

Desserte aérienne régionale au Québec : les paramètres d'un Redressement structurel

Robert Laplante, Ph.D., Directeur général, IRÉC
Jonathan Ramacieri, Économiste, IRÉC
Hubert Rioux, Ph.D., Chercheur, IRÉC

1. Dysfonction de l'offre de transport aérien régional

Les récriminations à l'égard de la desserte aérienne des régions du Québec ne sont pas nouvelles. Et elles ne sont pas sans fondement. Il appert, en effet, que l'offre de transport régional témoigne d'une dysfonction majeure. Les données sur l'aviation civile compilées par Statistique Canada (Tableau 1) montrent très clairement qu'un écart majeur caractérise l'utilisation du transport régional au Québec en comparaison à ce qui est observable à l'échelle canadienne, notamment pour les cas de l'Alberta et de la Colombie-Britannique.

Tableau 1. Comparaisons provinciales pour l'aviation civile, données brutes et % du total canadien (2019)ⁱ

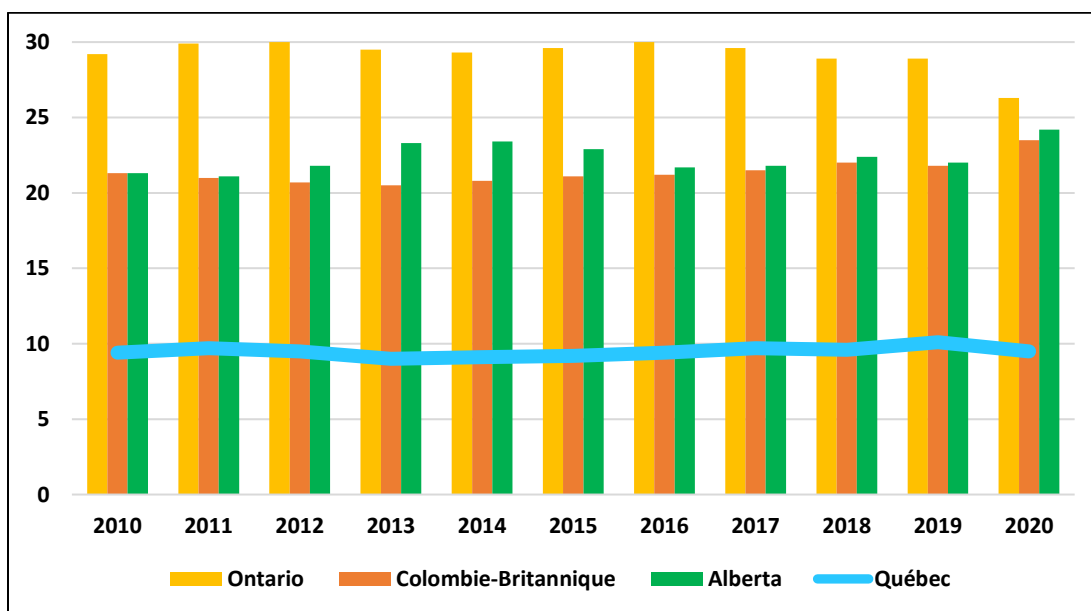
| Province | Population | Vols totaux | Passagers totaux | Passagers vols internationaux hors-USA | Passagers vols intérieurs |
|----------------|--------------|----------------|-------------------|--|---------------------------|
| <i>C.-B.</i> | | 512 816 | 34 350 582 | 7 256 675 | 20 409 325 |
| C.-B. | 13,6% | 21,6% | 21,1% | 19,4% | 21,8% |
| <i>Alberta</i> | | 335 593 | 27 231 150 | 2 117 681 (2018) | 20 508 065 |
| Alberta | 11,6% | 14,2% | 16,7% | 6% (2018) | 22% |
| <i>Ontario</i> | | 717 530 | 60 885 194 | 18 516 529 | 26 985 514 |
| Ontario | 38,7% | 30,3% | 37,4% | 49,6% | 28,9% |
| Québec | | 352 063 | 22 644 785 | 8 590 076 | 9 393 281 |
| Québec | 22,6% | 14,9% | 13,9% | 23% | 10,1% |

Le recours au transport aérien régional reste très largement en-deçà de ce qu'il devrait être en proportion de la taille potentielle de la demande, évaluée à l'aune du poids démographique. **Bien qu'il compte pour 22,6% de la population canadienne totale, la part du Québec dans l'ensemble des vols réalisés et des passagers transportés annuellement au Canada représente moins de 15% des volumes totaux.** On comprend mieux la portée de cet écart pour caractériser la situation de la desserte régionale en distinguant la part des vols internationaux dans ce volume total.

Considérant que le Québec est le point de départ ou d'arrivée d'une proportion du total canadien des passagers de vols internationaux (23%) égale à son poids démographique, la desserte régionale apparaît singulièrement anémique. Elle se caractérise par la faible part qu'elle représente par rapport au poids démographique du Québec dans le volume canadien total. En effet, la part québécoise représente à peine 10% du nombre total de passagers canadiens transitant annuellement sur des vols intérieurs/régionaux. À l'inverse, l'Alberta et la Colombie-Britannique accaparent une proportion du nombre annuel total de passagers intérieurs/régionaux très largement supérieure à leur poids démographique respectif (22% contre 11% dans le cas de l'Alberta; 22% contre 14% dans le cas de la Colombie-Britannique).

Cette sous-performance du Québec en matière de transport aérien intérieur/régional n'est pas nouvelle et ne se limite pas à 2019. Tel que l'indique le Graphique 1, **le Québec représente depuis au moins 2010 entre 9% et 10% du nombre annuel total de passagers transitant par des vols intérieurs/régionaux au Canada**, alors que cette même part pour l'Ontario, l'Alberta ou la Colombie-Britannique a toujours été largement supérieure et, pour ces deux dernières provinces, très amplement au-delà de leur poids démographique respectif.

Graphique 1. Passagers sur vols intérieurs, Québec et autres provinces en % du total canadien, 2010-2020



Plusieurs facteurs peuvent expliquer ces écarts défavorables au Québec. Comme l'indique le Tableau 2 ci-dessous, dont les données sous-jacentes se trouvent à l'Annexe 1, **le ratio québécois d'utilisation du transport aérien régional est le plus faible des quatre provinces et très largement**

inférieur à celui de l'Alberta ou de la Colombie-Britannique. Dit autrement, les Québécois utilisent moins le transport aérien régional que les Ontariens et beaucoup moins que les Albertains ou les Britanno-Colombiens. Un tel ratio et ses impacts financiers pèsent certainement très lourd dans la situation et le développement du réseau de dessertes régionales québécoises.

De façon concomitante, *le nombre moyen de passagers par vol régional au Québec est également très inférieur à celui des trois autres grandes provinces.* Ce plus faible achalandage s'explique notamment par la taille et les types d'avions utilisés pour les liaisons régionales québécoises et par des horaires et une qualité de service durement affectés par le volume de la demande réalisée. Mais c'est vraisemblablement l'écart tarifaire qui explique la plus grande part de cette sous-performance : *le prix moyen des billets est beaucoup plus élevé au Québec* (tarif moyen par mile nautique pour une liaison aller/retour entre Montréal et les régions), soit de 23% supérieur à la moyenne britanno-colombienne, de 48% supérieur à la moyenne ontarienne, puis de 53% supérieur à la moyenne albertaine.

Tableau 2. Comparaison sommaire des dessertes aériennes régionales, moyennes du Québec et autres provinces (2019)

| Province | Ratio d'utilisation des services aériens régionaux ⁱⁱ | Nombre moyen de passagers par vol régional | Tarif moyen par mile nautique pour un aller-retour régional de/vers la métropole provinciale |
|----------------------|--|--|--|
| Alberta | 7,13 | 48 | 0,59\$ |
| Ontario | 2,69 | 27 | 0,61\$ |
| Colombie-Britannique | 10,86 | 39 | 0,73\$ |
| Québec | 2,66 | 16 | 0,90\$ |

Pour des vols régionaux d'une distance égale ou très similaire ainsi, les Québécois payent en moyenne beaucoup plus cher. Par exemple, *pour une liaison Montréal/Havre-aux-Maisons, d'une distance très similaire à un vol Toronto/Thunder Bay, les Québécois paient en moyenne leur billet 180% plus cher que les Ontariens. Pour un aller-retour entre Montréal et Mont-Joli, autre exemple, les Québécois paient en moyenne 217% plus cher que les Albertains pour un aller-retour entre Vancouver et Prince George, alors que la distance des deux liaisons est quasiment la même (Annexe 1).* Ces écarts s'expliquent notamment par la supériorité de l'offre (nombre de vols) comme de la demande (passagers par vol) sur ces liaisons en Ontario et en Colombie-Britannique.

Les bassins de population régionaux desservis ne sont évidemment pas les mêmes, mais il faut reconnaître aussi que les types d'appareils limitent la croissance de la demande. Il est donc paradoxal que l'on rechigne à stimuler l'offre parce qu'elle est apparemment conforme à une demande que les types d'appareils ne permettent pas de stimuler. Concentrée surtout sur la clientèle d'affaires, la desserte se tient à un fragile point d'équilibre, déterminé par les besoins des entreprises sans vraiment mobiliser les moyens d'élargir son offre à une clientèle plus large, celle

qui se découpe dans l'ensemble de la population et qui pourrait voyager pour des motifs d'agrément ou autres et que les analyses regroupent généralement sous la catégorie « afflux touristique », la notion renvoyant aussi bien aux pratiques des natifs que des visiteurs de toutes provenances hors-Québec.

À tous ces égards, nous en arrivons exactement aux mêmes interprétations que l'Union des municipalités du Québec dans son rapport de 2017, commandé à la firme spécialisée Octantⁱⁱⁱ, puis aux mêmes observations et conclusions que l'IRÉC dans son rapport de l'an dernier sur la desserte aérienne de Sept-Îles et sa région^{iv}. Ainsi, comme le faisaient valoir l'UMQ et Octant, « *tout porte à croire qu'une intervention ayant pour impact de diminuer la tarification du transport aérien régional pourrait aussi avoir pour conséquence d'augmenter l'adhésion de la population à ce mode de transport* » (2017 : 18). Une étude d'experts commandée par le MTQ en 2019 en arrive également à cette conclusion^v.

En nous fiant aux données de la présente fiche et en particulier, aux comparaisons interprovinciales du Tableau 2, il nous apparaît effectivement vraisemblable d'affirmer que, *ceteris paribus, pour chaque sou additionnel sur le tarif moyen par mile nautique d'un vol régional, le Québec perd environ 0,38 passager par vol. À l'inverse, chaque baisse de 2,63 sous sur ce même tarif moyen permettrait au Québec de gagner environ un passager par vol^{vi} et de rattraper ainsi son retard sur les trois autres grandes provinces en matière d'achalandage et de ratio d'utilisation.*

Une telle réduction des pertes et des gains afférents au modèle de desserte régionale suppose nécessairement une restructuration en profondeur du modèle prévalant actuellement. Ce modèle a fait la démonstration de ses limites dans la mesure où ses effets restent essentiellement déterminés par les choix commerciaux des acteurs actuels, dont les modèles d'affaires restent liés à une adaptation à la demande plutôt qu'à sa restructuration. Il faut reconnaître qu'il ne revient pas à ces acteurs de tenir compte de l'effet de leur choix sur le déficit commercial global du Québec et de ses régions. C'est au gouvernement du Québec que revient la responsabilité d'agir pour redresser le déficit structurel que nous avons mis en lumière.

Une offre et une concurrence bonifiées dans le secteur du transport aérien régional québécois, notamment par l'implantation de nouveaux transporteurs et particulièrement sous la forme de coopératives (IRÉC, 2020), pourraient permettre de maximiser la flexibilité des horaires proposés (fréquence des vols) et la fiabilité des services offerts, d'exercer une pression à la baisse sur les prix, de stimuler la demande et l'achalandage, puis conséquemment de générer des retombées économiques importantes pour les régions, par le développement des affaires et du tourisme.

Ce redressement ne renvoie donc pas seulement aux réalités sectorielles du transport aérien tel qu'il est actuellement configuré et tel qu'il contribue à l'expression et au façonnement d'une demande qui engendre et perpétue une dysfonction que nombre d'acteurs régionaux ne cessent de dénoncer. Il suppose aussi et engage des choix de politiques publiques dont la pertinence, la viabilité commerciale et le caractère structurant pour l'économie globale et celle des régions doivent être pensés sous l'angle de la gestion des fonds publics, c'est-à-dire sous l'angle du rendement fiscal attendu pour justifier l'utilisation des ressources financières de l'État au service de l'intérêt général.

2. Des retombées fiscales améliorées

Une pression à la baisse sur le prix des billets, notamment avec une plus grande offre de transporteurs et des services diversifiés stimulés par une concurrence accrue, amènerait un plus large bassin de population à privilégier ce mode de transport et par le fait même, un plus grand afflux touristique. **En 2019, un total de 35,9 millions de touristes a visité le Québec^{vii}, ce qui a généré des dépenses touristiques de l'ordre de 10,9 milliards de dollars (G\$) canadiens^{viii}.** En ramenant la part des dépenses des touristes aux retombées fiscales liées à l'industrie touristique, **la contribution au produit intérieur brut (PIB) se chiffre à 7,6 G\$ et les revenus pour le gouvernement du Québec à 1,6G\$, ce qui inclut 800 millions de dollars (M\$) en taxe de vente du Québec (TVQ).** Sur une base unitaire, un touriste en visite au Québec dépense en moyenne 304 \$, ce qui équivaut à une contribution de 213 \$ au PIB québécois ainsi que 44 \$ en revenus, dont 22 \$ pour la taxe de vente du Québec (TVQ).

Tableau 3. Estimation des retombées fiscales liées à l'augmentation des passagers des vols intérieurs/régionaux au Québec

| | Passagers vols intérieurs/régionaux | | | Retombées fiscales du tourisme au Québec (G\$) | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|------------|------------|--|-----------------------|-----|
| | Canada | Ontario | Québec | PIB | Revenu ⁽¹⁾ | TVQ |
| Pré-pandémie (2019) | 93 313 525 | 26 985 514 | 9 393 281 | 7,6 | 1,6 | 0,8 |
| Scénario 1 | 108 710 257 | 26 985 514 | 15 241 069 | 8,9 | 1,9 | 0,9 |
| Scénario 2 | 114 775 636 | | 21 088 857 | 11,4 | 2,4 | 1,2 |
| Scénario 3 | 120 299 039 | | 26 985 514 | 15,1 | 3,2 | 1,6 |
| (1) Les revenus comprennent la TVQ | | | | | | |

Nous avons vu au Tableau 1 que les vols intérieurs/régionaux au Québec représentaient 10,1 % du total canadien en 2019, alors que le poids démographique du Québec s'établit à 22,6 %. Pour viser une réduction de cet écart et viser une hausse de passagers des vols régionaux québécois, diverses hypothèses peuvent être envisagées pour en mesurer l'effet sur l'économie et les retombées fiscales touristiques. Le Tableau 3 présente ces scénarios : les deux premiers se fondent sur le nombre de passagers de vols intérieurs qu'il aurait été nécessaire d'enregistrer au Québec en 2019 pour 1) réduire de moitié l'écart qui existe entre la part des vols intérieurs québécois (10,1 %) comparativement à son poids démographique (22,6 %), puis pour 2) rendre les deux proportions équivalentes. Le 3^e scénario pose l'hypothèse d'un nombre de passagers de vols intérieurs/régionaux québécois équivalent à celui de l'Ontario.

L'effet d'une hausse de près de 6 millions de passagers provenant de vols intérieurs au Québec (scénario 1) se calcule en augmentation de 1,3 G\$ pour le PIB et 260 M\$ en revenus, ce qui inclut 130 M\$ en TVQ. **En admettant qu'en 2019, la proportion de passagers des vols intérieurs au Québec ait atteint celle de son poids démographique (scénario 2), les retombées fiscales auraient augmenté cette fois de 3,8 G\$ de PIB et 779 M\$ en revenu, ce qui comprend 390 M\$ en TVQ.** Enfin, l'hypothèse d'un nombre équivalent de passagers de vols intérieurs/régionaux entre le Québec et l'Ontario permet une augmentation du PIB de 7,5 G\$ et des revenus du gouvernement du Québec de 1,6 G\$, dont 781 M\$ en TVQ.

3. Conclusion

On peut tirer des données et des scénarios présentés les conclusions suivantes : *le scénario consistant simplement à ramener la proportion québécoise du nombre de passagers sur les vols intérieurs/régionaux canadiens à 22,6% (le poids démographique du Québec) nécessiterait de faire passer le ratio d'utilisation des services aériens régionaux québécois de 2,66 à 5,97, ce qui, malgré tout, demeurerait inférieur aux ratios albertain et britanno-colombien*. Pour ce faire, il faudrait stimuler l'offre et la demande de vols intérieurs/régionaux québécois de manière à faire passer le nombre moyen de passagers par vol de 16 à 36 (ce qui demeurerait sous les moyennes de l'Alberta et de la Colombie-Britannique), et/ou le nombre annuel total de passagers sur ces vols de 9,4 millions à 21,1 millions.

Un tel effort ne peut se faire sans envisager un ajustement de la flotte aérienne, du nombre et du type d'appareils requis. Une intervention financière de l'État serait sans aucun doute requise. Les scénarios ici présentés démontrent qu'une telle intervention serait justifiée au regard de ses retombées fiscales et économiques. L'effort à faire est important, mais les retombées seraient significatives, comme le montre le Tableau 4. En fait, *on peut estimer que le manque à gagner économique annuel découlant de la sous-performance du transport aérien régional au Québec par rapport au poids démographique du Québec au Canada équivaut à 3,8 milliards \$ sur le PIB et à 800 millions \$ en revenus fiscaux*.

Tableau 4. Scénario de maximisation de la desserte aérienne régionale au Québec et retombées économiques potentielles

| | 2019 | Retombées économiques actuelles (tourisme) | Scénario 2 (Québec = 22,6% des passagers intérieurs/régionaux canadiens) | Retombées économiques potentielles (tourisme) |
|---|------|---|--|--|
| <i>Ratio d'utilisation des vols régionaux</i> | 2,66 | PIB 7,6G\$ Revenus fiscaux 1,6G\$ | 5,97 | PIB 11,4G\$ Revenus fiscaux 2,4G\$ |
| <i>Nombre moyen de passagers par vol</i> | 16 | | 36 | |
| <i>Passagers totaux sur vols régionaux</i> | 9,4M | | 21,1M | |

Notes

ⁱ Statistique Canada, Tableau : 23-10-0253-01

ⁱⁱⁱ UMQ/Octant (2017), *Analyse comparative coût du billet. Rapport final*, Montréal.

^{iv} Robert Laplante et Sébastien Burdalski (2020), *Repenser la desserte aérienne de Sept-Îles et sa région*, Rapport de recherche, IRÉC, Montréal.

^v Dostaler, Isabelle, Sanaa Malyadi et Reda Khomsi (2019), *Profil de la demande de transport aérien régional de passagers au Québec*, Rapport présenté au MTQ, École de gestion John-Molson et Think Tank sur l'Aviation, Université Concordia, Montréal.

^{vi} En supposant, évidemment pour les fins de la démonstration, que soient disponibles les appareils capables d'absorber ces hausses.

^{vii} Constitué de 26,6 millions de touristes québécois et 9,3 millions de touristes hors-Québec. Un touriste est défini comme une personne qui a fait un voyage d'une nuit ou plus.

^{viii} Ministère du Tourisme, Portrait de l'industrie touristique : Performance du Québec en 2019.

<https://www.quebec.ca/tourisme-et-loisirs/services-industrie-touristique/etudes-statistiques/portrait-industrie-touristique#c98274>

Annexe 1. Comparaison détaillée des vols régionaux, Québec/Ontario/Alberta/C.-B. (2019)^{ix}

| Ville | Population | Nombre de vols | Nombre de passagers (vols intérieurs) | Passagers par vol (moyenne) | Ratio d'utilisation des services aériens régionaux | Distance liaison métropole (miles nautiques) ^x | Tarif liaison aller-retour métropole ^{xi} | Tarif par mile nautique ^{xii} (liaison métropole) |
|--------------------------|-----------------------|----------------|---------------------------------------|-----------------------------|--|---|--|--|
| <i>Val-d'Or</i> | 32 915 | 6817 | 113 632 | 17 | 3,45 | 227,6 | 299\$ | 0,66\$ |
| <i>Rouyn-Noranda</i> | 43 079 | 4771 | 84 336 | 18 | 1,96 | 266,4 | 393\$ | 0,74\$ |
| <i>Mont-Joli</i> | 49 441 (Rimouski) | 4769 | 76 259 | 16 | 1,54 | 294,9 | 428\$ | 0,73\$ |
| <i>Baie-Comeau</i> | 21 058 | 3226 | 40 437 | 13 | 1,92 | 315,2 | 630\$ | 1,00\$ |
| <i>Sept-Îles</i> | 25 054 | 12 267 | 195 161 | 16 | 7,79 | 415,2 | 455\$ | 0,55\$ |
| <i>Bagotville</i> | 146 593 (Saguenay) | 3907 | 93 750 | 24 | 0,63 | 205,5 | 484\$ | 1,18\$ |
| <i>Havre-aux-Maisons</i> | - | n/d | n/d | n/d | n/d | 509,4 | 736\$ | 0,72\$ |
| <i>Gaspé</i> | - | n/d | n/d | n/d | n/d | 427,7 | 761\$ | 0,89\$ |
| <i>Blanc-Sablon</i> | - | n/d | n/d | n/d | n/d | 749,7 | 1461\$ | 0,97\$ |
| <i>Chibougamau</i> | - | n/d | n/d | n/d | n/d | 260,2 | 802\$ | 1,54\$ |
| Moyenne Québec | - | - | - | 16 | 2,66 | - | - | 0,90\$ |

| | | | | | | | | |
|------------------------|------------------|----------------|-------------------|-----|-------|-------|-------|--------|
| <i>Sudbury</i> | 164 926 | 8868 | 244 405 | 28 | 1,48 | 183,8 | 245\$ | 0,67\$ |
| <i>Thunder Bay</i> | 127 201 | 21791 | 773 457 | 36 | 6,08 | 492,9 | 249\$ | 0,25\$ |
| <i>Timmins</i> | 41 223 | 9749 | 223 722 | 23 | 5,43 | 302,6 | 251\$ | 0,42\$ |
| <i>North Bay</i> | 51 533 | 1009 | 14 871 | 15 | 0,29 | 161,5 | 324\$ | 1,00\$ |
| <i>Windsor</i> | 334 700 | 1957 | 64 916 | 33 | 0,19 | 168,9 | 246\$ | 0,73\$ |
| Moyenne Ontario | - | - | - | 27 | 2,69 | - | - | 0,61\$ |
| <i>Grande-Prairie</i> | 64 891 (2017) | 7504 (2017) | 405 191 (2017) | 54 | 6,24 | 300,7 | 420\$ | 0,69\$ |
| <i>Fort McMurray</i> | 75 009 | 14273 | 601 561 | 42 | 8,01 | 346,8 | 431\$ | 0,62\$ |
| <i>Fort St-John</i> | - | n/d | n/d | n/d | n/d | 389,7 | 350\$ | 0,45\$ |
| Moyenne Alberta | - | - | - | 48 | 7,13 | - | - | 0,59\$ |
| <i>Prince George</i> | 81 345 | 13 246 | 474 485 | 36 | 5,83 | 282,3 | 131\$ | 0,23\$ |
| <i>Comox (Valley)</i> | 66 527 | 8890 | 401 664 | 45 | 6,04 | 73,5 | 262\$ | 1,78\$ |
| <i>Cranbrook</i> | 21 308 | 6581 | 181 072 | 28 | 8,50 | 291 | 321\$ | 0,55\$ |
| <i>Fort St-John</i> | 21 976 | 6682 | 319 119 | 48 | 14,52 | 432,4 | 452\$ | 0,52\$ |
| <i>Terrace</i> | 12 195 (2016) | 6413 (2016) | 236 874 (2016) | 37 | 19,42 | 374,9 | 435\$ | 0,58\$ |
| Moyenne C.-B. | - | - | - | 39 | 10,86 | - | - | 0,73\$ |

Notes Annexe 1

^{ix} Statistique Canada : Tableau : 23-10-0253-01 et autres sources diverses.

^x Montréal (YUL) pour le Québec, Toronto (YYZ) pour l'Ontario, Calgary (YYC) pour l'Alberta, Vancouver (YVR) pour la Colombie-Britannique.

^{xi} Tarif le moins cher disponible pour un aller-retour sur plusieurs jours entre le 11 et le 18 octobre 2021.

^{xii} Distances calculées via le Logiciel SkyVector : <https://skyvector.com/>