

On voit loin
pour notre monde



En route vers le Sommet sur le transport aérien régional

La FQM en mode solution



FÉDÉRATION
QUÉBÉCOISE DES
MUNICIPALITÉS

Plan de la conférence

- 1) Mise en contexte
- 2) État de situation
- 3) Bilan de la tournée de consultation
- 4) Les solutions collectées lors de la tournée
- 5) Prochaines échéances

1) Mise en contexte

- Organisation d'un Sommet sur le transport aérien régional en février 2018 par le gouvernement du Québec.
- Tournée régionale, en collaboration avec le Conseil des aéroports du Québec, pour récolter l'avis des élus et des administrateurs d'aéroports afin que le mémoire de la FQM en vue du Sommet reflète l'opinion de ses membres.
- Organisation de l'atelier du Congrès de la FQM.

2) État de situation

- Au Québec, on retrouve 147 aéroports, dont 26 sont la propriété du gouvernement du Québec, 14 du gouvernement du Canada et 43 d'une municipalité ou d'une régie intermunicipale.
- Il y a dix transporteurs aériens au Québec en 2017 (MTMDET, 2017), dont les principaux sont:
 - Air Canada Express-Jazz
 - Air Creebec
 - Air Inuit
 - Pascan Aviation
 - Air Labrador

2) État de situation

➤ Le coût élevé des billets:

- Les vols régionaux au Québec ont une tarification au mile qui est 55 % plus élevée que celle de vols semblables dans d'autres provinces canadiennes (Octant, 2017).

➤ La fréquence limitée des vols:

- Le nombre de vols enregistré en 2016 était inférieur à celui enregistré en 1997 (Statistique Canada, 2017).

2) État de situation

- Le sous-financement des infrastructures aéroportuaires:
 - Les administrateurs d'aéroports sont réticents à investir pour moderniser leurs infrastructures, étant donné que le peu de trafic ne leur permet pas de rentabiliser leurs investissements.

2) État de situation

- Les coûts accessoires (droits d'atterrissages, taxes, etc.) et une situation de monopole d'un transporteur influencent les prix des billets;
- Le transport aérien dans les régions éloignées est un service essentiel pour les affaires sociales, communautaires, éducatives, culturelles, économiques et gouvernementales;
- Le transport aérien régional n'est toujours pas un véritable outil de développement économique.

3) Bilan de la tournée

- Près d'une soixantaine de participants, élus et administrateurs d'aéroports, et une bonne couverture médiatique.
- Trois municipalités visitées: Sainte-Catherine-de-Hatley (Estrie), Amqui (Bas-Saint-Laurent et Gaspésie) et Val-d'Or (Abitibi-Témiscamingue).
- Discussions tournant autour de solutions concrètes et de propositions constructives.

4) Les solutions collectées

- Avant toute chose, il faut que le transport aérien régional soit considéré comme un véritable outil de développement économique.
- Les aéroports sont des portes vers l'économie locale et régionale.
- L'importance du rôle du gouvernement fédéral et de la synergie fédérale-provinciale, plus particulièrement sur les critères des programmes de financement.

4) Les solutions collectées

- L'importance de lancer des discussions régionales sur la gouvernance des aéroports.
- Les subventions devraient surtout servir à baisser le prix des billets.
- Il faut prendre en considération les particularités régionales dans les solutions proposées.

5) Prochaines échéances

- Atelier sur le transport aérien régional lors du Congrès de la FQM – Annonce sur la suite des travaux du Comité.
- Rédaction d'un mémoire pour le Sommet sur le transport aérien régional, prenant en compte les solutions récoltées auprès des membres et des administrateurs d'aéroports.
- Participation au Sommet et présentation du mémoire.

