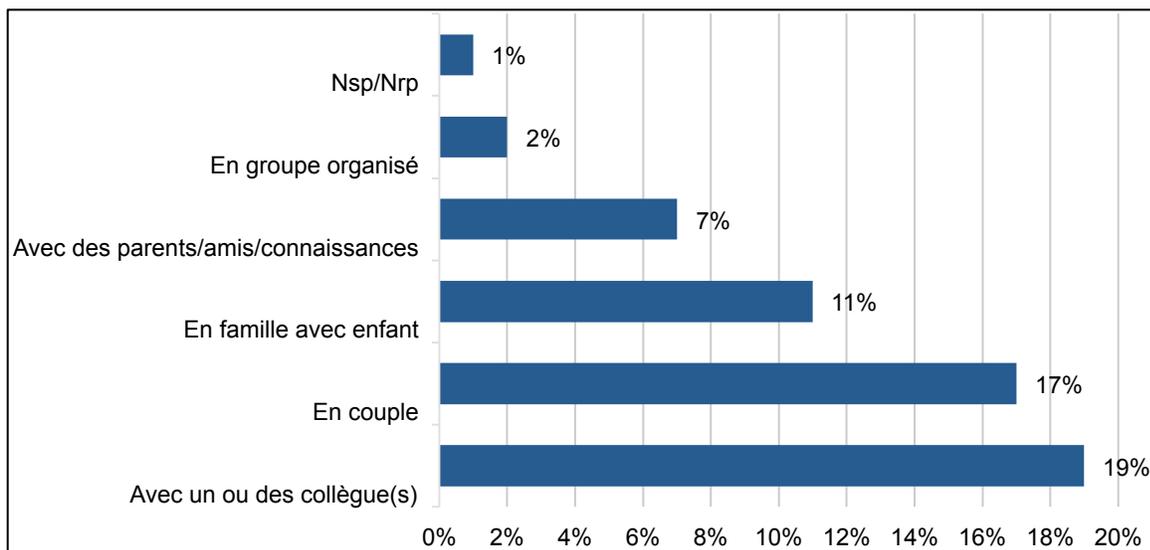
	Ensemble	Bas-Saint-Laurent	Saguenay–Lac-Saint-Jean	Abitibi-Témiscamingue	Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	Côte-Nord	Nord-du-Québec
Tourisme et loisirs	26	26	30	26	23	26	9
Visite famille/amis	23	28	11	20	35	27	5
Travail/affaires	41	36	57	49	14	39	81
Rendez-vous médical	8	-	-	4	28	3	5
Nsp/Nrp	2	10	2	1	-	5	-

4.3.7. La cellule de voyage

Le sondage indique que près de la moitié des utilisateurs de services aériens régionaux voyagent seuls (c'est le cas de 43 % des répondants lors de leur dernier voyage aérien régional). Pour ces mêmes utilisateurs de services aériens régionaux, il serait également fréquent de prendre un vol en compagnie de collègues (19 %) ou en couple (17 %). Les déplacements aériens régionaux en famille avec des enfants concerneraient 11 % des répondants, alors que ceux en compagnie de parents ou d'amis, 7 % des répondants.

Enfin, les déplacements aériens régionaux en groupe organisé s'appliqueraient à seulement 2 % des répondants (figure 27).

Figure 27. La cellule du voyage lors de la dernière utilisation passée ou récente des services aériens régionaux



4.4. Les habitudes de voyage

4.4.1. La mobilité régionale

Selon le sondage, 60 % de la population ciblée a effectué un déplacement régional au Québec au cours des 24 derniers mois (figure 28). Ce taux de mobilité régionale varie selon la région de résidence. Ainsi, les résidents du Nord-du-Québec (73 %) se sont davantage déplacés sur le territoire du Québec au cours des deux dernières années que ne l'ont fait les résidents du Saguenay–Lac-Saint-Jean (56 %) [figure 29].

Figure 28. Les déplacements régionaux récents (24 derniers mois) au Québec peu importe le mode de transport utilisé pour l'ensemble des régions

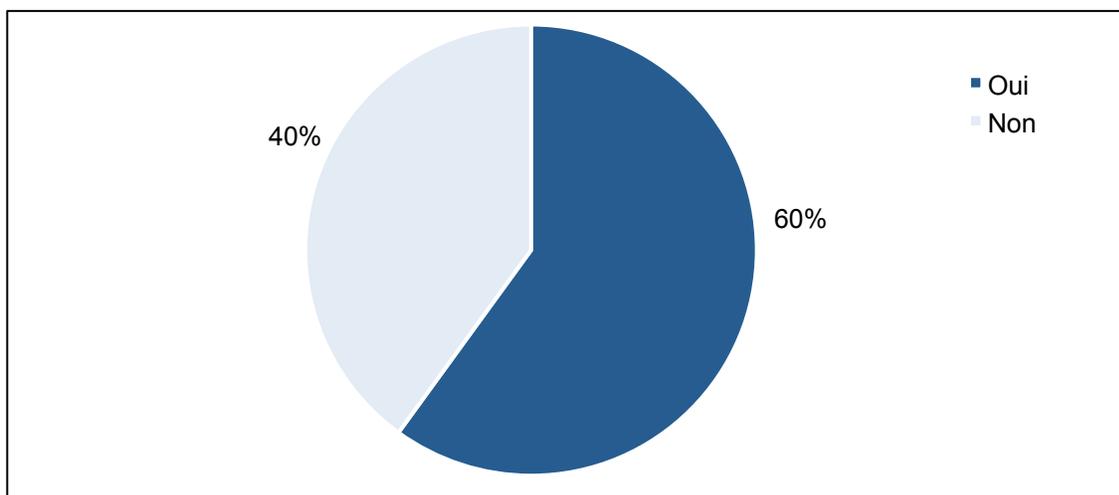
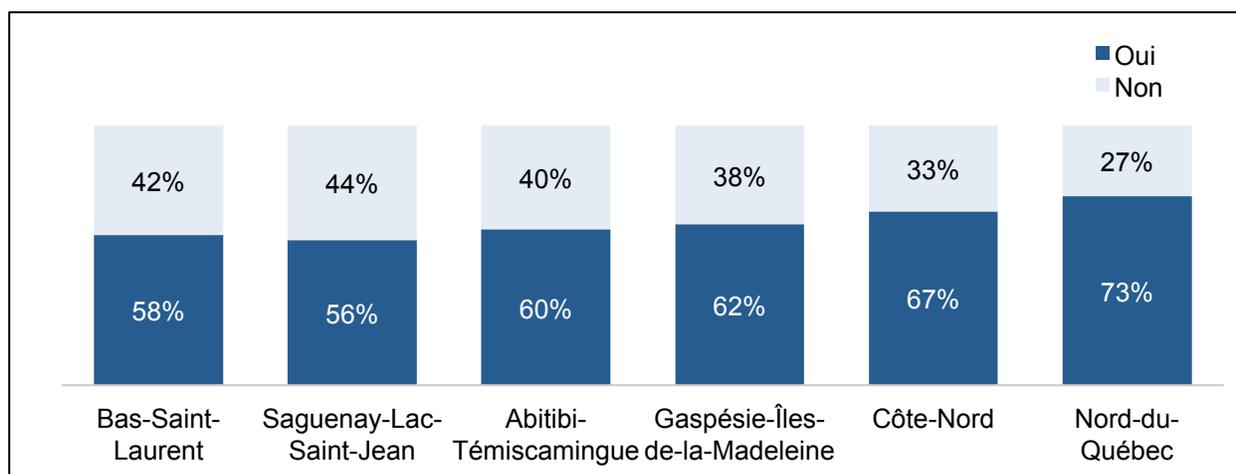


Figure 29. Les déplacements régionaux récents (24 derniers mois) au Québec peu importe le mode de transport utilisé selon les régions



4.4.2. Le moyen de transport

Les résultats du sondage permettent de constater que la voiture constitue le principal moyen de transport pour les voyages à des fins personnelles (90 %). L'avion et l'autocar seraient pour leur part utilisés par respectivement 5 % et 4 % des voyageurs pour les déplacements à des fins personnelles.

Les moyens de transport utilisés pour les déplacements régionaux varient selon la région de résidence. Ainsi, les résidents du Nord-du-Québec (97 %) et du Saguenay–Lac-Saint-Jean (93 %) voyagent plus souvent en voiture pour leurs déplacements régionaux à fins personnelles que ceux de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (71 %) qui privilégient fréquemment l’avion (17 %).

Tableau 18. Le principal moyen de transport utilisé pour les déplacements régionaux à but personnel selon la région de résidence (en pourcentage)

Moyen de transport	Ensemble	Bas-Saint-Laurent	Saguenay–Lac-Saint-Jean	Abitibi-Témiscamingue	Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	Côte-Nord	Nord-du-Québec
Voiture personnelle ou louée	90	93	93	89	71	87	97
Autocar	4	4	3	4	4	5	2
Train	-	-	1	-	-	-	-
Avion	5	2	2	7	17	5	1
Nsp/Nrp	1	2	1	-	8	3	-

4.4.2.1 Transport à but personnel

Selon le sondage, le choix d’un moyen de transport autre que l’avion pour les déplacements régionaux personnels repose sur des motivations principalement économiques (54 %), mais également pratiques (29 %). Les motivations du choix de transport pour les déplacements régionaux personnels varient selon la région de résidence. Ainsi, le motif économique prend plus d’importance chez les voyageurs de l’Abitibi-Témiscamingue (74 %) et de la Côte-Nord (65 %) que chez ceux du Saguenay–Lac-Saint-Jean (46 %) [tableau 19].

Tableau 19. Le motif d'utilisation des moyens de transport autres que l'avion pour les déplacements régionaux à but personnel selon la région de résidence

	Ensemble	Bas-Saint-Laurent	Saguenay–Lac-Saint-Jean	Abitibi-Témiscamingue	Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	Côte-Nord	Nord-du-Québec
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Ce moyen est économique	54	49	46	74	49	65	56
Je n'aime pas l'avion	3	3	3	1	4	3	-
Ce moyen est pratique par rapport à l'avion	29	32	31	20	32	24	24
Aéroport très loin et non accessible	3	3	6	-	2	-	4
Roulotte/camper	5	7	6	2	-	-	15
La distance	1	-	2	1	-	-	-
Autonomie et flexibilité	1	1	1	-	1	1	-
Autre	4	5	5	1	9	4	1

4.4.2.2 Le voyage à but professionnel

Selon le sondage, la voiture constitue le principal moyen de transport pour les voyages à des fins professionnelles (76 %). L'avion serait également fréquemment utilisé, soit par 22 % des voyageurs.

Toujours pour les déplacements à des fins professionnelles, on constate que la voiture est plus fréquemment utilisée par les résidents du Bas-Saint-Laurent (88 %) que par ceux de l'Abitibi-Témiscamingue ou de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (60 %), qui privilégient plus fréquemment l'avion (40 % par rapport à 10 %). L'avion serait également fréquemment utilisé par les résidents de la Côte-Nord pour les déplacements régionaux à des fins professionnelles (30 % d'entre eux) [tableau 20].

Tableau 20. Le principal moyen de transport utilisé pour les déplacements régionaux à but professionnel selon la région de résidence

		Voiture personnelle ou louée	Autocar	Avion	Ne s'applique pas	Nsp/Nrp
Ensemble	%	76	2	22	-	-
Bas-Saint-Laurent	%	88	2	10	-	-
Saguenay–Lac-Saint-Jean	%	84	2	13	-	-
Abitibi-Témiscamingue	%	60	-	40	-	-
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	%	60	-	40	-	-
Côte-Nord	%	70	-	30	-	-
Nord-du-Québec	%	89	-	11	-	-

Selon le sondage, le choix d'un moyen de transport autre que l'avion pour les déplacements régionaux professionnels repose sur des motivations presque autant pratiques (35 %) qu'économiques (43 %). Les motivations du choix de transport pour les déplacements régionaux professionnels varient selon la région de résidence. Ainsi, le motif économique prend plus d'importance chez les voyageurs de l'Abitibi-Témiscamingue (69 %) que chez ceux du Saguenay–Lac-Saint-Jean (32 %), alors que les motivations pratiques sont plus fréquentes chez les gens du Saguenay–Lac-Saint-Jean (45 %) que chez les gens de l'Abitibi-Témiscamingue (19 %) [tableau 21].

Tableau 21. Le motif d'utilisation des moyens de transport autres que l'avion pour les déplacements régionaux à but professionnel selon la région de résidence

	Ensemble	Bas-Saint-Laurent	Saguenay–Lac-Saint-Jean	Abitibi-Témiscamingue	Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	Côte-Nord	Nord-du-Québec
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Ce moyen est économique	43	35	32	69	35	55	46
Je n'aime pas l'avion	2	3	3	-	2	-	-
Ce moyen est pratique par rapport à l'avion	35	35	45	19	43	36	27
Aéroport très loin et non accessible	4	4	6	2	6	-	7
La distance	7	9	9	4	7	5	2
Autonomie et flexibilité	1	1	1	-	-	-	-
Autre	6	9	3	2	10	5	4
Nsp/Nrp	3	5	1	6	-	-	-

4.4.3. Les régions visitées

Le sondage révèle que Québec et Montréal sont les deux régions les plus visitées par les voyageurs de la population ciblée, soit par respectivement 83 % et 74 % d'entre eux (tableau 22). La région de Québec serait particulièrement visitée par les voyageurs provenant des régions limitrophes du Bas-Saint-Laurent (89 %) et du Saguenay–Lac-Saint-Jean (89 %) en contraste avec les voyageurs de l'Abitibi (61 %), et Montréal serait particulièrement visitée par les voyageurs en provenance de l'Abitibi (88 %) en contraste avec ceux provenant de la Gaspésie (65 %) ou de la Côte-Nord (61 %).

Le sondage indique également que le Bas-Saint-Laurent (34 %), le Saguenay–Lac-Saint-Jean (33 %) et la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (32 %) ont été des régions visitées par environ le tiers des voyageurs interrogés. La région du Bas-Saint-Laurent serait particulièrement visitée par les voyageurs provenant de la Gaspésie (59 %) et de la Côte-Nord (55 %), en contraste avec les voyageurs de l'Abitibi (15 %) ou du Saguenay–Lac-Saint-Jean (29 %). Le Saguenay–Lac-Saint-Jean serait par ailleurs davantage visité par les voyageurs en provenance du Nord-du-Québec (92

%) et de la Côte-Nord (60 %) que des autres régions. Quant à la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, elle aurait été plus fréquemment visitée par les voyageurs du Bas-Saint-Laurent (61 %) que ceux des autres régions.

La Côte-Nord aurait été pour sa part fréquentée par près du quart des visiteurs interrogés (24 %), surtout par ceux provenant du Bas-Saint-Laurent (35 %) et du Saguenay–Lac-Saint-Jean (30 %). Enfin, les régions de l’Abitibi-Témiscamingue et du Nord-du-Québec auraient été visitées, chacune, par 14 % des visiteurs interrogés. Les données segmentées mettent en évidence les échanges entre elles, l’Abitibi-Témiscamingue étant plus fréquemment visitée par les voyageurs du Nord-du-Québec (50 %) que par ceux d’ailleurs, et le Nord-du-Québec, plus souvent visité par les voyageurs provenant de l’Abitibi (29 %) que ceux d’ailleurs (tableau 22).

Tableau 22. La visite récente (24 derniers mois) de certaines régions du Québec par les voyageurs selon la région de résidence (en pourcentage)

Régions	Ensemble	Bas-Saint-Laurent	Saguenay–Lac-St-Jean	Abitibi-Témiscamingue	Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	Côte-Nord	Nord-du-Québec
Bas-Saint-Laurent	34	35	29	15	59	55	28
Saguenay–Lac-St-Jean	33	27	24	20	19	60	92
Côte-Nord	24	35	30	10	20	21	13
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	32	61	23	16	30	27	16
Abitibi-Témiscamingue	14	8	14	17	6	4	50
Nord-du-Québec	14	6	13	29	8	13	17
Région de Québec	83	89	89	61	86	87	84
Montréal	74	70	78	88	65	61	68

4.4.4. La satisfaction des utilisateurs de services aériens régionaux

Selon le sondage, 55 % des utilisateurs interrogés (figure 30) s’estiment généralement satisfaits des services aériens régionaux (très satisfaits ou satisfaits) tandis que 29 % se disent insatisfaits (très insatisfaits ou insatisfaits) et que 16 % ont préféré se dire neutres ou ne pas fournir de réponse. La satisfaction (très satisfaits et satisfaits) serait plus importante (figure 31) chez les utilisateurs résidents de la Gaspésie (avec un taux de 63 %) que chez ceux du Nord-du-Québec (43 %) ainsi que chez les utilisateurs récents (60 %) par rapport aux utilisateurs passés (51 %) [tableau 23].

Figure 30. La satisfaction générale des utilisateurs de services aériens pour les déplacements régionaux au Québec pour l'ensemble des régions

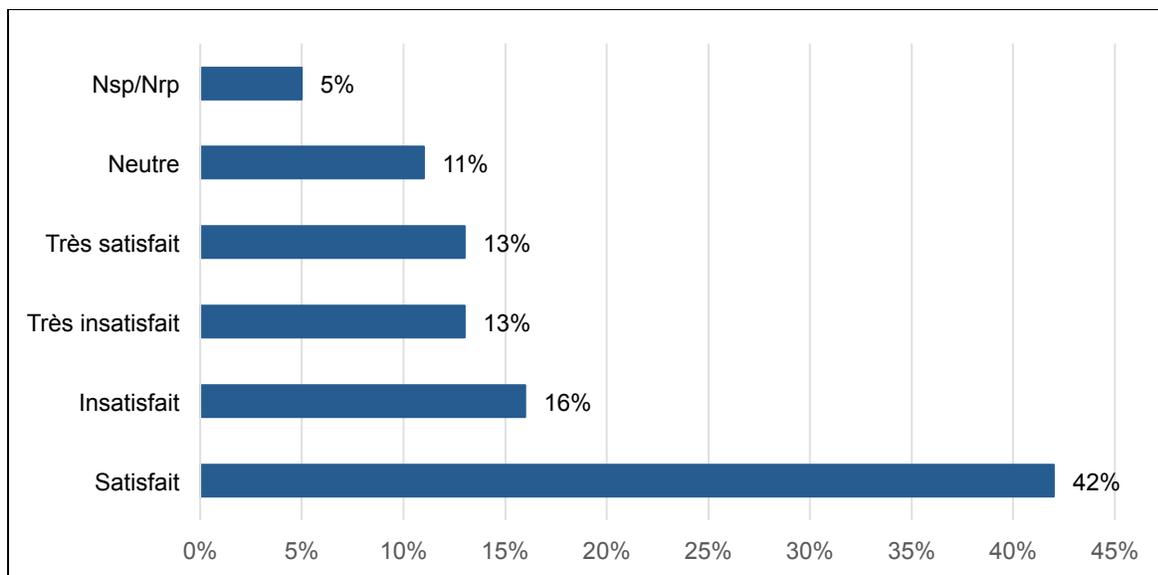


Figure 31. La satisfaction générale des utilisateurs de services aériens pour les déplacements régionaux au Québec selon la région

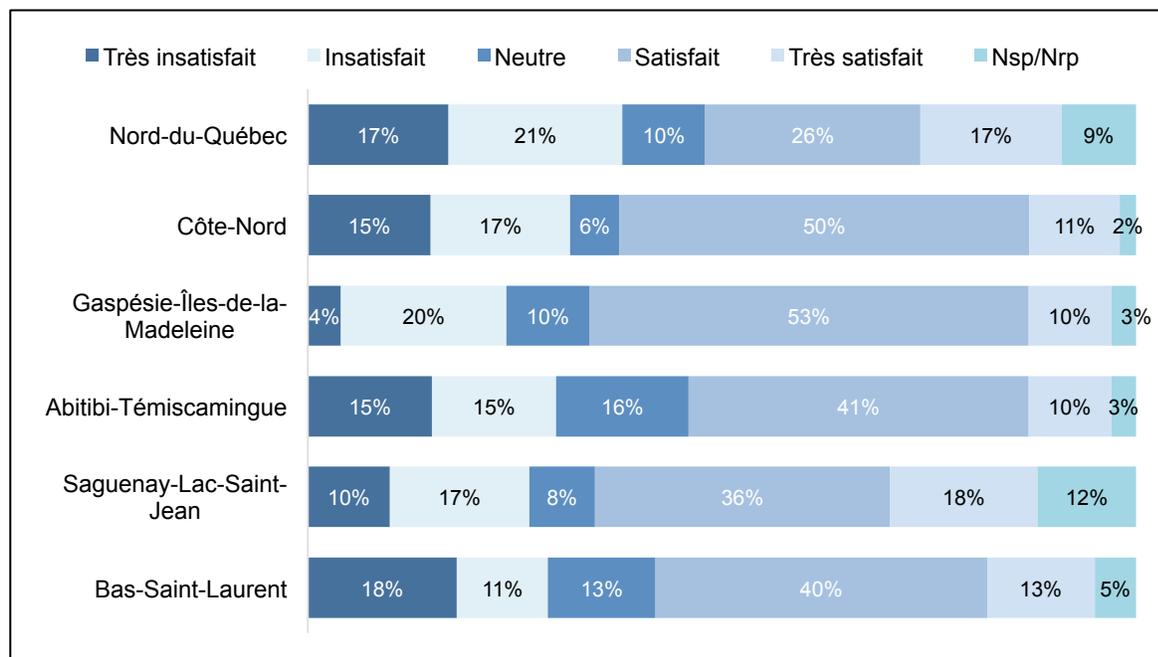
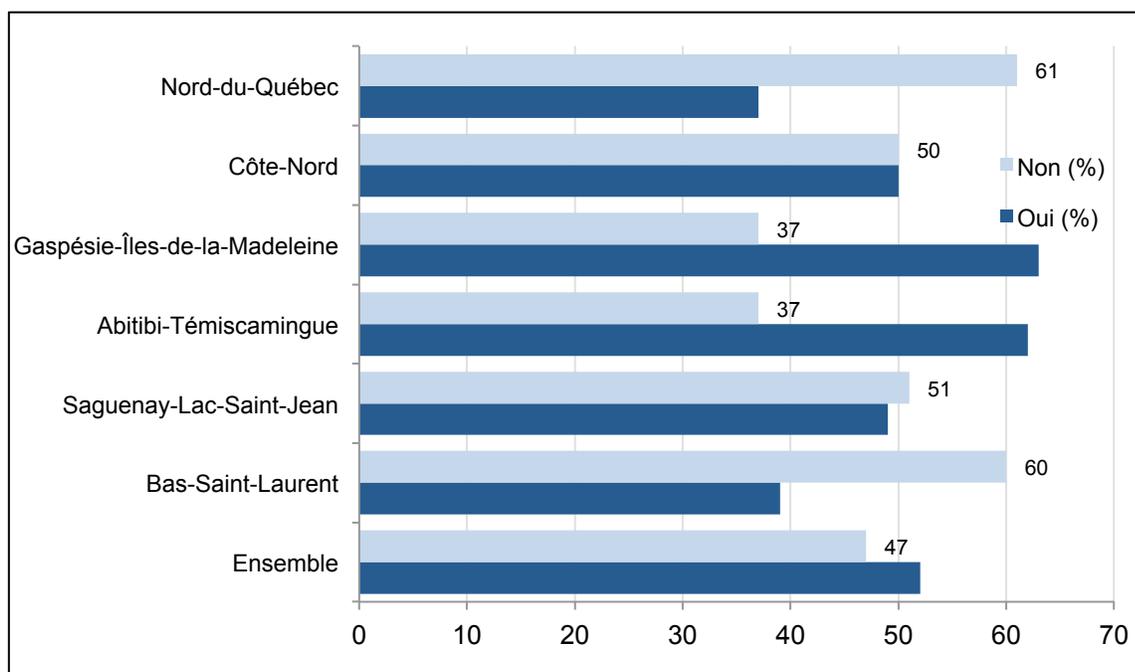


Tableau 23. La satisfaction générale des utilisateurs de services aériens pour les déplacements régionaux au Québec selon le moment de la dernière utilisation

	Récent	Passé
	(%)	(%)
Très insatisfait	11	14
Insatisfait	19	15
Neutre	9	12
Satisfait	47	38
Très satisfait	13	13
Nsp/Nrp	1	8

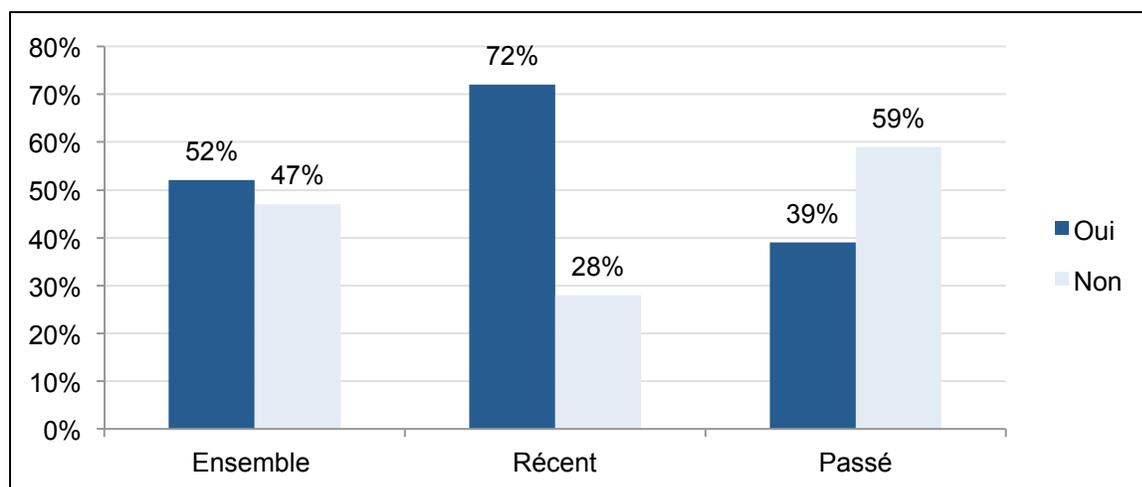
Les résultats du sondage révèlent également que 53 % des utilisateurs de services aériens régionaux interrogés auraient fait l'expérience d'un vol retardé ou annulé (figure 32). Cette expérience serait plus fréquente chez les utilisateurs qui résident en Abitibi-Témiscamingue (63 %) ou en Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (63 %) qu'au Bas-Saint-Laurent (40 %).

Figure 32. L'expérience d'un vol retardé ou annulé par les utilisateurs de services aériens pour les déplacements régionaux au Québec selon la région de résidence



Elle serait également plus fréquente chez les utilisateurs récents (72 %) que chez les autres utilisateurs (39 %) [figure 33].

Figure 33. L'expérience d'un vol retardé ou annulé par les utilisateurs de services aériens pour les déplacements régionaux au Québec selon le moment de la dernière utilisation



Selon le sondage, les retards et les annulations de vol pourraient affecter à la baisse l'appréciation des utilisateurs. En effet, le taux d'insatisfaction (très insatisfait et insatisfait) à l'égard des services aériens régionaux s'élève à 37 % chez les utilisateurs ayant connu un retard ou une annulation de vol et à 22 % chez ceux qui n'en ont pas eu l'expérience (tableau 24).

Tableau 24. La satisfaction générale des utilisateurs de services aériens pour les déplacements régionaux au Québec selon le moment de la dernière utilisation et l'expérience d'un vol retardé ou annulé

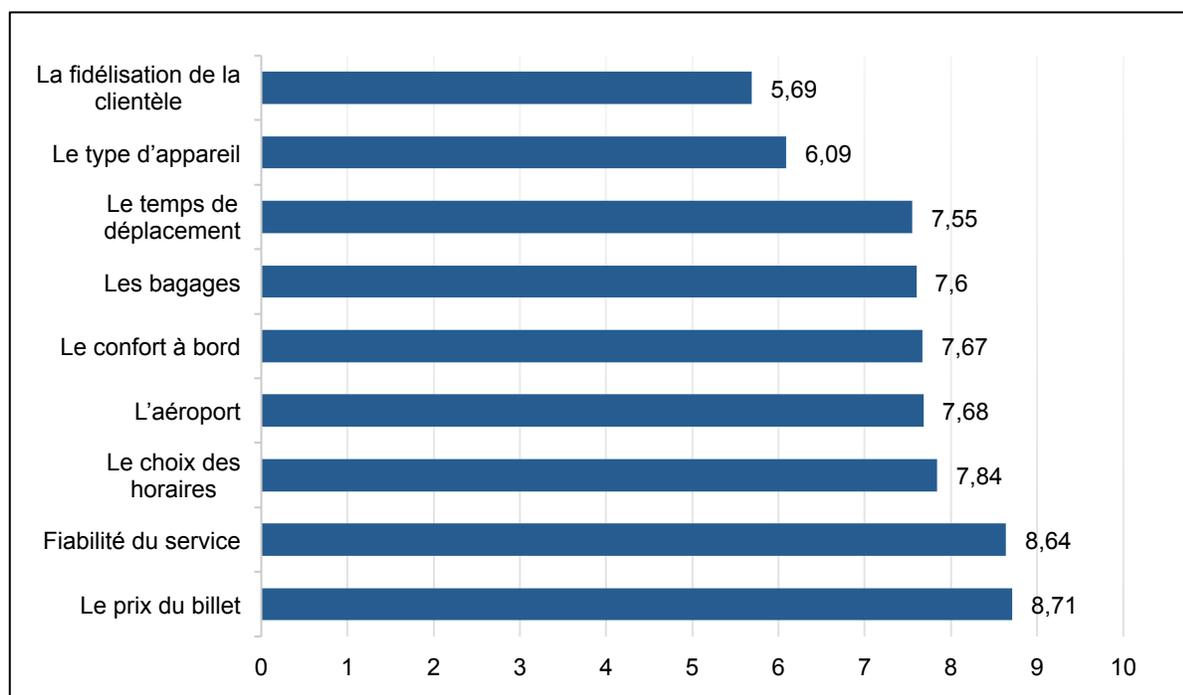
	Ensemble	Récent	Passé
	(%)	(%)	(%)
Très insatisfait	13	16	10
Insatisfait	16	21	12
Neutre	11	11	11
Satisfait	42	39	45
Très satisfait	13	11	15
Nsp/Nrp	5	3	7

4.4.5. Les critères de choix d'un vol régional

Selon le sondage, le prix du billet et la fiabilité du service représentent les critères les plus importants dans le choix d'un vol régional (avec des notes moyennes d'importance de 8,71 et 8,64 sur 10) tandis que le type d'appareil et la fidélisation de la clientèle seraient les critères les moins importants (avec des notes moyennes d'importance de 6,09 et 5,69 sur 10). Le choix des horaires

serait parmi les critères dominants dans le choix d'un vol régional (avec une note moyenne d'importance de 7,84 sur 10), suivi par l'aéroport, le confort à bord, les bagages et le temps de déplacement, des critères occupant le troisième rang d'importance avec des notes moyennes d'importance de 7,68 à 7,55 sur 10 (figure 34).

Figure 34. L'importance de certains critères dans le choix d'un vol régional (note moyenne sur 10) pour l'ensemble des régions



L'importance de certains critères de choix varie selon la région de résidence des utilisateurs. Ainsi, à l'exception de la fiabilité du service et du prix du billet qui auraient une importance équivalente aux yeux des résidents des autres régions, les résidents de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine accorderaient significativement plus d'importance à tous les autres critères de choix que les utilisateurs des autres régions. C'est notamment le cas de la valeur qu'ils accordent à la fidélisation de la clientèle (7,23 sur 10) par rapport aux voyageurs du Bas-Saint-Laurent (4,99 sur 10), au type d'appareil (6,78 sur 10) par rapport aux voyageurs de l'Abitibi (5,70 sur 10), au temps de déplacement (8,04 sur 10) par rapport aux voyageurs du Bas-Saint-Laurent (6,89 sur 10) et au confort à bord (8,12 sur 10) par rapport aux voyageurs de la Côte-Nord (7,14 sur 10). Les résultats sont bien détaillés dans le tableau 25.

Tableau 25. L'importance de certains critères dans le choix d'un vol régional (note moyenne sur 10) selon la région de résidence

	Ensemble	Bas-Saint-Laurent	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Abitibi-Témiscamingue	Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	Côte-Nord	Nord-du-Québec
Les bagages	7,6	7,21	7,84	7,61	7,96	7,52	7,15
Le confort à bord	7,67	7,55	8	7,56	8,12	7,14	7,41
L'aéroport	7,68	7,61	7,74	7,74	8,01	7,34	7,35
La fiabilité du service	8,64	8,44	8,86	8,67	8,76	8,41	8,49
Le choix des horaires	7,84	7,5	7,86	7,97	8,17	7,64	7,83
Le prix du billet	8,71	8,46	8,91	8,7	8,99	8,57	8,45
La fidélisation de la clientèle	5,69	4,99	5,26	5,58	7,23	5,89	5,35
Le temps de déplacement	7,55	6,89	7,68	7,85	8,04	7,35	7,07
Le type d'appareil	6,09	5,84	6,64	5,7	6,78	5,57	5,93

L'importance de certains critères de choix varie également selon le moment de la dernière utilisation. Ainsi, les utilisateurs récents accorderaient significativement moins d'importance au confort à bord (7,35 sur 10), à l'aéroport (7,35 sur 10) et au type d'appareil (5,74 sur 10) que les utilisateurs passés (respectivement 7,84, 7,85 et 6,28 sur 10). Les utilisateurs récents accordent par contre davantage d'importance à la fidélisation de la clientèle (6,18 sur 10) que les utilisateurs passés (5,42 sur 10) [tableau 26].

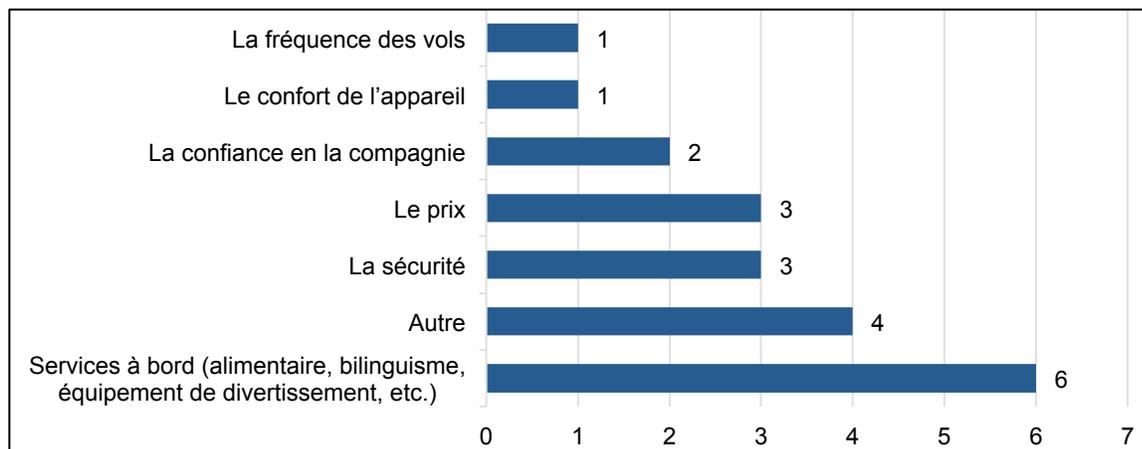
Tableau 26. L'importance de certains critères dans le choix d'un vol régional (note moyenne sur 10) selon le moment de la dernière utilisation

	Ensemble Sur 10	Récent Sur 10	Passé Sur 10
Le confort à bord (la dimension des sièges et la propreté des lieux)	7,67	7,35	7,84
L'aéroport (facilité d'accès, proximité, etc.)	7,68	7,35	7,85
La fidélisation de la clientèle (points accumulés)	5,69	6,18	5,42
Le type d'appareil (un appareil <i>réacté</i> , un appareil à hélices)	6,09	5,74	6,28

Lors du sondage, les utilisateurs se sont exprimés sur d'autres critères, qu'ils ont jugés comme étant importants dans le choix d'un vol régional. Les services à bord (6 sur 10), la sécurité (3 sur 10)

et la confiance en la compagnie (2 sur 10) représentent ainsi des critères importants dans le choix d'un vol régional (figure 35).

Figure 35. Autres critères importants dans le choix d'un vol régional (note sur 10)



4.5. Le dernier voyage régional en avion

4.5.1. La planification du voyage régional et l'achat du billet d'avion

Selon le sondage, les utilisateurs des services de transport aérien régional planifient leurs déplacements en moyenne 68 jours à l'avance et achètent leurs billets d'avion en moyenne 65 jours à l'avance. Les utilisateurs récents (depuis moins de 24 mois) auraient tendance à planifier leurs voyages plus longtemps d'avance, soit 95 jours en moyenne, et à acheter leurs billets d'avion également plus longtemps d'avance, soit 86 jours en moyenne (tableau 27).

Tableau 27. Le moment de la planification du dernier voyage régional en avion et de l'achat du billet selon le moment de la dernière utilisation

	Ensemble	Récent	Passé
	(%)	(%)	(%)
Nombre moyen de jours à l'avance pour la planification	68 jours	95 jours	52 jours
Nombre moyen de jours à l'avance pour l'achat du billet d'avion	65 jours	86 jours	52 jours

4.5.2. Les aéroports fréquentés

Les résultats du sondage révèlent que les vols régionaux des utilisateurs de services aériens ont plus fréquemment comme point de départ un aéroport situé au Québec (pour 69 % d'entre eux) qu'un aéroport situé à l'extérieur du Québec (10 %). Ce serait plus fréquemment le cas chez les utilisateurs provenant de la région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (82 %) que chez ceux provenant du Bas-Saint-Laurent (55 %) [tableau 28].

Tableau 28. Le lieu de départ du dernier voyage régional en avion selon la région de résidence

	Ensemble	Bas-Saint-Laurent	Saguenay–Lac-Saint-Jean	Abitibi-Témiscamingue	Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	Côte-Nord	Nord-du-Québec
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Aéroport au Québec	69	55	63	74	82	72	83
Aéroport hors Québec	10	13	10	10	4	12	10
Nsp/Nrp	21	32	27	16	14	16	7

Selon le sondage, près des deux tiers des utilisateurs de services aériens régionaux estiment que l'aéroport de départ se situait près de leur domicile ou de leur hôtel (64 %), dont 36 %, très près, alors que 30 % le considéraient éloigné, dont 15 %, très éloigné. La proximité perçue varie selon la région de résidence. Ainsi, les résidents de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine estiment plus souvent que l'aéroport de départ est près de leur domicile ou hôtel (74 %) que les résidents du Bas-Saint-Laurent (39 %) ou du Saguenay (53 %) [tableau 29].

Tableau 29. La proximité de l'aéroport de départ par rapport au lieu de résidence ou d'hébergement, lors du dernier voyage régional, selon la région de résidence

Près = moins de 30 minutes	Ensemble	Bas-Saint-Laurent	Saguenay–Lac-Saint-Jean	Abitibi-Témiscamingue	Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	Côte-Nord	Nord-du-Québec
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Très près	36	18	37	37	29	47	42
Assez près	28	21	16	33	45	18	29
Ni près, ni loin	7	9	4	7	7	9	-
Assez loin	15	26	23	11	7	16	1
Très loin	15	27	20	12	12	10	28
Nsp/Nrp	-	-	-	1	-	-	-

Les résultats du sondage indiquent que la proximité de l'aéroport représente le premier motif influençant le choix de celui-ci, ce motif étant mentionné par 78 % des utilisateurs de services aériens régionaux. De fait, 51 % ont indiqué que la proximité jouait un rôle à cet égard tandis que 27 % ont mentionné n'avoir qu'un seul choix possible d'aéroport respectant la proximité de leur résidence. Chez les utilisateurs récents, la proximité s'avère être encore plus le motif prédominant dans le choix de l'aéroport, puisque que 81 % d'entre eux mentionnent ce critère, et jusqu'à 36 % indiquent qu'en respect du critère de proximité, ils doivent de toute manière composer avec l'unique choix qui s'offre à eux (tableau 30).

Tableau 30. Le motif de choix de l'aéroport de départ lors du dernier voyage régional selon la région de résidence

	Ensemble	Bas-Saint-Laurent	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Abitibi-Témiscamingue	Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	Côte-Nord	Nord-du-Québec
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
La fréquence des vols	3	8	1	1	6	2	-
Les vols directs	6	4	8	6	4	9	-
La proximité de l'aéroport	51	52	52	60	48	42	50
Un seul choix à proximité de la résidence	27	20	17	25	34	34	39
Le prix	5	11	9	2	1	3	6
Autre	4	5	6	2	4	2	5
Nsp/Nrp	4	-	7	4	3	8	-

Le sondage nous apprend par ailleurs que 55 % des utilisateurs de services aériens estiment que l'aéroport d'arrivée de leur dernier vol régional se situait près de leur destination finale. Ce pourcentage comprend les 22 % qui l'ont jugé situé très près. À l'opposé, 31 % le considèrent éloigné, dont 12 % des répondants, qui le voient même très éloigné. La proximité perçue varie selon la région de résidence. Ainsi, les résidents de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine estiment plus souvent que l'aéroport d'arrivée est très loin de leur destination finale (19 %) que les résidents des autres régions (12 %) [tableau 31].

Tableau 31. La proximité de l'aéroport d'arrivée par rapport à la destination finale, lors du dernier voyage régional, selon la région de résidence

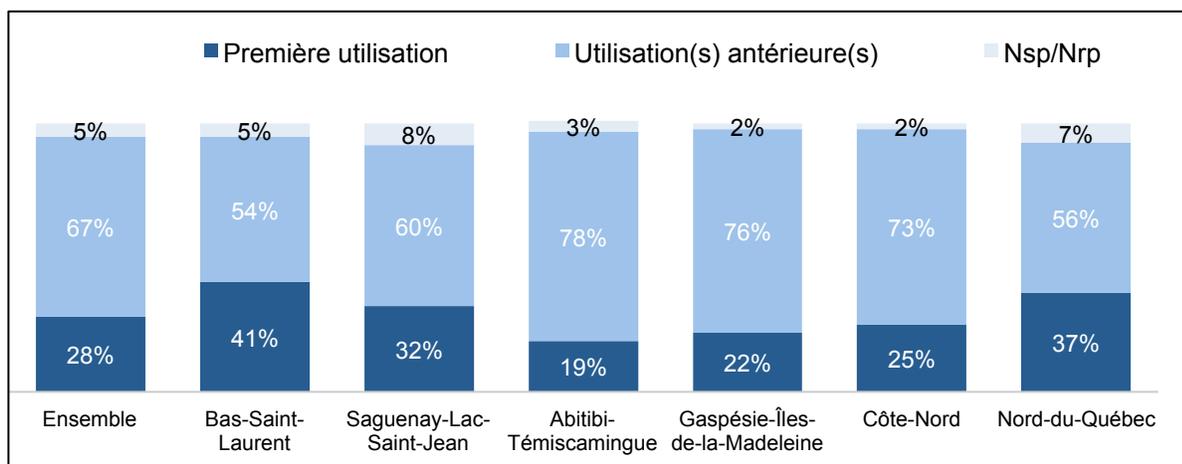
Près = moins de 30 minutes	Ensemble	Bas-Saint-Laurent	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Abitibi-Témiscamingue	Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	Côte-Nord	Nord-du-Québec
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Très près	22	23	25	28	14	20	34
Assez près	33	40	32	27	32	36	35
Ni près, ni loin	10	1	3	13	17	13	14
Assez loin	19	23	22	18	17	19	10
Très loin	12	11	11	9	19	10	8
Nsp/Nrp	4	2	7	5	1	2	-

4.6. Le transporteur

4.6.1. L'expérience avec le transporteur

Selon le sondage, 67 % des utilisateurs de services aériens régionaux avaient, lors de leur dernier vol régional, une expérience préalable avec la compagnie aérienne sur la liaison concernée, alors que 28 % en étaient à leur première expérience. L'expérience antérieure avec la compagnie aérienne varie d'une région à l'autre. Ainsi, les utilisateurs de l'Abitibi-Témiscamingue et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine avaient plus fréquemment une expérience préalable que les autres régions [figure 36].

Figure 36. L'expérience d'utilisation des services de la compagnie aérienne sur la liaison concernée par le plus récent voyage en avion, selon la région de résidence



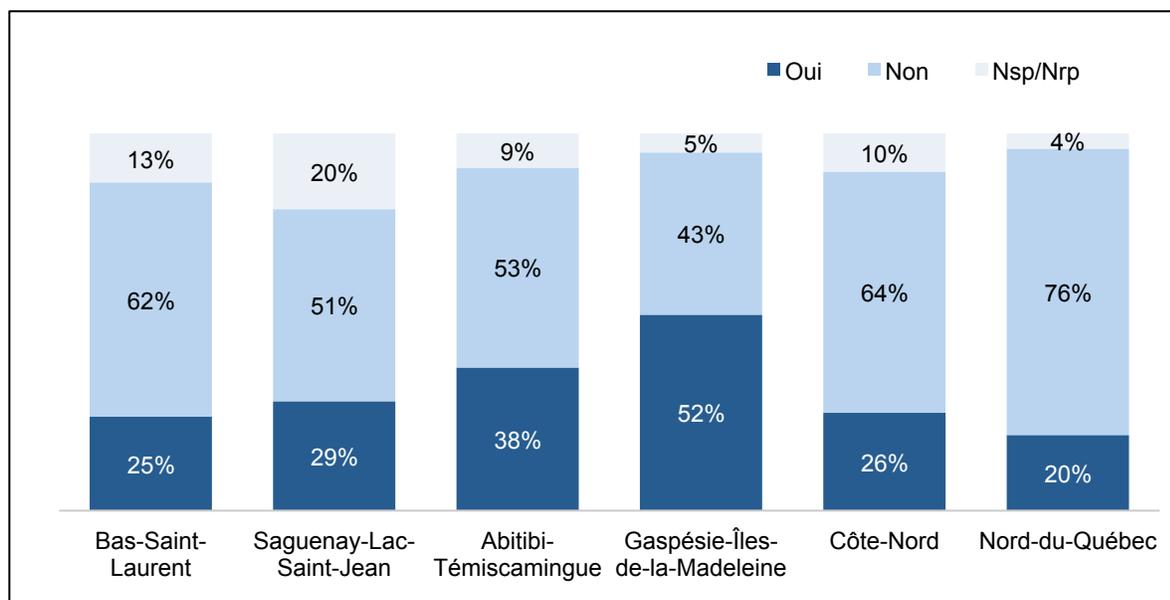
4.6.2. Le choix du transporteur

Les résultats du sondage indiquent que 33 % (tableau 32) des utilisateurs de services aériens régionaux ont eu l'opportunité de choisir leur transporteur pour leur dernier vol régional. Le moment de la dernière utilisation influencerait également l'accès au choix du transporteur. En effet, le choix serait plus fréquent chez les utilisateurs récents (43 %) que chez les utilisateurs passés (28 %). Cette opportunité de choisir un transporteur varie selon la région de résidence. En effet, 52 % des utilisateurs provenant de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine affirment avoir eu le choix d'un transporteur pour le plus récent voyage régional en avion, comparativement à 20 % chez les utilisateurs provenant du Nord-du-Québec (figure 37).

Tableau 32. Le choix de transporteur sur la liaison concernée par le plus récent voyage en avion selon le moment de la dernière utilisation

	Ensemble	Récent	Passé
	(%)	(%)	(%)
Oui	33	43	28
Non	56	52	12
Nsp/Nrp	11	5	65

Figure 37. Le choix de transporteur sur la liaison concernée par le plus récent voyage en avion selon la région de résidence



4.6.3. Le billet d'avion

Les résultats du sondage indiquent que 61 % des utilisateurs de services aériens régionaux bénéficiant d'un choix de transporteur pour leur dernier vol régional ont payé eux-mêmes leur billet d'avion et que 24 % ont utilisé un billet payé par leur employeur. De plus, dans 5 % des cas, les services publics de santé se sont acquittés du paiement du billet d'avion de l'utilisateur, et dans un autre 5 % des cas, un membre de la famille s'en est chargé. Des variations sont notables selon la région de résidence. Ainsi, seulement 13 % des utilisateurs provenant de la région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine ont bénéficié d'un billet payé par leur employeur alors qu'à l'opposé, un groupe significatif d'utilisateurs de la même région, soit 19 %, ont tiré avantage du paiement de leur billet par les services publics de santé (tableau 33).

Tableau 33. Le paiement du billet d'avion pour le dernier voyage régional, selon la région de résidence

	Ensemble	Bas-Saint-Laurent	Saguenay–Lac-Saint-Louis	Abitibi-Témiscamingue	Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	Côte-Nord	Nord-du-Québec
Moi-même	61%	54%	64%	61%	57%	68%	72%
Mon employeur	24%	26%	25%	30%	13%	28%	20%
Un ami	1%	3%	0%	3%	0%	0%	0%
Un membre de la famille	5%	18%	8%	2%	2%	0%	0%
Les services publics de santé	5%	0%	0%	0%	19%	0%	9%
Autre	4%	0%	2%	4%	10%	5%	0%

Selon les entrevues menées dans le cadre du sondage, 30 % des utilisateurs de services aériens régionaux ayant eu un choix de transporteur pour leur dernier vol régional ont bénéficié d'un tarif réduit à l'achat du billet d'avion. Ce tarif réduit proviendrait soit d'un programme de fidélisation (13 %), soit d'une promotion spéciale (9 %), soit du programme de réduction des tarifs aériens de Transports Québec (6 %) ou bien encore de l'application d'un tarif de groupe (4 %). Notons certaines variations selon la région de résidence. Ainsi, 54 % des utilisateurs provenant de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine ont pu bénéficier d'un tarif réduit à l'achat du billet d'avion grâce à

un programme de fidélisation (23 %) et au programme de réduction des tarifs aériens de Transports Québec (18 %) [tableau 34].

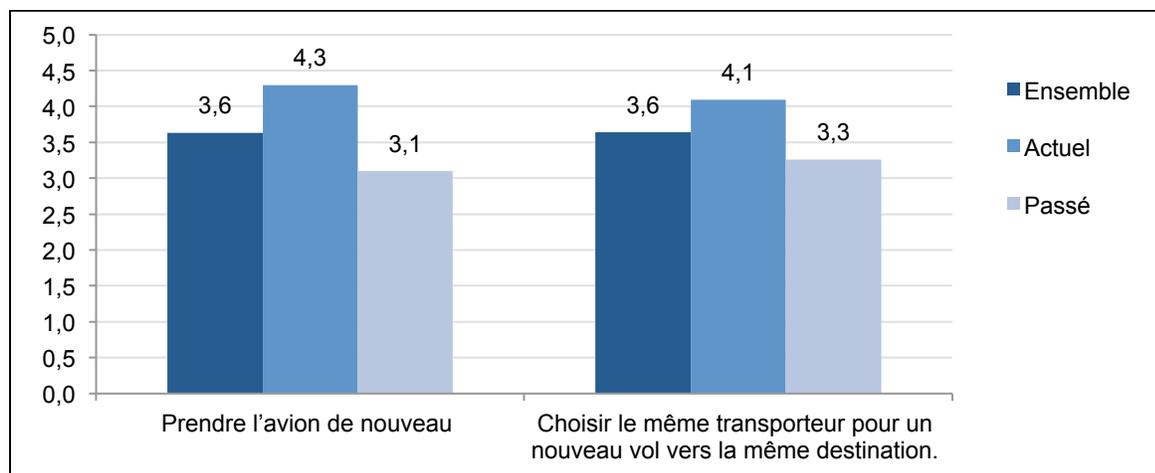
Tableau 34. La réduction du tarif à l'achat du billet d'avion – selon diverses formules (plusieurs mentions permises) – pour le dernier voyage régional

	Ensemble	Bas-Saint-Laurent	Saguenay–Lac-Saint-Jean	Abitibi-Témisca-mingue	Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	Côte-Nord	Nord-du-Québec
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Oui	30	23	11	25	54	40	49
<i>Programme de réduction des tarifs aériens de Transports Québec</i>	6	-	-	1	18	9	-
<i>Programme de fidélisation</i>	13	13	-	12	23	9	45
<i>Promotion spéciale</i>	9	3	11	9	8	17	-
<i>Tarif de groupe</i>	4	7	-	3	5	5	4
Non	61	58	83	62	42	60	45
Nsp/Nrp	9	19	6	13	7	-	6

4.6.4. L'intention de renouvellement de l'expérience de transport aérien régional avec le même transporteur

Selon le sondage (figure 38), l'intention de renouvellement de l'expérience de transport aérien et d'achat auprès du même transporteur s'avère élevée. En effet, les utilisateurs de services aériens régionaux ayant eu un choix de transporteur pour leur dernier vol régional chiffrent en moyenne leurs chances de prendre l'avion de nouveau à 3,63 sur 5, et de choisir le même transporteur pour un nouveau vol vers la même destination à 3,64 sur 5. Chez les utilisateurs récents, les chances de prendre de nouveau l'avion au cours de la prochaine année seraient d'en moyenne 4,3 sur 5 et les chances de renouveler l'expérience avec le transporteur pour la même destination, d'en moyenne 4,09 sur 5.

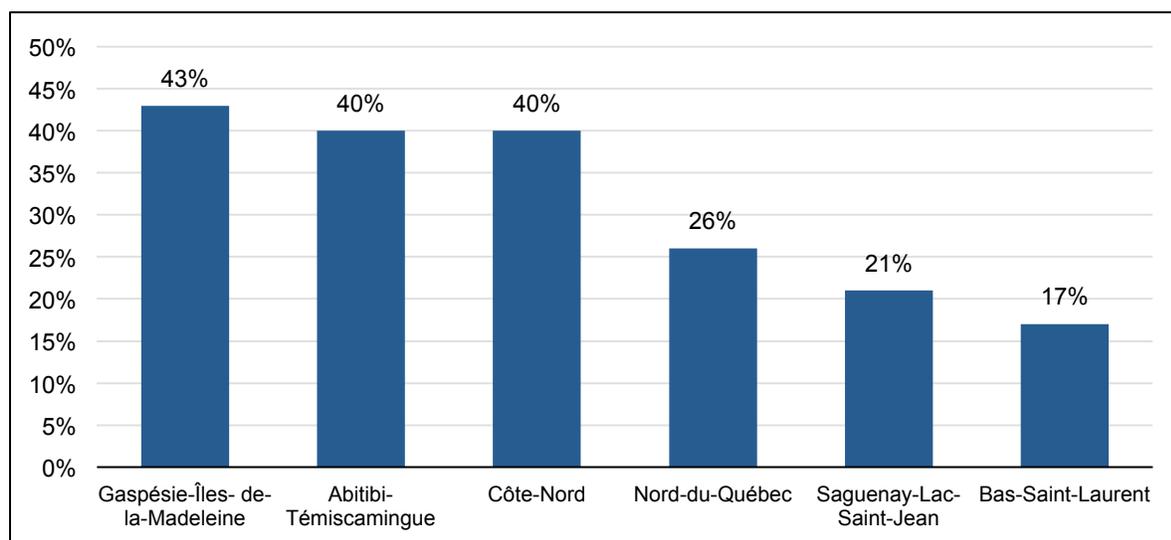
Figure 38. L'intention de renouvellement de l'expérience de transport aérien régional - transporteur au cours de la prochaine année selon le moment de la dernière utilisation (1 = très faible, 5 = très élevée)



4.6.5. L'intention de voyage en avion vers les régions

Les résultats du sondage indiquent que l'intention d'effectuer un voyage en avion vers les régions serait plus fréquente en Abitibi-Témiscamingue et en Côte-Nord (40 %) de même qu'en Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (43 %) qu'au Bas-Saint-Laurent (17 %) et au Saguenay-Lac-Saint-Jean (21 %) [figure 39].

Figure 39. L'intention de voyage en avion vers certaines régions du Québec au cours des 12 prochains mois selon la région de résidence



La région de Québec serait particulièrement ciblée par la population provenant de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (34 %) et de la Côte-Nord (25 %), en contraste avec les intentions formulées par les populations du Bas-Saint-Laurent (9 %) et du Saguenay–Lac-Saint-Jean (10 %), pour qui la destination de Québec semblerait moins attrayante.

La région de Montréal serait pour sa part fort attirante pour les résidents de l’Abitibi-Témiscamingue (32 %), de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (25 %) ou de la Côte-Nord (29 %), comparativement à l’intérêt manifesté chez les populations du Bas-Saint-Laurent (11 %) et du Saguenay–Lac-Saint-Jean (12 %).

Mentionnons que les intentions de voyage vers le Bas-Saint-Laurent seraient plus fréquentes chez les résidents de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (10 %) [tableau 35].

Tableau 35. L’intention de voyage en avion vers certaines régions du Québec au cours des 12 prochains mois selon la région de résidence

	Bas-Saint-Laurent	Saguenay–Lac-Saint-Jean	Abitibi-Témiscamingue	Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	Côte-Nord	Nord-du-Québec
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
Bas-Saint-Laurent	4	-	1	10	6	1
Saguenay–Lac-St-Jean	1	6	2	3	2	4
Côte-Nord	4	2	1	6	9	1
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	6	2	4	14	4	2
Abitibi-Témiscamingue	1	2	11	3	3	7
Nord-du-Québec	1	4	5	4	6	8
Région de Québec	9	10	13	34	25	10
Région de Montréal	11	12	32	25	29	20
Toutes régions	17	21	40	43	40	26

5. PRATIQUES ET MESURES POUR STIMULER LA DEMANDE EN TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL

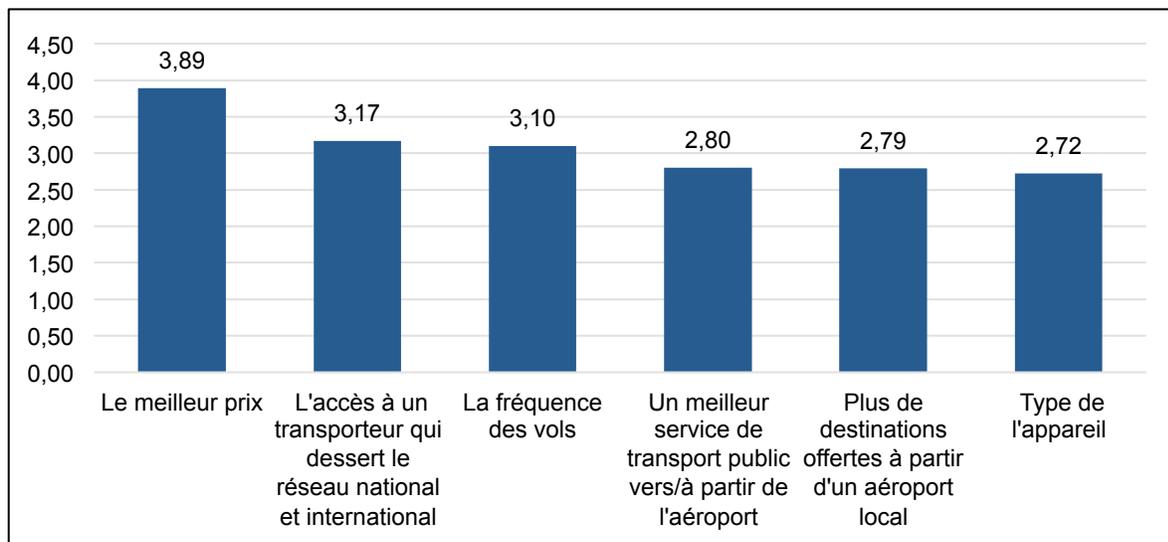
Dans cette section, nous examinons les facteurs qui stimulent la demande en transport aérien régional ainsi que les freins à cette demande pour l'ensemble des six régions cibles¹³. Ensuite, nous reprenons cette analyse pour chacune de ces régions.

5.1. Les facteurs de stimulation de la demande en transport aérien régional

La figure 40 présente, selon leur importance, les facteurs susceptibles d'inciter les gens à voyager en avion dans l'ensemble des régions étudiées au Québec. Parmi tous les facteurs soumis à l'opinion des répondants au sondage, c'est celui du **meilleur prix** qui se présente comme étant le facteur le plus susceptible d'inciter la population à effectuer à court terme un voyage en avion pour une destination régionale. En effet, avec une note d'appréciation moyenne de 3,89 sur 5, le prix du billet d'avion obtient le plus grand consensus entre les répondants. L'accès à un transporteur desservant des destinations nationales et internationales et la fréquence des vols suivent en importance avec des notes moyennes de 3,17 et de 3,10 sur 5 respectivement. Enfin, avec des notes de 2,80, 2,79 et de 2,72 sur 5 qui leur sont associées, un meilleur service de transport public pour les sites aéroportuaires, un plus grand choix de destinations à partir de ceux-ci et le type d'appareil s'avèrent des facteurs d'importance similaire quant à l'influence qu'ils peuvent exercer auprès de la population ciblée en ce qui concerne la décision d'entreprendre ou non un voyage aérien régional.

¹³ Bas-Saint-Laurent; Saguenay–Lac-Saint-Jean; Abitibi-Témiscamingue; Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine; Côte-Nord et Nord-du-Québec.

Figure 40. Importance moyenne des facteurs susceptibles de favoriser les déplacements aériens au Québec selon les six régions cibles (note moyenne de 0 à 5)



Tous les facteurs incitatifs considérés (tableau 36) suscitent davantage d'intérêt auprès de la population ayant déjà fait l'expérience des services aériens régionaux (notamment chez les utilisateurs récents, c'est-à-dire les personnes qui ont utilisé l'avion durant les deux dernières années) que chez les non-utilisateurs.

Tableau 36. L'importance des facteurs susceptibles de favoriser les déplacements aériens au Québec selon le statut d'utilisation des services aériens régionaux et l'époque de la dernière utilisation (note moyenne de 0 à 5)

	Ensemble	Utilisateur	Non-utilisateur	Récent	Passé
Plus de destinations offertes à partir d'un aéroport local	2,79	3,15	2,53	3,18	3,14
Le meilleur prix	3,89	4,35	3,55	4,53	4,25
Un meilleur service de transport public vers/à partir de l'aéroport	2,80	3,00	2,66	2,95	3,02
L'accès à un transporteur qui dessert le réseau national et international	3,17	3,51	2,92	3,69	3,42
La fréquence des vols	3,10	3,46	2,83	3,70	3,34
Type de l'appareil	2,72	2,91	2,57	2,78	2,97

D'autres facteurs sont potentiellement en mesure d'influencer à la hausse la demande en déplacements aériens régionaux. Grâce aux opinions émises par les personnes qui se sont livrées sur ce sujet dans le sondage, soit 17 % de tous les répondants, nous connaissons un certain nombre de ces facteurs.

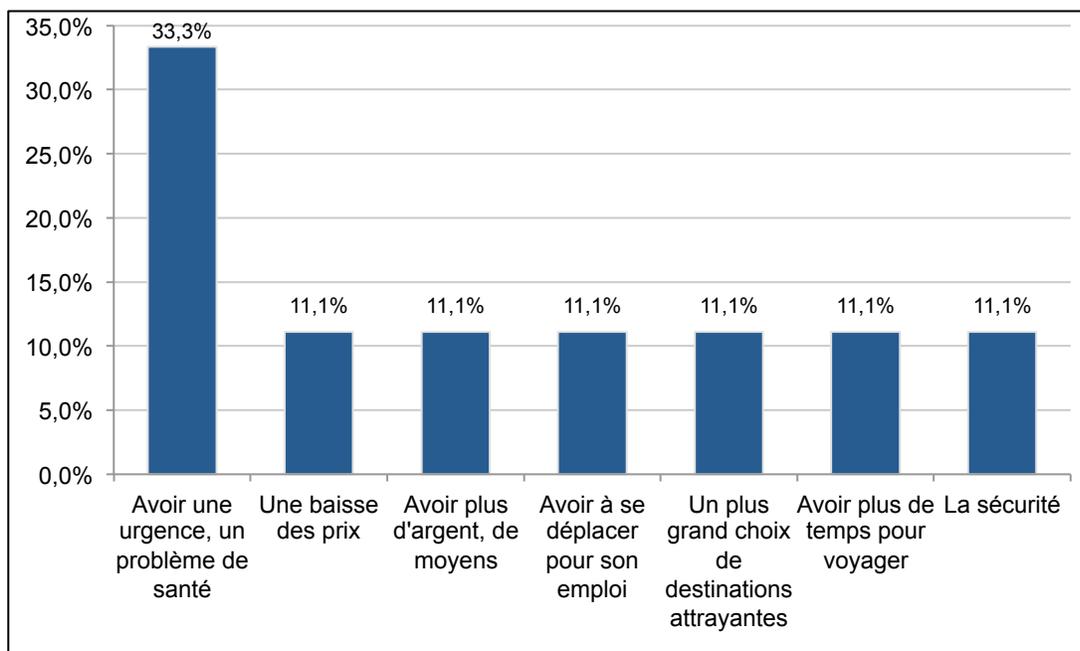
Bien entendu, le facteur que nous nous attendions à voir ressurgir, celui de la tarification, revient à nouveau, puisque parmi toutes les personnes ayant identifié des facteurs susceptibles d'influencer à la hausse la demande, il s'en est trouvé 11 % qui ont mentionné qu'une baisse des prix les pousserait à utiliser des services aériens, mais trois fois plus de répondants, soit tout juste un peu plus de 33 %, ont identifié une urgence ou un problème de santé comme pouvant également les inciter à utiliser l'avion.

Des facteurs tels que le fait de disposer de davantage de ressources financières et de temps, tout comme la nécessité de se déplacer pour exercer son emploi, ou encore le fait d'avoir un plus grand

choix de destinations attrayantes seraient également susceptibles d'inciter la population ciblée à effectuer un déplacement aérien régional au cours de la prochaine année. Signalons que ces facteurs restent tout autant évoqués par les répondants que l'est également par ceux-ci la baisse des prix des billets d'avion. Aucun facteur ne se distingue plus qu'un autre, tous étant mentionnés dans la même proportion.

Cependant, si l'on accepte que la nécessité de disposer de ressources financières accrues pour voyager en avion implique à l'évidence que les prix sont trop élevés, ou qu'il s'avère nécessaire, pour les utilisateurs de transport aérien régional, de restreindre l'usage de l'avion à des déplacements défrayés par un employeur (ce qui revient à dire ici que les tarifs aériens sont trop élevés), nous pouvons déduire qu'une baisse des prix serait, dans l'ensemble, mentionnée explicitement ou implicitement comme étant nécessaire à l'augmentation de la demande en transport aérien régional dans au moins 33,3 % des déclarations des répondants.

Figure 41. Autres facteurs incitatifs à voyager prochainement en avion au Québec



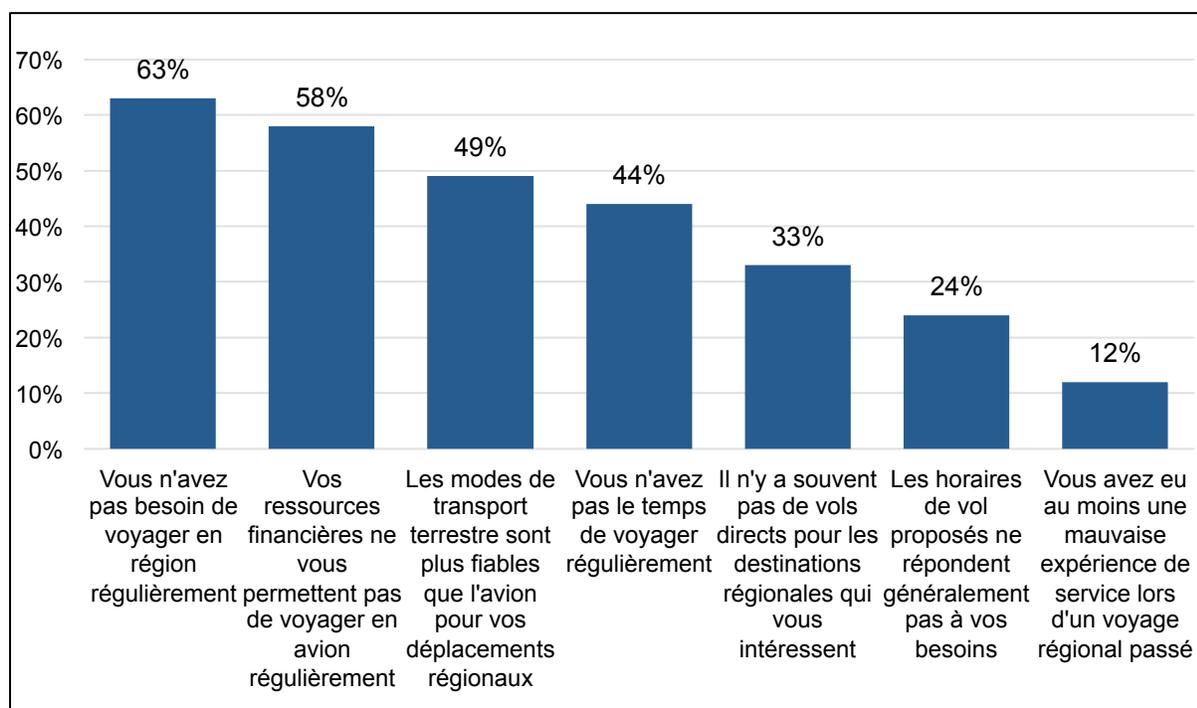
5.2. Les freins à l'utilisation des services aériens régionaux

Parmi les propositions soumises à l'opinion des répondants, l'absence d'un besoin de voyager en région régulièrement apparaît comme étant le facteur le plus susceptible de limiter l'utilisation des services aériens régionaux. En effet, 63 % de la population ciblée considère qu'elle n'a pas besoin de voyager régulièrement en région. Le manque d'argent serait le second frein à l'utilisation de

services aériens régionaux, 58 % de la population estimant que ses ressources financières ne lui permettent pas de voyager en avion régulièrement. Au troisième rang, la fiabilité supérieure des autres modes de transport et le manque de temps chez les répondants pour voyager régulièrement seraient susceptibles de limiter l'utilisation des services de transport aérien pour des vols régionaux chez respectivement 49 % et 44 % de la population ciblée.

Potentiellement moins importants quant à leur effet restreignant sur la demande, le manque de vols directs vers des destinations régionales intéressantes, les horaires plus ou moins adéquats ainsi qu'une mauvaise expérience de vol limiteraient, dans cet ordre, l'usage de services aériens régionaux chez 33 %, 24 % et 12 % de la population ciblée (figure 42).

Figure 42. Les freins à l'utilisation des services aériens dans les régions cibles

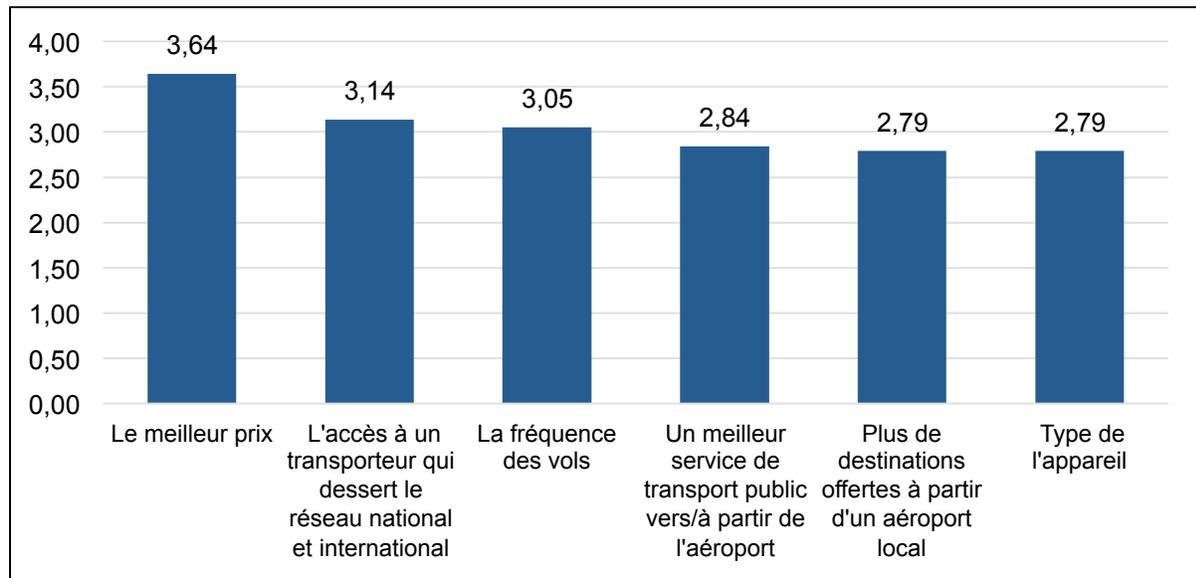


5.2.1. La région du Bas-Saint-Laurent

La figure 43 montre qu'un **meilleur prix** s'avère le facteur primordial lorsqu'il s'agit d'inciter la population à effectuer, dans un avenir rapproché, un voyage aérien régional. En effet, avec une note de 3,64 sur 5, la note moyenne la plus élevée, ce facteur est celui qui pèse le plus dans la décision des répondants d'entreprendre un tel voyage. L'accès à un transporteur qui dessert des

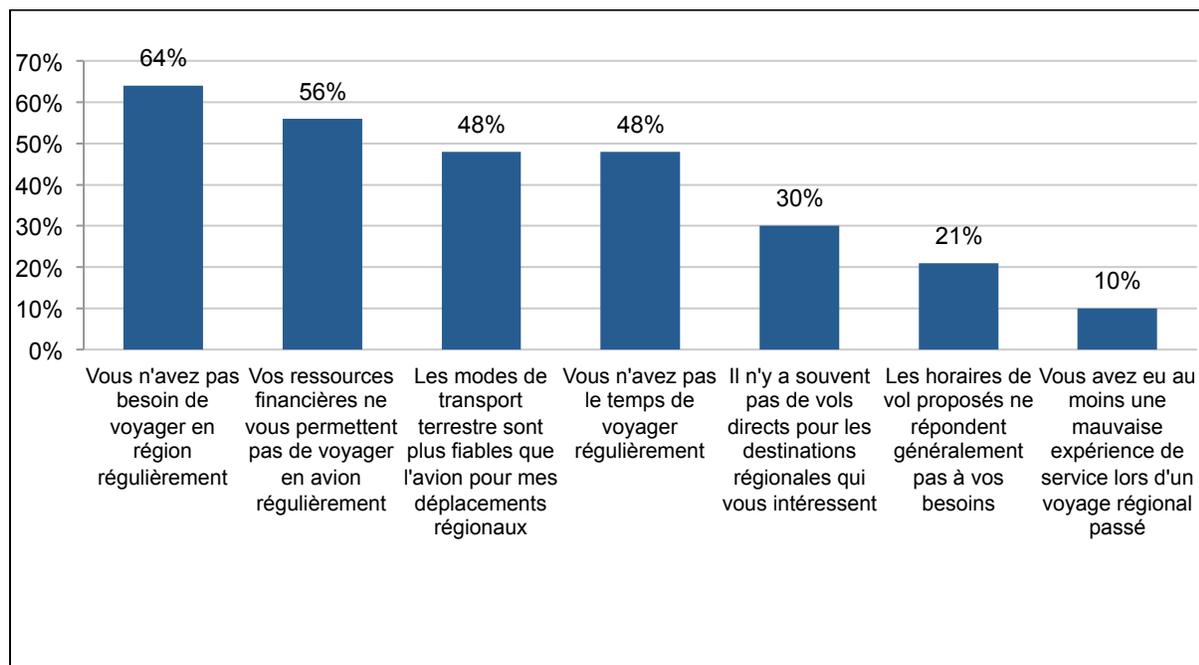
destinations nationales et internationales et la fréquence des vols correspondent aux deuxième et troisième incitatifs en importance, enregistrant des notes moyennes respectives de 3,14 et de 3,05 sur 5 (figure 43).

Figure 43. Facteurs incitatifs à voyager en avion au Québec. Bas-Saint-Laurent (importance moyenne de 0 à 5)



Dans le Bas-Saint-Laurent, **l'absence d'un besoin de voyager** en région régulièrement représente le facteur le plus susceptible de limiter l'utilisation des services aériens régionaux. En effet, près des deux tiers de la population ciblée considère qu'elle n'a pas besoin de voyager régulièrement en région (64 %). Les ressources financières limitées constituent le second frein à l'utilisation de services aériens régionaux, 56 % de la population estimant que ses ressources financières ne lui permettent pas de voyager en avion régulièrement. Au troisième rang, la fiabilité des autres modes de transport et le manque de temps ressortent comme des facteurs pouvant limiter l'utilisation des services de transport aérien régionaux pour 48 % de la population ciblée (figure 44).

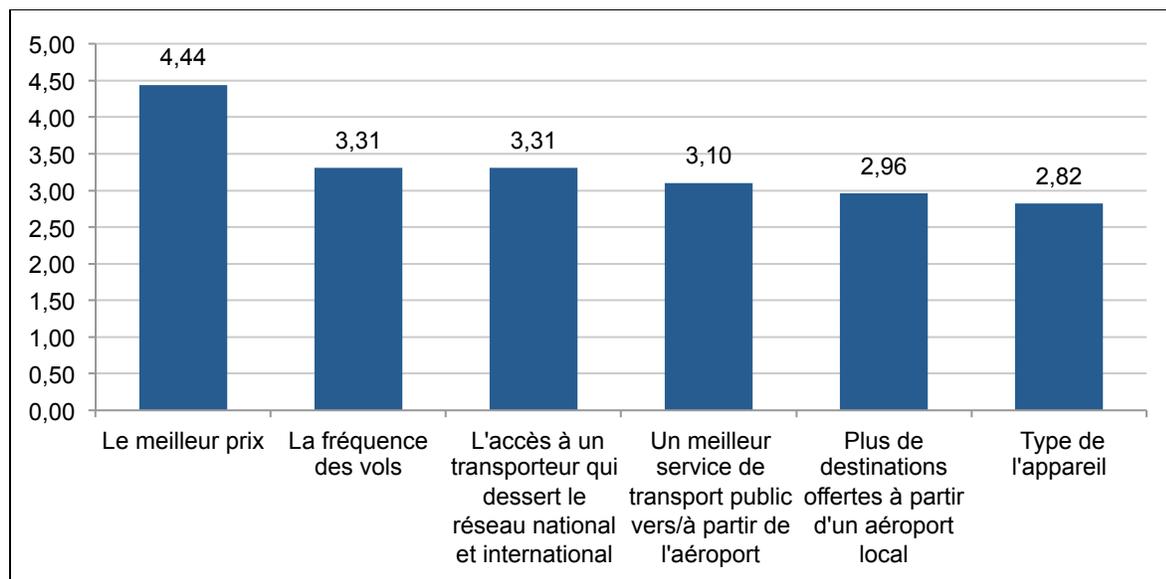
Figure 44. Les freins à l'utilisation des services aériens régionaux. Bas-Saint-Laurent



5.2.2. La région de la Côte-Nord

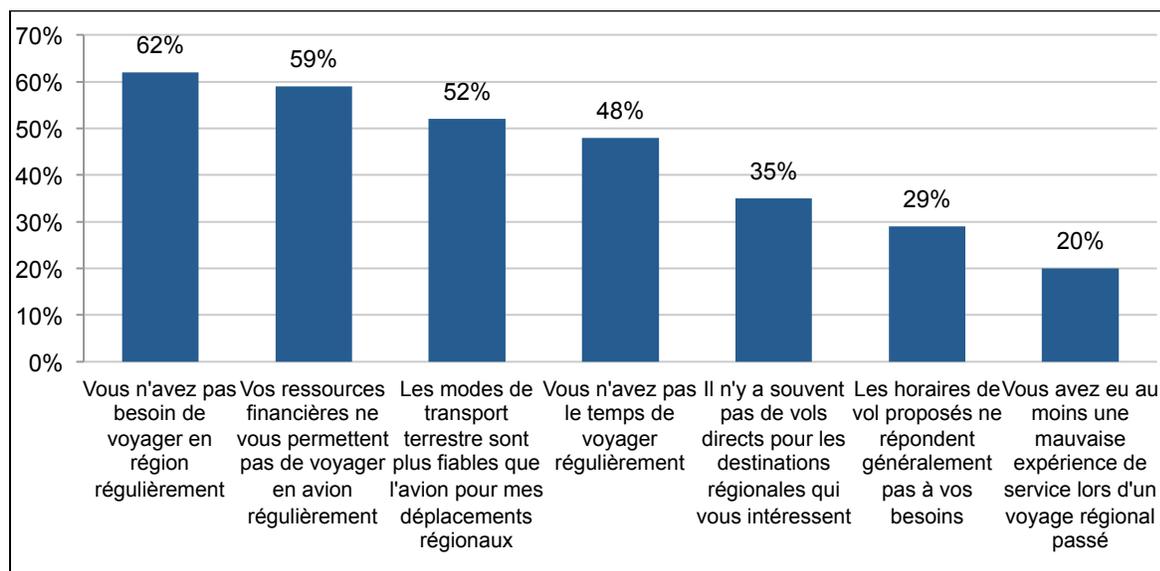
Le facteur correspondant à un **meilleur prix** aurait plus d'importance pour la population de la Côte-Nord (figure 45) que pour celle du Bas-Saint-Laurent (figure 43). En fait, avec une valeur moyenne de 4,44 sur 5, le facteur prix obtient ici la note la plus élevée par rapport à toutes les autres régions cibles. L'accès à un transporteur desservant des destinations nationales et internationales et la fréquence des vols arrivent à égalité au titre des facteurs pouvant favoriser les voyages régionaux, enregistrant une note moyenne de 3,31 sur 5 (figure 45).

Figure 45. Facteurs incitatifs à voyager en avion au Québec. Côte-Nord
(Importance moyenne de 0 à 5)



Dans la région de la Côte-Nord, 62 % de la population ne ressent pas le besoin de voyager en région régulièrement, et 59 % de la population estime que ses ressources financières ne lui permettent pas de voyager en avion régulièrement. Au troisième rang, la fiabilité supérieure des autres modes de transport limiterait l'utilisation des services de transport aérien pour des vols régionaux chez 52 % de la population ciblée (figure 46).

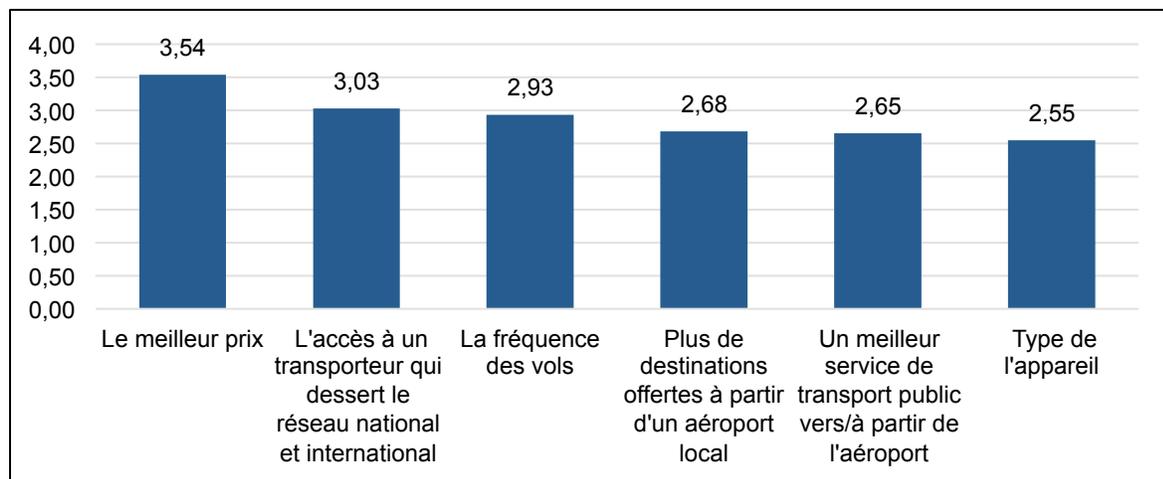
Figure 46. Les freins à l'utilisation des services aériens régionaux. Côte-Nord



5.2.3. La région du Saguenay–Lac-Saint-Jean

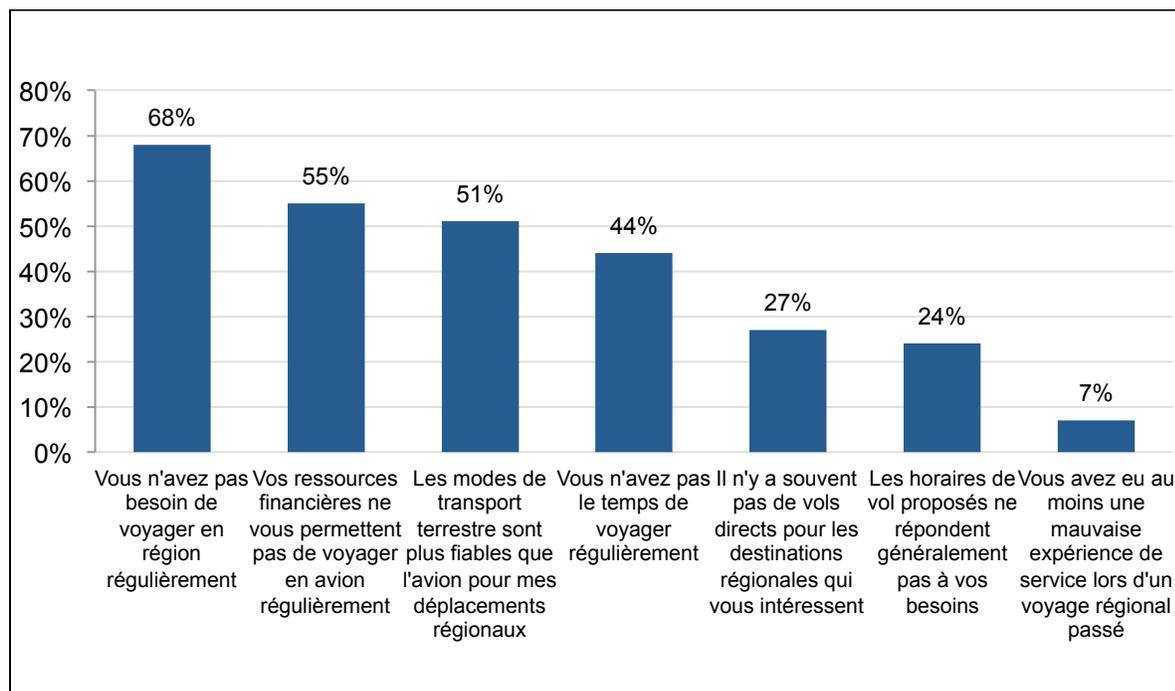
La figure 47 illustre qu'un **meilleur prix** serait encore une fois le facteur le plus susceptible d'inciter la population à effectuer un voyage régional en avion à court terme. Quant à son importance, le prix obtient en effet la note moyenne la plus élevée, soit 3,54 sur 5. La présence d'un transporteur donnant accès à des destinations nationales et internationales et la fréquence des vols suivent la marche des facteurs les plus importants, enregistrant des notes moyennes respectives de 3,03 et de 2,93 sur 5 (figure 47).

Figure 47. Facteurs incitatifs à voyager en avion au Québec. Saguenay–Lac-Saint-Jean (importance moyenne de 0 à 5)



À l'image des autres régions cibles, l'inexistence d'un besoin de voyager en région régulièrement constitue le facteur freinant le plus l'utilisation des services aériens régionaux au Saguenay–Lac-Saint-Jean. En effet, 68 % de la population de cette région considère qu'elle ne ressent pas le besoin de voyager régulièrement en région. Les contraintes d'ordre financier seraient le deuxième obstacle à l'utilisation plus intensive de services aériens régionaux, 55 % de la population estimant que ses ressources ne lui permettent pas d'entreprendre cette activité régulièrement. Au troisième rang, la fiabilité plus grande des autres modes de transport limiterait la demande pour des services de transport aérien régionaux chez 51 % de la population ciblée (figure 48).

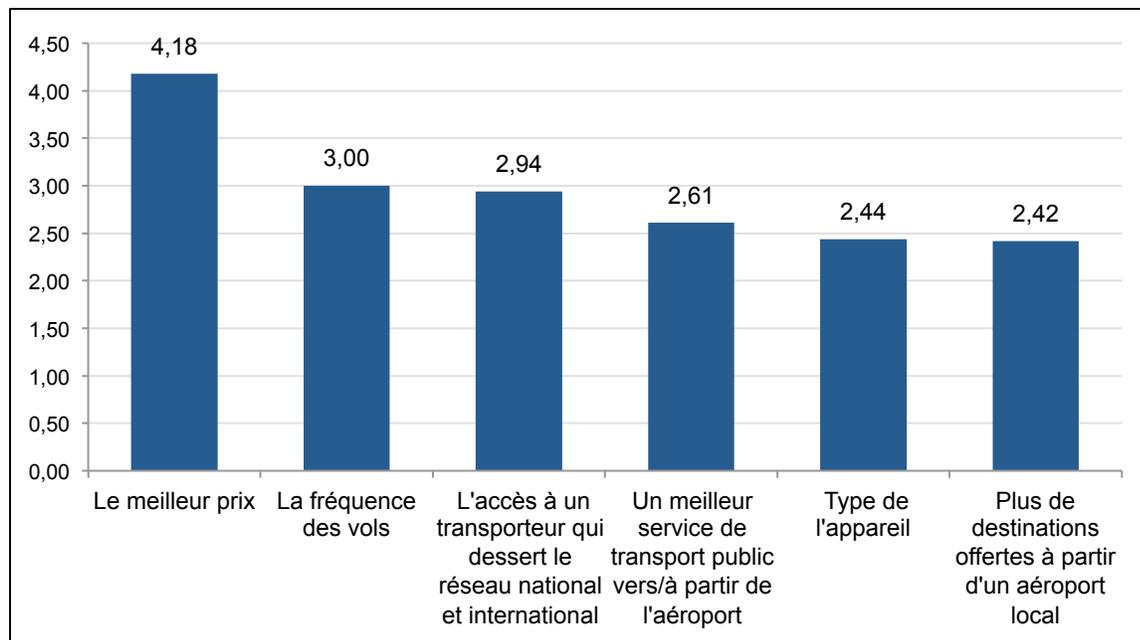
Figure 48. Les freins à l'utilisation des services aériens régionaux. Saguenay–Lac-Saint-Jean



5.2.4. La région du Nord-du-Québec

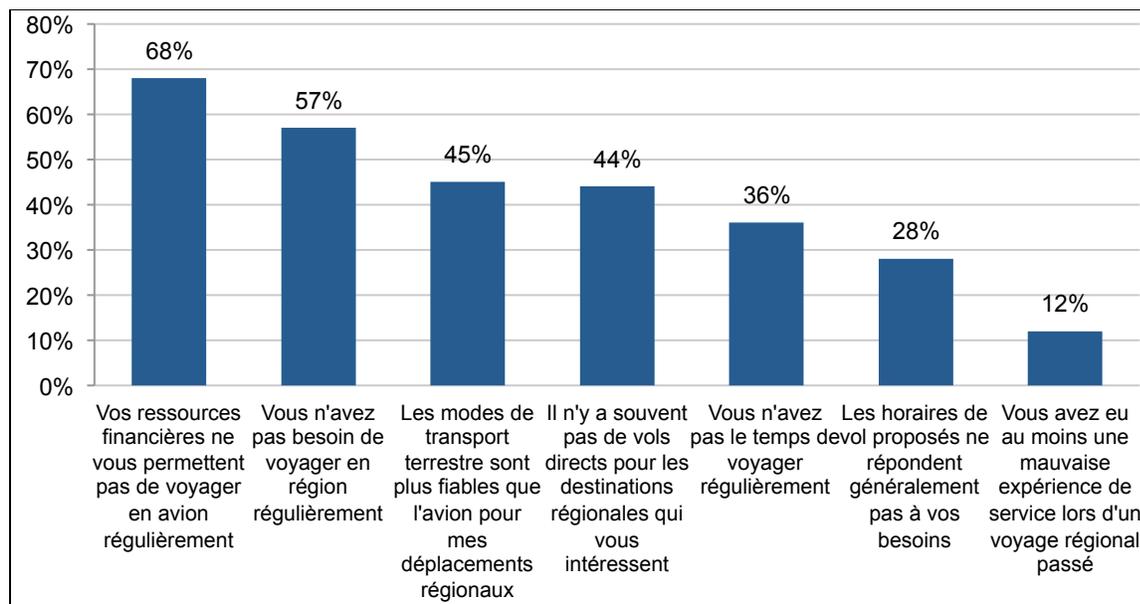
La figure 49 met en évidence le fait qu'un **meilleur prix** aurait le plus grand impact pour inciter la population du Nord-du-Québec à effectuer, dans un avenir rapproché, un voyage en avion pour une destination régionale avec une note moyenne de 4,18 sur 5 au chapitre de son importance estimée. La fréquence des vols et l'accès à un transporteur offrant des destinations nationales et internationales correspondent aux second et troisième facteurs pouvant initier, chez la population ciblée de cette région, la décision de recourir au transport aérien régional, avec des notes moyennes respectives de de 3,0 et de 2,94 sur 5 (figure 49).

Figure 49. Facteurs incitatifs à voyager en avion au Québec. Nord-du-Québec (importance moyenne de 0 à 5)



Contrairement aux autres régions cibles, des moyens financiers plus limités sont le facteur le plus susceptible de restreindre l'utilisation des services aériens régionaux dans la région du Nord-du-Québec. En effet, 68 % de la population considère que ses ressources financières ne lui permettent pas de voyager en avion régulièrement. L'absence d'un besoin de voyager en région régulièrement serait le second frein à l'utilisation de services aériens régionaux, mentionnée comme un facteur limitant par 57 % de la population. Au troisième rang, pratiquement à égalité, la fiabilité plus grande des autres modes de transport et l'insuffisance de vols directs feraient en sorte de limiter l'utilisation des services aériens régionaux chez 45 % et 44 % de la population ciblée (figure 50).

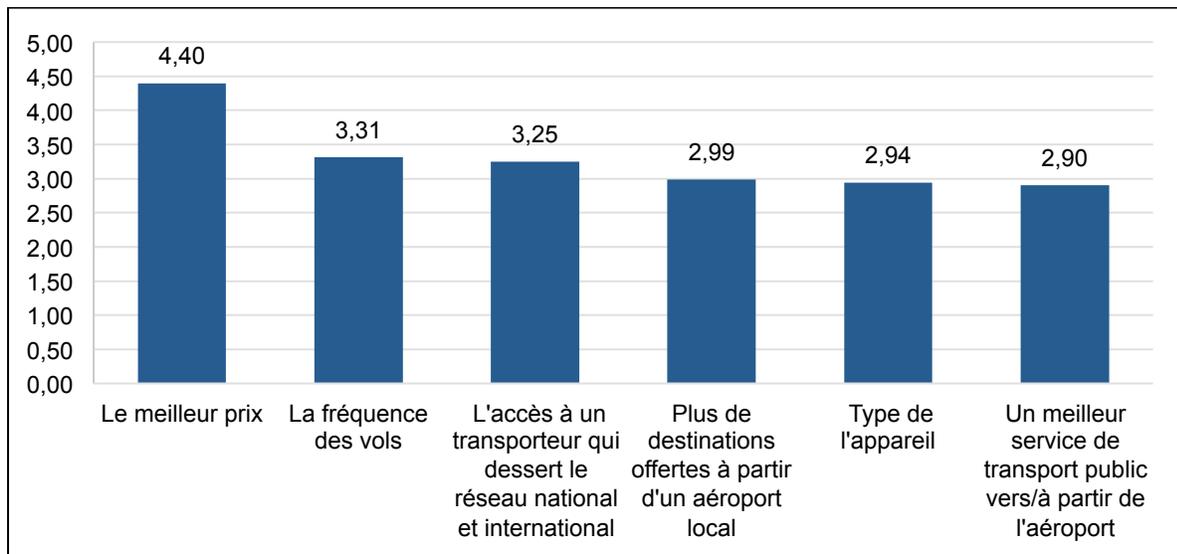
Figure 50. Les freins à l'utilisation des services aériens régionaux. Nord-du-Québec



5.2.5. La région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine

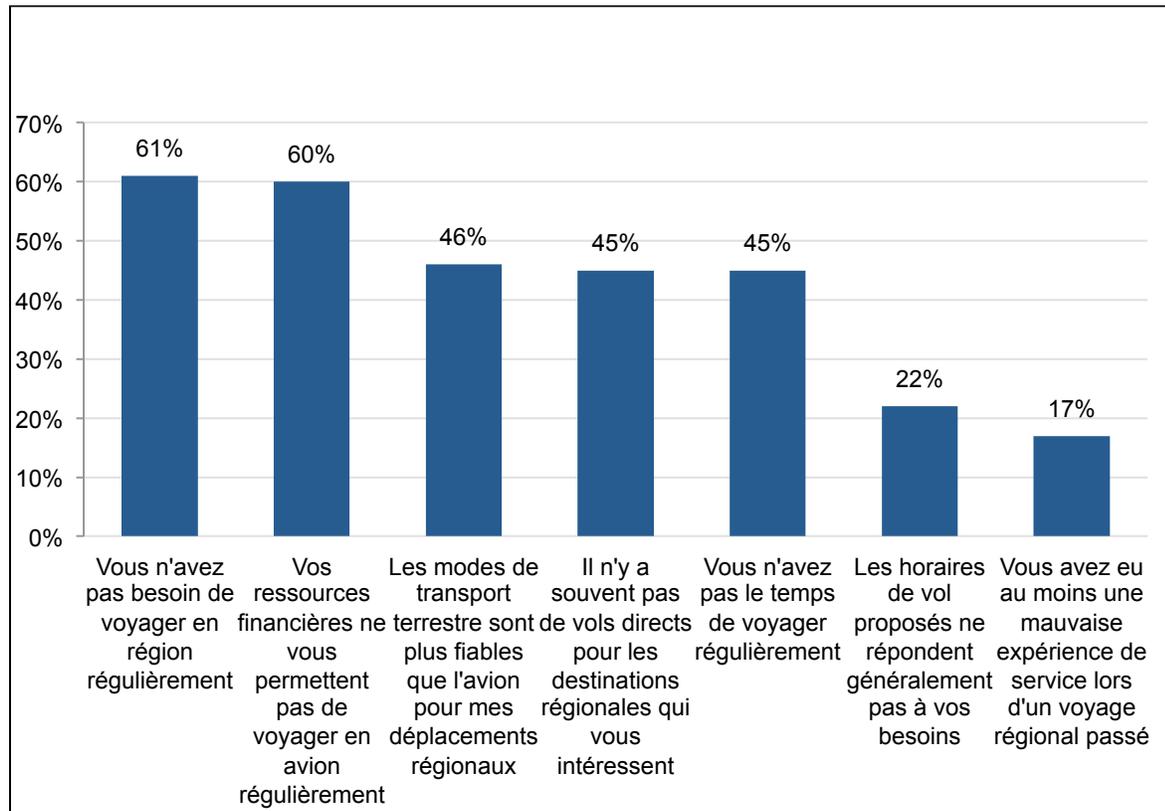
La figure 51 met en lumière le fait qu'un **meilleur prix** s'avère le facteur le plus susceptible d'inciter la population de la région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine à effectuer un voyage aérien régional dans un proche avenir. En effet, avec une note de 4,40 sur 5, ce facteur se place au-devant des autres facteurs d'influence considérés. Il obtient la note moyenne d'importance la plus élevée. La fréquence des vols et l'accès à un transporteur desservant des destinations nationales et internationales suivent comme facteurs incitatifs en affichant des notes moyennes respectives de 3,31 et de 3,25 sur 5 (figure 51).

Figure 51. Facteurs incitatifs à voyager en avion au Québec. Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (importance moyenne de 0 à 5)



À l'instar du Bas-Saint-Laurent (figure 44) et du Saguenay–Lac-Saint-Jean (figure 48), le besoin restreint de voyager en région régulièrement représente le facteur le plus susceptible de limiter l'utilisation des services aériens régionaux dans la région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. En effet, 61 % de la population ciblée considère qu'elle n'a pas besoin de voyager régulièrement en région. Des ressources financières limitées suivent de près ce premier facteur, 60 % de la population estimant qu'elle n'aurait pas les moyens de voyager en avion régulièrement. Enfin, au troisième rang, la fiabilité plus grande des autres modes de transport (46 %) inciterait la population de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine à chercher une solution alternative au transport aérien régional (figure 52).

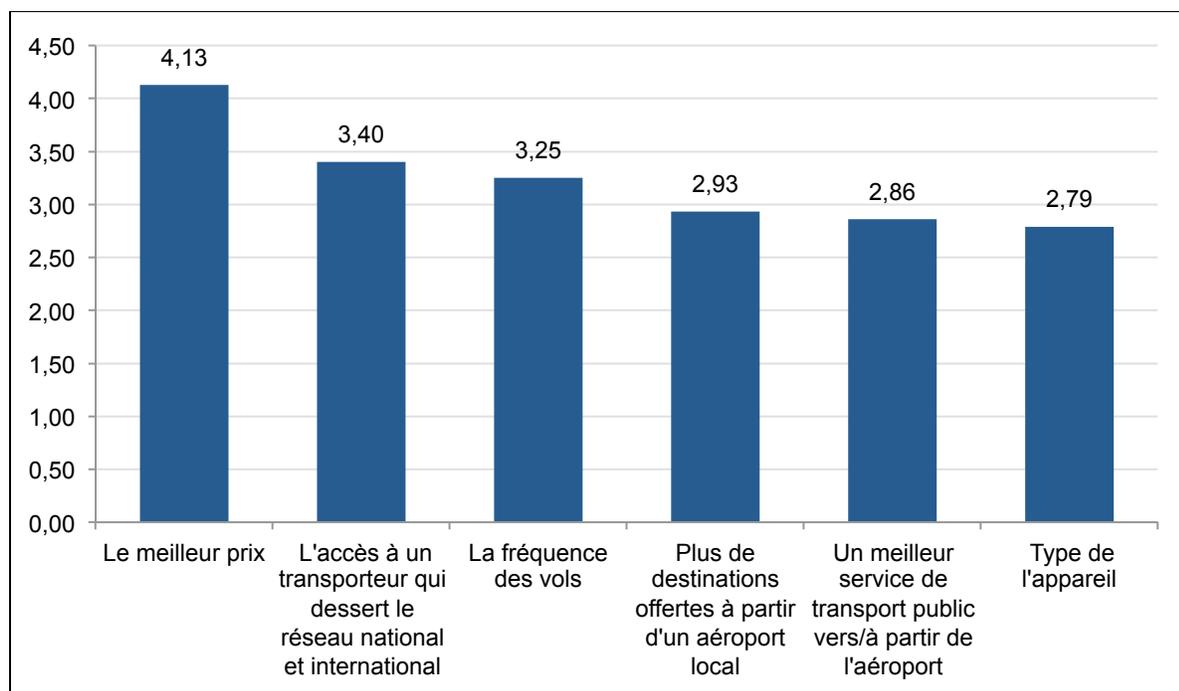
Figure 52. Les freins à l'utilisation des services aériens régionaux. Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine



5.2.6. La région de l'Abitibi-Témiscamingue

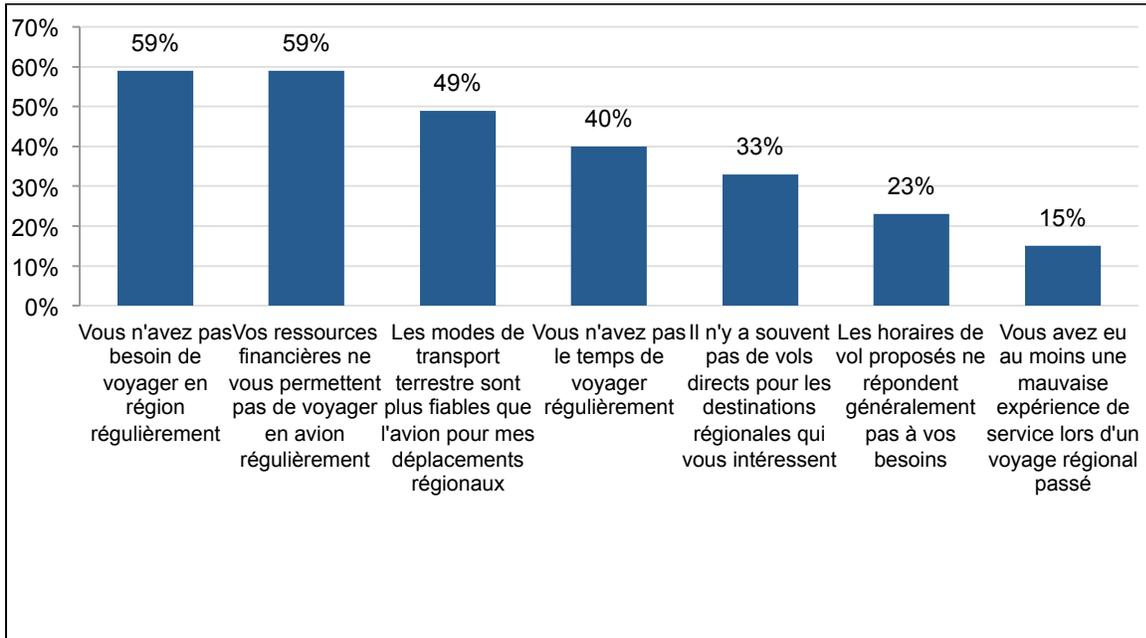
D'après la figure 53, le facteur qui se démarque le plus lorsqu'il s'agit d'amener la population de l'Abitibi-Témiscamingue à effectuer un voyage aérien régional dans un proche avenir serait une fois de plus un **meilleur prix** (note moyenne de 4,13 sur 5). L'accès à un transporteur proposant des destinations nationales et internationales et la fréquence des vols occupent la deuxième et la troisième place dans cette liste, enregistrant des notes moyennes respectives de 3,40 et de 3,25 sur 5.

Figure 53. Facteurs incitatifs à voyager en avion au Québec. Abitibi-Témiscamingue (importance moyenne de 0 à 5)



L'absence d'un besoin de voyager en région régulièrement et le manque de ressources financières sont les facteurs les plus susceptibles de limiter l'usage de services aériens régionaux dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue. En l'occurrence, 59 % de la population ciblée considère qu'il ne lui est pas nécessaire de voyager régulièrement par avion en région et que ses ressources financières s'avèrent trop limitées pour effectuer des voyages aériens régulièrement. La fiabilité des autres modes de transport serait le troisième frein au recours aux services aériens régionaux, 49 % de la population estimant que l'avion ne serait pas un moyen de transport fiable par rapport aux modes de transport terrestres. Au quatrième rang, c'est le manque de temps qui vient entraver la demande pour des services de transport aérien régional auprès de 40 % de la population de l'Abitibi-Témiscamingue (figure 54).

Figure 54. Les freins à l'utilisation des services aériens régionaux. Abitibi-Témiscamingue



CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Pour Péraldi (2002)¹⁴, le caractère périphérique des espaces apparaît à la fois comme cause et conséquence de leur déficit d'accessibilité. L'auteur explique ce déficit par une insuffisance de l'offre qui provient elle-même d'une insuffisance de la demande, ce qui résulte en des déplacements coûteux et difficiles dans ces régions, aggravant encore plus leur isolement.

Parmi les éléments soumis à l'opinion, le manque de besoin de voyager en région régulièrement et la baisse de la fréquence des vols sur une liaison donnée représentent des facteurs susceptibles de limiter l'utilisation des services aériens régionaux.

Le manque d'argent serait aussi un frein au recours à des services aériens régionaux, la population estimant que ses ressources financières ne lui permettent pas de voyager en avion régulièrement. Le recours à des formules alternatives de transport aérien ou l'achat précoce des billets d'avion s'avèrent des mesures de réduction de prix approuvées par la population ciblée. En effet, plusieurs répondants accepteraient par exemple de planifier à l'avance l'achat de leurs billets d'avion pour bénéficier de prix plus avantageux.

Le manque de vols directs vers des destinations régionales intéressantes, les horaires ainsi qu'une mauvaise expérience de vol limiteraient également le recours aux services aériens régionaux de la population ciblée.

Comme présenté dans les résultats du sondage, la demande des régions cibles en transport aérien régional dépend de plusieurs éléments. Ceci dit, dans cette étude, il est clairement démontré que le prix du billet constitue un facteur crucial dans la stimulation de la demande en transport aérien.

Près de la moitié des répondants (47 %) trouvent que le prix de leur dernier voyage régional était très élevé. Cependant, le facteur des horaires s'avère moins important pour les répondants, dans la mesure où seulement 24 % de la population considère ce facteur comme un frein à son utilisation des services aériens régionaux.

Pour toutes les régions cibles, le prix du billet constitue le facteur incitatif le plus important qui pourrait stimuler la demande du transport aérien régional. Ainsi, les ressources financières présentent un frein important à cette demande, tandis que le caractère sécuritaire et fiable des

¹⁴ Péraldi, X. (2002), Accessibilité des régions périphériques de l'union européenne et politiques publiques de transport. Revue Région et Développement (15), pp. 122-146.

modes de transport terrestres comparativement à l'avion, la fréquence des vols et le type d'appareil ne dissuadent pas la majorité des répondants de voyager en avion plus souvent dans les régions du Québec.

Selon des données publiées par Statistique Canada à partir de son enquête annuelle sur les dépenses des ménages canadiens, les dépenses moyennes par ménage au Québec pour l'achat de services de transport aérien se sont élevées à 381 dollars en 2014¹⁵. Cependant, nous constatons que le facteur du prix est un facteur incontournable dans la stimulation de la demande du transport aérien régional. Il est aussi l'un des plus grands freins au développement des régions s'il est élevé.

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

Généralement, nous pensons que la vive compétition entre les compagnies aériennes pourrait développer beaucoup plus les marchés importants au détriment des petits transporteurs. De ce fait, **une remise à niveau des infrastructures existantes dans le réseau des aéroports** est une des mesures importantes à mettre en œuvre afin de soutenir les petits aéroports régionaux et locaux. Le Programme d'aide québécois pour les infrastructures aéroportuaires régionales (PAQIAR), qui favorise le développement de nouveaux marchés en aviation pour les aéroports et le maintien des dessertes aériennes essentielles, nous paraît une démarche pertinente.

Le **meilleur prix** s'avère le facteur le plus susceptible d'inciter la population des régions à augmenter leur demande en transport aérien. Ce facteur crucial est ressorti dans notre étude en se plaçant au-devant des autres facteurs d'influence considérés. Ainsi, nous jugeons que le Programme de réduction des tarifs aériens du ministère des Transports du Québec doit être maintenu.

Le transport aérien régional entraîne des retombées économiques qui ont une influence majeure sur le développement régional. Il favorise les déplacements par avion des résidents des régions éloignées du Québec en stimulant la demande en transport aérien et en augmentant l'offre de services aériens en régions (englobant nos régions cibles). Nous pensons qu'une **réduction des**

¹⁵Statistique Canada. CANSIM, Tableau 203-0021, Enquête sur les dépenses des ménages (EDM), dépenses des ménages, Canada, régions et provinces. Les montants des dépenses issus de l'EDM comprennent selon le cas la taxe de vente harmonisée, la taxe sur les produits et services, les taxes de vente au détail provinciales, les pourboires, les droits de douanes, et tous les autres prélèvements ou taxes. La dépense des ménages pour 2014 est exprimée en dollars constants de 2011.

taxes sur le transport aérien afin d'encourager cette industrie pourrait sans doute contribuer au développement économique régional. Dans ce contexte, nous pourrions citer une étude d'Octant Aviation¹⁶ qui a souligné que les frais aéroportuaires imposés aux transporteurs aériens sont plus élevés au Québec qu'ailleurs au Canada. Certaines provinces n'appliquent pas la taxe de vente provinciale sur l'achat de billets d'avion, contrairement au Québec.

Enfin, **se doter d'une réelle politique** en matière de transport aérien régional dans la perspective d'un développement à moyen et long terme de ce secteur est une autre de nos recommandations. Au-delà des mesures ponctuelles, la nouvelle politique devra cartographier l'écosystème de l'industrie du transport aérien régional au Québec, identifier les opportunités qui se dessinent pour le secteur dans les prochaines années en égard à la croissance soutenue du secteur et enfin, cibler les contraintes qui peuvent ralentir le développement du secteur du transport aérien régional, considéré comme un moteur de développement économique des régions.

¹⁶<https://www.lequotidien.com/affaires/voyager-en-avion-coute-55-plus-cher-au-quebec-facc28b2780bc53ce94d8d43b328a961>

TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL AU QUÉBEC

1. À quand remonte votre dernier voyage régional en avion ?

< 24 mois₁ 24 mois et plus₂

2. Quel était le point de départ ?

Aéroport _____

3. Quel était le point d'arrivée ?

Aéroport _____

4. Quel transporteur avez-vous utilisé ?

5. Comment jugez-vous le prix de votre billet:

Très économique₁ Assez bon₂ convenable₃ un peu cher₄ très cher₅

6. Si vous jugez que le tarif était très cher, quel tarif auriez-vous considéré comme un juste prix pour votre dernier voyage?

7. Quel était le motif principal de votre dernier voyage ?

- Tourisme et loisirs₁
- Visite famille/Amis₂
- Travail/ affaires₃
- Rendez- vous médical₄

8. Qui a voyagé en votre compagnie ?

- Conjoint(e) ₁
- Collègue(s) ₄
- Enfant(s) ₂
- Autre ₀
- Ami (e)s ₃

I. VOS HABITUDES DE VOYAGE

9. Au cours des 24 derniers mois, avez-vous effectué au moins un déplacement en provenance ou en direction des régions du Québec ?

- Oui₁ Non₂ (Veuillez passer directement à la **question 15**)

10. Si oui, quel moyen de transport avez-vous utilisé le plus souvent pour vos voyages à but personnel ou à but professionnel?

Motif \ Moyen	Voiture personnelle ou louée ₁	Autocar ₂	Train ₃	Avion ₄	
a- Personnel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> N/A ₀
b- Professionnel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> N/A ₀

11. Si vous avez utilisé un mode de transport autre que le transport aérien, quelle est la raison principale qui vous a amené à le choisir ?

12. Si vous avez déjà effectué des déplacements par avion en région au cours des derniers mois, précisez pour chaque région visitée le motif du voyage

Motifs de voyage \ Régions	Tourisme et Rendez-vous médical	Visite famille/ Amis	Travail affaires
Bas-Saint-Laurent ₁			
Saguenay-Lac-St-Jean ₂			
Côte-Nord ₃			
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine ₄			
Abitibi-Témiscamingue ₅			
Nord-du-Québec ₆			
Région de Québec ₇			
Montréal ₈			

13. De manière générale, êtes-vous satisfait de vos déplacements aériens en région au Québec ? Veuillez cocher la case qui correspond le mieux à votre réponse.

- Très insatisfait₁ Insatisfait₂ Neutre₃ Satisfait₄ Très satisfait₅

14. Avez-vous déjà eu un vol retardé ou annulé ?

- Oui₁ Non₂ Je ne sais₀

15. Lorsque vous optez pour un vol régional, quelle importance accordez-vous aux critères suivants ? (1= pas du tout important ; 3=ne sais pas ; 5= très important)

	1	2	3	4	5
Les bagages (la rapidité d'enregistrement et de récupération) ₁	<input type="radio"/>				
Le confort à bord (la dimension des sièges et à la propreté des lieux) ₂	<input type="radio"/>				
L'aéroport (facilité d'accès, proximité, etc.) ₃	<input type="radio"/>				
Fiabilité du service (respect des horaires, ponctualité, etc.) ₄	<input type="radio"/>				
Le choix des horaires (disponibilité, horaires des vols adaptés à mes besoins, aller-retour le même jour etc.) ₅	<input type="radio"/>				
Le prix du billet ₆	<input type="radio"/>				
La fidélisation de la clientèle ₉ (points accumulés) ₇	<input type="radio"/>				
Le temps de déplacement (temps de vol, d'escale) ₈	<input type="radio"/>				
Le type d'appareil (un appareil réacté, un appareil à hélices) ₉	<input type="radio"/>				
Autres ₉ : _____ (svp. préciser)					

II- VOTRE DERNIER VOYAGE

16. Combien de temps à l'avance avez-vous planifié votre déplacement en avion ?

Mois₁ : _____ Semaine(s) ₂ : _____ Jour(s)₃ : _____

17. Combien de temps à l'avance avez-vous acheté votre billet d'avion ?

Mois₁ : _____ Semaine(s) ₂ : _____ Jour(s)₃ : _____

Si **AU COURS DE 24 derniers MOIS, L'ORIGINE DE VOTRE VOYAGE EST SITUÉE AU QUÉBEC**, veuillez répondre aux questions qui suivent (Sinon passer à la section III):

18. Est-ce que l'aéroport d'origine de votre dernier vol était près de votre domicile, ou de votre hôtel?

Très près₁ Assez près₂ Ni près, ni loin ₃ Assez loin₄ Très loin₅

19. D'après vous, quel est le **critère principal** qui vous a poussé à choisir cet aéroport ?

(cochez une seule case)

- Fréquence des vols ₁.
- Vols directs ₂
- Proximité de l'aéroport ₃
- Autres₄ _____ (S.V.P. PRÉCISER)

20. Est-ce que l'aéroport d'arrivée du dernier vol était près de votre destination finale ?

- Très près₁ Assez près₂ Ni près, ni loin₃ Assez loin₄ Très loin₅

III- VOTRE TRANSPORTEUR

21. Lors de votre plus récent voyage en avion, était-ce la première fois que vous utilisiez la compagnie aérienne sur la liaison concernée ?

- Oui₁ Non₂

22. Aviez-vous le choix de voyager avec un autre transporteur s'il en existait?

- Oui₁ Non₂ (Veuillez passer directement à la question 29)

23. Si oui, le(s)quel(s)?

- a) _____
b) _____

24. Veuillez énumérer les principales raisons qui ont déterminé votre choix de prendre l'avion plutôt qu'un autre moyen de transport?

- a) _____
b) _____
c) _____

25. Qui a payé votre billet d'avion pour le dernier voyage ?

- Moi-même₁
 Mon employeur₂
 Amis₃
 Autre₄ _____

(S.v.p. préciser)

26. Avez-vous bénéficié d'un tarif réduit grâce à une ou plusieurs formules parmi les suivantes (S.V.P. cocher tout ce qui s'applique)

- Programme de réduction des tarifs de Transport QC₁
 Programme de fidélisation (ex : Airmiles)₂
 Promotion spéciale₃
 Tarif de groupe₄
 Non, je n'ai pas bénéficié d'une réduction₀

27. Veuillez indiquer comment vous avez procédé pour effectuer l'achat du billet d'avion de votre dernier voyage ?

- Par téléphone
- Sur le site Internet de la compagnie aérienne₁
- Sur un autre site Internet (Ex : Expedia, Priceline...etc.)₂
- Par un autre moyen₃

28. Au cours des 12 prochains mois...; Cochez la case qui correspond le mieux à votre réponse (1=Très faible ; 3= ne sais pas ; 5=Très élevée)

	1	2	3	4	5
a) Les chances que vous preniez l'avion de nouveau ₁	<input type="radio"/>				
b) Si vous deviez voyager de nouveau en avion en direction de : _____, vous choisiriez le même transporteur ₂	<input type="radio"/>				

IV-POUR MIEUX VOUS CONNAÎTRE

LES INFORMATIONS SUIVANTES VONT NOUS PERMETTRE DE CLASSIFIER VOS RÉPONSES. ELLES NE SERONT PAS UTILISÉES POUR VOUS IDENTIFIER.

29. Laquelle des catégories suivantes reflète le mieux votre situation actuelle?

- Étudiant(e)₁
- Retraité(e)₂
- Employé(e)₃
- Travailleur autonome₄
- Autre ₅ _____
(svp. préciser)

SI VOUS **ÊTES SANS EMPLOI**, VEUILLEZ PASSER DIRECTEMENT À LA SECTION VOTRE PROFIL.

30. Dans quel type d'organisation travaillez-vous ?

- Secteur privé (entreprises lucratives)₁
- Secteur sans but lucratif (groupements communautaires, ONG, etc.)₂
- Secteur public (municipalités, ministères, sociétés publiques, organismes publics, etc.)₃
- Secteur parapublic (Réseau de l'éducation, de la santé et des services sociaux)₄

31. Veuillez préciser le secteur économique de l'organisation dans laquelle vous travaillez (ex : agriculture, construction, mines, enseignement, conseil, assurance, etc.)?

32. Quelle est votre fonction dans cette organisation ?

33. Quelle est la taille de l'organisation dans laquelle vous travaillez ?

- De 1 à 4 employés₁
- 5 à 9 employés₂
- 10 à 200 employés₃
- + de 200 employés₄

34. Avez-vous déjà tenu des rencontres de travail par vidéoconférence ou via internet ?

- a- Internet ₁ Oui ₁ Non ₂ N/A₀
 b- Vidéoconférence ₂ Oui ₁ Non ₂ N/A₀

V- VOS INTENTIONS DE VOYAGE

35. Prévoyez-vous voyager en avion au cours des 12 prochains mois vers chacune des destinations suivantes ? Veuillez cocher la case qui correspond le mieux à votre réponse.

Régions	Oui ₁	Non ₂	Ne sais pas ₀
Bas-Saint-Laurent ₁	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Saguenay-Lac-Saint-Jean ₂	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Côte-Nord ₃	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine ₄	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Abitibi-émiscamingues ₅	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nord-du-Québec ₆	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Région de Québec ₇	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Montréal ₈	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autre ₉ : _____ (S.V.P. PRÉCISER)			

37. Parmi les facteurs suivants, quels sont ceux qui vous inciteraient à faire prochainement un voyage par avion au Québec ? Veuillez cocher la case qui correspond le mieux à votre réponse (1=Pas du tout important ; 3= ne sais pas; 5=Très important)

Niveau d'importance	1	2	3	4	5
Plus de destinations offertes à partir d'un aéroport local ₁	<input type="radio"/>				
Le meilleur prix ₂	<input type="radio"/>				
Un meilleur service de transport public vers/à partir de l'aéroport ₃	<input type="radio"/>				
L'accès à un transporteur qui dessert le réseau national et international ₄	<input type="radio"/>				
La fréquence des vols ₅	<input type="radio"/>				
Type de l'appareil ₆	<input type="radio"/>				
Autres ₇ : _____					

38. Veuillez indiquer si vous êtes d'accord ou non avec chacune des affirmations suivantes :

	Oui ₁	Non ₂	Ne sais pas ₀
a) Vous n'avez pas besoin de voyager en région régulièrement ₁	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
b) Vous n'avez pas le temps de voyager régulièrement ₂	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
c) Vos ressources financières ne vous permettent pas de voyager en avion régulièrement ₃	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
d) Vous avez eu au moins une mauvaise expérience de service lors d'un voyage régional passé ₄	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
e) Les modes de transport terrestre sont plus fiables que l'avion pour mes déplacements régionaux ₅	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
f) Les horaires de vol proposés ne répondent généralement pas à vos besoins ₆	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
g) Il n'y a souvent pas de vols directs pour les destinations régionales qui vous intéressent ₇	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
h) Autre ₈ : _____ (S.v.p. préciser)			

39. Pour les résidents d'une région, accepteriez-vous une diminution des vols sur une liaison pour bénéficier d'un meilleur prix à l'achat de vos billets d'avion ?

Oui₁ Non₂ Je ne sais pas₀

40. Si vous habitez en région, accepteriez-vous de planifier à l'avance l'achat de vos billets afin de réaliser des économies substantielles sur leur prix ?

Oui₁ Non₂ Je ne sais pas₀

41. Seriez-vous prêts à recourir à des formules alternatives de transport aérien qui pourraient s'avérer beaucoup plus économiques, comme le transport aérien nolisé, sans toutefois pouvoir bénéficier de garantie de départ ou d'arrivée aux mêmes heures que les transporteurs réguliers ?

Oui₁ Non₂ Je ne sais pas₀

42. Votre dernier voyage constitue-t-il votre toute première expérience de vol ?

Oui₁ Non₂ Je ne sais pas₀

VI- VOTRE PROFIL

43. Votre sexe ?

Homme₁ Femme₂

BIBLIOGRAPHIE

Dostaler, L. Sabbane, L. Stein, C. Tomberlin, J. (2008) de l'école de gestion John Molson (Université Concordia) avec la collaboration de Raharolahy, A et Gauthier, P de la direction du transport maritime, aérien et ferroviaire, ministère des Transports du Québec. Profil de la demande de transport aérien régional de passagers au Québec et tendances.

Fédération québécoise des municipalités (2018), Recommandations pour le Sommet sur le transport aérien régional de février 2018.

La Presse canadienne (PC) Portrait sectoriel du Québec 2015-2017 : Transport et entreposage: http://www.edsc.gc.ca/img/edsc-esdc/jobbank/SectoralProfiles/QC/QC_SP20152017_48_49_Transport_entreposage_fr.pdf

Le Portrait socioéconomique. Le Devoir, Québec, édition du mardi 8 août 2006, page B-3 – Économie.

Les transports au Canada, 2016, Rapport approfondi.
<http://www.tc.gc.ca/fra/politique/anre-menu.htm>

Malyadi, S. (2011). Infrastructures de transport et disparités régionales. Éditions Universitaires Européennes.

Péraldi, X. (2002). Accessibilité des régions périphériques de l'union européenne et politiques publiques de transport. Revue Région et Développement (15), pp. 122-146.

Portrait économique des régions du Québec, édition 2018, page 102.

Rainville, P (2018). Voyager en avion coûte 55% plus cher au Québec
<https://www.lequotidien.com/affaires/voyager-en-avion-coute-55-plus-cher-au-quebec-facc28b2780bc53ce94d8d43b328a961>

Transports Québec, Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire, Service du transport aérien, septembre 2011.

Sommet sur le transport aérien régional (2018)
https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/colloques-congres-conferences/Pages/sommet-aerien-2018.aspx