



MÉMOIRE PRÉBUDGÉTAIRE 2026-2027

**Assurer la pérennité des infrastructures
aéroportuaires au Québec**

déposé par le **Réseau québécois des aéroports (RQA)**
dans le cadre des consultations prébudgétaires du gouvernement du Québec

1. Sommaire exécutif

Le Réseau québécois des aéroports (RQA) regroupe les propriétaires et exploitants des principaux aéroports au Québec. Les aéroports sont des infrastructures essentielles à la mobilité des personnes et des marchandises, à la sécurité publique et au développement économique régional. Les aéroports jouent un rôle stratégique incontournable dans l'occupation du territoire québécois, notamment en assurant des services critiques tels que les évacuations aéromédicales, la lutte contre les feux de forêt, l'accès aux régions éloignées et le soutien aux activités économiques structurantes, notamment en ce qui a trait au tourisme.

Or, depuis plusieurs années, le réseau du transport aérien régional traverse une période de grande fragilisation. La baisse de l'offre de vols, la hausse des coûts pour les usagers, la fiabilité déficiente des liaisons et la perte de confiance du public ont un impact direct sur la fréquentation des aéroports et, par conséquent, sur leurs revenus aéroportuaires.

Dans le même temps, les coûts d'exploitation et de maintien des infrastructures demeurent incompressibles, particulièrement en matière de sécurité, de sûreté et de conformité réglementaire.

À la suite du Sommet sur le transport aérien régional de 2018, le gouvernement du Québec avait reconnu ce rôle stratégique en mettant en place un **Programme d'aide aux infrastructures aéroportuaires régionales**, doté d'une enveloppe de **100 M\$**. Ce programme a permis de rattraper une partie du déficit d'entretien et de sécuriser des actifs critiques. Toutefois, sa non-reconduction depuis 2022 a créé un important vide financier.

Les besoins actuels sont aujourd'hui clairement documentés. Le sondage réalisé par le RQA en 2024 démontre des besoins d'immobilisations totalisant plusieurs centaines de millions de dollars, tant pour l'entretien des pistes et des équipements que pour les bâtiments, les véhicules spécialisés et les systèmes essentiels à la sécurité des opérations.

Dans ce contexte, le RQA recommande la **création d'un nouveau Programme d'aide aux infrastructures aéroportuaires avec une enveloppe dédiée d'au moins 100 M\$**, dans le cadre du budget 2026-2027, afin d'assurer le maintien, la sécurité et la conformité des infrastructures aéroportuaires régionales. Cette enveloppe représente un investissement structurant, réaliste et responsable, essentiel à la pérennité du réseau et au développement équilibré du territoire québécois.

2. Le Réseau québécois des aéroports et son rôle stratégique

Le RQA représente les aéroports locaux et régionaux du Québec, qui constituent bien plus que de simples plateformes de transport. Ils sont des **infrastructures de service public**, au cœur de l'écosystème de mobilité régionale.

Contrairement aux grands aéroports internationaux, les aéroports locaux et régionaux opèrent dans un contexte de marché restreint, caractérisé par :

- Un accès limité, sinon inexistant, à des services aériens réguliers ;
- Une pression accrue pour les communautés à supporter financièrement leurs aéroports ;
- Des revenus aéroportuaires très limités ;
- Des obligations réglementaires identiques à celles d'aéroports desservis par des transporteurs.

Malgré ces contraintes, ils doivent maintenir des normes élevées de sécurité, de sûreté et de disponibilité opérationnelle, souvent 365 jours par année, 24 heures sur 24.

3. Bref historique : de la reconnaissance à la fragilisation

3.1 Le Sommet de 2018 et le programme de 100 M\$

Le Sommet sur le transport aérien régional de 2018 a marqué une reconnaissance formelle par le gouvernement du Québec du caractère stratégique du réseau aéroportuaire régional. L'une des retombées majeures de ce sommet a été la création d'un **programme d'aide aux infrastructures aéroportuaires régionales**, assorti d'une enveloppe de 100 M\$.

Ce programme a permis :

- La réfection de pistes et de voies de circulation ;
- La mise à niveau d'équipements de sécurité ;
- La modernisation de bâtiments essentiels ;
- La correction de déficits d'entretien accumulés.

3.2 La fin des programmes structurants

Depuis 2022, plusieurs programmes structurants n'ont pas été reconduits ou ont pris fin, notamment :

- Le Programme de soutien aux aéroports régionaux (PSAR) ;
- Le Programme d'aide aux infrastructures aéroportuaires (PAQIAR/PADAR).

Cette absence de soutien récurrent a considérablement réduit la capacité des aéroports à planifier et à investir de façon proactive, accentuant une logique de gestion à court terme et de report de travaux.

L'absence de programmes récurrents et structurants crée une incertitude financière pour les responsables des aéroports locaux et régionaux du Québec, compliquant la gestion des actifs, l'amélioration des infrastructures et le respect des normes.

4. Diagnostic actuel : un réseau sous tension

4.1 Une fragilisation de l'écosystème aérien régional

Le transport aérien régional fait face à une combinaison de facteurs défavorables :

- Diminution de l'offre de vols ;
- Augmentation des tarifs pour les usagers ;
- Enjeux de fiabilité et d'annulations ;
- Pénurie de main-d'œuvre spécialisée ;
- Hausse généralisée des coûts (énergie, matériaux, assurances).

Ces éléments ont entraîné une baisse de l'achalandage, ce qui se traduit directement par une diminution des revenus aéroportuaires.

4.2 Des coûts fixes incompressibles

Contrairement à d'autres infrastructures de transport, les aéroports locaux et régionaux ne peuvent réduire significativement leurs coûts sans compromettre la sécurité. Les obligations suivantes demeurent incontournables :

- Entretien des pistes et du balisage ;
- Systèmes de communication et de navigation ;
- Clôtures de sécurité et contrôle de la faune ;
- Équipements de déneigement et d'entretien ;
- Conformité réglementaire.

5. Les besoins d'immobilisations : des données probantes

Le sondage réalisé en 2024 par le RQA auprès des aéroports locaux et régionaux, excluant les aéroports appartenant aux gouvernements du Québec et du Canada, a permis de quantifier précisément les besoins en immobilisations des infrastructure aéroportuaires.

5.1 Entretien et maintien des infrastructures

- Pistes, voies de circulation, aires de trafic, balisage, clôtures

Estimation : 211,9 M\$

5.2 Bâtiments (aérogares, hangars, garages)

- Entretien et réparations essentielles

Estimation : 123,3 M\$

5.3 Véhicules spécialisés

- Déneigement, sécurité, entretien

Estimation : 43,5 M\$

5.4 Équipements et instruments

- Systèmes météo, aides à la navigation, équipements opérationnels

Estimation : 26,7 M\$

Ces estimations qui totalisent plus de 400 M \$ – uniquement pour le maintien et l'entretien des infrastructures et l'acquisition de véhicules et d'équipements – démontrent clairement que l'enveloppe de 100 M\$ demandée constitue un **plancher minimal**, et non une réponse exhaustive à l'ensemble des besoins.

Il est à noter que dans ce même sondage, les répondants ont estimé à plus de 415 M\$ les besoins pour des projets de développement au niveau du terrain d'aviation (pistes, voies de circulation, aires de stationnement et clôtures) et de bâtiments (hangars, garages et aérogares).

6. Le caractère stratégique et irremplaçable des aéroports régionaux

Les aéroports locaux et régionaux ne constituent pas une infrastructure de transport parmi d'autres. Ils sont, dans plusieurs régions du Québec, **le principal lien fonctionnel avec les grands centres**, voire **le seul moyen réaliste d'accès rapide** aux services, aux marchés et aux institutions nationales.

Un lien vital avec les grands centres

Dans un contexte où les distances sont importantes et où les alternatives de transport sont limitées ou inexistantes, l'aéroport devient l'équivalent d'une **autoroute stratégique**. Il permet aux citoyens, aux entreprises et aux institutions régionales de maintenir des liens directs avec Montréal, Québec et les autres pôles économiques et administratifs.

Sans cet accès aérien, certaines régions se retrouvent de facto **désavantagées structurellement**, avec des délais, des coûts et des contraintes qui freinent leur développement.

Un levier essentiel d'approvisionnement et de continuité des activités

Les aéroports locaux et régionaux jouent également un rôle crucial dans l'**approvisionnement rapide** de biens essentiels, de pièces spécialisées et d'équipements critiques. Pour plusieurs secteurs – santé, énergie, ressources naturelles, services publics – la capacité d'acheminer rapidement du matériel ou du personnel qualifié est déterminante pour assurer la continuité des opérations.

La fragilisation des infrastructures aéroportuaires compromet directement cette capacité, avec des impacts potentiellement majeurs sur les chaînes de valeur régionales.

Un pilier de l'occupation du territoire et de la vitalité des régions

L'occupation dynamique du territoire ne peut se faire sans infrastructures de mobilité fiables. Les aéroports régionaux permettent :

- Le maintien de services spécialisés en région ;
- La mobilité de la main-d'œuvre qualifiée ;
- L'ancrage de populations actives dans des milieux éloignés des grands centres.

Ils sont un **outil concret de lutte contre la centralisation**, en donnant aux régions les moyens de demeurer connectées, attractives et compétitives.

Un facteur déterminant d'attractivité et de rétention de la main-d'œuvre

Dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre généralisée et de guerre tarifaire ayant des conséquences particulièrement importantes en région éloignée, la présence d'un aéroport fonctionnel et fiable constitue un **facteur d'attractivité et de résilience déterminants** pour :

- Recruter des cadres, des professionnels et des experts spécialisés ;
- Faciliter les déplacements professionnels et personnels ;
- Offrir une qualité de vie compatible avec des carrières exigeantes.

L'accessibilité aérienne est souvent un critère décisif pour des employés appelés à s'installer durablement en région ou à y effectuer des mandats réguliers.

Un moteur de dynamisme économique régional

Les aéroports locaux et régionaux soutiennent directement le développement économique en :

- Facilitant l'implantation et la croissance d'entreprises ;
- Soutenant le tourisme d'affaires et de loisirs ;
- Renforçant l'intégration des régions aux marchés nationaux et internationaux.

Ils agissent comme **infrastructures habilitantes**, sans lesquelles plusieurs projets économiques deviennent tout simplement non viables.

Une infrastructure clé de sécurité et de services d'urgence

Enfin, les aéroports locaux et régionaux sont des **infrastructures de sécurité publique**. Ils sont indispensables pour :

- Les évacuations aéromédicales ;
- La protection des forêts contre les incendies, insectes et maladies ;
- Le déploiement rapide de ressources en situation de sinistre ou de catastrophe naturelle.

Dans ces contextes, la disponibilité et l'état des infrastructures ne sont pas des enjeux secondaires, mais des **conditions essentielles à la protection des vies humaines**.

7. Recommandation budgétaire

7.1 Recommandation principale

Le RQA recommande au gouvernement du Québec :

De créer, dans le budget 2026-2027, une enveloppe dédiée de 100 M\$ pour les infrastructures aéroportuaires régionales, sous la forme d'un programme pluriannuel, prévisible, récurrent et adapté à la réalité des aéroports locaux et régionaux.

7.2 Proposition de projets admissibles

- Réfection et amélioration des infrastructures et équipements « côté piste »
- Rénovation et construction de bâtiments aéroportuaires
- Équipements mobiles

8. Retombées attendues pour le Québec

L'investissement proposé permettra :

- De sécuriser des infrastructures essentielles sans lesquelles certaines régions seraient isolées ;
- De protéger les services aéromédicaux et de sécurité civile ;
- D'assurer la protection du patrimoine forestier ;
- De soutenir le développement économique régional ;
- De renforcer la crédibilité et la fiabilité du transport aérien régional ;
- D'éviter des coûts plus élevés liés à la détérioration accélérée des actifs.

9. Conclusion

Le financement des infrastructures aéroportuaires représente un **investissement structurant** essentiel pour assurer la sécurité, la mobilité et l'aménagement du territoire québécois, plutôt qu'une dépense discrétionnaire. Alors que les grands projets stratégiques occupent une place centrale dans les discussions, il demeure irréaliste d'envisager leur réalisation et leur plein déploiement sans accorder une attention adéquate aux aéroports, considérés comme des axes majeurs de déplacement.

Le Réseau québécois des aéroports ne demande pas un luxe, ni une expansion démesurée du réseau aéroportuaire. Il demande les moyens minimaux

pour **maintenir des infrastructures sécuritaires, conformes et fonctionnelles**, à la hauteur des responsabilités assumées par les aéroports régionaux.

La création d'une enveloppe dédiée de **100 M\$** représente un geste cohérent, responsable et aligné avec les engagements antérieurs du gouvernement du Québec.