



DOCUMENT  
DE RÉFLEXION

RECOMMANDATIONS  
POUR LE SOMMET SUR LE

# TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL



FÉDÉRATION  
QUÉBÉCOISE DES  
MUNICIPALITÉS





# PREMIÈRE PARTIE

ÉTAT DE SITUATION  
DU TRANSPORT  
AÉRIEN RÉGIONAL  
AU QUÉBEC



# 1 PORTRAIT DES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES DU QUÉBEC

Au Québec, on retrouve trois aéroports nationaux, dix aéroports régionaux et locaux, huit aéroports éloignés des centres urbains et une centaine de petits aéroports à vocation, pour un total de 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.

## PRINCIPAUX AÉROPORTS DU QUÉBEC

AÉROPORTS NATIONAUX	AÉROPORTS RÉGIONAUX ET LOCAUX	AÉROPORTS ÉLOIGNÉS DES CENTRES URBAINS
<ul style="list-style-type: none"> <li>Jean-Lesage (Québec)</li> <li>Pierre-Elliott-Trudeau (Montréal)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Baie-Comeau</li> <li>Bagotville</li> <li>Mont-Joli</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chevery</li> <li>Eastmain River</li> <li>Îles-de-la-Madeleine</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aéroport international Montréal-Mirabel (Mirabel)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rouyn-Noranda</li> <li>Sept-Îles</li> <li>Val-d'Or</li> <li>Alma</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kuujuaq</li> <li>Lourdes-de-Blanc-Sablon</li> <li>Schefferville</li> <li>Waskaganish</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gaspé</li> <li>Havre-Saint-Pierre</li> <li>Natashquan</li> <li>Rimouski</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wemindji</li> </ul>



10

- Air Canada Express-Jazz
- Air Creebec
- Air Inuit
- Air Labrador
- Air Liaison
- First Air
- Pascan Aviation
- Propair
- Provincial Airlines
- WestJet Encore

TRANSPORTEURS AÉRIENS AU QUÉBEC

(MTMDET, 2017)



# NOMBRE DE VOLS ET DE PASSAGERS AÉRIENS

## PRINCIPAUX CONSTATS

- Les passagers embarqués et débarqués hors des deux principaux aéroports du Québec (Québec et Pierre-Elliott-Trudeau) ne représentent que 5 % de l'ensemble des passagers aériens du Québec et 11 % des passagers des vols intérieurs (en provenance et à destination d'un aéroport canadien).
- Les vols régionaux représentent toutefois une part plus importante du trafic aérien, soit plus de 30 % de l'ensemble des vols au Québec.
- En 2016, il y a eu un peu moins de 100 000 vols en provenance ou à destination d'aéroports régionaux et locaux, pour un total d'environ 875 000 passagers embarqués et débarqués.
- Entre 2010 et 2016, le nombre de passagers à bord des vols régionaux a connu une augmentation significative de 2,6 % par année, mais bien en dessous de la croissance des passagers aériens pour l'ensemble des vols intérieurs au Québec (4,6 %).
- À l'inverse, le nombre de vols de passagers en provenance ou en direction d'un aéroport régional ou local a augmenté considérablement, passant de 77 500 vols en 2010 à plus de 96 000 vols en 2016.

## PASSAGERS EMBARQUÉS ET DÉBARQUÉS, ENSEMBLE DES VOLS, 2010-2016

ANNÉE	QUÉBEC (PROVINCE)	VILLE DE QUÉBEC ET MONTRÉAL	RESTE DU QUÉBEC	% DES PASSAGERS DANS RESTE DU QUÉBEC
2010	14 630 199	13 861 612	768 587	5,3 %
2011	15 463 268	14 631 610	831 658	5,4 %
2012	15 721 211	14 844 669	876 542	5,6 %
2013	15 808 531	14 934 318	874 213	5,5 %
2014	16 515 529	15 660 986	854 543	5,2 %
2015	17 132 964	16 241 371	891 593	5,2 %
2016	18 101 142	17 222 657	878 485	4,9 %

Source : Statistique Canada, Tableau Cansim 401-0044, 2017



# NOMBRE DE VOLS ET DE PASSAGERS AÉRIENS

## PASSAGERS EMBARQUÉS ET DÉBARQUÉS, ENSEMBLE DES VOLS, 2010-2016

ANNÉE	QUÉBEC (PROVINCE)	VILLE DE QUÉBEC ET MONTRÉAL	RESTE DU QUÉBEC	% DES PASSAGERS DANS RESTE DU QUÉBEC
2010	6 188 657	5 439 775	748 882	12,1 %
2011	6 544 374	5 731 528	812 846	12,4 %
2012	6 803 642	5 947 044	856 598	12,6 %
2013	6 772 151	5 917 841	854 310	12,6 %
2014	7 089 123	6 251 179	837 944	11,8 %
2015	7 297 459	6 417 841	879 618	12,1 %
2016	7 927 532	7 058 799	868 733	11,0 %

Source : Statistique Canada, Tableau Cansim 401-0044, 2017





# NOMBRE DE VOLS ITINÉRANTS PAR AÉROPORT

Une analyse par aéroport nous permet de mieux comprendre l'évolution du trafic aérien des aéroports régionaux et locaux du Québec.

## PRINCIPAUX CONSTATS :

- On remarque qu'il semble y avoir eu un essoufflement et un ralentissement de la croissance du nombre de vols dans chaque aéroport. Pour l'ensemble des aéroports répertoriés dotés d'une station d'information de vol de NAV CANADA et pour 11 des 16 aéroports répertoriés sans station, la croissance du nombre de vols était supérieure entre 2006 et 2011, qu'entre 2011 et 2016.
- Dans la majorité des cas, le nombre de vols enregistré en 2016 était inférieur à celui enregistré en 1997. Il est toutefois important de noter que cette situation n'est pas unique et que le nombre de vols enregistrés a diminué globalement au Canada.

## MOUVEMENTS D'AÉRONEFS, VOLS ITINÉRANTS, AÉROPORTS SANS TOUR DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE, 1997-2016

	VOLS									TAUX DE CROISSANCE			
	1997	2001	2006	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2011-2016	2006-2011	2001-2006	1997-2016
<b>Amos Municipal</b>	1 258	1 000	1 249	1 463	1 388	1 141	1 707	1 802	1 762	20,4 %	17,1 %	24,9 %	40,1 %
<b>Baie-Comeau</b>	14 659	10 725	8 857	9 545	12 143	9 825	9 087	8 761	7 841	-17,9 %	7,8 %	-17,4 %	-46,5 %
<b>Bonaventure</b>	1 153	1 414	N/D	N/D	N/D	N/D	3 559	3 157	4 043	N/D	N/D	N/D	250,7 %
<b>Bromont</b>	10 202	6 944	2 318	4 926	3 250	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	112,5 %	-66,6 %	N/D
<b>Chevery</b>	5 285	4 999	3 450	3 491	3 555	3 347	2 864	2 918	3 074	-11,9 %	1,2 %	-31,0 %	-41,8 %
<b>Chibougamau/ Chapais</b>	3 898	3 810	4 399	6 573	7 889	7 911	8 377	8 158	7 695	17,1 %	49,4 %	15,5 %	97,4 %
<b>Drummondville</b>	1 477	2 753	3 543	4 205	4 608	5 080	4 399	4 938	3 736	-11,2 %	18,7 %	28,7 %	152,9 %
<b>Eastmain River</b>	1 431	1 208	938	1 155	1 305	1 236	1 295	1 168	1 295	12,1 %	23,1 %	-22,4 %	-9,5 %
<b>Gaspé</b>	N/D	N/D	4 283	4 235	4 556	4 474	4 081	4 077	4 047	-4,4 %	-1,1 %	N/D	N/D
<b>Havre St-Pierre</b>	5 917	6 254	4 172	6 153	7 438	6 660	5 319	4 813	4 409	-28,3 %	47,5 %	-33,3 %	-25,5 %
<b>Isle-aux-Grues</b>	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	1 952	2 734	2 701	N/D	N/D	N/D	N/D
<b>Lourdes-de-Blanc-Sablon</b>	6 199	5 402	5 596	5 636	5 203	5 031	5 053	5 536	6 084	7,9 %	0,7 %	3,6 %	-1,9 %
<b>Natashquan</b>	5 697	5 260	2 939	2 836	2 876	2 704	2 272	2 362	2 327	-17,9 %	-3,5 %	-44,1 %	-59,2 %
<b>Port-Menier</b>	2 311	2 385	1 930	2 086	2 105	1 812	2 090	2 193	1 929	-7,5 %	8,1 %	-19,1 %	-16,5 %
<b>Rimouski</b>	7 941	5 405	3 269	3 487	3 606	2 846	3 429	3 842	3 651	4,7 %	6,7 %	-39,5 %	-54,0 %
<b>Roberval</b>	N/D	N/D	162	3 538	4 314	3 474	3 135	3 265	2 710	-23,4 %	2084,0 %	N/D	N/D
<b>Sherbrooke</b>	5 491	4 685	4 701	3 588	4 336	4 386	4 315	4 159	4 201	17,1 %	-23,7 %	0,3 %	-23,5 %
<b>St-Augustin</b>	N/D	N/D	3 109	1 764	1 799	1 918	1 763	1 925	1 930	9,4 %	-43,3 %	N/D	
<b>Trois-Rivières</b>	11 548	13 467	15 014	6 613	7 084	8 978	10 312	10 475	13 588	105,5 %	-56,0 %	11,5 %	17,7 %

Source : Statistique Canada, Tableau CANSIM Tableau 401-0037 Mouvements annuels des vols d'aéronefs par classe de vol et type d'exploitation, aéroports sans tour de contrôle de la circulation aérienne, occasionnel (nombre), 2017



# NOMBRE DE VOLS ITINÉRANTS PAR AÉROPORT

## MOUVEMENTS D'AÉRONEFS, VOLS ITINÉRANTS, AÉROPORTS DOTÉS D'UNE STATION D'INFORMATION DE VOL DE NAV CANADA, 1997-2016

ANNÉE	ÎLES-DE-LA-MADELEINE	LA GRANDE-RIVIÈRE	MONT-JOLI	OTTAWA GATINEAU	ROBERVAL	ROUYN-NORANDA	SEPT-ÎLES	VAL-D'OR	QUÉBEC (province) <sup>1</sup>
1997	5 531	10 353	8 431	20 442	8 033	13 418	N/D	19 636	102 978
1998	5 426	9 481	8 374	20 608	7 524	12 519	N/D	20 561	101 471
1999	6 323	8 601	9 122	17 593	7 113	12 736	N/D	19 192	93 957
2000	5 894	8 486	8 011	18 674	5 542	11 984	N/D	15 938	88 923
2001	5 744	7 591	8 863	18 530	6 230	11 183	N/D	14 590	87 825
2002	5 580	7 949	8 559	16 464	5 650	12 464	19 447	14 037	105 573
2003	5 072	8 467	7 472	13 853	5 477	11 865	22 415	13 438	103 791
2004	4 812	8 601	6 584	14 387	4 247	10 940	24 586	12 531	102 430
2005	4 767	7 902	5 042	15 954	7 061	10 230	23 886	14 636	105 919
2006	4 668	8 060	4 543	13 529	5 311	10 997	23 696	13 051	100 415
2007	4 806	8 630	4 891	14 409	N/D	11 044	23 503	13 591	98 168
2008	5 230	10 531	4 929	14 603	N/D	12 037	22 868	12 852	101 100
2009	4 803	8 622	5 468	19 363	N/D	12 247	23 017	13 139	97 929
2010	4 410	9 179	5 666	19 343	N/D	13 422	24 659	14 380	102 900
2011	4 836	9 006	6 976	19 998	N/D	13 922	27 452	14 679	110 429
2012	5 788	8 233	8 967	17 297	N/D	14 264	29 923	16 226	113 666
2013	4 965	8 178	8 800	13 840	N/D	13 713	27 752	13 902	103 438
2014	4 692	8 268	7 590	14 469	N/D	14 233	27 325	12 940	102 076
2015	3 897	8 193	6 242	12 438	N/D	14 131	25 592	13 613	96 845
2016	3 982	8 293	5 525	12 559	N/D	14 631	25 058	14 629	97 468
2011-2016	-17,7 %	-7,9 %	-20,8 %	-37,2 %	N/D	5,1 %	-8,7 %	-0,3 %	-11,7 %
2006-2011	3,6 %	11,7 %	53,6 %	47,8 %	N/D	26,6 %	15,9 %	12,5 %	10,0 %
2001-2006	-18,7 %	6,2 %	-48,7 %	-27,0 %	-14,8%	-1,7 %	N/D	-10,5 %	14,3 %
1997-2016	-28,0 %	-19,9 %	-34,5 %	-38,6 %	N/D	9,0 %	N/D	-25,5 %	5,4 %

Source : Statistique Canada, Tableau CANSIM 401-0030 Mouvements d'aéronefs, par classe de vol, dans les aéroports dotés d'une station d'information de vol de NAV CANADA, annuel (nombre), 2017

<sup>1</sup>Québec moins (-) Aéroport de Mirabel

# 4

## TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE AÉRIENNE

### PRINCIPAUX CONSTATS

Le transport aérien de marchandises en région demeure relativement marginal, alors qu'environ 1 % des marchandises transportées par voie aérienne a été embarqué et débarqué dans un aéroport régional, local ou éloigné.

### TRAFIC AÉRIEN DES MARCHANDISES, TOTAL DES MARCHANDISES EMBARQUÉES ET DÉBARQUÉES, TONNES, 2010- 2016

ANNÉE	QUÉBEC (PROV.)	VILLE DE QUÉBEC ET MONTRÉAL	RESTE DU QUÉBEC	PROPORTION (RESTE DU QUÉBEC / QUÉBEC)
2010	150 393	149 653	740	0,5 %
2011	146 334	145 498	836	0,6 %
2012	144 866	144 068	798	0,6 %
2013	144 986	144 127	859	0,6 %
2014	144 910	143 784	1 126	0,8 %
2015	153 964	152 398	1 567	1,0 %
2016	167 243	164 942	2 301	1,4 %

Source : Statistique Canada, Tableau CANSIM 401-0045 Trafic aérien des marchandises et vols, annuel (nombre), 2017





# COÛTS DES BILLETS D'AVION

En analysant le coût des liaisons entre Montréal et les principaux aéroports régionaux (Îles-de-la-Madeleine, Sept-Îles, Gaspé, Val-d'Or, Baie-Comeau, Rouyn-Noranda), une étude récente de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) a révélé **que les vols régionaux au Québec ont une tarification au mile qui est 55 % plus élevée que les vols semblables dans d'autres provinces canadiennes<sup>2</sup>.**

Les Québécois déboursent en moyenne près de deux fois moins que l'ensemble des Canadiens sur des dépenses en lien avec le transport aérien.

## DÉPENSES MOYENNES PAR MÉNAGE EN TRANSPORT AÉRIEN, 2010-2014, DOLLARS COURANTS

ANNÉE	QUÉBEC (PROV.)	VILLE DE QUÉBEC ET MONTRÉAL	RESTE DU QUÉBEC	PROPORTION (RESTE DU QUÉBEC / QUÉBEC)
2010	150 393	149 653	740	0,5 %
2011	146 334	145 498	836	0,6 %
2012	144 866	144 068	798	0,6 %
2013	144 986	144 127	859	0,6 %
2014	144 910	143 784	1 126	0,8 %
2015	153 964	152 398	1 567	1,0 %
2016	167 243	164 942	2 301	1,4 %

Source : Dépenses moyennes par ménage en transport aérien : Statistique Canada (SC), CANSIM, Tableau 203-0021, Enquête sur les dépenses des ménages (EDM), dépenses des ménages, Canada, régions et provinces, 2010-2015.

<sup>2</sup>Union des municipalités du Québec (mai 2017) Analyse comparative du coût du billet, <https://umq.qc.ca/index.php?gf-download=05%2F2017%2Fumq-rapport-final-25-mai-2017.pdf&form-id=8&field-id=6&hash=1e1261c6fedb1a99b13522dee1b99562648fe7528003562c8d26f77b6f473694>

# 6 LES LIEUX DES ÉVACUATIONS MÉDICALES MÉDIVAC ET LEUR NOMBRE ANNUEL

Évacuation aéromédicale du Québec (ÉVAQ) est le seul programme aéromédical gouvernemental officiellement reconnu. Du 1<sup>er</sup> avril 2015 au 31 mars 2016, 5 928 usagers ont été transportés, dont :

- 1 788 par avion-hôpital
- 4 140 par les navettes multipatients

# 7 IMPACT ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN

En 2011, l'Association québécoise en transport aérien a effectué une analyse des retombées économiques de l'industrie du transport aérien. Elle estimait alors que les retombées de l'industrie se chiffraient à plus de 3,3 milliards de dollars, soit plus de 1 % du P.I.B. québécois.

	TRANSPORTEURS AÉRIENS	ENTREPRISES AÉROPORTUAIRES	ADMINISTRATION AÉROPORTUAIRE	TOTAL
Retombée des dépenses d'exploitation	1 420	1 413	288	3 121
Retombée des dépenses d'investissements	9	31	151	191
<b>TOTAL</b>	1 428	1 444	439	3 311

Source : Association québécoise du transport aérien (2011) Profil et contribution de l'industrie du transport aérien au développement économique et social du Québec et de ses régions.

# 8

## CONSTATS GÉNÉRAUX DE DIFFÉRENTES ANALYSES RÉCENTES SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

### A. ANALYSE COMPARATIVE COÛT DU BILLET (OCTANT, 2017) :

- Les passagers embarqués et débarqués hors des deux principaux aéroports du Québec (Québec et Pierre-Elliott-Trudeau) ne représentent que 5 % de l'ensemble des passagers aériens du Québec et 11 % des passagers des vols intérieurs (en provenance et à destination d'un aéroport canadien).
- Les vols régionaux représentent toutefois une part plus importante du trafic aérien, soit plus de 30 % de l'ensemble des vols au Québec.
- En 2016, il y a eu un peu moins de 100 000 vols en provenance ou à destination d'aéroports régionaux et locaux, pour un total d'environ 875 000 passagers embarqués et débarqués.
- Entre 2010 et 2016, le nombre de passagers à bord des vols régionaux a connu une augmentation significative de 2,6 % par année, mais bien en dessous de la croissance des passagers aériens pour l'ensemble des vols intérieurs au Québec (4,6 %).
- À l'inverse, le nombre de vols de passagers en provenance ou en direction d'un aéroport régional ou local a augmenté considérablement, passant de 77 500 vols en 2010 à plus de 96 000 vols en 2016.

### B. OBJECTIFS PRÉLIMINAIRES DE LA COMMUNAUTÉ MARITIME EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN (MUNICIPALITÉS DES ÎLES-DE-LA-MADELEINE, 2017) :

- Le transport aérien régional n'est toujours pas un véritable outil de développement économique
- Les tarifs réels payés par les passagers sont instables et tendent à augmenter
- Le gouvernement du Québec est conscient des prix élevés des billets puisqu'il subventionne une partie du coût des billets des résidents des Îles, mais pas ceux des non-résidents
- Les coûts accessoires (droits d'atterrissages, taxes, etc.) influencent grandement les prix
- Lorsqu'il y a situation de monopole, il y a un effet négatif sur les prix et il y a insuffisance de sièges à certaines périodes de congestion
- Les prix des billets n'ont pas beaucoup évolué au cours des dix dernières années
- Le transport aérien dans les régions éloignées est un service essentiel pour les affaires sociales, communautaires, éducatives, culturelles, économiques et gouvernementales; le transport de patients et de médicaments; l'envoi et la réception de colis; et les relations de la population avec le reste du Québec et du Canada
- Le transport aérien régional est un important outil de développement régional pour les Madelinots, puisqu'il permet la mise en marché de produits locaux sur les marchés régionaux et nationaux, le développement du tourisme, l'attraction d'entreprises et d'investissements

# 8

## CONSTATS GÉNÉRAUX DE DIFFÉRENTES ANALYSES RÉCENTES SUR LE TRANSPORT AÉRIEN

### C. DÉFIS, ENJEUX, PROBLÉMATIQUES ET PISTES DE SOLUTION DU TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL (ISABELLE DOSTALER, PROFESSEUR À L'UNIVERSITÉ CONCORDIA ET EXPERTE EN AVIATION, 2017) :

#### TROIS PROBLÉMATIQUES MAJEURES :

- Le coût élevé des billets
- La fréquence limitée des vols
- Le sous-financement des infrastructures aéroportuaires

Le Rapport de l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* concluait en 2015 que le gouvernement fédéral devait cesser de renflouer ses coffres en taxant le transport aérien et plutôt le considérer comme un moteur de développement économique

Les seuls outils dont bénéficie le gouvernement du Québec pour encourager le développement du transport aérien est le subventionnement des billets pour les régions éloignées (RTA) et la relance du Programme d'aide au transport aérien (PATA).





# DEUXIÈME PARTIE

RECOMMANDATIONS  
DES MEMBRES DE LA FQM





## MISE EN CONTEXTE

Les recommandations de la FQM sont le fruit d'une tournée effectuée par les membres de son Comité sur le transport interrégional, de même que d'un travail de collaboration avec des experts du domaine du transport aérien régional au Québec.

Il est important de rappeler qu'en filigrane de l'ensemble de ces recommandations, s'inscrivent les deux affirmations suivantes :

- Le transport aérien régional est un outil puissant de développement économique régional (touristique, industriel et commercial), de même qu'un service essentiel pour de nombreuses communautés, en ce qui a trait à leur désenclavement, aux évacuations médicales, aux services incendie et à la sécurité publique.
- Les aéroports constituent des portes d'entrée vers l'économie régionale et locale.

Les recommandations des membres se déclinent en cinq parties : le financement des infrastructures, la gouvernance des aéroports et leur gestion, les mesures fiscales, le développement du service et des infrastructures et l'importance d'une synergie régionale.

## 1. FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

- Que le gouvernement du Québec rétablisse le Programme d'aide au transport aérien (PATA), aboli en 2015, et le bonifie en le faisant passer de 4,6 M\$ en 2014-2015, avant sa disparition, à au moins le double, soit 9 M\$, en 2018-2019.
- Que le gouvernement du Canada modifie les modalités du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) afin de revoir les seuils de volumes de vols, ainsi que les équipements admissibles.
- Que les investissements gouvernementaux dans les infrastructures égalent ceux des régies intermunicipales aéroportuaires.

## 2. GOUVERNANCE DES AÉROPORTS ET GESTION

- Que les gouvernements provincial et fédéral mettent en place une table permanente de concertation et de réflexion visant à échanger sur la gouvernance et le financement des aéroports locaux et régionaux.
- Que le gouvernement fédéral révise la *Loi sur le transport aérien*, dont les dernières modifications datent de 2003, afin d'y apporter plus de souplesse dans la gestion des aéroports et l'adapter aux réalités technologiques d'aujourd'hui.

## 3. MESURES FISCALES

- Que le gouvernement du Québec lance une réflexion sur la mise en place d'un principe permanent d'équité et d'accessibilité pour le coût des billets, et ce, dans le but de compenser l'éloignement.
- Que le gouvernement du Québec explore des solutions pérennes visant à réduire les coûts d'accès aux aéroports, les frais d'atterrissage, le coût du kérosène et les taxes sur les billets.

## 4. DÉVELOPPEMENT DU SERVICE ET DES INFRASTRUCTURES

- Que les acteurs du transport aérien au Québec (gouvernement, transporteurs, propriétaires d'aéroports) participent à la stimulation de la concurrence et à la démocratisation du transport aérien régional afin d'augmenter l'achalandage dans les aéroports locaux et régionaux.
- Que les propriétaires d'aéroports offrent des infrastructures d'accueil complètes et de qualité.
- Que les compagnies aériennes effectuent la promotion de leur service en région, non seulement au niveau régional, mais également au niveau national.

## 5. L'IMPORTANCE D'UNE SYNERGIE RÉGIONALE

- Que chaque région lance une réflexion sur la gouvernance de ses aéroports, en envisageant, par exemple, la possibilité de créer un système de navettage entre deux aéroports, lorsqu'un avion ne peut pas atterrir à la destination prévue.





**DOCUMENT  
DE RÉFLEXION**



**FÉDÉRATION  
QUÉBÉCOISE DES  
MUNICIPALITÉS**