

**SOUTENIR LA CROISSANCE LOCALE ET  
LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**

**Gouvernement du Nouveau-Brunswick :**

# **Stratégie Provinciale pour le Secteur Aérien**

**2022-2027**



**9 juin 2022**

New  Nouveau  
**Brunswick**

**Gouvernement du Nouveau-Brunswick: Stratégie Provinciale pour le Secteur Aérien  
2022-2027**

[gnb.ca](http://gnb.ca)

Imprimer la version anglaise : 978-1-4605-3131-0

Imprimer la version française : 978-1-4605-3132-7

Version PDF en anglais : 978-1-4605-3133-4

Version PDF en française : 978-1-4605-3134-1

13835 | 2022.03



---

## Table des matières

1	Déclaration de la Ministre des Transports et de l'Infrastructure.....	4
2	Introduction : Stratégie pour le Secteur Aérien du Nouveau-Brunswick.....	5
3	Les actifs aériens stratégiques du Nouveau-Brunswick.....	6
4	L'expansion des services réguliers de passagers aériens au Nouveau-Brunswick : Un besoin croissant.....	8
5	Favoriser la connectivité des passagers aériens et la croissance économique au Nouveau-Brunswick.....	10
6	Travailler en étroite collaboration avec nos aéroports sur la stratégie du secteur aérien.....	11
7	Mesures visant à améliorer la compétitivité des services réguliers de transport aérié de passagers au Nouveau-Brunswick.....	12
8	Mettre l'accent sur la croissance durable des services réguliers de passagers aériens.....	13
9	Stratégie pour le secteur aérien du Nouveau-Brunswick : Mettre la voie vers une croissance durable ayant un impact à long-terme.....	14
	<b>Annexe</b> : Gouvernement du Nouveau-Brunswick : Projet du secteur aérien.....	15

---

## DÉCLARATION DE LA MINISTRE DES TRANSPORTS ET DE L'INFRASTRUCTURE

### Ministre Green



En tant que Ministre des Transports et de l'Infrastructure, je suis heureuse de présenter la **Stratégie Provinciale pour le Secteur Aérien** du gouvernement du Nouveau-Brunswick. Cette stratégie quinquennale donne un aperçu du secteur aérien de notre province et met en évidence nos atouts stratégiques en matière d'aviation.

Le secteur aérien est essentiel à **l'économie du Nouveau-Brunswick** : il soutient les emplois, permet l'investissement et facilite le commerce. Reconnaisant cela, la province a entrepris un examen au cours des derniers dix-huit mois afin de mieux comprendre le secteur aérien du Nouveau-Brunswick, ses forces, défis et possibilités connexes, en mettant l'accent sur l'analyse fondée sur des données probantes et la prise de décisions. Nous avons beaucoup appris des intervenants qui ont participé à cet examen, et j'aimerais vous exprimer ma sincère gratitude pour votre temps, votre expertise et votre engagement continu.

**La Stratégie Provinciale pour le Secteur Aérien** a été élaborée en réponse directe aux commentaires des intervenants et autres parties prenantes, et en tant que mécanisme visant à accroître la transparence, à soutenir une collaboration accrue et à éclairer les priorités stratégiques. Nous croyons que nous pouvons tirer parti de cette stratégie pour renforcer de l'excellent travail déjà accompli dans nos aéroports et dans l'ensemble du secteur aérien du Nouveau-Brunswick. Ensemble, nous pouvons aider à positionner notre secteur aérien vers une future croissance et développement qui répondra aux besoins de notre province en plein essor.

Je reconnais que les deux dernières années sous la pandémie du COVID-19 ont été particulièrement difficiles pour le secteur aérien, surtout pour le transport aérien commercial de passagers. Notre stratégie se tourne maintenant vers l'avenir et complète les efforts de rétablissement déjà en cours dans ce secteur. Nous sommes convaincus que cette approche stratégique optimisera notre capacité d'aller au-delà de la reprise et poursuivre notre croissance et développement économique et social.

A handwritten signature in cursive script that reads "Jill Green".

L'honorable Jill Green, P. Eng., FCAE, ICD.D  
Ministre des Transports et de l'Infrastructure

## INTRODUCTION

# Stratégie pour le Secteur Aérien du Nouveau-Brunswick

Le secteur des transports est au cœur de la circulation des personnes et des marchandises.

Le secteur aérien est essentiel à l'économie du Nouveau-Brunswick : il soutient des emplois, permet l'investissement et facilite le commerce.

Avant l'élaboration de cette stratégie, le Gouvernement du Nouveau-Brunswick a entrepris un projet en plusieurs phases afin de mieux comprendre le secteur aérien, ses forces, ainsi que ses défis et potentiel intrinsèque (voir l'annexe A pour un résumé du projet). Ce travail de longue haleine a nécessité des consultations avec des parties prenantes (p. ex. compagnies aériennes, aéroports, entreprises locales, etc.), ainsi qu'une évaluation externe par la firme expert-conseil InterVISTAS. Les conclusions de ce projet ont constitué la base de cette stratégie.

Au Nouveau-Brunswick, notre réseau de transport multimodal comprend les éléments suivants :

- Le secteur du transport aérien;
- Le réseau routier (routes, autoroutes);
- Les ports maritimes; et
- Le réseau de transport ferroviaire.

Le secteur du transport aérien au Nouveau-Brunswick assure les rôles fonctionnels suivants :

- Fret aérien;
- Services réguliers de passagers aériens (axé sur la connectivité et l'accès aérien) ; et
- Aviation générale (e.g., aéronefs privés, vols nolisés, ambulance médicale, protection des forêts, formation des pilotes, aérospatiale, etc).

Conformément aux commentaires des parties prenantes et l'apport d'une firme expert-conseils externe, le Gouvernement du Nouveau-Brunswick prendra diverses mesures pour soutenir la croissance et le développement dans le secteur aérien, ainsi que la prestation continue des services essentiels (p. ex., ambulance aérienne, protection des forêts, etc.), y compris :

- L'élaboration de cette stratégie pour améliorer la transparence et appuyer la collaboration avec les intervenants et les autres parties prenantes;
- Analyses de marché pour identifier les marchés de passagers aériens réguliers non desservis ou mal desservis ayant le plus grand potentiel de croissance pour la province;
- Un soutien financier ciblé (à titre d'essai) pour assurer des nouvelles routes régulières pour passagers aériens;
- Soutien à la commercialisation des services réguliers de transport aérien pour passagers;
- Collaboration stratégique avec nos partenaires du gouvernement fédéral et les gouvernements régionaux;
- Plaider au nom des aéroports et d'autres groupes d'intervenants et parties prenantes auprès du gouvernement fédéral; et
- Au besoin, appuyer l'entretien de l'infrastructure nécessaire aux services aériens essentiels.

# Les actifs aériens stratégiques du Nouveau-Brunswick

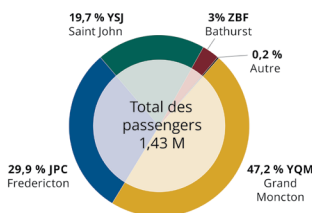
Le secteur aérien est sous la réglementation fédérale de Transports Canada, qui possède les trois (3) plus grands aéroports du Nouveau-Brunswick : l'Aéroport International de Fredericton (YFC), l'Aéroport International Roméo-LeBlanc du Grand Moncton (YQM) et l'Aéroport de Saint John (YSJ). Ces aéroports font partie du Réseau national d'aéroports (RNA) de Transports Canada et sont exploités par des administrations aéroportuaires distinctes sans but lucratif. Bien que le Gouvernement du Nouveau-Brunswick ne possède pas, n'exploite pas ou ne réglemente pas les services aériens au Nouveau-Brunswick, il se considère comme un partenaire stratégique qui soutient la croissance et le développement socio-économique, tout en assurant la prestation continue des services d'aviation essentiels (c.-à-d. ambulance aérienne et protection des forêts).

Afin d'assurer l'utilisation responsable de l'argent des contribuables, le Gouvernement du Nouveau Brunswick s'est engagé à adopter une approche fondée sur des données probantes pour s'acquitter de ce rôle. À cette fin, au moyen de consultations avec des parties prenantes et l'apport direct d'une firme d'experts-conseil externe, le Gouvernement du Nouveau-Brunswick a déterminé les actifs aériens stratégiques de la province pour chacun des services suivants :

## SERVICES RÉGULIERS DE PASSAGERS AÉRIENS

Les aéroports RNA du Nouveau-Brunswick (YFC, YQM, et YSJ)

Apperçu du secteur aérien du Nouveau-Brunswick (2019-avant les effets de la pandémie de COVID-19)



Les services réguliers de passagers aériens au Nouveau-Brunswick sont principalement desservis par les aéroports du RNA, qui fournissent 97 % du volume total des services aériens réguliers dans la province. De plus, l'aéroport régional de Bathurst (ZBF), qui est classé comme un aéroport local ou régional, offre un service régulier de passagers aériens dans le nord du Nouveau-Brunswick.

Des vols nolisés de passagers sont également offerts périodiquement par les aéroports locaux et régionaux de Charlo (YCL) et de Miramichi (YCH).

## SERVICES D'AVIATION GÉNÉRALE

Les aéroports du RNA du Nouveau-Brunswick (YFC, YQM, et YSJ), les aéroports régionaux ou locaux (ZBF, YCL, et YCH), ainsi que neuf (9) pistes d'atterrissage dans l'ensemble de la province<sup>1</sup>

L'aviation générale s'articule autour des composantes du transport aérien et de loisir, ainsi que certains services essentiels. Il comprend, entre autres, l'ambulance aérienne, la lutte contre les incendies, la pulvérisation aérienne de parasites (et la production de rapports), les écoles de pilotage, l'aérospatiale et les vols récréatifs. Le Gouvernement du Nouveau-Brunswick continuera de répondre, dans la mesure du possible, aux besoins d'entretien des infrastructures qui sont nécessaires à la prestation continue des services d'aviation essentiels (c.-à-d. ambulance aérienne et protection des forêts).

D'après une évaluation externe, l'infrastructure aérienne actuelle au Nouveau-Brunswick est suffisante pour répondre aux besoins actuels et futurs de la province en matière d'aviation. Aucune nouvelle construction d'infrastructure n'est nécessaire pour l'instant.

<sup>1</sup> Boston Brook (CCJ3), Brockway (CCX3), Chipman (CCS4), Clearwater (CDJ4) or Juniper (CCE3), Edmundston / Saint-Jacques (CYES), Florenceville (CCR3), Grand Manan (CCN2), Pokemouche (CDA4), et Saint-Léonard (CYSL).



*Livraison par fret aérien du homard à YQM, où il est stocké dans une installation d'entreposage et de traitement sur place.*

## SERVICES DE FRET AÉRIEN

L'Aéroport international Roméo LeBlanc du Grand Moncton

La principale plaque tournante régionale du Nouveau-Brunswick pour les services de fret aérien est l'Aéroport International Roméo-LeBlanc du Grand Moncton. YQM a un avantage géographique pour le fret aérien, étant bien situé pour l'accès routier aux provinces Maritimes, où sa zone de chalandise comprend le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse. De plus, deux principaux points de passage frontaliers entre le Canada et les États-Unis se trouvent à moins de trois heures de route. On s'attend à ce que la demande de fret aérien continue d'être desservie principalement à partir de YQM en raison de son avantage géographique et de son réseau existant de transporteurs de fret, d'entreprises de camionnage, d'entrepôts – incluant l'Agence de services frontaliers du Canada – qui ensemble forment la chaîne logistique du fret aérien.

Tous les aéroports du Nouveau-Brunswick qui offrent des services réguliers de passagers aériens peuvent aussi offrir des services de fret aérien dans la soute à bagages, tout dépendant de la taille de l'avion. L'Aéroport International de Fredericton (YFC) offre également des services spécialisés de fret aérien à la base militaire de Gagetown.

## ATTIRER DES SERVICES RÉGULIERS DE PASSAGERS AÉRIENS AU NOUVEAU-BRUNSWICK

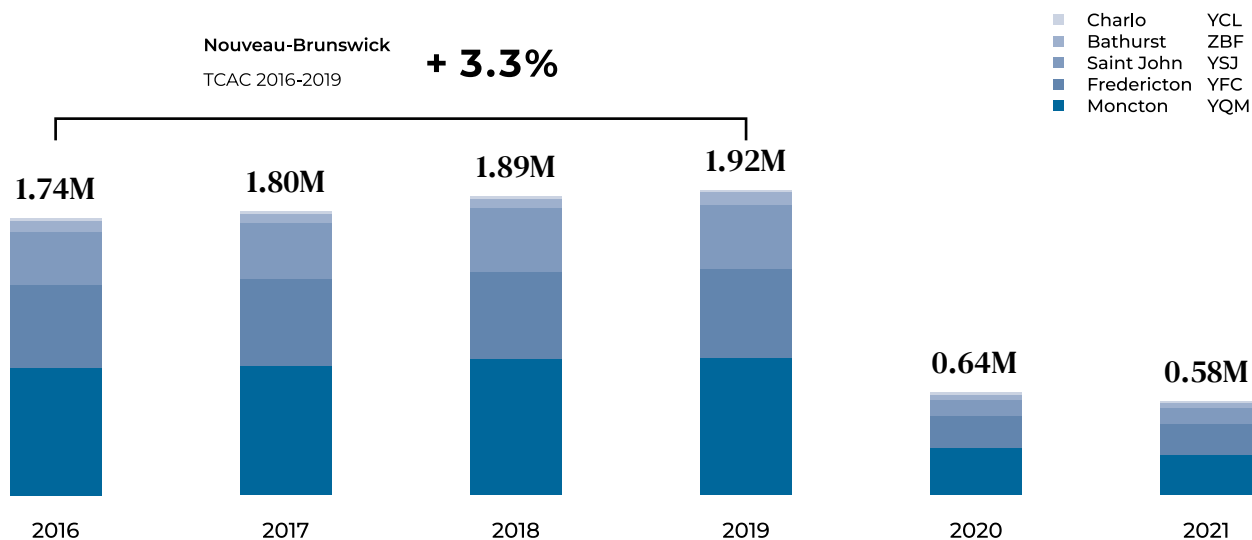
### Un besoin croissant

Les services réguliers de passagers aériens sont un moteur économique pour assurer la viabilité économique du Nouveau-Brunswick, et ils sont essentiels au bien-être de la province. Grâce à une activité économique commerciale dynamique et à une croissance démographique soutenue, le Nouveau-Brunswick est prêt à attirer d'autres services aériens réguliers dans la province pour répondre aux besoins de la demande de trafic aérien.

Avant le début de la pandémie, les aéroports du Nouveau-Brunswick avaient connu beaucoup de succès dans la croissance des services aériens commerciaux. Entre 2016 et 2019, les aéroports du Nouveau-Brunswick ont augmenté leur capacité – mesurée en termes de services aériens commerciaux – à un taux de croissance annuel composé de 3,3 %, ce qui en fait la province du Canada Atlantique qui a connu la croissance la plus rapide au cours de cette période, ayant même dépassé le taux de croissance annuel composé global du Canada atlantique de 0,3 % :

#### Capacité en nombre de sièges par aéroport (Nouveau-Brunswick)

Sièges bidirectionnels (en millions), pour 2016-2021



Source : Analyse InterVISTAS, Calendriers Innovata via Cirium



Bien que la pandémie ait entraîné une diminution considérable des services aériens, la reprise des vols est sur la bonne voie, et le Gouvernement du Nouveau-Brunswick travaillera en étroite collaboration avec les principaux intervenants et autres parties prenantes dans le but d'aider le lancement de nouvelles routes d'importance stratégique pour la province. Ces efforts de collaboration devraient également aider à accélérer les possibilités globales de croissance et de développement de la province, tout en veillant à ce que le financement et les autres ressources soient utilisés de la manière la plus stratégique possible.

L'augmentation des services aériens est essentielle à l'amélioration du transport aérien pour les résidents du Nouveau-Brunswick. L'augmentation du nombre de services aériens accroît la compétitivité du marché du transport aérien au Nouveau-Brunswick, ce qui crée un plus grand choix de transporteurs aériens pour les voyageurs et des prix plus concurrentiels. Le soutien et le maintien de la croissance des services aériens sont un moyen efficace de s'assurer que les services aériens continuent d'être tarifés de façon concurrentielle pour les résidents du Nouveau-Brunswick et les visiteurs entrants dans la province.



*L'Aéroport international Roméo-LeBlanc du Grand Moncton*



*L'Aéroport régional de Bathurst*



*L'Aéroport de Saint John*

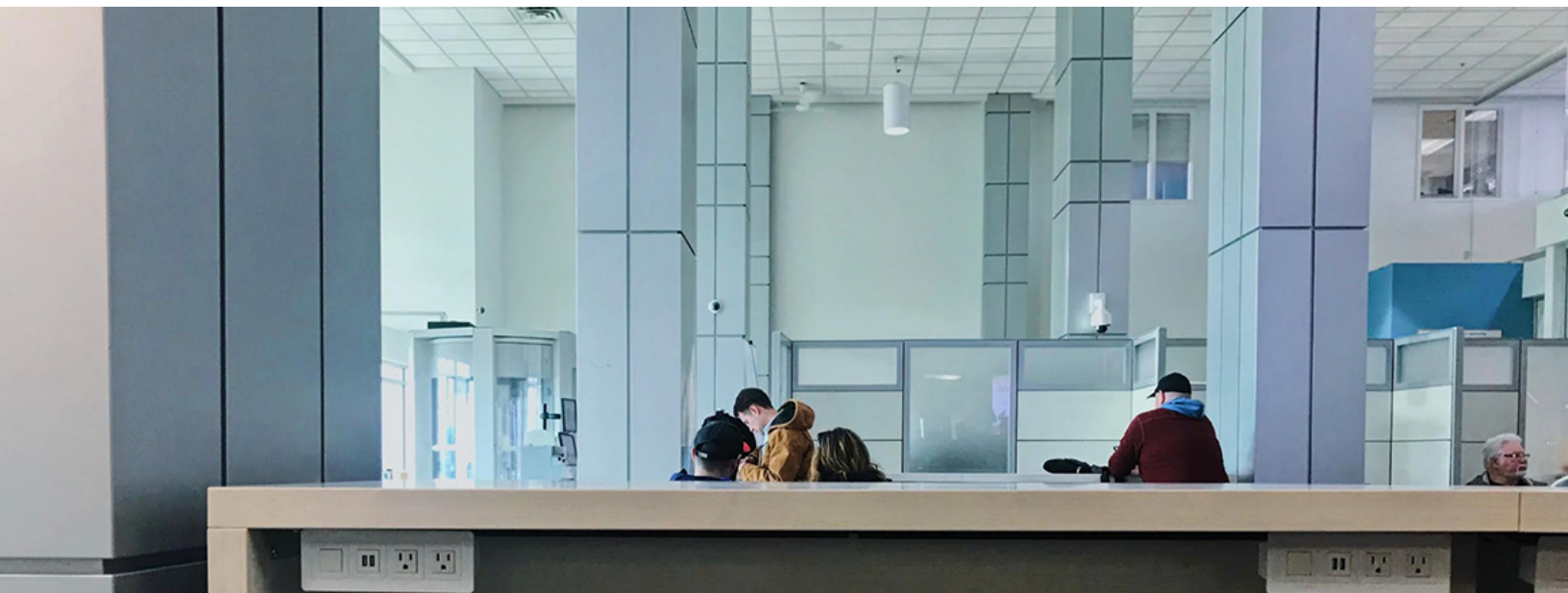
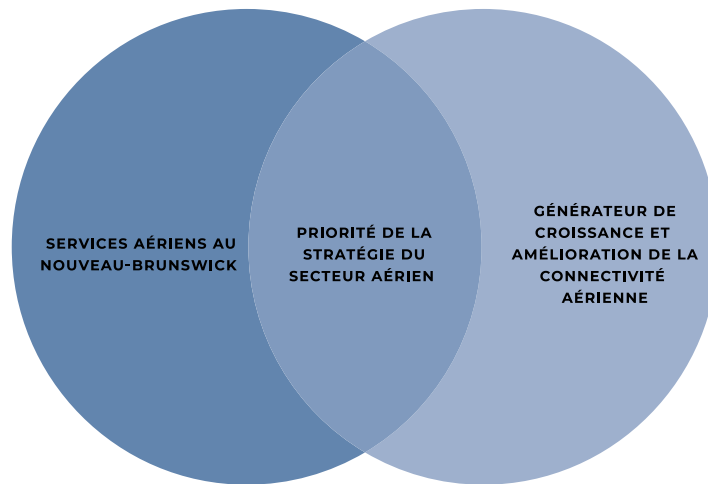


*L'Aéroport international de Fredericton*

# La croissance économique du Nouveau-Brunswick

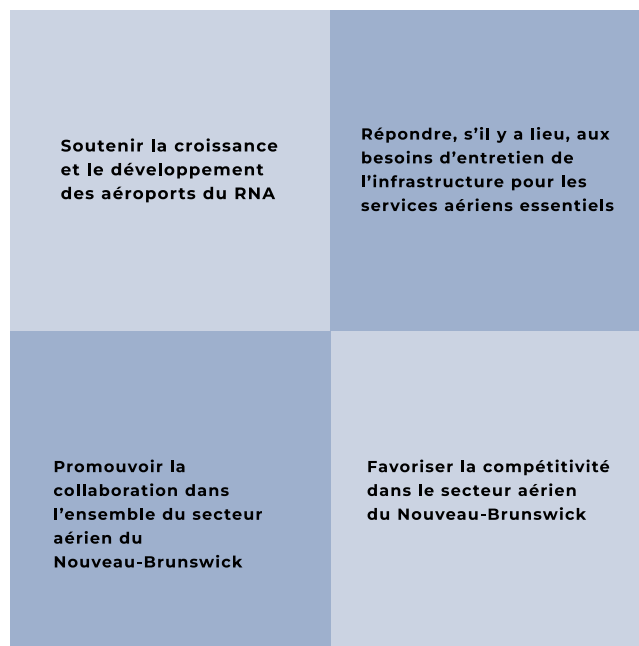
Le Gouvernement du Nouveau-Brunswick identifiera les services aériens qui présentent des opportunités réelles pour améliorer la connectivité des passagers aériens et de générer de l'activité économique. Ce ne sont pas tous les services aériens qui seront admissibles à un soutien supplémentaire, car l'accent sera mis sur les services aériens qui apporteront la plus grande connectivité et les plus grandes répercussions économiques pour la province.

L'entretien de l'infrastructure actuelle de l'aviation et le soutien à la croissance continue du service aérien sont essentiels pour soutenir les principaux moteurs économiques, comme la croissance du tourisme et pour attirer des entreprises et des activités commerciales supplémentaires au Nouveau-Brunswick.



## Aéroports sur la Stratégie du Secteur Aérien

4 domaines d'intérêt pour la Stratégie du Secteur Aérien :



Le Gouvernement du Nouveau-Brunswick (GNB) travaillera en collaboration avec le secteur des services aériens pour soutenir la croissance stratégique des services aériens à l'échelle provinciale et assurer la prestation continue des services d'aviation essentiels (c.-à-d. ambulance aérienne et protection des forêts).

Aujourd'hui, les aéroports commerciaux du Nouveau-Brunswick sont en communication constante avec les compagnies aériennes pour les inciter à augmenter leurs services à la province. Il faut aussi savoir que nos aéroports sont en concurrence féroce avec d'autres aéroports qui cherchent à obtenir des services aériens de ces mêmes compagnies aériennes. Cette concurrence n'a fait qu'augmenter en raison de la pandémie. Le GNB s'est engagé à identifier de nouvelles stratégies novatrices pour tirer parti des collaborations existantes au sein du secteur aérien afin d'améliorer l'avantage concurrentiel de la province. De concert avec les intervenants et autres parties prenantes à l'échelle locale et fédérale, le GNB travaillera en étroite collaboration avec les aéroports de notre province pour s'assurer que les ressources de soutien pour les services aériens soient optimisées et synchronisées avec les activités de développement du service aérien des aéroports. Une attention particulière sera accordée au potentiel de croissance du service aérien des trois grands aéroports du RNA, car ils ont généralement le potentiel le plus élevé pour maximiser le rendement de l'investissement venant des fonds de la province.



---

DES ACTIONS POUR AMÉLIORER LA

## Compétitivité des services réguliers de passagers aériens

La province adoptera une approche fondée sur des données probantes pour déterminer la liste des cibles de croissance pour les services aériens et l'identification de partenaires aériens appropriés. Comme le paysage concurrentiel des compagnies aériennes commerciales est très dynamique, la stratégie du GNB pour la croissance des services aériens restera flexible et axée sur l'agilité. Il va aussi travailler en étroite collaboration avec les parties intéressées au niveau de la province ainsi que les aéroports afin de déterminer le niveau de service aérien optimal qui maximisera la connectivité et l'impact économique pour la province. L'accent sera mis sur l'encouragement de la collaboration entre les trois plus grands aéroports du RNA afin de s'assurer que chacun de leurs efforts de développement des services aériens et de sensibilisation des compagnies aériennes est conforme à l'objectif d'accroître les services aériens pour l'ensemble de la province. Le soutien du GNB complétera le soutien actuel et futur des intervenants communautaires et municipaux locaux.

Dans cette optique, la province travaillera en étroite collaboration avec ses aéroports pour s'assurer que ses investissements dans la croissance des services aériens soient optimisés et synchronisés avec leurs objectifs actuels de développement du service aérien.



Arrivées à YQM

---

## UN REGARD AXÉ SUR

# Croissance durable des services réguliers de transport aérien pour passagers

Au moyen d'un cadre quantitatif, la province établira des objectifs précis de croissance pour les services aériens en collaboration avec les aéroports du RNA. L'accent sera mis sur la croissance durable et à long terme qui peut générer des avantages à long-terme en matière de connectivité et des répercussions économiques pour la province.

Le Gouvernement du Nouveau-Brunswick (GNB) investira sur les opportunités d'accroître l'offre de routes aériennes, et qui contribuent également à la compétitivité globale du secteur dans la province. Le GNB adoptera une approche à la fois fondée sur des données probantes et stratégiques pour cerner les possibilités de développement des services aériens qui représentent la plus grande connectivité accrue et le plus grand impact économique pour la province.

Une étude indépendante a démontré que les services aériens sans escale vers l'Ouest canadien et le nord-est des États-Unis sont des marchés de services aériens appropriés qui pourraient améliorer la connectivité pour les résidents du Nouveau-Brunswick, attirer des visiteurs, et générer le plus grand impact économique pour la province. Ces marchés cibles renforceront également la connectivité aérienne pour appuyer les priorités stratégiques du GNB.

GNB explorera la possibilité d'investir dans les services aériens pluriannuels, en reconnaissant que le maintien de la croissance du service aérien est un effort pluriannuel. La province surveillera de près les chocs liés à la demande et à l'offre de services aériens et ajustera son calendrier et ses objectifs d'expansion du service aérien en conséquence.



*Modèle d'avion électrique à décollage et atterrissage vertical*

---

## LA STRATÉGIE PROVINCIALE DU SECTEUR AÉRIEN

# Tracer la voie vers une croissance durable ayant un impact à long-terme

Le réseau aéroportuaire du Nouveau-Brunswick, qui compte trois (3) aéroports du RNA desservant environ 800 000 résidents à travers la province, est unique au Canada. Si ces aéroports travaillent ensemble et en collaboration avec d'autres parties prenantes, tout en bénéficiant du soutien financier offert par le Gouvernement du Nouveau-Brunswick (GNB), notre province peut capturer une croissance supplémentaire pour les services aériens. Les actifs aériens actuels du Nouveau-Brunswick (voir pp. 3 à 4) sont essentiels à la croissance et à la prospérité sociale et économiques de la province. Pour les services commerciaux de transport aérien de passagers, un élément clé sera l'utilisation optimale de ces ressources qui repose sur l'amélioration de la collaboration entre les aéroports. Les aéroports de notre province collaborent déjà à l'atteinte d'objectifs communs, saisir des possibilités mutuelles et aider à relever les défis systémiques. Le GNB cherche à tirer parti de cette base solide en travaillant davantage avec les aéroports du Nouveau-Brunswick (qui offrent des services passagers réguliers) afin de déterminer les meilleures possibilités de développement de routes pour la province. Cela signifie que l'accent sera mis sur les routes et services qui offrent une forte probabilité d'un retour sur l'investissement positif et un potentiel de durabilité à long terme.

De plus, le GNB est déjà en train de positionner ses actifs d'aviation stratégique pour qu'ils soient prêts pour l'avenir, maximisant ainsi le potentiel à long terme du secteur aérien de la province. Les nouvelles possibilités offertes par les technologies de mobilité aérienne de pointe, comme les aéronefs électriques à décollage et atterrissage verticaux ou les systèmes d'aéronefs sans pilote, sont potentiellement des solutions pour les besoins régionaux de la province en matière de fret et de passagers à l'avenir. Le GNB continuera de s'assurer que ses actifs stratégiques en matière d'aviation sont prêts à soutenir les nouveaux développements et technologies de l'aviation au cours des prochaines années.

# Projet du secteur aérien du gouvernement du Nouveau-Brunswick



## CONTEXTE

Lancé en décembre 2020, le projet du secteur aérien du Nouveau-Brunswick comprend quatre phases : (1) Évaluation de base, (2) Évaluation des possibilités/analyse de rentabilisation, (3) Plan de mise en œuvre, et (4) Déploiement du plan de mise en œuvre.

L'objectif de la phase 1 (achevée en avril 2021) était d'acquiescer une compréhension approfondie de l'état actuel du secteur aérien du Nouveau-Brunswick, y compris les besoins en matière de services provinciaux, les rôles/responsabilités, les défis, les possibilités, etc. Cette phase comportait une vaste consultation auprès de divers groupes, notamment les compagnies aériennes, les aéroports, l'Association des aéroports du Canada atlantique, l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, les transporteurs de fret, les organisations de marketing de destination, les entreprises locales et les organismes représentant le secteur des affaires, les municipalités, les établissements postsecondaires et Transports Canada.

**L'évaluation de base a permis de voir à ce que les options envisagées pour un état futur possible soient fondées sur une solide compréhension des réalités actuelles de la province, y compris ce qui va bien et les possibilités d'amélioration. Les parties prenantes ont relevé plusieurs moyens par lesquels le GNB peut soutenir les améliorations dans ce secteur, notamment :**

1. Diriger l'élaboration d'une stratégie provinciale pour le secteur aérien;
2. Plaider auprès du gouvernement fédéral pour le soutien des compagnies aériennes/des aéroports;
3. Élaborer un plan de sécurité en vue de rétablir le trafic aérien et d'ouvrir les frontières;
4. Contribuer au financement des aéroports et des compagnies aériennes;
5. Offrir et promouvoir des stimulants touristiques.

Le GNB a déjà collaboré étroitement avec ses partenaires fédéraux aux efforts visant à restaurer le trafic aérien et à plaider pour un soutien supplémentaire à ce secteur. Le travail est en cours afin de répondre aux autres commentaires des parties prenantes. À cette fin, la phase 2 du projet du secteur aérien consistait à embaucher une société d'experts-conseils externe ayant une expertise pertinente en la matière pour fournir une évaluation indépendante et fondée sur des éléments probants, axée sur les possibilités permettant de réduire les coûts du secteur aérien et d'améliorer l'accès aérien pour les Néo-Brunswickois.

Base de référence  
Évaluation

Évaluation des opportunités  
Dossier commercial

Mise en œuvre  
Plan

Mise en œuvre  
Plan de  
déploiement



## PRÉSENTATION DE LA PHASE 2

La phase 2 du projet du secteur aérien du GNB consistait à analyser et à cerner les stratégies permettant de maximiser l'attrait des services aériens de la province, tout en gérant le risque de mise en œuvre et en réduisant au minimum les investissements financiers. L'objectif est de maintenir, de développer et d'améliorer les services aériens réguliers de transport de passagers de la province, en offrant à ses résidents diverses options de vol à des prix compétitifs, tout en augmentant l'accessibilité pour les visiteurs de l'extérieur de la province qui génèrent une activité économique clé pour soutenir les secteurs de l'économie du Nouveau-Brunswick liés ou non aux loisirs. L'analyse intègre les données des principaux aéroports commerciaux assurant un service régulier de transport de passagers dans la province.

## ANALYSE APPROFONDIE DES SCÉNARIOS : TRENTE (30) SCÉNARIOS ANALYSÉS

Une analyse approfondie et fondée sur des données a été effectuée, guidée par trois considérations stratégiques en vue d'optimiser le développement des services aériens et de maximiser l'accès aérien au Nouveau-Brunswick : (1) l'infrastructure, (2) la gouvernance et (3) le financement. Ces trois considérations portent sur les questions relatives à la capacité physique d'un service aérien étendu, à la structure de gouvernance optimale pour gérer le développement du service aérien et au niveau des dépenses d'investissement et d'exploitation nécessaires à sa réalisation.

Trente scénarios d'infrastructure ont été analysés tout d'abord pour leur capacité à optimiser l'attractivité des services aériens, tout en assurant un rendement maximal des investissements nécessaires. Cette longue liste de scénarios a ensuite été triée sur la base de considérations géographiques, d'infrastructure, de service aérien et d'exploitation afin de dresser une liste restreinte de scénarios à évaluer en détail. Les scénarios ont porté sur les changements apportés aux trois principaux aéroports commerciaux du Réseau national d'aéroports (RNA) : Moncton (YQM), Fredericton (YFC) et Saint John (YSJ). D'autres aéroports et terrains d'aviation locaux/régionaux de la province ont été étudiés, mais en raison de leur plus faible superficie, ils n'ont pas été pris en compte dans l'analyse des scénarios visant à maximiser les services aériens dans la province.

Cinq scénarios, allant du statu quo à un système hybride, en passant par la construction d'un nouvel aéroport centralisé, ont été dégagés de la longue liste pour être évalués de manière plus détaillée.

### **5 SCÉNARIOS APPROFONDIS : CINQ (5) SCÉNARIOS ONT ÉTÉ RETENUS EN VUE D'EXERCICES DE SIMULATION DE CRISE VISANT À OBTENIR UNE CROISSANCE MAXIMALE DES SERVICES AÉRIENS À UN COÛT OPTIMAL ET EN LIMITANT LES RISQUES**

Les cinq scénarios approfondis ont été évalués par rapport à des critères quantitatifs et qualitatifs pour trois futures années repères de façon à tenir compte des incidences à court terme et à long terme.

- **Croissance du nombre de passagers et du fret** – principalement à l'origine de la génération de revenus pour l'aéroport
- **Besoins en matière de dépenses d'investissement** – estimations nécessaires pour répondre aux projections de croissance
- **Attractivité des services aériens** – capacité d'attirer de nouvelles opportunités pour les services aériens
- **Opportunité du moment** – quand les changements se produisent et leurs répercussions dans le temps
- **Risque de mise en œuvre** – plus le changement par rapport aux conditions existantes est important, plus l'incertitude des projections futures est grande et donc plus le risque est grand



Plus le niveau de modification du système existant augmente, plus le niveau d'incertitude et de risque augmente. Ces risques doivent être considérés par rapport à la croissance du nombre de passagers, aux investissements financiers et à la réaction des compagnies aériennes et des voyageurs. Pour les scénarios nécessitant la construction d'une nouvelle infrastructure, les avantages de l'attraction potentielle de services aériens supplémentaires (par rapport aux scénarios sans nouvel aéroport centralisé) ont été évalués par rapport :

- aux risques liés à l'investissement en capital;
- au temps requis pour la mise en œuvre;
- aux incertitudes concernant la réaction des voyageurs, des entreprises, de l'industrie et des compagnies aériennes face à un aéroport complètement différent.

## **CONSTRUCTION D'UNE NOUVELLE INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE ET RÉAFFECTATION DE L'INFRASTRUCTURE ACTUELLE – SCÉNARIOS NON RECOMMANDÉS**

Bien qu'une infrastructure aéroportuaire centralisée pouvant répondre à la majorité des besoins aériens de la province puisse être idéale pour maximiser la croissance des services aériens si aucun aéroport n'était exploité au Nouveau-Brunswick aujourd'hui, l'infrastructure aéroportuaire actuelle doit être prise en compte dans l'examen de chacun des scénarios possibles.

L'analyse a conclu que les avantages d'un nouvel aéroport au Nouveau-Brunswick ne l'emportent pas sur les risques suivants :

- un niveau élevé d'engagements financiers;
- le long délai associé à la construction d'un nouvel aéroport;
- l'incertitude de la croissance des services aériens à partir d'un aéroport centralisé.

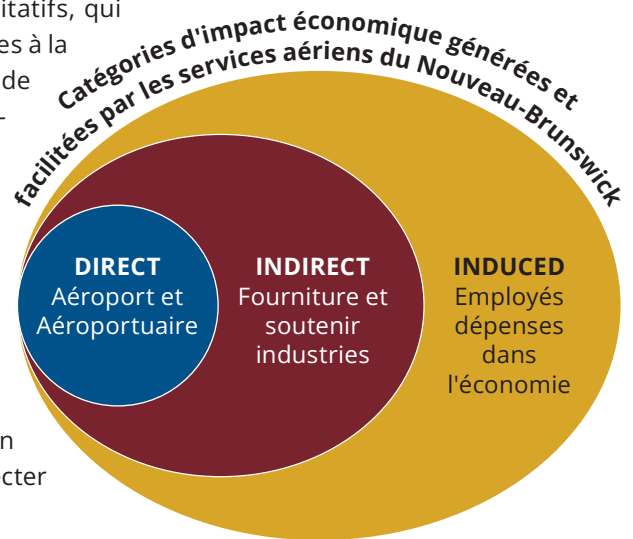
Pour les scénarios portant sur la même infrastructure aéroportuaire, mais prévoyant la réaffectation d'un ou de plusieurs aéroports pour répondre aux besoins de l'aviation générale, il subsiste un risque de perte de nouveaux services aériens potentiels de la part des compagnies aériennes, en particulier pendant la période de transition. Il existe également un risque de perte permanente de la demande de transport aérien de passagers en raison d'un choix plus restreint sur le marché.

En raison de l'importance des investissements nécessaires, de l'incertitude commerciale et des risques associés, les scénarios prévoyant la construction d'un nouvel aéroport et la réaffectation des aéroports existants ne sont pas recommandés.

## Recommandation :

### Maintenir l'infrastructure aéroportuaire actuelle et renforcer la collaboration en matière de développement des services aériens à l'échelle de la province grâce à un fonds provincial de développement des services aériens

Le scénario recommandé vise à optimiser l'attractivité des services aériens en utilisant l'infrastructure aéroportuaire actuelle. La meilleure façon d'y parvenir est d'utiliser l'infrastructure aéroportuaire actuelle et de mettre en place une mesure incitative pour un service aérien commun à l'échelle de la province. Une approche éprouvée et reconnue par l'industrie pour soutenir les efforts de développement des services aériens dans les aéroports consiste à proposer des programmes d'incitation au partage des risques afin que les compagnies aériennes ajoutent des services supplémentaires. De tels programmes incitatifs, qui prennent généralement la forme de remises sur les coûts ou d'aides à la commercialisation, démontrent que toutes les parties prenantes de la collectivité soutiendront la création de services aériens supplémentaires. Ces programmes sont également essentiels, car des programmes similaires sont déjà en place dans les provinces voisines de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard. Ce fonds de développement des services aériens tient compte de l'impact économique des liaisons aériennes supplémentaires dans la province – le rendement de l'investissement dans un tel fonds réside dans l'impact économique direct, indirect et induit appréciable qui découle des services aériens. Ce fonds peut effectivement accélérer la croissance des services aériens à destination et en provenance de la province, sans qu'il soit nécessaire de réaffecter des infrastructures ou d'en construire de nouvelles.



La mise en œuvre, l'accès et le contrôle de l'efficacité du Fonds de développement des services aériens seront essentiels. Grâce à ce fonds, les principaux aéroports commerciaux doivent collaborer afin de garantir une utilisation optimale du fonds, plutôt que d'être en concurrence. Le succès de la rétention et de l'attraction de services aériens supplémentaires dans la province dépendra principalement de l'établissement d'une collaboration entre tous les aéroports. Dans cette optique, il a été recommandé de créer un comité des services aériens à l'échelle de la province pour veiller à ce que le fonds soit utilisé de manière que les retombées d'un service aérien supplémentaire puissent être réalisées.

L'analyse a également conclu que la province a intérêt à soutenir, dans la mesure du possible, le *maintien* de ses aéroports régionaux et du RNA. Par ailleurs, en ce qui concerne les possibilités de *croissance* et de *développement*, les investissements dans les aéroports du RNA au Nouveau-Brunswick présentent généralement le plus fort potentiel de rendement des investissements de la province.

## VERS UN MODÈLE OPTIMAL DE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES AÉRIENS PROVINCIAUX

Les avantages économiques et sociaux de l'attraction de services aériens supplémentaires dans la province sont incontestés. À la lumière de l'environnement actuel de récupération de la demande et des autres programmes de financement des services aériens déjà en place au Canada atlantique, la mise en œuvre d'un fonds de développement des services aériens au Nouveau-Brunswick sera opportune et essentielle à la croissance des services aériens dans la province, tout en réduisant au minimum les engagements financiers onéreux et les risques d'exécution. La collaboration en matière de services aériens entre tous les aéroports et la création d'un fonds de développement des services aériens permettront au Nouveau-Brunswick d'offrir un marché concurrentiel et attrayant et à ses partenaires aériens de développer les services aériens dans ses aéroports.

Une approche collaborative solide du développement des services aériens peut être réalisée grâce à un fonds de développement des services aériens qui est guidé par une stratégie provinciale du secteur aérien. La collaboration sera un facteur clé de la réussite de la croissance des services aériens, ce qui entraînera un plus grand nombre de liaisons aériennes et un plus grand choix de voyages aériens pour les résidents et les visiteurs de la province.

## **LE FRET AÉRIEN SERAIT PRINCIPALEMENT ASSURÉ PAR L'AÉROPORT INTERNATIONAL ROMÉO-LEBLANC DU GRAND MONCTON (YQM)**

Bien que l'évaluation du secteur aérien du Nouveau-Brunswick ait porté principalement sur les services de transport de passagers, les services de fret aérien ont également été pris en considération.

Le trafic de fret aérien au Nouveau-Brunswick est très concentré à YQM, le seul aéroport de la province doté d'installations de manutention du fret aérien. YQM dispose d'un avantage géographique pour le fret aérien, étant bien situé pour l'accès routier aux Maritimes, où sa zone de chalandise de fret comprend le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse; de plus, deux points de passage frontaliers importants et non congestionnés entre le Canada et les États-Unis sont situés à moins de trois heures de route. La demande de fret devrait continuer à être satisfaite principalement à YQM en raison de son avantage géographique et du réseau existant de transporteurs de fret, de sociétés de camionnage, d'entrepôts et de l'ASFC qui forment la chaîne logistique du fret aérien.

## **PROCHAINES ÉTAPES**

Le secteur aérien du Nouveau-Brunswick est un moteur économique essentiel dans notre province, et nous voulons encourager la croissance de ce secteur. Le GNB travaille avec diligence en tenant compte des commentaires des parties prenantes et des conseils d'experts externes sur la meilleure façon d'optimiser le secteur aérien de la province. Aucune fermeture d'aéroport n'a été recommandée dans le cadre de l'étude du cabinet d'experts-conseils externe. Les efforts du GNB se concentreront sur le soutien de l'infrastructure et des opérations qui sont actuellement en place.

