

## PAR COURRIEL

██████████

La présente donne suite à votre demande d'accès à l'information reçue le 28 février 2024 pour laquelle vous souhaitez obtenir :

*« Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2029, toutes les analyses, les études, les rapports et tous les autres documents pertinents, incluant les échanges courriel entre les employés de votre organisme, concernant le transport aérien régional. »*

Conformément à l'article 47 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (chapitre A-2.1) (« la Loi sur l'accès »), nous vous informons que le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie détient des documents quant à votre requête. Vous trouverez ci-joints ceux pouvant vous être transmis. Veuillez noter que certains renseignements confidentiels ont été caviardés en vertu des articles 12, 14 et 34 de la Loi sur l'accès ou parce qu'ils n'étaient pas visés par votre demande.

Toutefois, d'autres documents ne sont pas accessibles. Ainsi, nous ne divulguerons pas de documents qui contiennent, en substance, des informations ayant des incidences sur l'économie et sur les décisions administratives ainsi que des coupures de journaux protégées par la propriété intellectuelle. Nous invoquons à l'appui de notre décision les articles 12, 14, 22, 33, 34 et 37 de la Loi sur l'accès.

Nos recherches ont également permis de retracer des documents qui proviennent ou relèvent du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Comme prévu à l'article 48 de la Loi sur l'accès, nous vous fournissons ci-joint les coordonnées de la responsable de l'accès aux documents au sein de cet organisme advenant qu'il vous soit nécessaire de communiquer elle :

Marie-Lou Anctil  
Accès aux documents  
Secrétaire générale adjointe  
700, boul. René-Lévesque E., 28e étage  
Québec (QC) G1R 5H1  
Tél. : 418 805-6681  
[lai@transports.gouv.qc.ca](mailto:lai@transports.gouv.qc.ca)

Si vous désirez contester cette décision, il vous est possible de le faire auprès de la Commission de l'accès à l'information. Vous trouverez ci-joint une note explicative concernant l'exercice de ce recours.

Je vous prie de recevoir, [REDACTED] l'expression de mes sentiments distingués.

Pierre Bouchard  
Responsable de l'accès aux documents



---

## AVIS DE RECOURS

---

Suite à une décision rendue en vertu de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*.

### RÉVISION

#### a) Pouvoir

L'article 135 de la loi prévoit qu'une personne, dont la demande écrite a été refusée en tout ou en partie par le responsable de l'accès aux documents ou de la protection des renseignements personnels, peut demander à la Commission d'accès à l'information de réviser cette décision.

La demande de révision doit être faite par écrit; elle peut exposer brièvement les raisons pour lesquelles la décision devrait être révisée (art. 137).

L'adresse de la Commission d'accès à l'information est la suivante :

#### Québec

525, boulevard René-Lévesque Est, bureau 2.36  
Québec (Québec)  
G1R 5S9  
Téléphone : 418 528-7741  
Télécopieur : 418 529-3102

#### Montréal

500, boulevard René-Lévesque Ouest, bur. 18.200  
Montréal (Québec)  
H2Z 1W7  
Téléphone : 514 873-4016  
Télécopieur : 514 844-6170

#### b) Motifs

Les motifs relatifs à la révision peuvent porter sur la décision, sur le délai de traitement de la demande, sur le mode d'accès à un document ou à un renseignement, sur les frais exigibles ou sur l'application de l'article 9 (notes personnelles inscrites sur un document, esquisses, ébauches, brouillons, notes préparatoires ou autres documents de même nature qui ne sont pas considérés comme des documents d'un organisme public).

#### c) Délais

Les demandes de révision doivent être adressées à la Commission d'accès à l'information dans les 30 jours suivant la date de la décision ou de l'expiration du délai accordé au responsable pour répondre à une demande (art. 135).

La loi prévoit spécifiquement que la Commission d'accès à l'information peut, pour motif raisonnable, relever le requérant du défaut de respecter le délai de 30 jours (art. 135).

### APPEL DEVANT LA COUR DU QUÉBEC

#### a) Pouvoir

L'article 147 de la loi stipule qu'une personne directement intéressée peut porter la décision de la Commission d'accès à l'information en appel devant trois juges de la Cour provinciale, sur toute question de droit ou de compétence. Cet appel ne peut toutefois être porté qu'avec la permission d'un juge de la Cour provinciale. Ce juge accorde la permission s'il est d'avis qu'il s'agit d'une question qui devrait être examinée en appel.

#### b) Délais et frais

L'article 149 prévoit que la requête pour permission d'appeler doit être déposée au greffe de la Cour provinciale, à Montréal ou à Québec, dans les 30 jours de la décision, après avis aux parties et à la Commission d'accès à l'information. Les frais de cette demande sont à la discrétion du juge.

#### c) Procédure

L'appel est formé, selon l'article 150 de la loi, par dépôt auprès de la Commission d'accès à l'information d'un avis à cet effet signifié aux parties dans les 10 jours qui suivent la date de la décision qui l'autorise. Le dépôt de cet avis tient lieu de signification à la Commission d'accès à l'information.

---



## **Liste des articles invoqués de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels**

---

**12.** Le droit d'accès à un document s'exerce sous réserve des droits relatifs à la propriété intellectuelle.

1982, c. 30, a. 12.

**14.** Un organisme public ne peut refuser l'accès à un document pour le seul motif que ce document comporte certains renseignements qu'il doit ou peut refuser de communiquer en vertu de la présente loi.

Si une demande porte sur un document comportant de tels renseignements, l'organisme public peut en refuser l'accès si ces renseignements en forment la substance. Dans les autres cas, l'organisme public doit donner accès au document demandé après en avoir extrait uniquement les renseignements auxquels l'accès n'est pas autorisé.

1982, c. 30, a. 14.

**22.** Un organisme public peut refuser de communiquer un secret industriel qui lui appartient. Il peut également refuser de communiquer un autre renseignement industriel ou un renseignement financier, commercial, scientifique ou technique lui appartenant et dont la divulgation risquerait vraisemblablement d'entraver une négociation en vue de la conclusion d'un contrat, de causer une perte à l'organisme ou de procurer un avantage appréciable à une autre personne.

Un organisme public constitué à des fins industrielles, commerciales ou de gestion financière peut aussi refuser de communiquer un tel renseignement lorsque sa divulgation risquerait vraisemblablement de nuire de façon substantielle à sa compétitivité ou de révéler un projet d'emprunt, de placement, de gestion de dette ou de gestion de fonds ou une stratégie d'emprunt, de placement, de gestion de dette ou de gestion de fonds.

1982, c. 30, a. 22; 2006, c. 22, a. 11.

**33.** Ne peuvent être communiqués avant l'expiration d'un délai de 25 ans de leur date:

1° les communications du Conseil exécutif à l'un ou à plusieurs de ses membres, au Conseil du trésor ou à un comité ministériel, à moins que le Conseil exécutif n'en décide autrement;

2° les communications d'un ou de plusieurs membres du Conseil exécutif à un ou à plusieurs autres membres de ce conseil, au Conseil exécutif lui-même, au Conseil du trésor ou à un comité ministériel, à moins que l'auteur ou, le cas échéant, les auteurs n'en décident autrement;

3° les recommandations du Conseil du trésor ou d'un comité ministériel au Conseil exécutif, à moins que l'auteur ou le destinataire n'en décide autrement;

4° les recommandations d'un ou de plusieurs membres du Conseil exécutif au Conseil exécutif, au Conseil du trésor ou à un comité ministériel, à moins que l'auteur ou, le cas échéant, les auteurs, ou encore le destinataire, n'en décident autrement;

5° les analyses, avis et recommandations préparés au sein du ministère du Conseil exécutif ou du secrétariat du Conseil du trésor, ou au sein d'un autre organisme public dans la mesure où ils sont communiqués au ministère du Conseil exécutif, et portant sur une recommandation ou une

demande faite par un ou plusieurs ministres, un comité ministériel ou un organisme public, ou sur un document visé à l'article 36;

6° les mémoires ou les comptes rendus des délibérations du Conseil exécutif ou d'un comité ministériel;

7° une liste de titres de documents comportant des recommandations au Conseil exécutif ou au Conseil du trésor;

8° l'ordre du jour d'une réunion du Conseil exécutif, du Conseil du trésor ou d'un comité ministériel.

Le premier alinéa s'applique, compte tenu des adaptations nécessaires, aux mémoires des délibérations du comité exécutif d'un organisme municipal, aux recommandations qui lui sont faites par ses membres ainsi qu'aux communications entre ses membres.

1982, c. 30, a. 33; 2006, c. 22, a. 20; 2018, c.3

**34.** Un document du bureau d'un membre de l'Assemblée nationale ou un document produit pour le compte de ce membre par les services de l'Assemblée n'est pas accessible à moins que le membre ne le juge opportun.

Il en est de même d'un document du cabinet du président de l'Assemblée, d'un membre de celle-ci visé dans le premier alinéa de l'article 124.1 de la Loi sur l'Assemblée nationale (chapitre A-23.1) ou d'un ministre visé dans l'article 11.5 de la Loi sur l'exécutif (chapitre E-18), ainsi que d'un document du cabinet ou du bureau d'un membre d'un organisme municipal ou scolaire.

1982, c. 30, a. 34; 1982, c. 62, a. 143; 1983, c. 55, a. 132; 1984, c. 47, a. 1.

**37.** Un organisme public peut refuser de communiquer un avis ou une recommandation faits depuis moins de dix ans, par un de ses membres, un membre de son personnel, un membre d'un autre organisme public ou un membre du personnel de cet autre organisme, dans l'exercice de leurs fonctions.

Il peut également refuser de communiquer un avis ou une recommandation qui lui ont été faits, à sa demande, depuis moins de dix ans, par un consultant ou par un conseiller sur une matière de sa compétence.

1982, c. 30, a. 37.

**48.** Lorsqu'il est saisi d'une demande qui, à son avis, relève davantage de la compétence d'un autre organisme public ou qui est relative à un document produit par un autre organisme public ou pour son compte, le responsable doit, dans le délai prévu par le premier alinéa de l'article 47, indiquer au requérant le nom de l'organisme compétent et celui du responsable de l'accès aux documents de cet organisme, et lui donner les renseignements prévus par l'article 45 ou par le deuxième alinéa de l'article 46, selon le cas.

Lorsque la demande est écrite, ces indications doivent être communiquées par écrit.

1982, c. 30, a. 48.



**De:** Marie-Josée Nolin  
**Envoyé:** 8 juillet 2020 09:16  
**À:** David Bahan  
**Objet:** TR: Rencontre URGENTE à fixer pour midi aujourd'hui - 8 juillet

**Indicateur de suivi:** Assurer un suivi  
**État de l'indicateur:** Terminé

Bonjour M. Bahan,

Le sous-ministre des Transports souhaite rencontrer ce midi les sous-ministres du MEI, du MTO, du MAMH et du MERN concernant le transport aérien régional. Une rencontre de 30 minutes est prévue. Je confirme votre présence ou je demande à Jonathan Gignac de vous remplacer sur cet appel?

---

**Marie-Josée Nolin** | Technicienne en administration  
Bureau du sous-ministre et Secrétariat général  
418 691-5656

Non visé



**De:** Jonathan Gignac  
**Envoyé:** 14 août 2020 13:42  
**À:** David Bahan  
**Objet:** RE: Groupe d'intervention sur la relance des services aériens régionaux

**Indicateur de suivi:** Assurer un suivi  
**État de l'indicateur:** Avec indicateur

David,

Selon-nous, Raymond est plus approprié que Martin.

Jonathan

---

**Jonathan Gignac** | Sous-ministre adjoint  
Bureau du sous-ministre adjoint aux industries stratégiques et aux projets économiques majeurs  
418 691-5698, poste 5804

---

**De :** Jonathan Gignac  
**Envoyé :** 11 août 2020 17:31  
**À :** David Bahan <[David.Bahan@economie.gouv.qc.ca](mailto:David.Bahan@economie.gouv.qc.ca)>  
**Cc :** [raymond.jeudi@economie.gouv.qc.ca](mailto:raymond.jeudi@economie.gouv.qc.ca); Martin Aubé <[martin.aube@economie.gouv.qc.ca](mailto:martin.aube@economie.gouv.qc.ca)>  
**Objet :** RE: Groupe d'intervention sur la relance des services aériens régionaux

David,

Raymond Jeudi sera le responsable.

Jonathan

---

**Jonathan Gignac** | Sous-ministre adjoint  
Bureau du sous-ministre adjoint aux industries stratégiques et aux projets économiques majeurs  
418 691-5698, poste 5804

---

**De :** David Bahan <[David.Bahan@economie.gouv.qc.ca](mailto:David.Bahan@economie.gouv.qc.ca)>  
**Envoyé :** 11 août 2020 08:55  
**À :** Jonathan Gignac <[Jonathan.Gignac@economie.gouv.qc.ca](mailto:Jonathan.Gignac@economie.gouv.qc.ca)>  
**Objet :** RE: Groupe d'intervention sur la relance des services aériens régionaux

As-tu identifié quelqu'un ?

---

**David Bahan** | Sous-ministre  
Bureau du sous-ministre  
418 691-5698, poste 5656

---

**De :** Jonathan Gignac <[Jonathan.Gignac@economie.gouv.qc.ca](mailto:Jonathan.Gignac@economie.gouv.qc.ca)>  
**Envoyé :** 6 août 2020 08:21  
**À :** David Bahan <[David.Bahan@economie.gouv.qc.ca](mailto:David.Bahan@economie.gouv.qc.ca)>  
**Objet :** RE: Groupe d'intervention sur la relance des services aériens régionaux

Bon matin,

Je vois avec Martin Aubé. Ça pourrait être lui ou Mathieu F. qui s'occupe de transport ou Stéphane P. par intérêt et il travaille déjà avec Denis Simard.

---

**De :** David Bahan <[David.Bahan@economie.gouv.qc.ca](mailto:David.Bahan@economie.gouv.qc.ca)>  
**Envoyé :** 6 août 2020 08:03  
**À :** Jonathan Gignac <[Jonathan.Gignac@economie.gouv.qc.ca](mailto:Jonathan.Gignac@economie.gouv.qc.ca)>  
**Objet :** TR: Groupe d'intervention sur la relance des services aériens régionaux

Allo,

Qui vois tu pour participer ?

---

**David Bahan** | Sous-ministre  
Bureau du sous-ministre  
418 691-5698, poste 5656

Non visé





**De:** Meghan Houle  
**Envoyé:** 11 août 2021 09:24  
**À:** Jean-Marc Rochon  
**Cc:** Jean-Pierre D'Auteuil  
**Objet:** Transport aérien régional

PVI.

**SRC, Louis Blouin : Ottawa parachute des millions pour le transport aérien régional au Québec**

Alors que le parfum électoral est omniprésent, le gouvernement Trudeau annoncera aujourd'hui des dizaines de millions de dollars en subventions et en prêts pour des aéroports et des transporteurs régionaux du Québec. [...] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1815794/federal-aeroports-regions-transporteurs-avions>

**CNW : Invitation aux médias - L'honorable Mélanie Joly annoncera l'appui du gouvernement du Canada aux écosystèmes régionaux de transport du Québec**

SAINT-HÉLÈNE, QC, le 10 août 2021 /CNW Telbec/ - Développement économique Canada pour les régions du Québec (DEC)

L'honorable Mélanie Joly, députée d'Ahuntsic-Carderville, ministre du Développement économique et des Langues officielles et ministre responsable de DEC, annoncera des appuis financiers à plusieurs organisations dans le cadre de l'Initiative de transport aérien régional.

Date : 11 août 2021

Heure : 11 h

Endroit : Aéroport de Charlevoix [...]

SOURCE Développement économique Canada pour les régions du Québec [...]

<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/invitation-aux-medias-l-honorable-melanie-joly-annoncera-l-appui-du-gouvernement-du-canada-aux-ecosystemes-regionaux-de-transport-du-quebec-860248458.html>

---

**Meghan Houle** | Rédactrice et conseillère en logistique événementielle  
Service des affaires publiques et des communications numériques  
Ministère de l'Économie et de l'Innovation

710, place D'Youville, 3e étage, bureau 3.30  
Québec (Québec) G1R 4Y4  
418 691-5698, poste 4723 - 1 866 680-1884 - [www.economie.gouv.qc.ca](http://www.economie.gouv.qc.ca)



**De:** Jean-Pierre D'Auteuil  
**Envoyé:** 11 août 2021 15:20  
**À:** Jean-Marc Rochon  
**Cc:** Nancy Robichaud; Denis Lévesque; kokou.afemenyo.nogbedji@invest-quebec.com; Florent Lado Nogning; Pierre-Luc Vézina-Labelle; Meghan Houle  
**Objet:** Transport aérien régional

PVI

**CNW : Investissements de près de 39 M\$ du gouvernement fédéral pour un service aérien régional fiable et abordable**

Un appui ciblé de DEC aux écosystèmes régionaux de transport qui mènera à la création et au maintien de 107 emplois.

SAINT-IRÉNÉE, QC, le 11 août 2021 /CNW Telbec/ - [Développement économique Canada pour les régions du Québec](#) (DEC)

Le transport aérien régional est crucial pour la croissance économique locale, la circulation des marchandises et la connectivité des Canadiens et des Canadiennes à travers le pays. La pandémie ayant engendré d'importantes répercussions sur les écosystèmes régionaux de transport aérien, le gouvernement fédéral s'était engagé lors du discours du Trône de 2021 à travailler avec des partenaires pour que les Canadiens vivant en région aient accès à un service aérien régional fiable et abordable. [...]

SOURCE Développement économique Canada pour les régions du Québec [...]

<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/investissements-de-pres-de-39-m-du-gouvernement-federal-pour-un-service-aerien-regional-fiable-et-abordable-884491899.html>

---

Jean-Pierre D'Auteuil | Responsable des relations médias  
Service des affaires publiques et des communications numériques  
Ministère de l'Économie et de l'Innovation

710, place D'Youville, 3e étage, bureau 3.03  
Québec (Québec) G1R 4Y4  
418 691-5698, poste 4868 - 1 866 680-1884 - [www.economie.gouv.qc.ca](http://www.economie.gouv.qc.ca)



**De:** Meghan Houle  
**Envoyé:** 12 août 2021 15:17  
**À:** Jean-Marc Rochon  
**Cc:** Jean-Pierre D'Auteuil  
**Objet:** Transport régional

PVI.

**BAS-ST-LAURENT - ENTREVUE - OTTAWA A ANNONCÉ HIER DES INVESTISSEMENTS EN SUBVENTIONS ET EN PRÊTS POUR LES AÉROPORTS ET TRANSPORTS RÉGIONAUX DU QUÉBEC. QUEL SERA L'IMPACT SUR NOS RÉGIONS? ON EN PARLE AVEC DANIEL CÔTÉ. ON SURVEILLE LE PROJET DE COOPÉRATIVE TREQ DEPUIS UN CERTAIN TEMPS. SI ON VEUT ATTIRER DES TRANSPORTS CHEZ NOUS, IL FAUT OFFRIR UN SERVICE DE QUALITÉ, DANS DES AÉROPORTS DE QUALITÉ, NOUS DIT M. CÔTÉ. ON SUIT DE PRÈS LE DOSSIER DU PRIX DES BILLETS D'AVION. IL Y A UN CHANGEMENT DE PLAN MAJEUR. SUITE AU RETRAIT D'AIR CANADA DES LIAISONS RÉGIONALES, DIFFÉRENTS JOUEURS SONT APPARUS. MENTIONNÉS: PASCAN AVIATION, AIR LIAISON, AIR CREEBEC, AIR INUIT, PAL AIRLINES, LA MINISTRE JOLY, DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE CANADA. / CONCERNANT LE RECRUTEMENT EN VUE DES ÉLECTIONS MUNICIPALES CET AUTOMNE, ON NE SENT PAS LE PLUS GROS ENGOUEMENT AU MONDE. IL FAUT CONTINUER D'EN PARLER, NOUS DIT M. CÔTÉ.**

**Intervenant(s):** DANIEL CÔTÉ, PRÉSIDENT DE L'UMQ ET RESPONSABLE DU DOSSIER DU TRANSPORT AÉRIEN

**Émission RADIO :** INFO-RÉVEIL

**Station:** CJBK (ICI RADIO-CANADA PREMIÈRE), RIMOUSKI

**Animateur:** LAURIE DUFRESNE

**Co-animateur:**

**Lecteur:**

**Journaliste:**

**Durée:** 00:08:00

**Date:** 2021-08-12

**Code nouvelle:** 4-CJBR2-12606019

**Segment de 7 h 38 :** <https://ici.radio-canada.ca/ohdio/premiere/missions/info-reveil/episodes/560134/ratrapage-du-jeudi-12-aout-2021>

**SAGUENAY - ENTREVUE - LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL A ANNONCÉ CETTE SEMAINE VIA LA MINISTRE MÉLANIE JOLY UNE AIDE FINANCIÈRE À L'ENSEMBLE DU SECTEUR DU TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL. POUR ÉRIC LAROUCHE DE TREQ AVIATION, CE FINANCEMENT EST ESSENTIEL POUR ENVOYER UN MESSAGE CLAIR AUX INVESTISSEURS PRIVÉS QUE L'INDUSTRIE IRA EN CROISSANCE DANS LES PROCHAINES ANNÉES, AVEC DES OFFRES À BON MARCHÉ POUR LES QUÉBÉCOIS.**

**Intervenant(s):** ÉRIC LAROUCHE, TREQ AVIATION

**Émission RADIO :** LE SHOW DU MATIN

**Station:** CKYK-FM (RADIO X), SAGUENAY

**Animateur:** DOMINICK FORTIN

**Co-animateur:** TANIA CLOUSTON

**Lecteur:** HUGO OUELLET

**Journaliste:**

**Durée:** 00:09:00

**Date:** 2021-08-12

**Code nouvelle:** 8-CKYK2-12606439

**Segment non disponible.**

---

**Meghan Houle** | Rédactrice et conseillère en logistique événementielle  
Service des affaires publiques et des communications numériques  
Ministère de l'Économie et de l'Innovation

710, place D'Youville, 3e étage, bureau 3.30  
Québec (Québec) G1R 4Y4  
418 691-5698, poste 4723 - 1 866 680-1884 - [www.economie.gouv.qc.ca](http://www.economie.gouv.qc.ca)



**De:** Meghan Houle  
**Envoyé:** 6 octobre 2021 08:10  
**À:** Mathieu Ferland; Jean-Marc Rochon  
**Cc:** Jean-Pierre D'Auteuil  
**Objet:** Airbus - Gurfstream - Transport aérien régional  
**Pièces jointes:** [REDACTED]

PVI.

**SRC Bas-Saint-Laurent : Soutien de Québec au transport aérien régional : Mont-Joli, futur pôle régional?**

La Table régionale des élus municipaux du Bas-Saint-Laurent (TREMBSL) réclame que l'aéroport régional de Mont-Joli soit désigné comme pôle régional de transport aérien, alors que Québec prépare un plan de soutien au transport aérien régional. [...]

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1829485/aeroport-mont-joli-pole-regional-plan-soutien-quebec-demande-elus-trembsl>

---

**Meghan Houle** | Rédactrice et conseillère en logistique événementielle  
Service des affaires publiques et des communications numériques  
Ministère de l'Économie et de l'Innovation

710, place D'Youville, 3e étage, bureau 3.30  
Québec (Québec) G1R 4Y4  
418 691-5698, poste 4723 - 1 866 680-1884 - [www.economie.gouv.qc.ca](http://www.economie.gouv.qc.ca)



**De:** Meghan Houle  
**Envoyé:** 2 novembre 2021 08:17  
**À:** Mathieu Ferland; Jean-Marc Rochon  
**Cc:** Jean-Pierre D'Auteuil  
**Objet:** Air Canada - GHGSat  
**Pièces jointes:** [redacted]

PVI.

**QMI, Claude Fortin : Transport aérien régional: près de 1 milliard \$ de manque à gagner pour Québec**

L'absence de concurrence dans le transport aérien régional priverait le gouvernement du Québec de 800 millions \$ par année, selon une étude réalisée par l'Institut de recherche en économie contemporaine (IREC) dont l'Agence QMI a obtenu copie. [...]

<https://www.journaldequebec.com/2021/11/02/transport-aerien-regional-pres-de-1-milliard-de-manque-a-gagner-pour-quebec>

---

**Meghan Houle** | Rédactrice et conseillère en logistique événementielle  
Service des affaires publiques et des communications numériques  
Ministère de l'Économie et de l'Innovation

710, place D'Youville, 3e étage, bureau 3.30  
Québec (Québec) G1R 4Y4  
418 691-5698, poste 4723 - 1 866 680-1884 - [www.economie.gouv.qc.ca](http://www.economie.gouv.qc.ca)



**De:** Demandes ISPEM  
**Envoyé:** 3 novembre 2021 09:36  
**À:** Mathieu Ferland; Dave Laforge  
**Cc:** Brigitte Bazin; Vincent Auclair; Jean-Marc Rochon; Lucie Simard; Martin Aubé; Maryse Laflamme; Patrick Bouchard; Raymond Jeudi; Thomas Bilodeau Genest  
**Objet:** TR: Rapport de l'IREC  
**Pièces jointes:** Fiche-TREQ.pdf

Bonjour,

Simplement pour votre information, le document mentionné dans l'article était accessible sur leur site (<https://irec.quebec/publications/autres/desserte-aerienne-regionale-au-quebec-les-parametres-dun-redressement-structure/>). Il est joint au présent courriel.

<https://www.journaldemontreal.com/2021/11/02/transport-aerien-regional-pres-de-1-milliard--de-manque-a-gagner-pour-quebec>

Merci et bonne journée!

Élie Jobin-Cossette | Demandes ISPEM  
Direction de la coordination  
Ministère de l'Économie et de l'Innovation

---

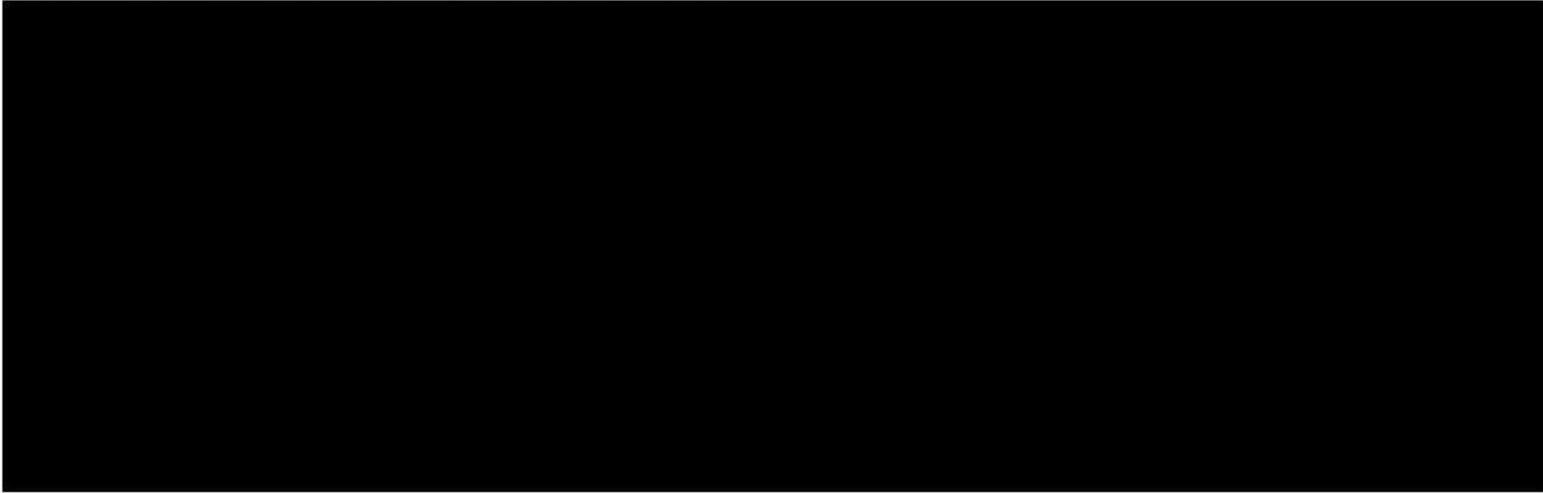
**De :** Jonathan Granger <[Jonathan.Granger@economie.gouv.qc.ca](mailto:Jonathan.Granger@economie.gouv.qc.ca)>  
**Envoyé :** 3 novembre 2021 08:55  
**À :** Demandes ISPEM <[demandes.ispem@economie.gouv.qc.ca](mailto:demandes.ispem@economie.gouv.qc.ca)>; Demandes PE <[demandes.pe@economie.gouv.qc.ca](mailto:demandes.pe@economie.gouv.qc.ca)>  
**Objet :** TR: Rapport de l'IREC

Pour info.

---

Jonathan Granger | Conseiller stratégique  
Bureau du sous-ministre et Secrétariat général  
418 691-5698, poste 4148

Avis de confidentialité  
Ce courriel et toutes pièces attachées transmis sont à usage restreint. Si ce courriel ne vous est pas destiné, veuillez le détruire et en informer l'expéditeur.



## 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)<sup>i</sup>**

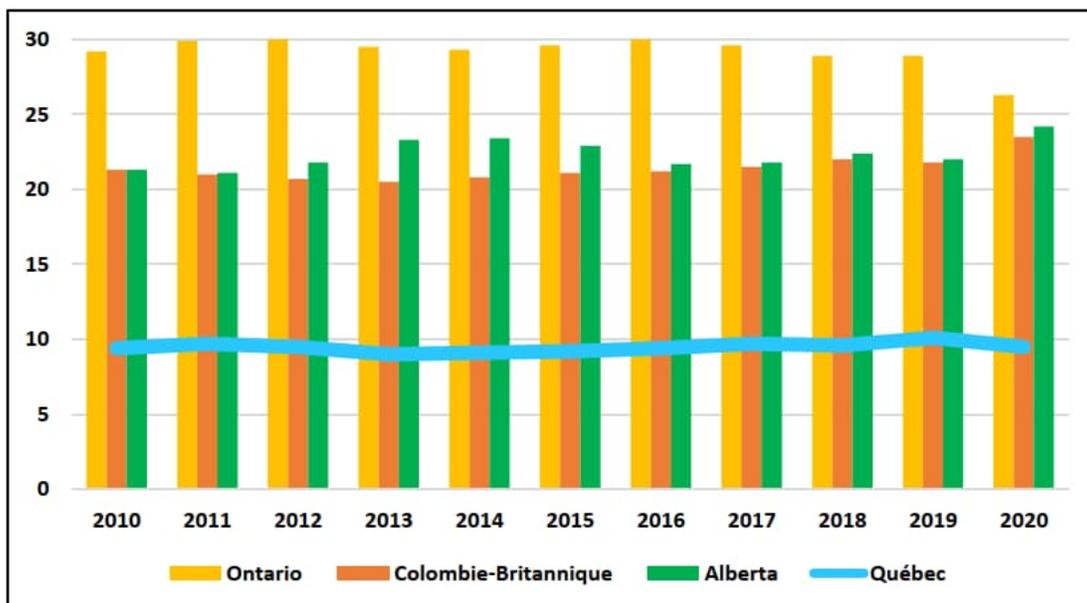
Province	Population	Vols totaux	Passagers totaux	Passagers vols internationaux hors-USA	Passagers vols intérieurs
<i>C.-B.</i>		<i>512 816</i>	<i>34 350 582</i>	<i>7 256 675</i>	<i>20 409 325</i>
C.-B.	13,6%	21,6%	21,1%	19,4%	21,8%
<i>Alberta</i>		<i>335 593</i>	<i>27 231 150</i>	<i>2 117 681 (2018)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

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 <sup>ii</sup>	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\$
<b>Québec</b>	<b>2,66</b>	<b>16</b>	<b>0,90\$</b>

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 Octant<sup>iii</sup>, 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<sup>iv</sup>. 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<sup>v</sup>.

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<sup>vi</sup> 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<sup>vii</sup>, ce qui a généré des dépenses touristiques de l'ordre de 10,9 milliards de dollars (G\$) canadiens<sup>viii</sup>.** 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 <sup>(1)</sup>	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<sup>e</sup> 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)
Ratio d'utilisation des vols régionaux	2,66	PIB 7,6G\$  Revenus fiscaux 1,6G\$	5,97	PIB 11,4G\$  Revenus fiscaux 2,4G\$
Nombre moyen de passagers par vol	16		36	
Passagers totaux sur vols régionaux	9,4M		21,1M	

## Notes

---

<sup>i</sup> Statistique Canada, Tableau : 23-10-0253-01

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

<sup>iv</sup> Robert Laplante et Sébastien Burdalski (2020), *Repenser la desserte aérienne de Sept-Îles et sa région*, Rapport de recherche, IRÉC, Montréal.

<sup>v</sup> 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.

<sup>vi</sup> En supposant, évidemment pour les fins de la démonstration, que soient disponibles les appareils capables d'absorber ces hausses.

<sup>vii</sup> 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.

<sup>viii</sup> 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)<sup>ix</sup>**

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) <sup>x</sup>	Tarif liaison aller-retour métropole <sup>xi</sup>	Tarif par mile nautique <sup>xii</sup> (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\$
<b>Moyenne Québec</b>	-	-	-	<b>16</b>	<b>2,66</b>	-	-	<b>0,90\$</b>

<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\$
<b>Moyenne Ontario</b>	-	-	-	<b>27</b>	<b>2,69</b>	-	-	<b>0,61\$</b>
<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\$
<b>Moyenne Alberta</b>	-	-	-	<b>48</b>	<b>7,13</b>	-	-	<b>0,59\$</b>
<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\$
<b>Moyenne C.-B.</b>	-	-	-	<b>39</b>	<b>10,86</b>	-	-	<b>0,73\$</b>

## Notes Annexe 1

---

<sup>ix</sup> Statistique Canada : Tableau : 23-10-0253-01 et autres sources diverses.

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

<sup>xi</sup> Tarif le moins cher disponible pour un aller-retour sur plusieurs jours entre le 11 et le 18 octobre 2021.

<sup>xii</sup> Distances calculées via le Logiciel SkyVector : <https://skyvector.com/>



**De:** Jean-Pierre D'Auteuil  
**Envoyé:** 30 novembre 2021 08:49  
**À:** Mathieu Ferland; Jean-Marc Rochon  
**Cc:** Daniel Tremblay; Nancy Robichaud; Denis Lévesque; Florent Lado Nogning; kokou.afemenyo.nogbedji@invest-quebec.com; Meghan Houle  
**Objet:** Transport aérien régional

PVI

**SRC Gaspésie-Île-de-la-Madeleine, Joane Bérubé : Le PQ réclame le plan de Québec pour le transport aérien régional**

Le Parti québécois demande au ministre des Transports, François Bonnardel, de déposer son plan d'avenir pour le transport aérien au Québec d'ici la fin de la session parlementaire. [...]  
<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1843555/transport-aerien-francois-bonnardel-plan-pq-joel-arseneau>

**SRC Abitibi-Témiscamingue, Alexia Martel-Desjardins : Le PQ presse le gouvernement de présenter son plan de transport aérien régional**

Le porte-parole du Parti québécois en matière de transports, Joël Arseneau, presse le ministre des Transports de déposer son plan pour le transport aérien régional. [...]  
<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1843586/parti-quebecois-transport-aerien-regional-joel-arseneau>

---

Jean-Pierre D'Auteuil | Responsable des relations médias  
Service des affaires publiques et des communications numériques  
Ministère de l'Économie et de l'Innovation

710, place D'Youville, 3e étage, bureau 3.03  
Québec (Québec) G1R 4Y4  
418 691-5698, poste 4868 - 1 866 680-1884 - [www.economie.gouv.qc.ca](http://www.economie.gouv.qc.ca)



**De:** Jean-Pierre D'Auteuil  
**Envoyé:** 10 décembre 2021 14:57  
**À:** Mathieu Ferland; Jean-Marc Rochon  
**Cc:** Meghan Houle; Felicia Nicole  
**Objet:** Transport aérien régional

PVI

**Le Soleil, Simon Carmichael, Initiative de journalisme local : L'opposition dénonce le retard de la stratégie aérienne de Bonnardel, les municipalités patientent**

Plus d'un an après le dépôt d'un rapport concocté par des élus régionaux, des spécialistes du transport aérien et des acteurs de l'industrie, la stratégie aérienne de Québec se fait toujours attendre. L'absence de positionnement du gouvernement provincial laisse les différents acteurs de l'industrie dans l'incertitude, dénoncent le PQ et QS. [...]

<https://www.lesoleil.com/2021/12/10/lopposition-denonce-le-retard-de-la-strategie-aerienne-de-bonnardel-les-municipalites-patientent-6ffddc8c183b2e9be300ad74a4219d76>

**Le Devoir, Isabelle Porter : Toujours pas de plan sur les vols régionaux au Québec**

Un an et demi après le retrait d'Air Canada de plusieurs destinations en région, une nouvelle session parlementaire se conclut sans que le gouvernement ait présenté son plan pour relancer le transport aérien régional. L'opposition péquiste est à bout de patience. [...]

<https://www.ledevoir.com/politique/quebec/653718/toujours-pas-de-plan-sur-les-vols-regionaux-au-quebec>

---

Jean-Pierre D'Auteuil | Responsable des relations médias  
Service des affaires publiques et des communications numériques  
Ministère de l'Économie et de l'Innovation

710, place D'Youville, 3e étage, bureau 3.03  
Québec (Québec) G1R 4Y4  
418 691-5698, poste 4868 - 1 866 680-1884 - [www.economie.gouv.qc.ca](http://www.economie.gouv.qc.ca)



**De:** Jean-Pierre D'Auteuil  
**Envoyé:** 14 décembre 2021 10:28  
**À:** Mathieu Ferland; Jean-Marc Rochon; Daniel Tremblay; Nancy Robichaud; Denis Lévesque  
**Cc:** Meghan Houle  
**Objet:** Transport aérien régional

PVI

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1847166/aviation-avions-compagnies-region>

**Topo de Philippe L'Heureux :**

*Marc André Masson : Les propos du premier ministre Legault [sur] les entreprises aériennes régionales surprennent certains administrateurs du secteur? L'Heureux : Alors qu'on attend toujours le plan de relance dans le secteur aérien régional, le premier ministre Legault, vendredi dernier, a affirmé qu'il ne voulait pas aider à la création de nouvelles entreprises aériennes [afin] d'aider les entreprises existantes. Il disait ne pas vouloir rejouer dans le film de Québécois où il se perdait beaucoup d'argent. Le président de la nouvelle coopérative régionale en aviation, TREQ, croit que le premier ministre se trompe en essayant de comparer le projet de coopérative avec Québécois. La coopérative est toujours en attente de l'aide de Québec. 4 M\$ sont demandés en aide aux entreprises. Le gouvernement canadien a déjà contribué avec un prêt de 3,5 M\$. La création de cette nouvelle coopérative représente un investissement de 50 M\$. On a envoyé une infolettre aux abonnés hier, disant qu'il ne manque que le feu vert de Québec pour mettre la touche finale à la création de cette nouvelle coopérative de transport aérien régional. \* clip d'Éric Larouche, Coopérative de transport aérien régional du Québec (RDI, 7 h 35)*

**Clip d'Éric Larouche, Coopérative de transport aérien régional du Québec :** Le premier ministre [Legault] se positionne en disant qu'on ne fera pas un [autre] Québécois. Québécois, ça fait 60 ans. On peut-tu passer à autre chose? Il faut essayer de voir quelque chose de plus innovant comme on a vu partout au Canada et à travers le monde. Des « low cost », est-ce que ça existait il y a 60 ans? Non, ça n'existait pas. Aujourd'hui, ça existe. Les temps changent et les façons d'utiliser les modèles de transport évoluent. (RDI, 7 h 35)

---

Jean-Pierre D'Auteuil | Responsable des relations médias  
Service des affaires publiques et des communications numériques  
Ministère de l'Économie et de l'Innovation

710, place D'Youville, 3e étage, bureau 3.03  
Québec (Québec) G1R 4Y4  
418 691-5698, poste 4868 - 1 866 680-1884 - [www.economie.gouv.qc.ca](http://www.economie.gouv.qc.ca)



De: Meghan Houle  
Envoyé: 8 juin 2022 15:21  
À: Martin Aubé; Jean-Marc Rochon  
Cc: Felicia Nicole  
Objet: Transport aérien régional

PVI.

SEPT-ÎLES - ENTREVUE: DEPUIS QUE L'ANCIEN MAIRE DE SEPT-ÎLES RÉJEAN A QUITTÉ LA POLITIQUE EN NOVEMBRE DERNIER, IL SE DÉDIE À LA CAUSE DU TRANSPORT RÉGIONAL. POURQUOI AVOIR ORGANISÉ UNE CONFÉRENCE HIER SOIR SUR LE TRANSPORT RÉGIONAL? RÉJEAN PORLIER EXPLIQUE POURSUIVRE SON INVESTISSEMENT DANS CE DOSSIER QUITTÉ DU TEMPS OÙ IL ÉTAIT MAIRE. LE MINISTRE FITZGIBBON NOUS L'A BIEN FAIT SENTIR: ON N'EST PAS DES EXPERTS, ON EST À CÔTÉ DE LA COCHE AU QUÉBEC. EST-IL M. PORLIER, L'EXPERT MEHRAN EBRAHIMI LE DIT: SOIT ON VOIT L'AVIATION COMME UN MAL NÉCESSAIRE COMME LE FAIT LE GOUVERNEMENT, SOIT LES AÉROPORTS DEVIENNENT CATALYSEURS DE L'ÉCONOMIE. ÇA FAIT VINGT ANS QUE JE TIENS CE DISCOURS, AJOUTE M. PORLIER. DROITS DES CITOYENS: IL N'Y A PAS DEPUIS QUÉBEC AIR UNE SAINTE CONCURRENCE. UN PRIX PLANCHER EMPECHERAIT AIR CANADA DE CASSER LES PRIX. L'AVIATION EST L'ENMIQ UE AU QUÉBEC. LE LEITMO TIV DU PREMIER MINISTRE EST LE RATIRAPAGE PAR RAPPORT AUX AUTRES PROVINCES ALORS QUE L'AVIATION PASSE SOUS LE RADAR. M. PORLIER DÉCRIT DES DISCUSSIONS QU'IL A EUES AVEC AIR CANADA MAIS QUI N'ONT PAS EU DE SUITE. MENTION: IREC, REVENUS FISCAUX.

Intervenant(s): RÉJEAN PORLIER, ANCIEN MAIRE DE SEPT-ÎLES

Émission RADIO : MIDI INFO

Station: SRC (ICI RADIO-CANADA PREMIÈRE),

MONTRÉAL

Animateur: ALEC CASTONGUAY

Co-animateur:

Lecteur:

Journaliste:

Durée: 00:07:00

Date: 2022-06-08

Code nouvelle: 1-SRC-RI-3-13430005

Segment de 11 h 48 : <https://ici.radio-canada.ca/ohdio/premiere/emissions/midi-info/episodes/633140/ratrapage-du-mercredi-8-juin-2022>

---

Meghan Houle | Rédactrice et conseillère en logistique événementielle  
Service des affaires publiques et des communications numériques  
Ministère de l'Économie et de l'Innovation

710, place D'Youville, 3e étage, bureau 396  
Québec (Québec) G1R 4Y4  
418 691-5698, poste 4723 - 1 866 680-1884 - [www.economie.gouv.qc.ca](http://www.economie.gouv.qc.ca)

Cell : 367 995-5274



**De:** Jean-Pierre D'Auteuil  
**Envoyé:** 17 février 2023 10:59  
**À:** Annie Cloutier; Jean-Marc Rochon; Martin Aubé; Martin Couillard; Patrick Bouchard  
**Objet:** Comité de travail sur le transport aérien régional + Résultats Air Canada

PVI

**CNW : Transport aérien régional - « La relance du comité de travail était plus que nécessaire », souligne l'UMQ**

QUÉBEC, le 17 févr. 2023 /CNW/ - L'Union des municipalités du Québec (UMQ) salue la relance du comité de travail sur le transport aérien régional, et particulièrement, sa pérennisation dans le temps, annoncée aujourd'hui par l'adjoint gouvernemental de la ministre des Transports et de la Mobilité durable, responsable du volet du transport aérien régional, monsieur Yves Montigny, ainsi que par la vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable, madame Geneviève Guilbault. [...]

SOURCE Union des municipalités du Québec [...]

<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/transport-aerien-regional-la-relance-du-comite-de-travail-etait-plus-que-necessaire-souligne-l-umq-874884065.html>

**CNW : Air Canada annonce ses résultats financiers pour le quatrième trimestre et l'exercice 2022**

Produits passages records de 4,062 G\$ au quatrième trimestre, soit le double de ceux du quatrième trimestre de 2021 et en hausse d'environ 2 % par rapport au quatrième trimestre de 2019

Produits d'exploitation records de 4,680 G\$ au quatrième trimestre, soit 71 % de plus qu'au quatrième trimestre de 2021 et environ 6 % de plus qu'au quatrième trimestre de 2019

Pertes d'exploitation de 28 M\$ au quatrième trimestre de 2022 et de 187 M\$ pour l'exercice 2022

BAIIDA ajusté\* de 389 M\$ au quatrième trimestre de 2022 et de 1,457 G\$ pour l'exercice 2022

Marge du BAIIDA ajusté\* de 8,3 % pour le quatrième trimestre de 2022 et de 8,8 % pour l'exercice 2022

Liquidités totales de plus de 9,8 G\$ au 31 décembre 2022

MONTRÉAL, le 17 févr. 2023 /CNW/ - Air Canada a présenté aujourd'hui ses résultats financiers du quatrième trimestre et de l'exercice 2022. [...]

SOURCE Air Canada [...]

<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/air-canada-annonce-ses-resultats-financiers-pour-le-quatrieme-trimestre-et-l-exercice-2022-894582618.html>

---

Jean-Pierre D'Auteuil | Responsable des relations médias  
Service des affaires publiques et des communications numériques  
Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie

710, place D'Youville, 3e étage, bureau 3.03  
Québec (Québec) G1R 4Y4  
418 691-5698, poste 4868 - 1 866 680-1884 - [www.economie.gouv.qc.ca](http://www.economie.gouv.qc.ca)