

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-first Parliament, 2011-12

Première session de la
quarante et unième législature, 2011-2012

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

TRANSPORT AND
COMMUNICATIONS

TRANSPORTS ET
DES COMMUNICATIONS

Chair:
The Honourable DENNIS DAWSON

Président :
L'honorable DENNIS DAWSON

Wednesday, May 2, 2012 (in camera)
Wednesday, May 16, 2012 (in camera)

Le mercredi 2 mai 2012 (à huis clos)
Le mercredi 16 mai 2012 (à huis clos)

Issue No. 9

Fascicule n° 9

Twenty-second and twenty-third meetings on:

The emerging issues related
to the Canadian airline industry

Vingt-deuxième et vingt-troisième réunions concernant :

Les nouveaux enjeux qui sont ceux
du secteur canadien du transport aérien

INCLUDING:
THE FIFTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Interim Report — Special study
on the Canadian airline industry)

Y COMPRIS :
LE CINQUIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Rapport intérimaire — Étude spéciale
sur le secteur canadien du transport aérien)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Stephen Greene, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Boisvenu	MacDonald
* Cowan	Martin
(or Tardif)	Mercer
Doyle	Merchant
Eggleton, P.C.	Unger
* LeBreton, P.C.	Verner, P.C.
(or Carignan)	Zimmer

*Ex officio members

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Martin replaced the Honourable Senator Eaton (*May 7, 2012*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Stephen Greene

et

Les honorables sénateurs :

Boisvenu	MacDonald
* Cowan	Martin
(ou Tardif)	Mercer
Doyle	Merchant
Eggleton, C.P.	Unger
* LeBreton, C.P.	Verner, C.P.
(ou Carignan)	Zimmer

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Martin a remplacé l'honorable sénateur Eaton (*le 7 mai 2012*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, May 2, 2012
(26)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day at 6:47 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dawson, Doyle, Eaton, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Merchant, Unger, Verner, P.C., and Zimmer (11).

In attendance: Penny Becklumb and Alexandre Lavoie, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, June 15, 2011, the committee continued its consideration on emerging issues related to the Canadian airline industry. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

Pursuant to rule 92(2)(f), the committee proceeded to consider a draft report.

It was agreed that the steering committee be empowered to finalize the text of the report with any necessary editorial, grammatical or translation changes required and that a second draft with design elements be submitted to the full committee for approval.

At 8:22 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, May 16, 2012
(27)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day at 6:45 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dawson, Greene, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant, Unger and Verner, P.C. (9).

In attendance: Alexandre Lavoie, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 2 mai 2012
(26)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos aujourd'hui, à 18 h 47, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Dawson, Doyle, Eaton, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Merchant, Unger, Verner, C.P., et Zimmer (11).

Également présents : Penny Becklumb et Alexandre Lavoie, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 15 juin 2011, le comité poursuit son étude des nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 92(2)(f) du Règlement, le comité examine un projet de rapport.

Il est convenu que le comité de direction soit autorisé à finaliser le texte du rapport et à y apporter tout changement nécessaire sur le plan de la forme, de la grammaire ou de la traduction, et qu'une deuxième ébauche de rapport comportant des éléments de communication graphique soit soumise à l'approbation du comité.

À 20 h 22, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 16 mai 2012
(27)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos aujourd'hui, à 18 h 45, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Dawson, Greene, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant, Unger et Verner, C.P. (9).

Également présents : Alexandre Lavoie, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, June 15, 2011, the committee continued its consideration on emerging issues related to the Canadian airline industry. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

Pursuant to rule 92(2)(f), the committee proceeded to consider a draft report.

It was agreed that the committee adopt the report and that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to approve the final text and design elements of the report.

At 7:17 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 15 juin 2011, le comité poursuit son étude des nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 92(2)f) du Règlement, le comité examine une ébauche de rapport.

Il est convenu que le comité adopte le rapport et que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à approuver le texte et les éléments de communication graphique définitifs du rapport.

À 19 h 17, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Jean-Yves LeFort

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, June 5, 2012

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to table its

FIFTH REPORT

Your committee, which was authorized by the Senate on Wednesday, June 15, 2011, to examine and report on emerging issues related to the Canadian airline industry, now tables its interim report entitled: *The Future of Canadian Air Travel: Toll Booth or Spark Plug*.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 5 juin 2012

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de déposer son

CINQUIÈME RAPPORT

Votre comité a été autorisé par le Sénat le mercredi 15 juin 2011 à examiner, pour en faire rapport, les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien, dépose maintenant son rapport provisoire intitulé : *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage*.

Respectueusement soumis,

Le président,

DENNIS DAWSON

Chair

SENATE



SÉNAT

CANADA

June 2012



THE FUTURE OF CANADIAN AIR TRAVEL: TOLL BOOTH OR SPARK PLUG?

*Report on the Future Growth and Global Competitiveness of
Canada's Airports*

Prepared for the Standing Senate Committee
on Transport and Communications

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Stephen Greene, *Deputy Chair*



*Ce rapport est aussi disponible en français.
Des renseignements sur le comité sont accessibles sur le site :*

www.senate-senat.ca/trcm.asp

Information regarding the Committee can be obtained through its web site:

www.senate-senat.ca/trcm.asp

Information regarding the Senate can be obtained through its web site:

www.parl.gc.ca

or by telephone at 1-800-267-7362

Photos in this report provided by the airport authorities of the following airports:

Québec City Jean Lesage International Airport, Montreal-Trudeau International Airport, Toronto-Lester B. Pearson International Airport, Winnipeg-James Armstrong Richardson International Airport and Vancouver International Airport



THE COMMITTEE

41ST PARLIAMENT, 1ST SESSION

The following Senators have participated in the study:

The Honourable Dennis Dawson, Chair of the Committee

The Honourable Stephen Greene, Deputy Chair of the Committee

and

The Honourable Senators:

Pierre-Hugues Boisvenu, Norman E. Doyle, Art Eggleton, P.C.,
Michael L. MacDonald, Yonah Martin, Terry M. Mercer,
Pana Merchant, Betty E. Unger, Josée Verner, P.C.,
Rod A.A. Zimmer.

Ex-officio members of the Committee:

The Honourable Senators Marjory LeBreton, P.C. (or Claude Carignan) and James Cowan (or Claudette Tardif).

Other Senators who have participated on this study:

The Honourable Senators David Braley, Ethel M. Cochrane,
Nicole Eaton, Francis Fox, P.C., Linda Frum, Ghislain Maltais,
Fabian Manning, Elizabeth (Beth) Marshall, Jim Munson,
Donald Neil Plett.

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Wednesday, June 15, 2011:

“The Honourable Senator Dawson, pursuant to notice of June 14, 2011, moved:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on current on emerging issues related to the Canadian airline industry, including but not limited to:

- (a) its performance and long-term viability in the changing global market;*
- (b) its place within Canada;*
- (c) its business relationship with their passengers; and*
- (d) its important economic effect in the Canadian communities where airport are located.*

That the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject since the beginning of the Third Session of the Fortieth Parliament be referred to the committee; and

That the Committee report to the Senate from time to time, with a final report no later than June 28, 2012 and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

The question being put on the motion, it was adopted.”

Extract from the *Journals of the Senate* of Tuesday, March 27, 2012:

“The Honourable Senator Dawson moved, seconded by the Honourable Senator Moore:

That, notwithstanding the Order of the Senate adopted on June 15, 2011, the date for the presentation of the final report by the Standing Senate Committee on Transport and Communications on emerging issues related to the Canadian airline industry be extended from June 28, 2012 to November 30, 2012.

The question being put on the motion, it was adopted.”

Gary W. O'Brien
Clerk of the Senate

LIST OF WITNESSES AND SUBMISSIONS

Available on the web site:
www.senate-senat.ca/trcm.asp



TABLE OF CONTENTS

Executive Summary.....	1
Context.....	1
Canada Needs a Single, Cohesive National Air Travel Strategy.....	3
The National Airports System Needs to be Revised and Updated.....	5
Airport Ground Rents Should be Phased-out and Airport Ownership Transferred to Airport Authorities.....	7
Airport Connections and Transit Need to be Streamlined.....	13
Airport Governance is Working.....	14
Conclusion.....	15
Endnotes.....	16



EXECUTIVE SUMMARY

Canada's vast land-mass, surrounded by oceans on three sides, and a population spread out across the country makes air travel essential for tourism, trade, business and connecting remote Canadian communities with the rest of the country and the world. Not surprisingly, the economic impact of Canada's airports is substantial. Airports generate over \$45 billion in economic activity, and airport operations provide over 200,000 jobs,¹ resulting in significant tax revenues for all levels of government.

Yet Canada's air travel industry has the potential to contribute more to Canada's overall economic growth. High costs and inefficiencies throughout the industry are deterring demand for air travel and discouraging competition among carriers. Canada's travel and tourism competitiveness ranking fell from fifth in 2009 to ninth in 2011.² Millions of Canadians are opting to drive to U.S. airports to take advantage of cheaper flights, rather than fly from their local Canadian airports.³

After hearing from dozens of witnesses over the past two years in connection with our study on emerging issues related to the Canadian airline industry,⁴ the Standing Senate Committee on Transport and Communications ("the committee") has determined that Canada needs a single, cohesive National Air Travel Strategy, including an updated National Airports System, to chart a new course towards increased air travel in Canada. The Government of Canada should stop treating airports as a source of public revenue and start treating them as economic spark plugs. To this end, it should stop charging airports ground rent and transfer Canada's main airports to the authorities that already operate them. Finally, the federal government should use its influence to bring relevant stakeholders to the table to work out new policies and systems to address inefficiencies and continually improve the air travel experience in Canada.

These changes will position the Canadian air travel industry for growth, and put it on course to compete successfully in a future of increasing global air travel.

The committee is pleased to present this report on the future growth and global competitiveness of airports in Canada's National Airports System. Given the scope of the study's subject area, the committee will be issuing one or more further reports in the coming months covering different aspects of the Canadian airline industry, including the unique circumstances and challenges faced by small and regional airports.

CONTEXT

In the 1970s and 1980s, Canada's airports system was strained because of rapid growth in air travel during the 1960s and 1970s combined with a deferral of investment in airport infrastructure.

Airports, owned and operated by the federal government, were inefficient and insufficiently responsive to local and regional needs.⁵ One witness described the situation to the committee as follows:

I remember the terminal in Ottawa, for example, where you could hardly move. We had severe runway congestion in both Vancouver and Toronto with aircraft sometimes waiting as long as an hour. Runways were needed. We had hopelessly crowded terminals. In Vancouver during the Asian peak, it was almost impossible for people to get to their gate because there was too little space in the old terminal. At Toronto, Terminal 1 was falling apart and Terminal 2 needed major repairs and replacement. I remember arriving in the Edmonton airport, where once they had to turn off the escalator because the arrivals hall was so congested. It was discovered the Moncton airport had seven layers of roof, all rotting, and a runway that often could not be used because of damage. The Comox airport was underserved and had essentially what was almost a trailer for an airport terminal. Montreal and Edmonton had split their traffic into two airports; and their markets suffered as a result.⁶

Accordingly, in 1979, Transport Canada launched a Task Force on Airport Management to examine "the feasibility of implementing a new management structure for Canada's principal airports...".⁷ The objective was to make "principal airport management more responsive to regional and local concerns, and at the same time [improve] overall managerial effectiveness and efficiency."⁸ Ultimately, the Task Force recommended a significant change in airport management: autonomous airport commissions for each of the principal airports. The Task Force gave this approach "top ranking" on the grounds that it had "the highest potential for maximizing the degree of local autonomy and for reducing system costs."⁹



Little was done in response to the Task Force's actions.¹⁰ However, a new government elected in 1984 following a deregulatory agenda revisited the issue of airport management with a new Airports Task Force, which reported in 1986.¹¹ This Task Force made five recommendations, including that the Minister of Transport:

- Be receptive to the establishment of local authorities;
- Retain the responsibility for safety and security within Transport Canada; and
- Retain the responsibility for air navigation, air regulation and certification of airports within Transport Canada as a separate entity from airport management.¹²

Building on the work of the 1986 Airports Task Force, the Minister of Transport released a policy¹³ in 1987 inviting proposals for transfer of ownership and/or operations of federal airports to provinces, municipalities, local authorities, or the private sector (leasing only). In addition, the policy stated that airports “not transferred [would] remain the responsibility of Transport Canada’s Airports Authority Group,” which would “bring a more business-like approach to managing airports it retains... ”¹⁴

The next major development was the adoption of the *Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act*¹⁵ in 1992, which allowed the Governor in Council to designate airport authorities to which airports would be transferred. That Act also addressed certain related matters prior to the transfers. For example, it provided for the transfer of pension benefits of airport employees, and it clarified the application of the *Official Languages Act* to airport authorities.

In 1992, Transport Canada reached agreements for the transfer of four of the five busiest airports in the country: Vancouver, Calgary, Edmonton and Montréal (comprising Dorval and Mirabel airports).¹⁶ These airports were transferred to private, not-for-profit airport authorities pursuant to long-term leases. Because the government retained ownership of the airports, transfer agreements require that the airport authorities pay rent to the government.¹⁷

Two years after four of the major airports were transferred to airport authorities, in 1994, the government introduced the National Airports Policy (NAP).¹⁸ At that time, Transport Canada either owned, operated or subsidized 150 of the 726 certified airports in Canada. The purpose of the NAP was to address “the absence of a clearly-defined policy for the operation and/

or funding of airports, [which had] led to ad hoc decisions.”¹⁹ Under the NAP, the government resolved to:

- Retain ownership of the 26 busiest airports, which handled 94% of air passengers and cargo, but lease the airports to not-for-profit airport authorities to manage and operate;
- Transfer ownership of regional or local and other smaller airports to regional interests;
- Continue to support remote airports that service isolated communities; and
- Continue to regulate air services at all airports.²⁰

Implementation of the NAP has led to Canada’s current airports system. The core network of 26 airports that currently handle 95% of air travellers are part of the National Airports System (NAS).²¹ NAS airports include those in the national, provincial or territorial capital cities, as well as those airports that, at the time the NAS was created, handled 200,000 or more passengers each year. For the most part, the federal government owns the NAS airports,²² which are locally operated by airport authorities under long-term leases with the Crown. Most NAS airports are now completely self-sufficient. In fact, they have generated \$2.5 billion in revenues for the federal government in the form of ground rents pursuant to their leases since they were transferred.²³

Regional or local airports are those that handle scheduled passenger traffic, but are not in the NAS. They are important airports for the communities in which they operate. They connect passengers and cargo to the NAS network and on to the rest of the world. Under the NAP, regional and local airports were, for the most part, sold to local entities, usually for a nominal amount. Regional or local airports are eligible for



Toronto-Lester B. Pearson International Airport

federal funding under the Airports Capital Assistance Program, which provides assistance for safety-related capital projects, such as runways and taxiways.²⁴

Under the NAP, arctic airports were transferred to territorial governments. The remaining airports, which are categorized as “small,” were mostly transferred to municipalities.²⁵

In 2001, Canada’s air travel industry experienced dramatic changes in the wake of the September 11 terrorist attacks in the United States. The number of air travellers declined. At the same time, the cost of air travel increased as security-conscious Americans demanded new measures be taken. Canada established the Canadian Transportation Security Authority (CATSA), the Crown corporation responsible for delivering air travel security.²⁶ While this change fit well with the NAP’s privatization model, it also represented an increased cost to air travellers.

During its study of the Canadian airline industry, the committee heard various points of view as to whether the NAP has been successful; overall, most witnesses agreed that it has. NAS airports are financially responsible and accountable to their business partners and their communities.²⁷ Since the devolution began in 1992, Canadian airports have invested more than \$14 billion in capital infrastructure commitments.²⁸ Today, Canada’s air transport infrastructure is ranked first in the world according to the World Economic Forum.²⁹ In 2011, the Ottawa Macdonald-Cartier International Airport was named by the Airports Council International “the number one airport of all sizes in North America, and the number two airport in the world serving between 2 million and 5 million passengers annually.”³⁰



Montreal-Trudeau International Airport

However, there is work still to be done. The committee heard from numerous witnesses who testified that Canada needs a National Air Travel Strategy that reflects the realities of the industry today. The committee was told that the high cost of flying in Canada is limiting potential economic growth. Canada’s tourism competitiveness ranking is falling.³¹ Increasingly, Canadians are cross-border shopping for cheaper American flights.³² Canada is missing opportunities to support its airports in competing internationally, thereby expanding air services and increasing trade.

As one witness succinctly put it:

Aviation is critical to growing the [...] economy, supporting jobs, enabling investment and facilitating trade. ... In these times of need for job creation and job protection, expanded air services offers a low cost, low risk, high reward way to grow and diversify our economy, allowing us to reach our full potential... .³³

The committee agrees with a witness who testified that it is time to “fine-tune our airport model in Canada ... to support our communities and facilitate further economic growth in the region.”³⁴ The recommendations made in this report aim to help the Government of Canada build on past successes. The government needs to support Canadian airports in providing efficient and affordable services to travellers and business, which will generate increased economic activity benefitting all Canadians.

CANADA NEEDS A SINGLE, COHESIVE NATIONAL AIR TRAVEL STRATEGY

RECOMMENDATION 1:

The committee recommends that Transport Canada, together with the Department of Finance, bring all relevant stakeholders to the table to establish a National Air Travel Strategy to increase and facilitate air travel in Canada.

The committee heard expert testimony from witnesses throughout the industry. Those with a view to Canada’s competitive place in air travel around the world all had similar complaints: Canada’s air travel industry is loaded with high costs. There are a multitude



of divergent interests working at cross-purposes leading to inefficiencies throughout the industry. In short, air travel in Canada is not structured by the government to be an economic enabler; rather, it is treated as source for public revenue. The result of this is that the Canadian air travel industry is not well positioned to compete in the future in an increasingly competitive global air travel market. Worse, Canada's air travel industry is already contributing far less than its potential to Canada's overall economic growth, with serious problems manifesting in the Canadian market place— leakage to U.S. border airports being a symptom.

The committee heard that the poor positioning moving forward and current manifested problems are the result of inadequate direction and policy, in short, leadership areas well suited for government. This section, and our committee's first recommendation, is set squarely on government's policy towards air travel in Canada. It seeks to remedy the problem of how uncompetitive Canada has become when compared to other countries. More importantly though, this recommendation hopes to begin the process of positioning Canada's air travel industry for success in what will be a highly competitive future in this industry.

The same witnesses who brought their complaints before the committee also took their testimony one step further— they offered solutions. Witness after witness explained that Canada needs to respond to global competitive forces by directing and focusing our air travel policy in a specific way.

The International Air Transport Association offered the following direction to our committee:

On a broader scale, the main ask should be to sit around a table with the industry and work on a policy. We have been asking for that for too long, and it has been denied for too long. This is the time to look at what we contribute as an industry and how we can better utilize that towards growth in Canada. That is what we should be doing very quickly.³⁵

Air Canada's representative stated:

...I would humbly suggest that the most critical outcome of the study in which you are currently engaged be a firm recommendation that the time has come for the Government of Canada to commit to the development of a single, cohesive policy framework that integrates Canada's aviation stakeholders into a united vision for the future.³⁶

The committee agrees with these statements. Through the course of the committee's meetings, we have heard about an industry that is vital to the economic viability of our large country simply plodding along without any direction or purpose. This has impacted the industry and is in need of change.

Considering that the problems facing the industry threaten its vitality, its future growth and the future growth of the Canadian economy, a new National Air Travel Strategy is needed. This new strategy should focus on the needs of the industry and Canada going forward, and should be designed to address some of the problems the industry is currently facing. A new National Air Travel Strategy should set out a simple and coherent direction going forward. The actual statement of this direction is beyond the mandate of this committee. However, the committee would like to offer one piece of insight that it has heard through testimony. Those countries that have been successful in adopting air travel strategies have done so with a simple goal in mind. This goal was then used to measure, justify or deny further policy proposals within the industry. The strategies that are successful work to be a type of standard test, where any future decision must ask, "does this proposal aid in achieving the goal of our National Air Travel Strategy?"



Vancouver International Airport



Toronto-Lester B. Pearson International Airport

In many Caribbean nations, as well as Turkey, increasing and supporting tourism was established as a policy direction. The air industry is seen as an important component to this, and policy decisions are made with those guiding principles in mind. In the case of France, the country set out to make Paris Charles de Gaulle airport a global hub. They have been successful and their industry and national economy have benefited. The list of countries adopting a guiding direction is extensive and the results of this approach can be generally characterized as positive.

While it is beyond the mandate of this committee to recommend an actual strategy direction, the committee would suggest that simple is better when it comes to direction, and that the direction the strategy finally adopts must be well suited to our country. In the case of a country as large as Canada, where distances in the air are still measured in hours and distances on the road are measured in days, air travel seems a natural way for Canadians to travel. Yet, we have heard that we do not, on a per capita basis,

fly very often. Many people find it expensive. So, the committee would like to suggest a policy direction that might be appropriate for Canada: that our air travel strategy should have a simple and overarching goal of increased air traffic in Canada. While this is not a recommendation per se, and we wish to leave the full discretion to industry experts to articulate a goal for the industry, we humbly offer this one to consider.

THE NATIONAL AIRPORTS SYSTEM NEEDS TO BE REVISED AND UPDATED

RECOMMENDATION 2:

The committee recommends that Transport Canada revise and update the National Airports System. The updated system should:

- Support the goal of increasing air traffic in Canada;
- Focus on the needs of the industry and consumers, both domestic and international; and
- Treat airports equally, while taking into consideration their unique requirements.

One aspect that the National Air Travel Strategy should cover is the treatment of the airports within the National Airports System (NAS). During the 1990s when the NAS was established, 26 airports qualified to be within the NAS based upon either their traffic volume or the fact that they were located in a federal, provincial or territorial capital. As such, they were “considered essential to Canada’s air transportation system...”³⁷ The rest of the federal airports in Canada “were classified as part of a new regional or local system of airports, a sort of second tier.”³⁸

Table 1 – Passenger traffic at Canada’s large-volume airports (2010)

Airport	Domestic	Transborder (United States)	Other International	Total
Toronto-Lester B. Pearson Intl. Airport	12,658,866	8,524,420	9,727,509	30,910,795
Vancouver International Airport	8,568,903	3,995,586	3,689,527	16,254,016
Montréal-Pierre Elliott Trudeau Intl. Airport	4,755,115	3,172,145	4,772,915	12,700,175
Calgary International Airport	8,144,009	2,389,193	1,241,574	11,774,776
Total	34,126,893	18,081,344	19,431,525	71,639,762
% of total Canadian air traffic	52%	82%	91%	66%
Total Canada	65,830,604	22,118,345	21,375,642	109,324,591

Source: Statistics Canada, *Air Carrier Traffic at Canadian Airports*, catalogue no 51-203-XWE, 2011.



There are a few key differences between NAS airports and regional or local airports that make the distinction significant, besides the prestige value of being an “essential” airport. First, most NAS airports are governed by independent airport authorities.³⁹ Governance is a “mixed bag”⁴⁰ of models at regional and local airports, which are operated by various types of entities. Second, with a few exceptions, NAS airports are financially autonomous. Rather than receiving money from the federal government, they are a source of revenue in the form of ground rent. In contrast, regional and local airports may receive federal funding for safety-related capital projects from the federal Airports Capital Assistance Program. Finally, revenues from NAS airports are tax exempt.⁴¹ Regional and local airports do not enjoy this clarity on tax-exempt status.⁴²

The NAS now has been in place for almost 20 years and has served Canada well. However, much has changed in the air travel industry during this time, and the NAS has not kept pace. For example, in the Fort McMurray area, a dramatic increase in investment in the oil sands has led to rapid growth in air travel in the area. The Fort McMurray airport has seen an increase in annual traffic from 102,000 passengers in 1999 to 775,000 currently. It did not meet the criteria to be in the NAS when it was transferred to the regional municipality. Today, it is the fifteenth busiest airport in the country.⁴³ The President and CEO of the Fort McMurray Airport Authority, Mr. Scott Clements, suggested to the committee that it is time to redefine “the parameters for determining what airports should constitute Canada’s National Airport System.”⁴⁴ He called for “an easy way to allow airports managed with a municipal governance model to convert to the airport authority model, with immediate clarity on equivalent and fair treatment in relation to the other NAS airports. This includes treatment in regard to federal taxation and access to other critical services.”⁴⁵ On the flip side, another witness raised the idea of a mechanism by which airports could opt out of the NAS, if that would benefit them.⁴⁶

A redefined and restructured NAS should also respond to the funding needs of different airports. The committee was told that, when NAS airports were transferred to airport authorities, nobody fully realized that NAS airports with lower traffic volumes would not be able to generate enough revenue to meet their capital infrastructure requirements.⁴⁷ A witness called for a “formal [funding] program with a long-term planning horizon and eligibility criteria...”⁴⁸ for NAS airports. In addition, in relation to airports outside the NAS, the committee was told that the eligibility criteria to receive funding from the existing Airports Capital Assistance Program “leave many airports without funding for critical projects.”⁴⁹

In summary, the committee heard that there is a great variance in the size, role and needs of Canadian airports. The current NAS does not reflect the reality of Canada’s airports today. Part of that reality is that Canada has four large volume airports: Toronto, Vancouver, Montreal and Calgary. In 2010, these four airports alone handled 52% of domestic traffic, 82% of transborder traffic and 91% of international passenger traffic (see Table 1 earlier).

These four large volume airports are essential for international travel. They face global competition that most other NAS airports do not. For example, the committee was told that, with technological advances in longer range aircraft, in the future flights from Asia will not need to stop on the west coast. Vancouver International Airport will be competing not just with airports such as Los Angeles, San Francisco and Seattle, but also with airports as far away as Chicago.⁵⁰ Therefore, Canada’s large volume airports must offer comparative advantages in order to remain globally competitive and attract air carriers. They must be cost efficient, and they must be able to transit passengers and baggage through their facilities smoothly and quickly.

Other Canadian airports, both within and outside the NAS, are also vital to the network. They connect Canadians coast to coast to coast and with the rest of the world. They also make significant economic contributions to the communities in which they are situated. These feeder airports do not face the same type of international competition that the four principal large volume airports face, but face other challenges. For example, a number of the smaller NAS airports are projecting “major capital expenditures which [they] will not be able to make.”⁵¹

A revised NAS should treat airports “equally but different, based on their unique requirements.”⁵² It should recognize the distinct



Vancouver International Airport



challenges they face. The committee agrees with the witness who said that “... should there be any application of government spending or cost-cutting, it should be done with regard to the needs and roles of the airports specifically.”⁵³ Finally, a revised NAS should support the National Air Travel Strategy’s overarching goal of increasing air traffic in Canada by focusing on the needs of the industry and on domestic and international consumers.

AIRPORT GROUND RENTS SHOULD BE PHASED-OUT AND AIRPORT OWNERSHIP TRANSFERRED TO AIRPORT AUTHORITIES

RECOMMENDATION 3:

The committee recommends that Transport Canada establish and implement a plan to phase-out ground rents completely over time for airports that are part of the National Airport System.

RECOMMENDATION 4:

The committee recommends that, concurrent with the long-term plan of ending airport ground rents, Transport Canada transfer federally owned airports in the National Airports System to the airport authorities that operate them.

Flying in Canada is relatively expensive. A Canadian flight between major cities may be twice as expensive or more than a comparable U.S. flight.⁵⁴ “Passengers departing Canadian airports often pay 60 and 75% above the airline’s base fare to cover taxes and charges, compared to between 10 and 18% in the U.S.”⁵⁵ To some degree, flying in Canada is expensive because landing a plane in Canada is expensive. For example, the committee was told that Toronto’s Pearson International Airport is the most expensive airport in the world at which to land a plane.⁵⁶

Witnesses appearing before the committee provided several explanations for Canada’s high air fares. One witness testified that the high cost of flying in Canada is attributable primarily to higher base airline fares resulting from a lack of competition among airlines in Canada.⁵⁷ Other witnesses linked the lack of competition among airlines to the high cost of landing a plane in Canada.⁵⁸ However, there was a consensus among the majority

of witnesses who appeared before the committee that the high cost of flying in Canada is directly attributable to government taxes, fees and other charges that are either paid by passengers directly, or are charged to airports or airlines and passed on to passengers.⁵⁹ This conclusion is supported by the findings of the World Economic Forum, which ranked Canada 125th out of 139 countries for ticket taxes and airport charges in 2011.⁶⁰

While a number of different taxes and fees are added to base air fares in Canada, the charge that was the subject of most testimony during committee hearings was airport ground rent. Ground rent is an obligation that most NAS airport authorities pay annually under their long-term leases with the federal government, which continues to own the airports. As Chuck Strahl, former Minister of Transport,⁶¹ noted, “the rent represents the taxpayers’ fair return on their investment, as well as the ongoing business opportunity transferred to the airport authority.”⁶²

Ground rents were originally calculated based on passenger throughput. In 2005, the government changed the formula, which resulted in a reduction in ground rents payable. They are currently calculated progressively based on airports’ gross revenues, which makes them more akin to a tax than to a true rent. “Most large airports now pay an incremental rate of 8, 10 or 12 percent of total revenue to the government, with Toronto Pearson, Vancouver and Montreal in the 12 percent bracket.”⁶³ Professor Fred Lazar of York University notes that in Fiscal Year 2009, the eight largest NAS airports paid \$268 million in ground rents, representing 11% of their total revenues.⁶⁴ The committee heard that, overall, the NAS airports have paid \$2.5 billion in ground rents to the federal government since the airports were transferred.⁶⁵

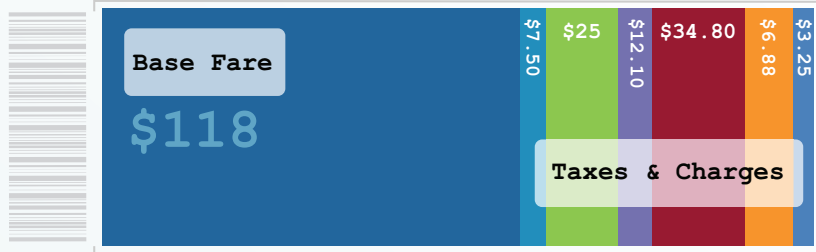
Witnesses who appeared before the committee raised a number of concerns about ground rent. They pointed out that the formula for calculating ground rent has been unfair from the start because it has never taken into account the differing states and values of the various facilities transferred to airport authorities.⁶⁶

A number of witnesses objected to the fact that ground rent is assessed on gross revenues, which includes “revenues that are derived 100 % from airport users to pay for new infrastructure that the government played no role in creating.”⁶⁷ Ground rents are also payable on revenues generated by such new infrastructure. As expressed by the President and CEO of the Greater Toronto Airports Authority, Mr. Lloyd McCoomb, “... I do not think it is reasonable that the Canadian public should expect a return on an investment that they refuse to make.”⁶⁸



A TYPICAL TORONTO DEPARTURE AIR TICKET IN DETAIL

TORONTO — ORLANDO, APRIL 30TH



Total Cost: **\$207.53**

*Fares provided by a Canadian-based airline.

NAME OF PASSENGER

FROM: TORONTO
TO: ORLANDO

FLIGHT NO CLASS/DATE TIME
J 1400

GATE GATE CLOSES SEAT
B47 1330 64K

PCS CKWT UNCK SEQ NO
0 0 0 067

** ETKT

LEGEND

Base Fare:
\$118

This is the fare charged by the airline.

NAV CANADA Surcharges:
\$7.50

This fee is levied on behalf of NAV CANADA and relates to the navigation of airspace.

Canadian Airport Improvement Fees:
\$25

The fee set by the airports. The fee varies from airport to airport. In the case of Pearson Airport in Toronto, it is \$25.

Security Charge:
\$12.10

The fee levied by CATSA for security.

US Taxes and Fees:
\$34.80

Charged by the US government for flights into their country.

GST:
\$6.88

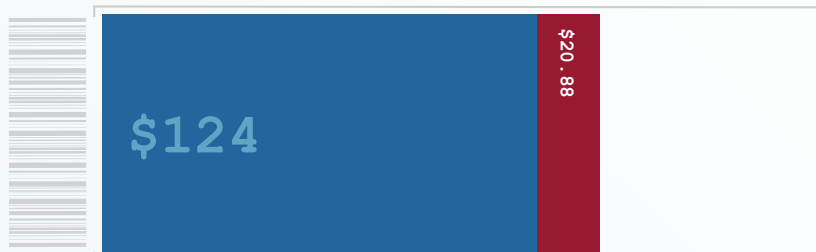
This is charged on top of the base fare+surcharges+ security charge.

HST:
\$3.25

This tax is applied on top of the airport improvement fee.

A TYPICAL BUFFALO DEPARTURE AIR TICKET IN DETAIL

BUFFALO — ORLANDO, APRIL 30TH



Total Cost: **\$144.80**

*Taken from a web sale of a US airline

NAME OF PASSENGER

FROM: BUFFALO
TO: ORLANDO

FLIGHT NO CLASS/DATE TIME
J 1400

GATE GATE CLOSES SEAT
B47 1330 64K

PCS CKWT UNCK SEQ NO
0 0 0 067

** ETKT

LEGEND

Base Fare:
\$124

This is the fare charged by the airline.

Taxes:
\$20.88

This is charged on top of the base fare

Because ground rents are calculated based on gross revenues of the improved airports today, the total amount that NAS airports have paid to the federal government to date “is far in excess of the book value of the airports at the time of their transfer to the private sector... ”

Like many of the NAS airports, Jean-Lesage Airport in Quebec City has improved its terminal and other facilities since they were transferred. It pays rent on revenues generated by the improved infrastructure. Jean-Lesage Airport is now due for a second \$30-million phase of improvement over the next five years, which will serve to further increase the amount of rent it must pay to the government.⁶⁹



Québec City Jean Lesage International Airport

At the time of transfer, the Winnipeg Airports Authority received assets with a book value of under \$1 million. Currently, that authority pays more than \$1 million every year in ground rent on revenues it generates from the new \$600-million terminal it built through debt funding.⁷¹



Winnipeg-James Armstrong Richardson International Airport

Unfairness of the matter aside, the effect of the federal government charging ground rents on NAS airports is an increased cost of flying within and from Canada.⁷² Airport authorities must generate revenue from passengers and airlines to pay ground rent and fund their operations.⁷³ They charge terminal and landing fees to airlines, which in turn pass along the costs to their passengers. Professor Lazar has estimated that for 2009, “ground rents averaged \$3.04 per passenger – ranging between \$0.77 per passenger at the Edmonton International Airport to \$4.63 per passenger at Toronto Pearson International Airport.”⁷⁴



These amounts may not seem like a lot, but ground rents are just one of many taxes and fees borne by Canadian air travellers. The following additional taxes and fees also contribute to the high cost of air travel in Canada.

- The Air Travellers Security Charge (ATSC) is an amount charged to travellers to cover pre-board screening of passengers and their belongings, as well as checked baggage screening and other related security services provided by CATSA.⁷⁵ One witness appearing before the committee estimates that the ATSC is “the highest in the world by a significant amount.”⁷⁶
- The NAV CANADA service charge covers air traffic control and related services. Under the *Civil Air Navigation Services Commercialization Act*,⁷⁷ the service charges may only be set at the level required to cover costs, including reasonable financial reserves.⁷⁸
- The Airport Improvement Fee (AIF) is a charge that airport authorities often levy to pay for airport infrastructure investments. The charge varies by airport depending on its capital program.⁷⁹
- Excise tax (federal and provincial) is charged on aviation fuel.⁸⁰ One witness testified that, despite the former federal finance minister’s promise that this tax would be done away with after the introduction of the goods and services tax, the aviation industry is still paying \$100 million in excise tax a year.⁸¹
- Municipal taxes or payments in lieu of taxes (PILTs) are payable by airports to the municipalities in which they are located.
- Finally, Goods and Services Tax or Harmonized Sales Tax (GST/HST) is applied last to the full cost of the airline ticket.

Witnesses objected to the “layer upon layer of taxes and fees that get us to the cost of the ticket.”⁸² They felt that this “club sandwich of fees” makes it prohibitively expensive to land a plane in Canada.⁸³

A number of witnesses compared Canada’s “user pay” system to that of our biggest competitor, the United States.⁸⁴ The committee heard that, while the air traffic control component of the cost in Canada is less than in the United States,⁸⁵ other Canadian aviation charges or fees have no U.S. equivalent because U.S. airports are subsidized.

Typically, airports in the United States are run by the city or by the county, so they do not pay municipal taxes because they would be paying taxes to themselves. They do not pay rent. They all get Airport Improvement Program — AIP — money. Every airport gets AIP money.⁸⁶

As one witness put it: “In the U.S. they see their airports as economic spark plugs, and we see them as toll booths.”⁸⁷

The effects of this different model for airport funding are stark. With just over 75% of the Canadian population living within 90 minutes of the U.S. border,⁸⁸ many Canadians are driving south to take advantage of lower American fares rather than fly from their local Canadian airports. The Canadian Airports Council estimates that in 2011, 4.8 million Canadians chose this option, an increase of 15% from 2010.⁸⁹ The Council calculated that the fare difference between a Canadian flight and an American flight averaged \$428 roundtrip per person, with Canadian taxes, fees and charges accounting for between 15 and 33% of this difference.⁹⁰ Table 2 shows an estimate of the economic loss in Canada from passenger leakage to the United States in 2010.

Table 2 - Economic Loss in Canada from U.S. Passenger Leakage (2010)

Category of Impacts	Output (\$ Millions)	GDP (\$ Millions)	Jobs	Employment Income (\$ Millions)	Tax Revenue (\$ Millions)
Direct	\$1,402	\$512	3,465	\$185	\$74
Indirect	\$688	\$422	3,565	\$223	\$76
Induced	\$299	\$180	1,861	\$104	\$40
Total	\$2,389	\$1,113	8,890	\$511	\$190

Table courtesy of the Canadian Airports Council.



The committee heard how U.S. border airports have aggressive marketing campaigns to attract Canadian passengers. For example, Plattsburgh International Airport, which is located one hour south of Montreal, markets itself as “Montreal’s U.S. Airport.”⁹⁵ Currently, 85% of its passengers come from Canada.⁹⁶ Grand Forks International Airport’s website states that it is “proud to be the closest U.S. international airport to Winnipeg, Manitoba, Canada.”⁹⁷ As part of the marketing program that brought Emirates Airline to Seattle, that city positioned itself as the “gateway to Whistler.”⁹⁸ Bellingham International Airport is active in the B.C. marketplace, “offering cheaper fares, different choices and cheaper parking.”⁹⁹



Air Canada provided numbers in a different format. Their representative testified that, “on a per passenger basis, the infrastructure costs, landing fees, airport improvement fees, air navigation charges and security charges at [four U.S. airports]⁹¹ are 229 % lower than at the Canadian facilities with whom they compete.”⁹² Air Canada estimates that “by 2015, up to 3.4 million Canadians could be travelling out of these four facilities alone, with an associated direct negative impact to the Canadian economy of \$2.3 billion.”⁹³

On March 20, 2012, the Canadian Airports Council held a conference in Toronto called “One of our Airports is Missing!” The conference name alludes to the fact that the number of passengers Canada is losing to American airports is equivalent to the number handled by a mid-sized Canadian NAS airport. The number amounts to 64 Boeing 737-sized flights every day.⁹⁴

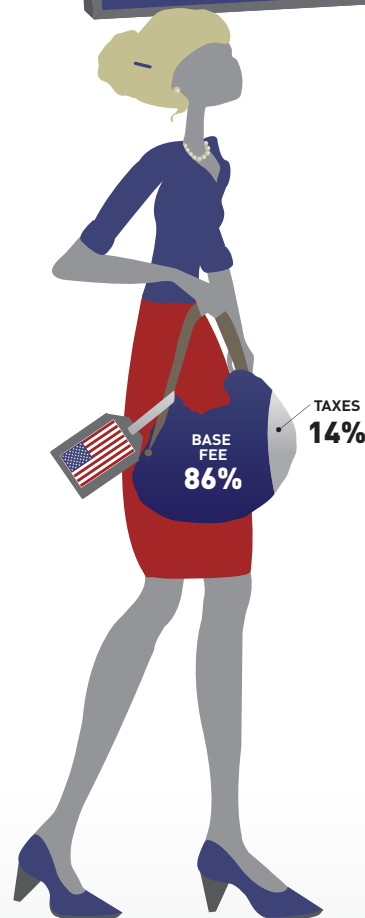




Figure 1



Graphic recreated with permission from the Canadian Airports Council.¹⁰⁰

Figure 1 shows the proximity of American border airports to a number of major Canadian airports.

The committee was told that the burden of Canada’s airport rents, fees and other service costs is undermining the competitiveness of Canadian airports compared with U.S. airports¹⁰¹ and discouraging economic growth.¹⁰² The committee asked numerous witnesses whether a reduction in such costs would necessarily be passed along to passengers; most witnesses believed that costs would trickle down.¹⁰³ The committee heard testimony that even a modest decrease in ticket price would create an incentive for carriers to expand services or indeed to establish services in Canada. It would “bring meaningful competition to the market, and therefore drive the real cost of tickets down.”¹⁰⁴

Lower fares would incite increased air travel with its corresponding economic benefits. A witness from WestJet expressed it best:

Bringing that total price down to Canadian consumers would encourage flying from Canada. It would mean that the ability of more Canadians to travel would be improved. You would get a greater volume of people flying on our airlines. It would also help the government in terms of greater tax revenues because, although the amounts went down on a per passenger basis, by stimulating more consumers to fly the overall tax base would improve.¹⁰⁵

The committee agrees with the witnesses who testified that it is time to stop treating Canadian airports as a source of revenue and start treating them as economic spark plugs. As one witness suggested, it is time to bring air transportation in line with other modes of transportation in Canada; road, passenger rail, and marine transportation are all subsidized rather than treated as sources of revenue.¹⁰⁶ The committee concurs that Canada should stop taxing the infrastructure and instead tax the economic

benefits that come from the infrastructure.¹⁰⁷ The potential upside of expanded air travel for the economy and therefore for governments, in the form of increased tax revenues, is substantial. The committee heard that “a single daily trans-Pacific flight from Asia or points east to [British Columbia] will generate 150 to 200 jobs at the airport, another 150 to 200 or more indirect jobs outside of the airport, and between \$5 million and \$15 million in economic activity, depending on who is on the plane.”¹⁰⁸

We agree with a witness who testified that taking steps to allow for the expansion of air travel, passenger and cargo, is a “low-cost, low-risk, high-reward way to grow and diversify our economy.”¹⁰⁹ The committee is of the opinion that this change should start with the elimination of ground rents for NAS airports.

The committee heard different ideas about how ground rents could be dealt with. For example, it was suggested that “rent could be capped, gradually scaled back and eliminated over a 20-year period.”¹¹⁰ A witness suggested that “airport rents could be redefined under a new lease-to-own policy scenario.”¹¹¹ A WestJet representative suggested applying rent revenue against the Air Travellers Service Charge for pre-board screening or the NAV CANADA service charge, or using it to fund security or operational infrastructure improvements at the airport from which it is taxed.¹¹² Another witness suggested that it would be worth exploring “a [rent] prepayment option with a discount rate ... that would create more long-term certainty...”¹¹³

The committee is not prepared to choose one option over another. We leave it to the Government of Canada to determine the best mechanism for reducing and eventually eliminating ground rent. However, the committee notes that eventually eliminating ground rents by transferring full ownership of the NAS airports to the airport authorities that operate them would incidentally address an additional impediment to airports’ profitability. That is, it would end the government’s perpetual leasehold interest in airports. The long-term (renewable) leases under which NAS airports were transferred to airport authorities anticipate that the airports will be turned back over to the federal government at the end of the leases. Airport authorities testified that this is problematic because “land developers look for longer-term certainty to come into a partnership”¹¹⁴ for a land development project. The finite nature of their leases adds “some constraints to opportunities the airports have for other sources of revenue from the assets [they] have...”¹¹⁵ As the President and CEO of the Calgary Airport Authority, Mr. Garth Atkinson, put it:

There is no policy reason for the government to continue with a perpetual leasehold interest in airports, and airport authorities are quite capable of taking on full property ownership under the current corporate model. Among other aspects, the current structure imposes significant additional and unnecessary costs on both the authority and the government. Very importantly, when the outstanding terms reach 40 years and less, the authority’s business will become at first dysfunctional and then impossible.¹¹⁶

The committee agrees with these witnesses that it would be preferable formally to end the pretence that airports will be turned back over the government at the end of their leases, and to transfer NAS airports to the airport authorities that operate them.

AIRPORT CONNECTIONS AND TRANSIT NEED TO BE STREAMLINED

The airport is usually the first and last place a traveller sees when visiting the city. More often than not, it is the place where the first impression is made.¹¹⁷

RECOMMENDATION 5:

The committee recommends that the airport authorities of each of the large volume airports lead an initiative to facilitate flight connections at the large volume airports. Such systems should ensure that the luggage of a transiting traveller is forwarded directly to the traveller’s ultimate destination without the traveller’s intervention. Such systems should also require the traveller to pass through security screening and customs and immigration only once during their journey.

RECOMMENDATION 6:

The committee recommends that Citizenship and Immigration Canada meet with the directors of major Canadian airports and work to establish a full transit visa program for international travellers to connect through Canadian airports.



An aspect of the air travel experience that warrants further improvement at most large volume airports is connection times for international passengers.¹¹⁸ Currently at most large volume airports, “the international connecting passengers [have] to go through full customs out into the non-secured area, pick up their bags, re-clear security, check in again, and so forth.”¹¹⁹ This type of inefficiency may be frustrating for passengers, but it is also an issue for airlines because they “only make money when planes are flying. They will look for hubs where they can connect passengers and bags quickly and efficiently.”¹²⁰

There are ways to manage this issue effectively. During the committee’s site visit to Montréal-Trudeau International Airport on February 6, 2012, committee members saw first-hand the airport’s system for handling baggage for connecting flights. Thanks to that system and cooperation among the airport, American Airlines, Air Canada, and U.S. customs, the airport has implemented a system whereby the baggage of passengers departing from the airport can be routed directly to the passengers’ final destination in the United States without intervention from the passenger.¹²¹

A representative from Vancouver International Airport testified that that airport is still working on this issue. In Vancouver, it still takes international travellers at least 90 minutes to make a connection. The airport authority is working to reduce it to 60 minutes.¹²² The committee heard that this type of connection time is necessary for Canadian airports to be globally competitive as connecting hubs.¹²³ The committee is of the opinion that intervention of the federal government could assist large volume airports to reduce their connection times, perhaps by interfacing with U.S. customs.

The most important change that must occur to improve connections for international travellers involves Citizenship and Immigration Canada working together with the major airports in Canada. Currently, when a citizen from a country that requires a visa to enter Canada, they must get that visa even if they are simply in transit through Canada.

For example, an Indian national, hoping to fly to the USA, must obtain a separate tourist visa for Canada even if he is simply landing in Canada for the briefest of moments. Obtaining a visa for this Indian national is an onerous process; he must apply, provide supporting documents, and pay a fee. The entire application can take several weeks.

This traveller, who would only be in Canada for a matter of hours and would never leave the airport, would be unlikely to choose a flight that connected through Canada for this reason. This traveller represents an important market for Canadian airlines, as well as the airports themselves. Not having these travellers as customers means lost revenues for the airlines, who are at a disadvantage when offering flights to foreign nationals requiring a full tourist visa for a connection in Canada. For the airports, these travellers represent a set of customers who could not leave the airport and would likely spend a significant amount of money in the shops and restaurants inside the Canadian airport while they wait for their connecting flight.

The committee agrees that this traveller should be able to connect and have a stopover in Canada without the need for a tourist visa. The committee believes a transit visa should be established for these travellers. A transit visa would allow for a traveller to remain in the international departure section of an airport.

Many other countries currently function according to this practice. Europe already practices this through its Schengen Transit Visa.

Our committee recognizes that Citizenship and Immigration Canada has begun a pilot project testing this new transit visa. Our committee wishes to go one step further and recommends that Citizenship and Immigration Canada meet with the directors of the major Canadian airports and work to establish a full transit visa program for international travellers so that these travellers can connect through Canadian airports.

AIRPORT GOVERNANCE IS WORKING

The final issue the committee wishes to address in this report is airport governance. As discussed earlier, under the National Airports Policy of 1994 the federal government transferred most NAS airports under long-term leases to not-for-profit airport authorities. Pursuant to those leases, airport authorities are governed by boards of directors who represent various government and community interests. Because each lease was negotiated separately, the governance is different for each airport.

The committee heard a range of opinions as to whether airport authority governance is effective. Some airlines felt there was room for improvement. Air Canada testified that it would like greater input on the boards of airports, either through “board



representation or a formal mechanism through changes to airport governance... ”¹²⁴ WestJet suggested that “it is time to examine other modes of governance for Canada’s airports, in particular the potential for full privatization of airport facilities,”¹²⁵ which would allow for equity financing. Jazz Aviation agreed with the idea of standardizing airport governance to make it more accountable to airlines and the public. They pointed out that airport authorities have a monopoly in the cities where they operate, and airlines have no choice but to pay what an airport decides if the airline wants to serve that city.¹²⁶

However, airport authorities that testified were very positive about their governance structures.¹²⁷ The Chair of the Vancouver Airport Authority board of directors, Mary Jordan, testified that the Canadian governance model for airports, which is locally controlled, not-for-profit, private sector with no shareholders, has allowed the airport to take a long-term view rather than be driven by quarterly financial results. She gave the example of a \$300 million investment that the airport made in a mass transit line between the airport and downtown Vancouver. “While this project did not produce a financial return on investment, it greatly benefited the community, the environment and the long-term success of the region.”¹²⁸

Other witnesses praised the broad range of experiences and private sector expertise that board members apply in making sound and balanced decisions. In addition to aviation and travel experience, airport authorities’ boards of directors have expertise in construction and engineering, debt financing, securities law, financial accounting, the environment, customer service and retail.¹²⁹

Airport authorities dismissed the suggestion that airlines should have greater input in board decisions. The President and CEO of the Greater Toronto Airports Authority, Mr. Lloyd McCoomb, suggested that his board’s governance committee does “a superb job of representing in a balanced objective fashion all [the various] interest groups.”¹³⁰ He suggested that someone active in the airline industry would not be able to objectively represent the entire industry because of its competitive nature.¹³¹ On behalf of Aéroports de Montréal, Mr. Jean-Jacques Bourgeault, a board member, questioned why air carriers, which are treated as customers, “should have any direct involvement in the governance and management of [Aéroports de Montréal].”¹³²

Representatives from several airports stressed the extent of consultations that they undertake with airlines before making significant decisions.¹³³ At Vancouver International Airport, airlines vote to approve significant capital investments before the decision is put to the board.¹³⁴ Further, airport authorities must make decisions that balance the needs, interests and concerns of a number of stakeholders, not just airlines. They are also responsible to passengers, their communities, businesses in Canada that are dependent on air transportation, and the various levels of government.¹³⁵

Overall, airport authorities reported that “in the case of airports, the creation of local, non-share capital, non-taxable corporations has been an outstanding success story.”¹³⁶ The committee agrees that the airport authority governance structure is working well. This structure should be maintained and supported.

CONCLUSION

Canada’s airports have realized significant successes over the past 20 years since the devolution to airport authorities began. They are financially responsible and accountable to their business partners and their communities. They have invested more than \$14 billion in capital commitments, making Canada’s air transport infrastructure among the best in the world.

It is time to take the next steps. Canada needs a National Air Travel Strategy and an updated National Airports System within that strategy to boost the expansion of our air travel industry. Government taxes and fees associated with air travel, starting with ground rents, need to be reduced to help make air travel in Canada more affordable and more competitive. The air travel experience in Canada needs to be improved continuously through the coordination of stakeholders, brought together by the government, to cooperate on the development of new and improved processes and systems. Taking these steps now will support not just our airports, but Canada’s air travel industry to enable future growth in Canadian air travel and to enhance Canada’s global competitiveness.



ENDNOTES

- ¹Senate, Standing Committee on Transport and Communications [TRCM], *Evidence*, 3rd Session, 40th Parliament, November 17, 2010 (William Restall, Chair, Canadian Airports Council).
- ²TRCM, *Evidence*, 1st Session, 41st Parliament, March 13, 2012 (David Goldstein, President and Chief Executive Officer, Tourism Industry Association of Canada).
- ³TRCM (November 17, 2010) (Restall).
- ⁴Senate, *Debates*, 3rd Session, 40th Parliament, May 12, 2010.
- ⁵See Transport Canada, Airports Task Force, *The Future of Canadian Airport Management*, 1986, p. 1.
- ⁶TRCM, *Evidence*, 3rd Session, 40th Parliament, March 2, 2011 (Michael Tretheway, President, InterVISTAS Consulting Inc. (Canada)).
- ⁷Transport Canada, Canadian Air Transportation Administration, Task Force on Airport Management, *Progress Report, Volume I and Volume II (Appendices)*, Ottawa, July 1979, p. 1.
- ⁸*Ibid.*
- ⁹*Ibid.*, p. 4.
- ¹⁰See Joseph P. Dion, *Airports in Transition*, Publication no. 02-41E, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament, Ottawa, October 4, 2002.
- ¹¹Transport Canada (1986).
- ¹²*Ibid.*, p. 5.
- ¹³Transport Canada, *A New Policy Concerning a Future Management Framework for Airports in Canada*, April 1987.
- ¹⁴*Ibid.*
- ¹⁵*Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act*, S.C. 1992, c. 5.
- ¹⁶Toronto's Pearson International Airport was transferred to an airport authority a few years later, in 1996, after a new government, elected in 1993, revisited the terms of the negotiated transfer agreement.
- ¹⁷Dion (2002), p. 4.
- ¹⁸Transport Canada, *National Airports Policy*, 1994.
- ¹⁹*Ibid.*
- ²⁰*Ibid.*
- ²¹Transport Canada, *Airports*.
- ²²NAS airports that the federal government does not own include St. John's, Iqaluit, Yellowknife and Whitehorse. See Transport Canada, *Airport Divestiture Status Report*.
- ²³TRCM, *Evidence*, 1st Session, 41st Parliament, December 6, 2011 (Douglas E. Lavin, Regional Vice President, North America, International Air Transport Association).
- ²⁴Transport Canada, *National Airports Policy*, "Regional/Local Airports".
- ²⁵See Transport Canada, *Airport Divestiture Status Report*. See also Allison Padova, *Airport Governance Reform in Canada and Abroad*, Publication no. 07-12E, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament, Ottawa, September 5, 2007.
- ²⁶See TRCM, *Evidence*, 3rd Session, 40th Parliament, October 20, 2010 (Hon. Chuck Strahl, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities).
- ²⁷For example, see TRCM, *Evidence*, 1st Session, 41st Parliament, February 28, 2012 (Garth Atkinson, President and Chief Executive Officer, Calgary Airport Authority and Larry Berg, President and Chief Executive Officer, Vancouver Airport Authority).
- ²⁸TRCM (November 17, 2010) (Restall).
- ²⁹World Economic Forum, *Travel and Tourism Competitiveness Report 2011* and TRCM (December 6, 2011) (Lavin).
- ³⁰TRCM, *Evidence*, 1st Session, 41st Parliament, March 14, 2012 (Steve Desroches, Deputy Mayor, City of Ottawa).
- ³¹TRCM (March 13, 2012) (Goldstein).
- ³²TRCM (November 17, 2010) (Restall).
- ³³TRCM, *Evidence*, 1st Session, 41st Parliament, March 28, 2012 (Rob Howard, Member, Provincial Lead of the Air Access file, Legislative Assembly of British Columbia).
- ³⁴TRCM, *Evidence*, 3rd Session, 40th Parliament, November 30, 2010 (Keith Collins, President, Atlantic Canada Airports Association).
- ³⁵TRCM (December 6, 2011) (Cyriel Kronenburg, Director, Airport and Air Traffic Charges for North America, International Air Transport Association).
- ³⁶TRCM, *Evidence*, 1st Session, 41st Parliament, October 4, 2011 (Duncan Dee, Executive Vice-President and Chief Operating Officer, Air Canada).
- ³⁷Transport Canada, *National Airports Policy*, 1994.
- ³⁸TRCM (March 14, 2012) (Scott Clements, President and Chief Executive Officer of the Fort McMurray Airport Authority).
- ³⁹Transport Canada, *Airport Divestiture Status Report*.
- ⁴⁰TRCM (March 14, 2012) (Clements).
- ⁴¹*Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act*, S.C. 1992, c. 5, s. 8.
- ⁴²TRCM (March 14, 2012) (Clements).
- ⁴³*Ibid.*
- ⁴⁴*Ibid.*
- ⁴⁵*Ibid.*
- ⁴⁶TRCM, *Evidence*, 3rd Session, 40th Parliament, February 8, 2011 (Doug Newson, Chief Executive Officer, Charlottetown Airport Authority Inc.).
- ⁴⁷TRCM (November 30, 2010) (Collins).
- ⁴⁸TRCM (March 14, 2012) (Clements).
- ⁴⁹*Ibid.*
- ⁵⁰TRCM, *Evidence*, 1st Session, 41st Parliament, March 27, 2012 (Mary Jordan, Chair of the Board, Vancouver Airport Authority, Canadian Airports Council).
- ⁵¹TRCM (February 8, 2011) (David Innes, President and Chief Executive Officer, Fredericton International Airport Authority Inc.).
- ⁵²TRCM (November 30, 2010) (Collins).
- ⁵³TRCM, *Evidence*, 1st Session, 41st Parliament, November 15, 2011 (Lloyd McCoomb, President and Chief Executive Officer, Greater Toronto Airports Authority).
- ⁵⁴TRCM, *Evidence*, 1st Session, 41st Parliament, October 5, 2011 (Hugh Dunleavy, Executive Vice-President, Strategy and Planning, WestJet). This evidence was also supported by information provided by the Canadian Airports Council during their conference entitled "One of our Airports is Missing!" held March 20, 2012 in Toronto. Professor Chandra of the University of Toronto presented the committee with data from Toronto, Vancouver and Montreal airports. He concluded that the premium to fly out of Toronto rather than Buffalo was more than 100% in 2007, but has since dropped to about 75%. He calculates that the "premium is not as high for Vancouver and for Montreal but it is still considerable. It is still over 25 % and more like 30 % for both of those airports": TRCM, *Evidence*, 1st Session, 41st Parliament, March 6, 2012 (Ambarish Chandra, Rotman School of Management, University of Toronto, as an individual).
- ⁵⁵TRCM (December 6, 2011) (Lavin).
- ⁵⁶*Ibid.*
- ⁵⁷TRCM (March 6, 2012) (Chandra).
- ⁵⁸For example, see TRCM (March 13, 2012) (Goldstein).
- ⁵⁹For example, see TRCM (December 6, 2011) (Lavin).
- ⁶⁰World Economic Forum (2011).
- ⁶¹The Honourable Chuck Strahl was the Minister of Transport, Infrastructure and Communities when he appeared before the committee on October 20, 2010.
- ⁶²TRCM (October 20, 2010) (Strahl).
- ⁶³Ben Cherniavsky and Benjamin Dachis, "Excess Baggage: Measuring Air Transportation's Fiscal Burden," *C.D. Howe Institute Commentary*, No. 242, February 2007, p. 4.
- ⁶⁴Dr. Fred Lazar, *The Economic Impacts of the Member Carriers of the National Airlines Council of Canada*, prepared for the National Airlines Council of Canada, September 2010, p. 27. Dr. Lazar appeared before the committee on March 1, 2011. See TRCM, *Evidence*, 3rd Session, 40th Parliament, March 1, 2011 (Fred Lazar, Professor, Department of Economics, York University, as an individual).
- ⁶⁵TRCM (December 6, 2011) (Lavin).
- ⁶⁶For example, see TRCM *Evidence*, 1st Session, 41st Parliament, February 15, 2012 (Barry Rempel, President and CEO, Winnipeg Airports Authority).



- ⁶⁷TRCM (February 28, 2012) (Atkinson).
- ⁶⁸TRCM (November 15, 2011) (McCoomb).
- ⁶⁹See TRCM, *Evidence*, 3rd Session, 40th Parliament, February 9, 2011 (Denis Robillard, Director General, Québec Airport Council).
- ⁷⁰TRCM (December 6, 2011) (Lavin).
- ⁷¹TRCM (February 15, 2012) (Rempel).
- ⁷²The committee was told that only two other countries in the world charge their airports rent: Ecuador and Peru (TRCM (March 13, 2012) (Goldstein)).
- ⁷³In addition to revenues from aeronautical services (landing and terminal fees for airlines) and passengers (airport improvement fees for capital investments), airports also may derive commercial revenue from leasing land and businesses within the airport. See TRCM (February 28, 2012) (Atkinson).
- ⁷⁴Lazar (2011), p. 27. Dr. Lazar's estimate is based on the assumption that the ground rents were passed on entirely to the airlines, and the airlines in turn passed on the additional costs to their passengers.
- ⁷⁵TRCM, *Evidence*, 3rd Session, 40th Parliament, February 16, 2011 (Kevin McGarr, President and Chief Executive Officer, Canadian Air Transport Security Authority).
- ⁷⁶TRCM, *Evidence*, 3rd Session, 40th Parliament, October 27, 2010 (John McKenna, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada).
- ⁷⁷*Civil Air Navigation Services Commercialization Act*, S.C. 1996, c. 20.
- ⁷⁸TRCM, *Evidence*, 1st Session, 41st Parliament, December 13, 2011 (John Crichton, President and CEO, NAV CANADA).
- ⁷⁹TRCM (November 17, 2010) (Restall). With a few exceptions, NAS airports do not receive federal funding for capital investments.
- ⁸⁰British Columbia recently eliminated a two-cent per litre fuel tax on international flights. A representative from the B.C. government testified that the "cost to our provincial treasury is between \$15 million and \$20 million at a time when money is extremely tight, but we recognize that the airport and the whole gateway strategy is an economic generator. We believed that the payback would be rather swift": TRCM (March 28, 2012) (Howard).
- ⁸¹TRCM (October 27, 2010) (McKenna).
- ⁸²TRCM (March 13, 2012) (Goldstein).
- ⁸³TRCM, *Evidence*, 3rd Session, 40th Parliament, November 24, 2010 (David Goldstein, President and CEO, Tourism Industry Association of Canada).
- ⁸⁴For example, see TRCM (March 28, 2012) (Howard) and TRCM (October 27, 2010) (Michael Skrobica, Vice-President, Industry Monetary Affairs, Air Transport Association of Canada).
- ⁸⁵TRCM (December 13, 2011) (Crichton).
- ⁸⁶TRCM (November 17, 2010) (Restall).
- ⁸⁷TRCM (March 13, 2012) (Goldstein).
- ⁸⁸John Korenic, Director Aviation Marketing, Vancouver Airport Authority and Mike Seabrook, Vice-President, London International Airport, "Why are Canadians Driving to U.S. Airports? The Issue for Canada," presentation given at a Canadian Airports Council conference entitled *One of our Airports is Missing!*, March 20, 2012. See also Natural Resources Canada, "Population Density – 2006," *The Atlas of Canada*, 2009.
- ⁸⁹Korenic and Seabrook (2012).
- ⁹⁰*Ibid.*
- ⁹¹Buffalo Niagara International Airport, Niagara Falls International Airport, Plattsburgh International Airport and Bellingham International Airport.
- ⁹²TRCM (October 4, 2011) (Dee).
- ⁹³*Ibid.*
- ⁹⁴*Ibid.*
- ⁹⁵*Ibid.* and Plattsburgh International Airport website.
- ⁹⁶*Ibid.*
- ⁹⁷*Ibid.* and Grand Forks International Airport website.
- ⁹⁸TRCM (March 28, 2012) (Howard).
- ⁹⁹*Ibid.*
- ¹⁰⁰Korenic and Seabrook (2012).
- ¹⁰¹TRCM (March 27, 2012) (Jean-Jacques Bourgeault, Director, Board of Directors, Aéroports de Montréal, Canadian Airports Council).
- ¹⁰²TRCM (October 4, 2011) (Dee).
- ¹⁰³For example, TRCM (October 5, 2011) (Dunleavy) and TRCM (February 28, 2012) (Atkinson). By contrast, Professor Ambarish Chandra of the University of Toronto testified that eliminating ground rents would probably result in fares falling "somewhat but not by as much as a truly competitive industry would have them fall": TRCM (March 6, 2012) (Chandra).
- ¹⁰⁴TRCM (March 13, 2012) (Goldstein).
- ¹⁰⁵TRCM (October 5, 2011) (Dunleavy).
- ¹⁰⁶TRCM (November 30, 2010) (David Innes, Treasurer, Atlantic Canada Airports Association).
- ¹⁰⁷TRCM (March 27, 2012) (Jordan).
- ¹⁰⁸TRCM (March 28, 2012) (Howard).
- ¹⁰⁹*Ibid.* Note, however, that the focus of Mr. Howard's testimony was on improved air service agreements to expand air travel in Canada. The committee will comment on this issue in a forthcoming additional report stemming from the study.
- ¹¹⁰TRCM (February 28, 2012) (Atkinson).
- ¹¹¹*Ibid.*
- ¹¹²TRCM (October 5, 2011) (Dunleavy).
- ¹¹³TRCM (March 27, 2012) (Jordan).
- ¹¹⁴*Ibid.*
- ¹¹⁵*Ibid.*
- ¹¹⁶TRCM (February 28, 2012) (Atkinson).
- ¹¹⁷TRCM, (March 14, 2012) (Desroches).
- ¹¹⁸See TRCM (March 27, 2012) (Jordan, Bourgeault, and Marilynne Day-Linton, Chair of the Board, Greater Toronto Airports Authority, Canadian Airports Council).
- ¹¹⁹*Ibid.* (Jordan).
- ¹²⁰*Ibid.*
- ¹²¹*Ibid.* (Bourgeault).
- ¹²²*Ibid.* (Jordan).
- ¹²³*Ibid.*
- ¹²⁴TRCM (October 4, 2011) (Dee).
- ¹²⁵TRCM (October 5, 2011) (Dunleavy).
- ¹²⁶TRCM, *Evidence*, 1st Session, 41st Parliament, October 25, 2011 (Joseph D. Randell, President and Chief Executive Officer, Jazz Aviation LP).
- ¹²⁷TRCM (March 27, 2012) (Jordan).
- ¹²⁸*Ibid.*
- ¹²⁹See TRCM (March 27, 2012) (Day-Linton).
- ¹³⁰TRCM (November 15, 2011) (McCoomb).
- ¹³¹*Ibid.*
- ¹³²TRCM (March 27, 2012) (Bourgeault).
- ¹³³For example, see TRCM (March 27, 2012) (Jordan).
- ¹³⁴TRCM (February 28, 2012) (Berg).
- ¹³⁵TRCM (November 15, 2011) (McCoomb).
- ¹³⁶TRCM (February 28, 2012) (Atkinson). See also *Ibid.* (Berg).

SENATE



SÉNAT

CANADA

Juin 2012

An aerial photograph of a large airport terminal building with a curved, modern design. The terminal is surrounded by a complex network of highways and ramps. Numerous aircraft are parked at gates on the tarmac in front of the terminal. The sky is clear, and the overall scene depicts a busy, modern aviation hub.

L'AVENIR DES DÉPLACEMENTS AÉRIENS AU CANADA : POSTE DE PÉAGE OU BOUGIE D'ALLUMAGE?

*Rapport sur la croissance future et la compétitivité internationale
des aéroports du Canada*

Préparé pour le comité sénatorial permanent des transports
et des communications

L'honorable Dennis Dawson, Sénateur, *Président*

L'honorable Stephen Greene, Sénateur, *Vice-président*



This report is also available in English.

Informations on the committee are available on the site:

www.senate-senat.ca/trcm.asp

Les renseignements sur le comité peuvent être obtenus par le biais de son site web :

www.senate-senat.ca/trcm.asp

Les informations concernant le Sénat peuvent être obtenues par le biais de son site web:

www.parl.gc.ca

ou par téléphone au 1-800-267-7362

Les photos dans ce rapport gracieuseté des autorités aéroportuaires des aéroports suivants:

Aéroport international Jean-Lesage de Québec, Aéroport international Montréal-Trudeau, Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto, Aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg et Aéroport international de Vancouver



LE COMITÉ

41^E LÉGISLATURE, 1^{RE} SESSION

Les sénateurs suivants ont participé à l'étude :

L'honorable Dennis Dawson, président du comité

L'honorable Stephen Greene, vice-président du comité

et

Les honorables sénateurs :

Pierre-Hugues Boisvenu, Norman E. Doyle, Art Eggleton, C.P.,
Michael L. MacDonald, Yonah Martin, Terry M. Mercer,
Pana Merchant, Betty E. Unger, Josée Verner, C.P.,
Rod A.A. Zimmer.

Membres d'office du comité :

Les honorables sénateurs Marjory LeBreton, C.P. (ou Claude Carignan) et James Cowan (ou Claudette Tardif).

Autres sénateurs ayant participé à cette étude :

Les honorables sénateurs David Braley, Ethel M. Cochrane,
Nicole Eaton, Francis Fox, C.P., Linda Frum, Ghislain Maltais,
Fabian Manning, Elizabeth (Beth) Marshall, Jim Munson,
Donald Neil Plett.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 15 juin 2011 :

“L'honorable sénateur Dawson, conformément à l'avis du 14 juin 2011, propose :

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, afin d'en faire rapport, les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien, et notamment :

- (a) sa santé et sa viabilité à long terme dans un marché mondial en évolution;*
- (b) sa place au Canada;*
- (c) ses relations commerciales avec les passagers; et*
- (d) son importance en tant que le moteur économique dans les collectivités canadiennes où les aéroports sont situés.*

Que les documents reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis par le comité sur le sujet depuis le début de la troisième session de la quarantième législature soient renvoyés au comité; et

Que le comité fasse périodiquement rapport au Sénat et avec présentation d'un rapport final au plus tard le 28 juin 2012, et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour faire connaître ses conclusions pendant 180 jours après le dépôt du rapport final. La motion, mise aux voix, est adoptée.”

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 27 mars 2012 :

“L'honorable sénateur Dawson propose, appuyé par l'honorable sénateur Moore :

Que, par dérogation à l'ordre adopté par le Sénat le 15 juin 2011, la date pour la présentation du rapport final du Comité sénatorial permanent des transports et des communications sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien soit reportée du 28 juin 2012 au 30 novembre 2012.

La motion, mise aux voix, est adoptée.”

Le greffier du Sénat,
Gary W. O'Brien

LISTE DES TÉMOINS ET MÉMOIRES

Disponible sur le site web :
www.senate-senat.ca/trcm.asp



TABLE DES MATIÈRES

Résumé.....	1
Contexte.....	1
Le Canada a besoin d'une stratégie nationale globale et intégrée sur les déplacements aériens.....	4
Le Réseau national des aéroports doit être révisé et mis à jour.....	5
Les loyers des aéroports devraient être éliminés graduellement et la propriété des aéroports cédée aux administrations aéroportuaires	7
Les correspondances et les transits aux aéroports doivent être facilités.....	14
La gouvernance des aéroports est adéquate.....	16
Conclusion.....	17
Notes.....	18



RÉSUMÉ

Le Canada couvre un vaste territoire bordé par trois océans, et sa population est répartie dans tout le pays, ce qui fait de l'avion un moyen de transport essentiel pour le tourisme, le commerce, les affaires et aussi pour relier les collectivités isolées au reste du pays et au monde entier. On ne s'étonnera donc pas de l'impact économique considérable des aéroports canadiens. Les aéroports génèrent plus de 45 milliards de dollars en activité économique et leur exploitation fournit plus de 200 000 emplois¹, ce qui constitue une importante source de recettes fiscales pour tous les ordres de gouvernement.

Pourtant, le secteur du transport aérien a le potentiel de contribuer davantage à la croissance économique du Canada. Les coûts élevés et les inefficiences à l'échelle du secteur freinent la demande et nuisent à la concurrence chez les transporteurs. L'industrie canadienne du tourisme et des voyages, qui était au cinquième rang dans le monde sur le plan de la compétitivité en 2009, a glissé au neuvième rang en 2011.² Des millions de Canadiens choisissent de se rendre en voiture dans un aéroport des États-Unis pour y profiter de vols bon marché au lieu de prendre l'avion à partir d'un aéroport local.³

Après avoir entendu des dizaines de témoins au cours des deux dernières années dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien⁴, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications (le comité) a déterminé que le Canada a besoin d'une stratégie nationale globale et intégrée sur le transport aérien, y compris d'une révision du Réseau des aéroports nationaux, afin de stimuler les déplacements aériens au pays. Le gouvernement du Canada doit cesser de traiter les aéroports comme une source de recettes publiques et les voir plutôt comme des moteurs économiques. Pour ce faire, il doit cesser d'exiger des loyers fonciers aux aéroports canadiens et céder la propriété des principaux aéroports aux administrations qui en assurent déjà l'exploitation. Enfin, le gouvernement fédéral devrait user de son influence pour convier à la même table les intervenants pertinents afin d'établir de nouvelles politiques et de nouveaux systèmes pour remédier aux inefficiences et améliorer continuellement les déplacements aériens au Canada.

Ces changements permettront de placer le secteur canadien du transport aérien sur la voie de la croissance et de la compétitivité en cette ère de mondialisation.

Le comité est heureux de déposer le présent rapport sur la croissance future et la compétitivité globale des aéroports du Réseau national des aéroports. Compte tenu de la portée du sujet à l'étude, le comité publiera un ou plusieurs autres rapports au cours des prochains mois, sur différents aspects du secteur canadien du transport aérien, incluant les circonstances et les défis propres aux petits aéroports et aux aéroports régionaux.

CONTEXTE

Dans les années 1970 et 1980, le système des aéroports canadiens a été mis à rude épreuve. En effet, les déplacements aériens s'étaient multipliés dans les années 1960 et 1970, et les investissements dans l'infrastructure aéroportuaire n'avaient pas suivi. Les aéroports, qui appartenaient au gouvernement fédéral et étaient exploités par lui étaient inefficients et mal adaptés aux besoins locaux et régionaux.⁵ Voici la description de la situation à l'époque qu'a faite un témoin :

Je me souviens de l'aérogare d'Ottawa, par exemple, où on pouvait à peine bouger. De graves problèmes de congestion sévissaient sur les pistes de Vancouver et de Toronto, où les avions pouvaient attendre jusqu'à une heure. On avait besoin de plus de pistes. Les aérogares étaient beaucoup trop achalandées. À Vancouver, lorsque l'immigration en provenance de l'Asie battait son plein, il était pratiquement impossible pour les gens de se rendre à leur porte d'embarquement tellement l'espace était restreint dans l'ancienne aérogare. À Toronto, l'aérogare 1 tombait en ruines, tandis que l'aérogare 2 nécessitait des travaux de réfection et de modernisation majeurs. Un jour, à l'aéroport d'Edmonton, on a dû arrêter l'escalier roulant parce qu'il y avait trop de monde dans la zone d'arrivée. On a découvert que le toit de l'aéroport de Moncton comportait sept couches, toutes pourries, et une piste souvent inutilisable tant elle était endommagée. L'aéroport de Comox était mal desservi et utilisait, ni plus ni moins, une remorque en guise d'aérogare. Montréal et Edmonton avaient réparti le trafic aérien entre deux aéroports, ce qui a nui à leurs marchés.⁶

En conséquence, en 1979, Transports Canada a chargé un Groupe de travail sur la gestion aéroportuaire d'étudier la



faisabilité de mettre en œuvre une nouvelle structure de gestion des principaux aéroports du Canada⁷, avec pour objectif de mieux adapter la gestion de ceux-ci aux « besoins régionaux et locaux » tout en « améliorant la gestion⁸ ». Le Groupe de travail a recommandé une profonde transformation de la gestion des aéroports : l'établissement d'une commission autonome pour chacun des principaux aéroports. Pour lui, c'était la solution à privilégier, car elle présentait « le plus grand potentiel au chapitre de l'autonomie locale et de la réduction des coûts⁹ ».

Le rapport du Groupe de travail n'a guère eu de suites.¹⁰ Par contre, un nouveau gouvernement élu en 1984 et partisan de la déréglementation a constitué un nouveau groupe de travail sur les aéroports, lequel a fait rapport en 1986.¹¹ Ce Groupe de travail a formulé cinq recommandations, demandant notamment que le ministre des Transports :

- soit ouvert à la création d'administrations locales;
- qu'il maintienne la responsabilité à l'égard de la sûreté et de la sécurité du transport aérien à Transports Canada;
- et qu'il conserve la responsabilité des services de navigation aérienne, de la réglementation du transport aérien et de l'agrément des aéroports, celle-ci étant séparée de la gestion des aéroports.¹²

Se fondant sur le rapport du Groupe de travail sur les aéroports paru en 1986, le ministre des Transports a publié en 1987 une politique¹³ dans laquelle il sollicitait des propositions concernant la cession de la propriété ou de la gestion des aéroports fédéraux aux provinces, à des municipalités, à des administrations locales ou au secteur privé (à bail seulement). En outre, aux termes de la politique, les aéroports qui ne seraient pas cédés continueraient de relever du Groupe de gestion des aéroports de Transports Canada, lequel les administrerait « comme s'il s'agissait d'une entreprise commerciale¹⁴ ».

Une autre étape importante a eu lieu en 1992, avec l'adoption de la *Loi relative aux cessions d'aéroports*¹⁵, qui a permis au gouverneur en conseil de désigner les administrations aéroportuaires auxquelles les aéroports seraient cédés. La *Loi* contenait aussi certaines mesures préalables à la cession des aéroports. Notamment, elle prévoyait le transfert des prestations de pension des salariés des aéroports et clarifiait l'application de la *Loi sur les langues officielles* aux administrations aéroportuaires.

Toujours en 1992, Transports Canada a conclu des ententes pour la cession de quatre des cinq aéroports les plus achalandés du pays, ceux de Vancouver, de Calgary, d'Edmonton et de Montréal

(aéroports de Dorval et de Mirabel compris)¹⁶. Ces aéroports ont été cédés à des administrations aéroportuaires privées sans but lucratif après signature de baux de longue durée. Comme le gouvernement demeure propriétaire des aéroports, les ententes de cession prévoient le paiement d'un loyer par les administrations aéroportuaires.¹⁷

En 1994, deux ans après la cession des principaux aéroports à des administrations aéroportuaires, le gouvernement a adopté la Politique nationale des aéroports (PNA)¹⁸. À l'époque, Transports Canada possédait, exploitait ou subventionnait 150 des 726 aéroports agréés du Canada. La PNA avait été adoptée parce que, jusque-là, « en l'absence de politique clairement définie sur l'exploitation ou le financement des aéroports, il [avait] fallu improviser¹⁹ ». Aux termes de la PNA, le gouvernement a décidé :

- de demeurer propriétaire des 26 aéroports les plus achalandés, par lesquels transitaient 94 % des passagers et du fret, mais d'en confier la gestion et l'exploitation par bail à des administrations aéroportuaires à but non lucratif;
- de céder la propriété des aéroports régionaux et locaux et des autres petits aéroports à des intérêts régionaux;
- de continuer à appuyer les aéroports éloignés qui desservent des collectivités isolées;
- de continuer de réglementer les services aériens dans tous les aéroports.²⁰

La mise en œuvre de la PNA a mené au système d'aéroports canadien actuel. Le Réseau national des aéroports (RNA) regroupe 26 aéroports qui accueillent 95 % des voyageurs aériens²¹. Il s'agit des aéroports de toutes les capitales (nationale, provinciales et territoriales), ainsi que des aéroports qui accueillent 200 000 passagers ou plus par année au moment où le RNA a été constitué. Le gouvernement fédéral est propriétaire



Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto

de la plupart des aéroports du RNA²², lesquels sont exploités par des administrations aéroportuaires aux termes de baux de longue durée. La plupart des aéroports du RNA sont maintenant totalement autonomes. En fait, depuis leur cession, ils ont généré des revenus de 2,5 milliards de dollars pour le gouvernement fédéral par les loyers qu'ils lui versent.²³

Les aéroports régionaux ou locaux sont ceux qui assurent des vols réguliers de passagers, mais qui ne font pas partie du RNA. Ils jouent un rôle important dans leurs collectivités en assurant la liaison des passagers et des marchandises avec le RNA et avec le reste du monde. Aux termes de la PNA, presque tous les aéroports régionaux et locaux ont été vendus à des entités locales, en général pour une somme nominale. Les aéroports régionaux et les aéroports locaux reçoivent des fonds du gouvernement fédéral par le biais du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, pour le financement d'ouvrages liés à la sécurité comme des pistes et des voies de circulation.²⁴

Les aéroports de l'Arctique ont été cédés aux gouvernements des territoires aux termes de la PNA. Les aéroports restants, de petits aéroports, ont pour la plupart été transférés aux municipalités.²⁵

En 2001, le secteur canadien du transport aérien a subi des changements considérables dans la foulée des attentats terroristes du 11 septembre aux États-Unis. Le nombre de voyageurs a diminué. Parallèlement, le coût des déplacements aériens a augmenté avec la mise en place des nouvelles mesures de sécurité exigées par les Américains, énormément préoccupés par la sécurité. Le Canada a créé l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), la société d'État responsable

d'assurer la sécurité du transport.²⁶ Même si ce changement s'inscrivait tout à fait dans le modèle de privatisation de la PNA, il entraînait néanmoins une hausse des prix pour les voyageurs.

Durant son étude du secteur canadien du transport aérien, le comité a entendu des opinions variées sur l'efficacité de la PNA. Dans l'ensemble, la plupart des témoins en sont satisfaits. Les aéroports du RNA sont financièrement responsables envers leurs partenaires commerciaux et leurs collectivités.²⁷ Depuis le début du processus de cession en 1992, les aéroports canadiens ont investi plus de 14 milliards de dollars dans l'infrastructure aéroportuaire du Canada.²⁸ De nos jours, cette infrastructure se classe au premier rang dans le monde selon le Forum économique mondial.²⁹ En 2011, l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa a été nommé par le Airport Council International au premier rang des aéroports de toutes tailles en Amérique du Nord et au second rang des aéroports du monde qui accueillent entre 2 et 5 millions de passagers par an.³⁰

Il reste cependant encore à faire. De nombreux témoins ont dit au comité que le Canada avait besoin d'une stratégie nationale adaptée à la réalité contemporaine du transport aérien. On a fait valoir au comité que le coût élevé du transport aérien au Canada nuisait à la croissance économique. Le classement du Canada en termes de compétitivité de son secteur du tourisme et des voyages baisse.³¹ De plus en plus de Canadiens se rendent dans un aéroport des États-Unis pour y profiter de vols à meilleur marché.³² Le Canada rate des occasions de soutenir la compétitivité de ses aéroports et ainsi de faire croître les services aériens et le commerce international.

Un témoin a assez bien résumé la situation :

L'industrie de l'aviation est indispensable pour développer l'économie [...], favoriser l'emploi, et faciliter les investissements ainsi que le commerce [...] En ces temps où la création et la protection de l'emploi sont indispensables, l'élargissement des services aériens constitue une façon peu coûteuse, à faible risque et très profitable de développer et de diversifier notre économie, ce qui nous permettra de réaliser notre plein potentiel.³³



Aéroport international Montréal-Trudeau



Le comité convient avec un autre témoin qu'il est temps « de raffiner notre modèle d'aéroport, au Canada [...] pour appuyer nos collectivités et faciliter la croissance économique dans la région³⁴ ». Les recommandations formulées dans le présent rapport visent à aider le gouvernement du Canada à bâtir sur les succès passés. Le gouvernement doit aider les aéroports à offrir aux passagers et aux entreprises des services efficaces et abordables, ce qui, en stimulant l'activité économique, profitera à tous les Canadiens.

LE CANADA A BESOIN D'UNE STRATÉGIE NATIONALE GLOBALE ET INTÉGRÉE SUR LES DÉPLACEMENTS AÉRIENS

RECOMMANDATION 1 :

Le comité recommande que Transports Canada, en collaboration avec le ministère des Finances, réunisse toutes les parties concernées en vue de mettre au point une stratégie nationale conçue pour accroître et faciliter les déplacements aériens au Canada.

Le comité a entendu des experts de tout le secteur de l'aviation commerciale. Ceux qui se souciaient de la compétitivité internationale du Canada dans le secteur des déplacements aériens se plaignaient à peu près tous de la même chose : l'industrie canadienne des déplacements aériens croule sous les coûts élevés. La présence d'intérêts multiples et divergents, et parfois incompatibles, entraîne un manque d'efficacité. Bref, le gouvernement ne traite pas le secteur des déplacements aériens comme un outil susceptible de stimuler l'activité économique, mais simplement comme une source de revenus pour l'État. Il s'ensuit que le secteur est mal équipé pour soutenir la concurrence dans un marché international de plus en plus compétitif. Pis, le secteur canadien des déplacements aériens tourne en deçà de son potentiel au niveau de son apport à la croissance économique du pays et de graves problèmes se font jour sur le marché canadien, problèmes dont la perte de voyageurs au profit des aéroports américains proches de la frontière est un symptôme.

On a fait valoir au comité que la mauvaise posture dans laquelle se trouve le secteur des déplacements aériens face à la concurrence future et les problèmes qu'il éprouve actuellement sont le fait d'un manque d'orientation et de politiques malavisées, deux domaines dans lesquels le gouvernement est bien placé pour intervenir. Cette section, et la première recommandation du comité, porte essentiellement sur la politique gouvernementale en matière de déplacements aériens dans le but de remédier au manque de compétitivité du Canada dans ce secteur en comparaison à d'autres pays. Plus important encore, le comité espère, par cette première recommandation, contribuer à placer le secteur canadien des déplacements aériens sur la voie du succès dans un contexte où la concurrence se fera extrêmement vive.

Les témoins ne se sont pas contentés d'exprimer leurs doléances; ils ont aussi proposé des solutions. Les uns après les autres, ils ont expliqué que le Canada devait réagir à la concurrence internationale en se donnant une politique des déplacements aériens centrée sur des objectifs précis.

L'Association du transport aérien international a proposé ce qui suit :

À plus grande échelle, nous devrions vous demander principalement d'instaurer une politique en collaboration avec l'industrie. Il y a trop longtemps que nous le demandons sans succès. C'est le moment d'examiner l'apport de l'industrie et de trouver comment mieux en tirer parti pour assurer la croissance du Canada. C'est ce qu'il faut faire rapidement.³⁵



Aéroport international de Vancouver



Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto

Le représentant d'Air Canada nous a dit :

[...] j'estime humblement que l'issue la plus importante de votre étude consistera à formuler que le moment est venu pour le gouvernement du Canada de s'engager à élaborer un cadre stratégique unique et cohérent qui regroupera les divers intervenants du secteur canadien de l'aviation sous une vision unifiée de l'avenir.³⁶

Le comité est d'accord avec ces déclarations. Durant toutes les audiences, on nous a fait le portrait d'une industrie vitale pour la viabilité économique de notre vaste pays qui avance un peu à tâtons, sans orientations ni objectifs particuliers. Cette situation a des conséquences sur le secteur et cela doit changer.

Étant donné que les problèmes auxquels le secteur est aux prises menacent sa vitalité, sa croissance et la croissance de l'économie canadienne, le Canada doit se donner une nouvelle stratégie nationale sur les déplacements aériens. Cette stratégie devrait mettre l'accent sur les besoins futurs du secteur et du Canada, mais conçue aussi pour remédier à certains des problèmes actuels. Cette nouvelle stratégie doit énoncer une orientation simple et cohérente pour l'avenir. Il ne revient pas au comité de déterminer l'orientation de cette politique, mais celui-ci tient néanmoins à signaler une idée qui est revenue souvent durant les audiences. Les pays qui se sont donné une stratégie sur les déplacements aériens ont pris soin de viser un objectif simple en regard duquel les autorités peuvent ensuite juger, justifier ou rejeter les propositions de mesures concernant le secteur. Les stratégies qui ont porté fruit exigent, avant de prendre

toute décision, que la proposition envisagée va dans le sens de l'objectif de la politique nationale sur les déplacements aériens.

Dans de nombreux pays des Antilles, ainsi qu'en Turquie, c'est le tourisme qui prend le pas sur les autres considérations : l'aviation commerciale y est vue comme un élément important dans ce contexte, et les grandes orientations sont déterminées en fonction de ces impératifs. En France, on s'est donné pour objectif de faire de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle une importante plaque tournante de l'aviation commerciale internationale. L'objectif a été atteint et l'aviation et l'économie françaises en ont tiré de nombreux avantages. La liste des pays qui se sont donné une orientation particulière est longue et cette démarche est en général fructueuse. Si le comité ne peut pas recommander une orientation en particulier, il pense néanmoins que le mieux, ce serait de se donner un but simple, bien adapté aux besoins de notre pays. Dans un pays aussi vaste que le Canada, où les déplacements en avion se calculent en heures et les déplacements par la route se mesurent en jours, l'avion semble un mode de déplacement tout indiqué. Pourtant, en chiffres par habitant, les Canadiens prennent relativement peu l'avion. Beaucoup de gens trouvent que les voyages en avion sont chers. Aussi, le comité veut proposer une orientation susceptible de convenir au pays : que la stratégie nationale sur les déplacements aériens ait l'objectif fondamental simple d'accroître le trafic aérien au Canada. Bien qu'il ne s'agisse pas ici d'une recommandation en tant que telle, nous offrons humblement cette suggestion tout en voulant laisser aux spécialistes le soin de prendre les décisions qu'ils jugeront avisées en la matière.

LE RÉSEAU NATIONAL DES AÉROPORTS DOIT ÊTRE RÉVISÉ ET MIS À JOUR

RECOMMANDATION 2:

Le comité recommande que Transports Canada revise le Réseau national des aéroports de manière que celui-ci :

- contribue à accroître le trafic aérien au Canada;
- mette l'accent sur les besoins du secteur aérien et des consommateurs, à la fois au niveau national et au niveau international;
- traite équitablement les aéroports, tout en considérant leurs besoins particuliers.



Tableau 1. Trafic passager dans les grands aéroports canadiens (2010)

Aéroport	Vols intérieurs	Vols trans-frontaliers (États-Unis)	Autres vols internationaux	Total
Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto	12 658 866	8 524 420	9 727 509	30 910 795
Aéroport international de Vancouver	8 568 903	3 995 586	3 689 527	16 254 016
Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal	4 755 115	3 172 145	4 772 915	12 700 175
Aéroport international de Calgary	8 144 009	2 389 193	1 241 574	11 774 776
Total	34 126 893	18 081 344	19 431 525	71 639 762
% du trafic passager total au Canada	52 %	82 %	91 %	66 %
Total, Canada	65 830 604	22 118 345	21 375 642	109 324 591

Source : Statistique Canada, *Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens*, no 51-203-XWF au catalogue, 2011.

La stratégie nationale sur les déplacements aériens devrait couvrir notamment le traitement accordé aux aéroports au sein du Réseau national des aéroports (RNA). Au moment où le RNA a été établi, dans les années 1990, 26 aéroports répondaient aux conditions d'admissibilité au Réseau, soit en raison de leur trafic passager, soit parce qu'ils desservaient une capitale fédérale, provinciale ou d'un territoire. À ce titre, ils étaient « jugés essentiels au réseau de transport aérien du Canada³⁷ ». Les autres aéroports fédéraux du Canada « ont été classifiés comme faisant partie du nouveau réseau des aéroports à l'échelle locale et régionale, un second rôle en quelque sorte³⁸ ».

Abstraction faite du prestige associé au fait d'être considéré comme un aéroport « essentiel », quelques caractéristiques importantes distinguent les aéroports du RNA des aéroports régionaux et des aéroports locaux. Premièrement, la plupart des aéroports du RNA sont exploités par des administrations aéroportuaires indépendantes³⁹, tandis que les aéroports régionaux et les aéroports locaux sont exploités suivant des modèles très divers.⁴⁰ Deuxièmement, à quelques exceptions près, les aéroports du RNA sont autonomes financièrement : ils ne reçoivent pas d'argent du gouvernement fédéral, mais lui en rapportent, par la voie des loyers. Pour leur part, les aéroports régionaux et les aéroports locaux bénéficient d'un soutien financier du gouvernement fédéral pour financer des équipements liés à la sécurité par la voie du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Enfin, les revenus des aéroports du RNA sont exonérés d'impôts⁴¹, tandis que les aéroports régionaux et les aéroports locaux ne bénéficient pas aussi clairement d'une telle exonération.⁴²

Le RNA aura bientôt 20 ans et il a bien servi le Canada. Il reste cependant que le secteur aérien a considérablement évolué durant cette période, mais le RNA n'a pas suivi. Par exemple,

dans la région de Fort McMurray, les sommes considérables investies dans la mise en valeur des sables bitumineux ont entraîné une croissance rapide du nombre de déplacements aériens. L'aéroport de Fort McMurray a vu son trafic passer de 102 000 passagers en 1999 à 775 000 aujourd'hui. Cet aéroport ne répondait pas aux conditions d'admission au RNA quand il a été cédé à la municipalité régionale. Aujourd'hui, il arrive au 15e rang au Canada en termes d'achalandage.⁴³ Le PDG de la Fort McMurray Airport Authority, M. Scott Clements, a dit au comité qu'il était temps de redéfinir les paramètres servant à déterminer quels aéroports doivent appartenir au Réseau national des aéroports.⁴⁴ Selon lui, il devrait exister « un moyen facile de permettre aux aéroports qui pratiquent un modèle de gouvernance municipale d'emprunter la formule de l'administration aéroportuaire, ce qui entraînerait une clarification immédiate du traitement égal et équitable par rapport aux autres aéroports du RNA, y compris la fiscalité fédérale et l'accès aux services essentiels⁴⁵ ». En revanche, un autre témoin a proposé un mécanisme qui permettrait à un aéroport de se retirer du RNA s'il le souhaite.⁴⁶



Aéroport international de Vancouver

Un RNA redéfini et restructuré devrait par ailleurs répondre aux besoins des divers aéroports. On a dit au comité que, lorsque les aéroports du RNA ont été cédés aux administrations aéroportuaires, personne ne s'était pleinement rendu compte que ceux qui enregistrent un faible trafic ne généreraient pas suffisamment de revenus pour financer les immobilisations requises.⁴⁷ Un témoin a recommandé, pour les aéroports du RNA, l'adoption d'un « programme [de financement] officiel élargi, doté d'une planification à long terme et de critères d'admissibilité [...] »⁴⁸. Pour ce qui est des aéroports qui n'appartiennent pas au RNA, on a fait valoir au comité que les conditions d'admissibilité au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires « font que plusieurs aéroports manquent de financement pour des projets importants »⁴⁹.

En résumé, on a dit au comité que la taille, le rôle et les besoins des aéroports canadiens varient grandement. Actuellement, le RNA ne reflète pas la réalité contemporaine des aéroports du Canada. Une partie de cette réalité comporte le fait que le Canada compte quatre grands aéroports, soit ceux de Toronto, Vancouver, Montréal et Calgary. En 2010, ces aéroports ont à eux seuls compté pour 52 % du trafic de passagers pour les vols intérieurs, de 82 % pour les vols transfrontaliers et de 91 % pour les autres vols internationaux (voir le tableau 1). Ces quatre grands aéroports sont essentiels aux voyages internationaux. Ils font l'objet d'une concurrence internationale qui épargne la plupart des autres aéroports du RNA. On a par exemple signalé au comité qu'en raison des avancées technologiques, les avions longs courriers seraient capables de couvrir des distances de plus en plus grandes et les vols en provenance d'Asie n'auront bientôt plus besoin de faire escale sur la côte Ouest. L'aéroport international de Vancouver se trouvera ainsi en concurrence non plus seulement avec les aéroports tels que ceux de Los Angeles, de San Francisco et de Seattle, par exemple, mais aussi avec des aéroports aussi éloignés que celui de Chicago.⁵⁰ Il va donc falloir que les grands aéroports du Canada offrent des avantages comparatifs intéressants pour préserver leur compétitivité internationale et attirer les compagnies aériennes. Ils doivent offrir des conditions rentables et être en mesure d'assurer un transit rapide et sans accroc des passagers et des bagages dans leurs installations.

D'autres aéroports canadiens, dont certains sont membres du RNA et d'autres pas, jouent aussi un rôle vital. Ils relient les Canadiens d'un océan à l'autre et avec le reste du monde. Ils ont par ailleurs un apport économique important dans les collectivités où ils sont installés. Ces aéroports de correspondance ne subissent pas une concurrence internationale

aussi vive que les quatre grands aéroports, mais ils font face à d'autres difficultés. Un certain nombre d'entre eux, par exemple, vont se trouver « devant des dépenses en capital élevées [qu'ils] ne pourront [pas] assumer »⁵¹.

Dans un RNA révisé, les aéroports doivent être traités « équitablement, mais différemment, en fonction de leurs besoins particuliers »⁵². Il faut tenir compte des défis particuliers de chacun. Le comité est d'accord avec un témoin qui a dit que, « s'il advenait que des subventions gouvernementales soient versées aux fins de la réduction des dépenses, ce soutien devrait alors être octroyé selon les besoins et les fonctions propres à chaque aéroport »⁵³. Enfin, un RNA révisé doit contribuer à la réalisation de l'objectif ultime de la stratégie nationale sur les déplacements aériens, à savoir accroître le trafic aérien au Canada en mettant l'accent sur les besoins de l'industrie et sur ceux des consommateurs nationaux et internationaux.

LES LOYERS DES AÉROPORTS DEVRAIENT ÊTRE ÉLIMINÉS GRADUELLEMENT ET LA PROPRIÉTÉ DES AÉROPORTS CÉDÉE AUX ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES

RECOMMANDATION 3:

Le comité recommande que Transports Canada élabore et mette en œuvre un plan d'élimination graduelle des loyers des aéroports du Réseau national des aéroports.

RECOMMANDATION 4:

Le comité recommande que, parallèlement à l'objectif à long terme d'abolir les loyers des aéroports, Transports Canada cède la propriété des aéroports du Réseau national des aéroports aux administrations aéroportuaires qui les exploitent.

Prendre l'avion au Canada coûte relativement cher. Un vol canadien entre deux grandes villes peut coûter au moins deux fois plus cher qu'un vol comparable aux États-Unis.⁵⁴ « Les passagers qui prennent l'avion au Canada paient souvent un supplément de 60 à 75 p. 100 sur le tarif de base des lignes aériennes pour les droits et les taxes, alors qu'aux États-Unis, ces coûts représentent seulement entre 10 et



18 p. 100 du tarif de base.⁵⁵ » Dans une certaine mesure, les vols au Canada sont coûteux parce qu'il est dispendieux d'atterrir dans un aéroport canadien. Par exemple, le comité s'est fait dire que de tous les aéroports du monde, c'est à l'aéroport international Pearson de Toronto que l'atterrissage est le plus coûteux.⁵⁶

Les témoins qui ont comparu devant le comité ont proposé diverses raisons pour expliquer le coût élevé du transport aérien au Canada. Pour l'un d'eux, il s'explique principalement par le fait que les tarifs de base fixés par les transporteurs sont plus élevés en raison du peu de concurrence.⁵⁷ D'autres ont lié la faiblesse de la concurrence chez les transporteurs aériens aux frais d'atterrissages élevés.⁵⁸ Cependant, la majorité a convenu que le coût élevé des vols au Canada est directement attribuable aux taxes, frais et autres redevances payés soit directement par les voyageurs, soit facturés aux aéroports ou aux transporteurs aériens et ensuite refileés aux passagers.⁵⁹ Les conclusions du Forum économique mondial corroborent cette constatation, et classe le Canada 125e sur 139 pays pour les taxes perçues sur les billets d'avion et les frais aéroportuaires en 2011.⁶⁰

Même si plusieurs taxes et frais s'ajoutent aux tarifs aériens de base au Canada, les loyers des aéroports ont été dans les témoignages l'élément le plus souvent désigné comme contribuant le plus à gonfler les coûts du transport aérien. Ces loyers sont payés chaque année par les autorités aéroportuaires des aéroports du RNA, en vertu des baux à long terme qu'ils ont conclus avec le gouvernement fédéral, lequel demeure propriétaire des aéroports. Comme l'a fait remarquer Chuck Strahl, ancien ministre des Transports⁶¹, « [I]es loyers représentent un retour sur investissement équitable pour les contribuables, de même que les occasions d'affaires transférées à l'administration aéroportuaire⁶² ».

À l'origine, les loyers des aéroports étaient fixés en fonction du volume de passagers. En 2005, le gouvernement a changé la formule, ce qui a fait baisser le coût des loyers. Actuellement, ils sont calculés de manière progressive en fonction des recettes brutes des aéroports, ce qui fait qu'ils s'apparentent davantage à une taxe qu'à un véritable loyer. « Les grands aéroports versent actuellement un taux différentiel de 8, 10 ou 12 p. 100 du total de leurs recettes au gouvernement, l'aéroport Pearson de Toronto et les aéroports de Vancouver et de Montréal se situant dans la fourchette des 12 p. 100.⁶³ » Fred Lazar, de l'Université York, a observé que pour l'exercice financier 2009, les huit aéroports du RNA en importance ont payé 268 millions de dollars en loyer, soit 11 % de leurs recettes totales.⁶⁴ Le comité a appris que globalement, les aéroports du RNA ont payé 2,5 milliards de dollars en loyer au gouvernement fédéral depuis la cession des aéroports.⁶⁵

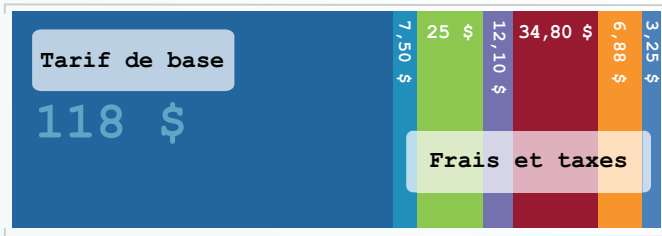
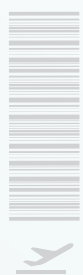
Des témoins ont soulevé des préoccupations quant au loyer des aéroports. Ils ont mentionné que la formule de calcul du loyer n'a jamais été équitable parce qu'elle ne tient pas compte de l'état et de la valeur des installations qui ont été déléguées aux administrations aéroportuaires.⁶⁶

Plusieurs sont en désaccord avec le fait que les loyers sont fixés en fonction des recettes brutes, lesquelles incluent les recettes qui « proviennent à 100 p. 100 de nouvelles infrastructures financées par les usagers, et que le gouvernement n'a aucunement contribué à créer⁶⁷ ». Comme l'a exprimé le président et chef de la direction de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Lloyd McCoomb, « il serait déraisonnable pour le public canadien de s'attendre à quelque chose en retour d'un investissement qu'il refuse de faire⁶⁸ ».



DÉTAILS D'UN VOL DE DÉPART TYPIQUE DE TORONTO

▶ TORONTO – ORLANDO, 30 AVRIL



Coût total : **207,53 \$**

*Tarifs fournis par une compagnie aérienne canadienne

NOM DU PASSAGER

FROM: TORONTO
TO: ORLANDO

FLIGHT NO CLASS/DATE TIME
J 1400

GATE GATE CLOSES SEAT
B47 1330 64K

PCS CKWT UNCK SEQ NO
0 0 0 067

** ETKT

LÉGENDE

Tarif de base:
118 \$

Il s'agit du tarif imposé par la compagnie aérienne.

NAV CANADA Surtaxe:
7,50 \$

Frais imposés par NAV CANADA pour services liés au contrôle de la circulation aérienne

Frais d'améliorations des aéroports canadiens :
25 \$

Les frais sont fixés par les aéroports et varient d'un aéroport à l'autre. À l'Aéroport Pearson de Toronto, ils sont de 25 \$.

Frais de sécurité
12,10 \$

Frais imposés par l'ACSTA pour la sécurité.

Frais et taxes EU
34,80 \$

Imposés par le gouvernement américain pour les vols à destination des États-Unis.

TPS:
6,88 \$

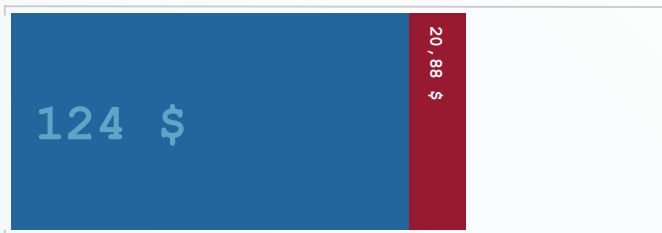
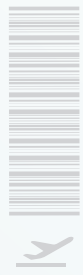
Ces frais s'ajoutent au tarif de base, à la surtaxe et aux frais de sécurité.

TVH:
3,25 \$

Cette taxe s'ajoute aux frais d'améliorations aéroportuaires.

DÉTAILS D'UN VOL DE DÉPART TYPIQUE DE BUFFALO

▶ BUFFALO – ORLANDO, 30 AVRIL



Coût total : **144,80 \$**

*Tarif d'un billet acheté en ligne d'une compagnie aérienne américaine

NOM DU PASSAGER

FROM: BUFFALO
TO: ORLANDO

FLIGHT NO CLASS/DATE TIME
J 1400

GATE GATE CLOSES SEAT
B47 1330 64K

PCS CKWT UNCK SEQ NO
0 0 0 067

** ETKT

LÉGENDE

Tarif de base
124 \$

Il s'agit du tarif imposé par la compagnie aérienne.

Taxes:
20,88 \$

Ces frais s'ajoutent au tarif de base



Parce que le calcul des loyers est basé sur les recettes brutes des aéroports modernisés actuels, la somme des loyers versés par les aéroports du RNA au gouvernement fédéral jusqu'à présent « est nettement supérieur[e] à la valeur comptable des actifs aéroportuaires au moment de leur transfert au secteur privé [...] »⁷⁰

Comme bien des aéroports du RNA, l'aéroport Jean-Lesage de Québec a rénové son aérogare et d'autres installations depuis qu'elles ont été cédées. Son loyer est fonction des recettes générées par son infrastructure améliorée. L'aéroport Jean-Lesage doit entamer, au coût de 30 millions de dollars, une deuxième phase de rénovation qui s'étendra sur cinq ans. Il verra donc son loyer augmenter.⁶⁹



Aéroport international Jean-Lesage de Québec

Au moment de la cession, la valeur comptable des actifs confiés à l'Administration aéroportuaire de Winnipeg était inférieure à 1 million de dollars. Actuellement, l'Administration verse plus de 1 million de dollars par année en loyer aéroportuaire, un montant fixé à partir des recettes générées par la nouvelle aérogare de 600 millions de dollars construite grâce à un financement par emprunt.⁷¹



Aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg

Si l'on fait abstraction de l'iniquité, exiger un loyer aux aéroports du RNA contribue à hausser le coût des déplacements aériens au Canada et en partance du pays.⁷² Les autorités aéroportuaires doivent générer des recettes auprès des passagers et des transporteurs aériens pour payer leur loyer et financer leurs activités.⁷³ Elles exigent des frais d'atterrissage et d'aérogare aux transporteurs aériens, et ces derniers refilent la facture à leurs passagers. Le professeur Lazar a estimé qu'en 2009, « les loyers fonciers ont représenté en moyenne 3,04 \$ par passager – variant de 0,77 \$ par passager à l'aéroport international d'Edmonton à 4,63 \$ à l'aéroport Pearson⁷⁴ ». Cela ne semble peut-être pas beaucoup, mais les loyers s'ajoutent aux nombreuses taxes et redevances qui sont assumées par les voyageurs canadiens.

Voici d'autres taxes et redevances qui contribuent aux coûts élevés des déplacements aériens au Canada.

- Le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) doit être payé par les voyageurs pour le contrôle préembarquement des passagers et de leurs bagages, ainsi que pour le contrôle des bagages enregistrés qu'ils ont en leur possession et d'autres services de sécurité assurés par l'ACSTA.⁷⁵ Selon un témoin, les taux du DSPTA « sont les plus élevés au monde, et cela par une bonne marge⁷⁶ ».
- Les redevances de service de NAV CANADA couvrent le contrôle aérien et les services connexes. En vertu de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*⁷⁷, les redevances ne peuvent être supérieures à ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts, y compris des réserves financières raisonnables.⁷⁸
- Des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) sont souvent perçus pour payer les investissements dans l'infrastructure aéroportuaire. Ils varient selon les aéroports, en fonction de leur programme d'immobilisation.⁷⁹
- La taxe d'accise (fédérale et provinciale) est perçue sur le carburant.⁸⁰ Un témoin a expliqué que, malgré la promesse de l'ancien ministre fédéral des Finances d'abolir cette taxe après l'introduction de la taxe sur les produits et services, l'industrie de l'aviation paye toujours une taxe d'accise de 100 millions de dollars chaque année.⁸¹
- Les taxes municipales ou les paiements versés en remplacement d'impôts (PERI) sont exigés aux aéroports par les municipalités où ils sont situés.
- Enfin, la taxe sur les produits et services ou taxe de vente harmonisée (TPS/TVH) s'applique en dernier lieu au coût total du billet d'avion.

Pour certains témoins, « [i]l y a toute une série de taxes et de frais qui se cumulent pour faire grimper le coût des billets.⁸² » Selon eux, ce « club sandwich des taxes et autres frais » rend trop coûteux l'atterrissage d'un appareil au Canada.⁸³

Plusieurs témoins ont comparé le système d'utilisateur-payeur du Canada avec celui de son plus gros concurrent, les États-Unis.⁸⁴ Le comité a ainsi appris que bien que la portion des coûts imputée au contrôle du trafic aérien au Canada soit moindre que celle aux États-Unis⁸⁵, d'autres frais ou redevances n'ont pas d'équivalent aux États-Unis, étant donné que leurs aéroports sont subventionnés.

Habituellement, les aéroports américains sont exploités par la ville ou le comté, et ils ne payent donc pas d'impôt municipal, puisque cet impôt leur reviendrait. Ils ne payent pas de loyer. Ils reçoivent tous des fonds du programme d'améliorations aéroportuaires. Tous les aéroports reçoivent de tels fonds.⁸⁶

Comme l'a déclaré un témoin : « Les Américains considèrent leurs aéroports comme des moteurs économiques, alors que nous, nous considérons les nôtres comme des postes de péage.⁸⁷ »

Les effets de ce modèle de financement des aéroports sont criants. En effet, si l'on considère que 75 % de la population canadienne vit à moins de 90 minutes de la frontière américaine,⁸⁹ les voyageurs canadiens sont nombreux à se déplacer pour profiter des tarifs américains plus avantageux au lieu de prendre un vol à leur aéroport local. Le Conseil des aéroports du Canada estime qu'en 2011, 4,8 millions de Canadiens ont choisi cette option, ce qui représente une hausse de 15 % par rapport à 2010.⁸⁹ Le Conseil a calculé que la différence de tarif entre les vols canadiens et américains représentait en moyenne, pour un aller-retour, 428 \$ par personne, les taxes, frais et redevances canadiennes comptant pour 15 à 33 % de cette différence.⁹⁰ Le tableau 2 montre une estimation des pertes économiques pour le Canada attribuables à l'exode des passagers canadiens vers les États-Unis en 2010.

Tableau 2 – Pertes économiques pour le Canada de l'exode des voyageurs vers les États-Unis (2010)

Catégorie d'impacts	Extrants (millions \$)	PIB (millions \$)	Emplois	Revenus d'emploi (millions \$)	Recettes fiscales (millions \$)
Directs	1 402	512	3 465	185	74
Indirects	688	422	3 565	223	76
Induits	299	180	1 861	104	40
Total	2 389	1 113	8 890	511	190

Le tableau est une courtoisie du Conseil des aéroports du Canada.



Air Canada a présenté ses chiffres différemment. Ses porte-parole ont expliqué ceci au comité : « [p]ar passager, les frais de structure, soit les redevances d'atterrissage, les frais d'améliorations aéroportuaires, les redevances de navigation et le droit de sûreté de [quatre aéroports américains]⁹¹ sont de 229 p. 100 inférieurs à ceux des aéroports canadiens concurrents.⁹² » Air Canada estime que « [d]'ici 2015, jusqu'à 3,4 millions [de Canadiens] pourraient prendre l'avion à partir de ces quatre aéroports seulement, ce qui aurait des répercussions négatives directes de 2,3 milliards de dollars sur l'économie canadienne.⁹³ »

Le 20 mars 2012, le Conseil des aéroports du Canada a tenu, à Toronto, une conférence intitulée L'un de nos aéroports a disparu! Ce titre fait allusion au fait que le nombre de passagers perdus par le Canada au profit des États-Unis équivaut au nombre de passagers qui transitent par un aéroport du RNA de moyenne taille. C'est le nombre de passagers que pourraient déplacer 64 Boeing 737 chaque jour.⁹⁴

Le comité s'est fait dire que les aéroports américains mènent des campagnes de publicité vigoureuses pour attirer les passagers canadiens. Par exemple, l'aéroport international de Plattsburgh, situé à une heure au sud de Montréal, se présente comme « l'aéroport américain de Montréal⁹⁵ ». Actuellement, 85 % de tous ses passagers viennent du Canada.⁹⁶ Dans son site Web, l'aéroport international de Grand Forks se dit « fier d'être l'aéroport international américain le plus près de Winnipeg (Manitoba), au Canada⁹⁷ ». Dans le cadre du programme de marketing visant à attirer la ligne aérienne Emirates à Seattle, la ville s'est désignée comme la « porte d'entrée vers Whistler⁹⁸ ». L'aéroport international de Bellingham est actif sur le marché de la Colombie-Britannique, offrant « des tarifs inférieurs, des choix différents et des places de stationnement moins coûteuses⁹⁹ ».

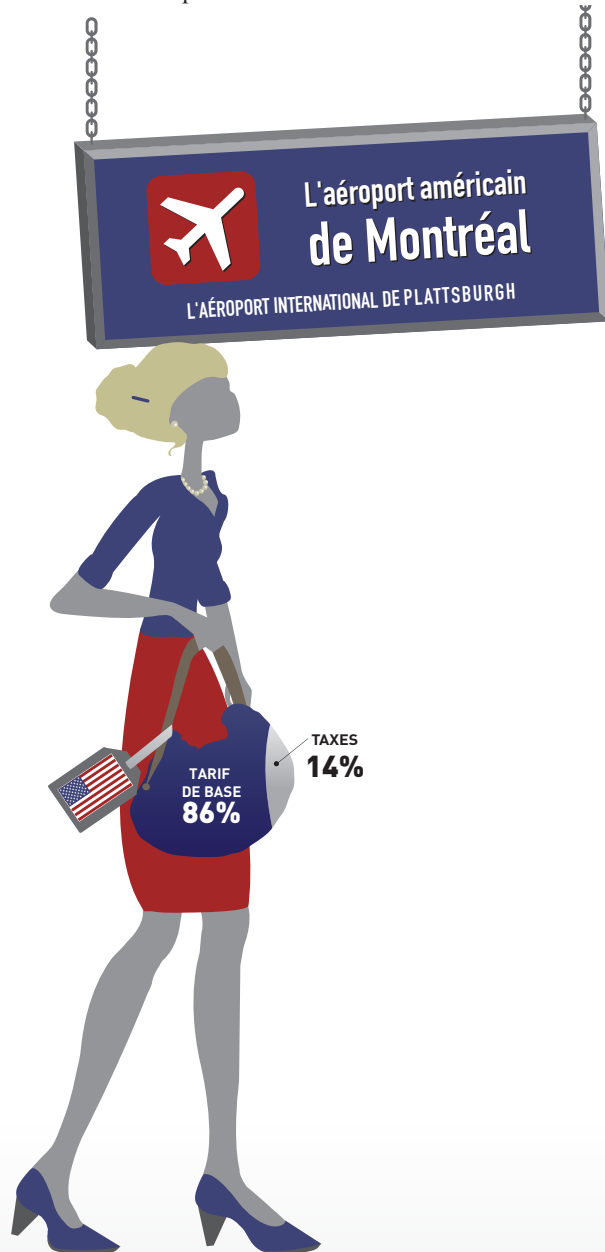


Figure 1



Graphique recréé avec la permission du Conseil des aéroports du Canada.¹⁰⁰

La figure 1 montre la proximité des aéroports américains avec plusieurs des grands aéroports du Canada.

Le comité s'est fait dire que le fardeau que représentent pour les aéroports du Canada les loyers aéroportuaires, les frais et autres redevances de service entrave leur compétitivité face aux Américains¹⁰¹ et nuit à la croissance économique.¹⁰² Le comité a demandé à plusieurs témoins si une réduction des coûts serait nécessairement relayée aux passagers; la plupart ont indiqué que les coûts diminueraient.¹⁰³ Le comité s'est fait dire que même une modeste diminution du coût des billets aurait un effet incitatif sur les transporteurs pour qu'ils élargissent leurs services, voire s'établissent au Canada. Cela pourrait « créer une véritable concurrence sur le marché canadien et réduire ainsi le coût des billets¹⁰⁴ ».

Abaisser les tarifs aurait pour effet de stimuler les déplacements aériens et de générer des retombées économiques correspondantes. C'est un porte-parole de WestJet qui a le mieux exprimé cela :

Si on diminuait ce prix total pour les consommateurs canadiens, cela les encouragerait à prendre l'avion au Canada. Cela signifierait que davantage de Canadiens seraient capables de voyager. Nos compagnies aériennes transporterait davantage de gens. Cela aiderait aussi le gouvernement sur le plan des revenus fiscaux, car même si les montants étaient inférieurs par passager, si on encourageait plus de consommateurs à prendre l'avion, il y aurait une amélioration de l'ensemble de l'assiette fiscale.¹⁰⁵

Le comité est d'accord avec les témoins, selon qui il ne faut plus voir les aéroports canadiens comme une source de revenus, mais plutôt comme un moteur économique. Comme l'a proposé un témoin, il est temps de placer le transport aérien sur un pied d'égalité avec les autres modes de transport au Canada. Le transport routier, ferroviaire et maritime sont tous subventionnés et ne sont pas considérés comme des sources de revenus.¹⁰⁶ Le comité croit lui aussi que le Canada devrait cesser d'imposer des mesures fiscales sur l'infrastructure et se concentrer plutôt sur les retombées économiques qui en découlent.¹⁰⁷ Les bénéfices potentiels de l'augmentation des déplacements aériens pour l'économie et, par conséquent, pour les gouvernements en termes de recettes fiscales, sont importants. En effet, le comité s'est fait dire que « un seul vol transpacifique quotidien en provenance de



l'Asie ou encore un vol de points à l'est de notre province généreront de 150 à 200 emplois à l'aéroport, de 150 à 200 emplois indirects ou plus à l'extérieur de l'aéroport, et entre 5 et 15 millions de dollars en activité économique selon les passagers à bord de ces vols¹⁰⁸ ».

Le comité est du même avis qu'un témoin pour qui prendre des mesures pour élargir les services aériens, pour les passagers et le fret, « constitue une façon peu coûteuse, à faible risque et très profitable de développer et de diversifier notre économie [...] »¹⁰⁹. Le comité croit que ces mesures pourraient commencer par l'élimination des loyers pour les aéroports du RNA.

Sur la question des loyers payés par les autorités aéroportuaires, le comité s'est familiarisé avec diverses solutions. Par exemple, un témoin a proposé d'« imposer un plafond à ces loyers, les réduire progressivement pour les éliminer sur une période de 20 ans¹¹⁰ ». Il a aussi suggéré « de redéfinir les loyers aéroportuaires dans le cadre d'un bail de location achat¹¹¹ ». Un représentant de WestJet a proposé d'imputer les revenus de loyer au Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, pour le contrôle préembarquement ou les redevances de service de NAV CANADA, ou encore de l'utiliser pour financer les améliorations apportées à la sécurité ou aux infrastructures opérationnelles de ce même aéroport.¹¹² Un autre témoin a mentionné qu'il pourrait être souhaitable « d'explorer la possibilité d'avoir recours à des paiements anticipés assortis d'un taux d'actualisation [...] [ce qui] créerait plus de certitude à long terme [...] »¹¹³.

Le comité n'est pas en mesure de privilégier une solution plutôt qu'une autre. Il laisse au gouvernement du Canada le soin de choisir le meilleur mécanisme qui permettra de réduire pour finalement éliminer le loyer des aéroports. Toutefois, le comité note que l'élimination des loyers par le transfert de la propriété des aéroports du RNA aux administrations aéroportuaires qui les exploitent permettrait de remédier à une autre entrave à la rentabilité des aéroports. En effet, cela mettrait fin à l'intérêt à bail perpétuel du gouvernement sur les aéroports. En effet, les baux à long terme (renouvelables) en vertu desquels les aéroports du RNA ont été cédés aux autorités aéroportuaires prévoient que les aéroports seront rétrocédés au gouvernement fédéral à la fin du bail. Dans leurs témoignages, les autorités aéroportuaires ont mentionné qu'il s'agissait d'un problème parce que « les promoteurs immobiliers [...] veulent avoir la certitude à long terme nécessaire pour conclure un partenariat¹¹⁴ » et mener à bien un projet d'aménagement. Les baux assujettis à une période fixe ajoutent « une difficulté additionnelle au chapitre

des possibilités qu'ont les aéroports de trouver d'autres sources de revenus [...] »¹¹⁵ ». Comme l'a expliqué le président et directeur général de la Calgary Airport Authority :

Il n'y a pas de raison politique pour que le gouvernement continue dans la voie d'un intérêt à bail permanent pour les aéroports, car les autorités aéroportuaires sont tout à fait capables d'assurer l'entière propriété de leurs installations en vertu de leur modèle d'affaires actuel. Entre autres choses, la structure actuelle impose inutilement des coûts supplémentaires considérables à l'autorité et au gouvernement. Il est très important de comprendre que lorsque la durée des baux atteindra 40 ans et moins, les activités de l'autorité deviendront tout d'abord dysfonctionnelles, puis impossibles.¹¹⁶

Le comité partage l'avis des témoins selon qui il serait préférable de mettre officiellement fin à la présomption que les aéroports seront rétrocédés au gouvernement fédéral à la fin de leur bail et de céder les aéroports du RNA aux administrations aéroportuaires qui les gèrent.

LES CORRESPONDANCES ET LES TRANSITS AUX AÉROPORTS DOIVENT ÊTRE FACILITÉS

[L]'aéroport, c'est en général [le] premier et dernier point de contact [d'un visiteur]. Dans la plupart des cas, c'est là que se forment les premières impressions.¹¹⁷

RECOMMANDATION 5:

Le comité recommande que les administrations aéroportuaires de chacun des grands aéroports, dirige une initiative visant à faciliter les correspondances dans ces aéroports. Les systèmes devraient faire en sorte que les bagages d'un passager en correspondance soient acheminés directement à la destination finale sans intervention du passager. Ils devraient également faire en sorte que le passager n'ait à franchir le contrôle de sécurité, les douanes et l'immigration qu'une seule fois pendant toute la durée du voyage.

RECOMMANDATION 6:

Le comité recommande que Citoyenneté et Immigration Canada rencontre les directeurs des grands aéroports canadiens en vue d'instaurer un programme en bonne et due forme de visas de transit à l'intention des voyageurs de l'étranger qui transitent par les aéroports du Canada.

Les délais de correspondance pour les passagers internationaux constituent un aspect de l'expérience des services aériens qui pourrait être amélioré.¹¹⁸ Actuellement, dans la plupart des grands aéroports, « les passagers internationaux qui prennent un vol de correspondance doivent franchir les douanes et se rendre dans la zone non sécurisée, récupérer leurs bagages, se soumettre de nouveau à une vérification de sécurité, faire réenregistrer leurs bagages, et cetera¹¹⁹ ». Ce genre d'inefficience occasionne de la frustration chez les passagers, mais aussi des problèmes pour les compagnies aériennes, qui « font de l'argent seulement quand leurs avions volent. Elles chercheront des aéroports où elles peuvent offrir des vols de correspondance et assurer l'acheminement des bagages rapidement et efficacement.¹²⁰ »

Il y a des façons de gérer efficacement cette question. Lors de sa visite à l'aéroport international Trudeau de Montréal le 6 février 2012, le comité a vu à l'œuvre le système de manipulation des bagages mis en place par l'aéroport pour les vols de correspondance. En vertu de ce système, et grâce à la collaboration entre l'aéroport, American Airlines, Air Canada et les douanes américaines, un mécanisme d'acheminement direct des bagages, depuis l'aéroport jusqu'à la destination finale aux États-Unis sans intervention du passager, a été mis en place.¹²¹

Un représentant de l'aéroport international de Vancouver a expliqué dans son témoignage que l'aéroport travaille encore à cette question. À Vancouver, il faut encore au moins 90 minutes pour prendre un vol de correspondance international. L'autorité aéroportuaire cherche à réduire ce délai à 60 minutes.¹²² Le comité s'est fait dire qu'il faut en arriver à ce délai si les aéroports canadiens veulent être concurrentiels en tant que point de correspondance à l'échelle mondiale.¹²³ Le comité croit que l'intervention du gouvernement fédéral pourrait aider les grands aéroports à réduire leurs délais de correspondance, en misant peut-être sur la liaison avec les douanes américaines.

Le changement le plus important concernant la question des vols de correspondance exige la collaboration de Citoyenneté et Immigration Canada avec les grands aéroports du Canada. Actuellement, tout citoyen d'un pays dont les résidents doivent se munir d'un visa pour entrer au Canada doit se prêter à cette démarche même s'il est simplement en transit au Canada.

Par exemple, un citoyen indien qui souhaite se rendre aux États-Unis en avion devra se munir d'un visa pour le Canada si son vol fait une brève escale au Canada. Il devra pour cela faire une demande de visa, fournir des pièces justificatives et payer des droits, un processus qui peut prendre plusieurs semaines.

En conséquence, il est probable que ce voyageur, qui ne passerait que quelques heures au Canada sans jamais sortir de l'aéroport, se gardera bien de choisir, pour se rendre à destination, un vol qui passe par le Canada. Or, ce type de voyageur constitue un marché important pour les compagnies aériennes canadiennes et pour les aéroports. L'exigence de visa fait perdre des clients aux compagnies aériennes et, par conséquent, aux aéroports, car ces voyageurs, qui ne peuvent pas quitter l'aérogare, dépensent des sommes non négligeables dans les commerces et restaurants tandis qu'ils attendent leur vol de correspondance.

Le comité estime que ce type de voyageur devrait pouvoir faire escale au Canada pour y prendre un vol de correspondance sans devoir se munir d'un visa de séjour et qu'un visa de transit devrait être créé à leur intention, qui leur permettrait de demeurer dans la zone internationale de transit d'un aéroport.

De nombreux pays ont déjà adopté un tel système. L'Europe, par exemple, administre un système de visas de transit Schengen.

Le comité sait que Citoyenneté et Immigration Canada a lancé un projet pilote pour faire l'essai d'un nouveau visa de transit. Il souhaite cependant qu'on aille plus loin et recommande que Citoyenneté et Immigration Canada rencontre les administrateurs des principaux aéroports du Canada dans le but d'instituer un programme en bonne et due forme de visas de transit à l'intention des voyageurs de l'étranger de manière qu'ils puissent facilement faire escale dans les aéroports canadiens pour y prendre un vol de correspondance.



LA GOUVERNANCE DES AÉROPORTS EST ADÉQUATE

Le dernier point que le comité veut aborder dans le présent rapport provisoire est celui de la gouvernance des aéroports. Comme il a été mentionné précédemment, en vertu de la Politique nationale des aéroports de 1994, le gouvernement fédéral a cédé la plupart des aéroports du RNA à des autorités aéroportuaires sans but lucratif au moyen de baux à long terme. En vertu de ces baux, les autorités aéroportuaires doivent être régies par un conseil d'administration qui représente les intérêts des gouvernements et de la collectivité. Parce que chaque bail a été négocié séparément, les entités autorisées à sélectionner les membres du conseil d'administration diffèrent d'un aéroport à l'autre.

Le comité s'est familiarisé avec une variété d'opinions quant à l'efficacité de la gouvernance des aéroports. Pour certaines compagnies aériennes, il est possible de faire mieux. Dans son témoignage, le porte-parole d'Air Canada a indiqué qu'il aimerait participer davantage aux conseils d'administration soit « sous la forme d'une représentation au conseil d'administration ou d'un mécanisme officiel par des changements apportés à la gouvernance des aéroports [...] ». ¹²⁴ Selon WestJet, « il est temps d'examiner d'autres modèles de gouvernance pour les aéroports canadiens, en particulier la possibilité d'une privatisation complète des installations aéroportuaires ¹²⁵ » afin d'assurer l'équité du financement. Jazz Aviation est d'accord avec l'idée de normaliser la gouvernance des aéroports en vue d'améliorer la reddition de comptes à l'égard des lignes aériennes et du grand public. Le porte-parole du transporteur a souligné que les autorités aéroportuaires exercent un monopole dans les villes où siègent leurs activités, et les compagnies aériennes n'ont d'autre choix que de payer ce qu'un aéroport exige si elles veulent desservir la ville en question. ¹²⁶

En revanche, les autorités aéroportuaires ont indiqué être très satisfaites de leurs structures de gouvernance. La présidente du conseil d'administration de l'aéroport de Vancouver, Mary Jordan, a déclaré que le modèle de gouvernance canadien des aéroports, axé sur le contrôle à l'échelon local par une entité sans but lucratif avec une participation du secteur privé, a permis à l'aéroport de s'engager dans une vision à long terme plutôt que d'être assujéti à des résultats trimestriels. ¹²⁷ Elle a cité en exemple l'investissement de 300 millions de dollars fait par l'aéroport dans un système de transport en commun reliant l'aéroport et le centre-ville de Vancouver. « Bien que le projet n'ait pas

généralisé de profits, il s'est avéré très bénéfique pour la collectivité, l'environnement et le succès à long terme de la région. ¹²⁸ »

D'autres témoins ont souligné la vaste expérience et expertise du secteur privé qu'appliquent les conseils d'administration pour prendre des décisions éclairées. En plus de l'aviation et du voyage, ils doivent posséder une expertise en matière de construction et d'ingénierie, de financement par emprunt, de droit des valeurs mobilières, de comptabilité financière, d'environnement, de service à la clientèle et de vente au détail. ¹²⁹

Les autorités aéroportuaires ne sont pas d'accord avec la proposition des compagnies aériennes selon laquelle elles devraient participer aux décisions des conseils d'administration. Le président et chef de la direction de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Lloyd McCoomb, a expliqué que les membres du comité de gouvernance de son conseil d'administration « font de l'excellent travail pour défendre de manière objective les intérêts de ces groupes ¹³⁰ ». Il a précisé qu'un représentant actif dans le milieu ne pourrait représenter objectivement les intérêts du secteur, qui est très concurrentiel. ¹³¹ Au nom d'Aéroports de Montréal, Jean-Jacques Bourgeault, membre du conseil d'administration, s'est demandé quant à lui pourquoi les transporteurs aériens, qui sont considérés comme des clients, « devraient être directement impliqués dans la gouvernance et la gestion d'[Aéroports de Montréal] ¹³² ».

Des représentants de divers aéroports ont insisté sur l'ampleur des consultations menées auprès des lignes aériennes avant la prise de décisions importantes. ¹³³ À l'aéroport international de Vancouver, les lignes aériennes sont appelées à voter sur les projets d'investissements en immobilisation importants avant que la décision ne soit transmise au conseil d'administration. ¹³⁴ Les autorités aéroportuaires doivent par ailleurs prendre des décisions qui tiennent compte des besoins, des intérêts et des préoccupations de différents intervenants, outre les lignes aériennes. Elles ont également une responsabilité envers les passagers, les collectivités et les entreprises canadiennes qui dépendent du transport aérien, ainsi que les pouvoirs publics de tous ordres. ¹³⁵

Globalement, les autorités aéroportuaires ont dit que « [d]ans le cas des aéroports, la création de sociétés locales, sans capital-actions, et non imposables est une réussite retentissante ¹³⁶ ». Le comité reconnaît que la structure de gouvernance des autorités aéroportuaires fonctionne bien et qu'elle devrait être conservée et soutenue.



CONCLUSION

Les aéroports du Canada ont connu d'importantes réussites au cours des 20 dernières années, depuis leur cession aux autorités aéroportuaires. Ils sont financièrement responsables et redevables à leurs partenaires d'affaires et aux collectivités. Ils ont investi plus de 14 milliards de dollars dans des projets d'immobilisations, contribuant à faire de l'infrastructure du transport aérien du Canada l'une des meilleures au monde.

Il est temps de passer à une autre étape. Le Canada doit se doter d'une stratégie nationale sur les déplacements aériens et revitaliser son Réseau national des aéroports, afin de stimuler l'expansion de l'industrie aérienne. Les taxes et redevances du gouvernement imposées aux déplacements aériens, à commencer par les loyers aéroportuaires, doivent être réduites afin de rendre plus abordables et plus concurrentiels les déplacements aériens au Canada. Il faut veiller à l'amélioration continue de l'expérience des services aériens au Canada, en faisant intervenir la coordination des intervenants par le gouvernement en vue d'instaurer de manière concertée de nouveaux processus et des systèmes améliorés.

L'adoption de ces mesures maintenant permettra de soutenir non seulement les aéroports, mais aussi l'industrie aérienne du Canada, ce qui stimulera l'augmentation des déplacements aériens au Canada et la compétitivité du Canada à l'échelle mondiale.



NOTES

¹Sénat, Comité sénatorial permanent des transports et des communications [TRCM], *Témoignages*, 3e session, 40e législature, 17 novembre 2010 (William Restall, président, Conseil canadien des aéroports).

²TRCM, *Témoignages*, 1re session, 41e législature, 13 mars 2012 (David Goldstein, président-directeur général de l'Association de l'industrie touristique du Canada).

³TRCM, 17 novembre 2010 (Restall).

⁴Sénat, *Débats*, 3e session, 40e législature, 12 mai 2010.

⁵Voir Transports Canada, Groupe de travail sur les aéroports, *L'Avenir de la gestion des aéroports canadiens*, 1986, p. 1.

⁶TRCM, *Témoignages*, 3e session, 40e législature, 2 mars 2011 (Michael Tretheway, président, InterVISTAS Consulting Inc. (Canada)).

⁷Transports Canada, Administration canadienne des transports aériens, Groupe de travail sur la gestion aéroportuaire, *Rapport d'étape, volume I et volume II (annexes)*, Ottawa, juillet 1979, p. 1.

⁸*Ibid.*

⁹*Ibid.*, p. 4.

¹⁰Voir Joseph P. Dion, *Les aéroports en transition*, publication no 02-41F, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 4 octobre 2002.

¹¹Transports Canada (1986).

¹²*Ibid.*, p. 5.

¹³Transports Canada, *Une nouvelle politique relative au futur cadre de gestion des aéroports canadiens*, avril 1987.

¹⁴*Ibid.*

¹⁵*Loi relative aux cessions d'aéroports*, L.C. 1992, ch. 5.

¹⁶L'aéroport international Pearson de Toronto a été cédé à une administration aéroportuaire quelques années plus tard, en 1996, après qu'un nouveau gouvernement, élu en 1993, a revu les modalités de l'entente de cession négociée.

¹⁷Dion (2002), p. 4.

¹⁸Transports Canada, *Politique nationale des aéroports*, 1994.

¹⁹*Ibid.*

²⁰*Ibid.*

²¹Transports Canada, *Aéroports*.

²²Le gouvernement fédéral n'est pas propriétaire des aéroports de St. John's, d'Iqaluit, de Yellowknife et de Whitehorse. Voir Transports Canada, *Rapport d'étape des cessions d'aéroport*.

²³TRCM, *Témoignages*, 3e session, 41e législature, 6 décembre 2011 (Douglas E. Lavin, vice-président régional, Amérique du Nord, International Air Transport Association).

²⁴Transports Canada, *Politique nationale des aéroports*, « Aéroports régionaux et locaux ».

²⁵Voir Transports Canada, *Rapport d'étape des cessions d'aéroport*. Voir aussi Allison Padova, *Réforme de la gouvernance des aéroports au Canada et à l'étranger*, publication no 07-12F, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 5 septembre 2007.

²⁶TRCM, *Témoignages*, 3e session, 41e législature, 20 octobre 2010 (l'honorable Chuck Strahl, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités).

²⁷Voir, par exemple, TRCM, *Témoignages*, 1re session, 41e législature, 28 février 2012 (Garth Atkinson, président-directeur général, Administration aéroportuaire de Calgary et Larry Berg, président-directeur général, Administration aéroportuaire de Vancouver).

²⁸TRCM, 17 novembre 2010 (Restall).

²⁹Forum économique mondial, *Travel and Tourism Competitiveness Report 2011* et TRCM, 6 décembre 2011 (Lavin).

³⁰TRCM, *Témoignages*, 1re session, 41e législature, 14 mars 2012 (Steve Desroches, maire suppléant, Ville d'Ottawa).

³¹TRCM, 13 mars 2012 (Goldstein).

³²TRCM, 17 novembre 2010 (Restall).

³³TRCM, *Témoignages*, 1re session, 41e législature, 28 mars 2012 (Rob Howard, député, responsable provincial du dossier de l'accès au service aérien de l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique).

³⁴TRCM, *Témoignages*, 3e session, 40e législature, 30 novembre 2010 (Keith Collins, président, Association des aéroports du Canada atlantique).

³⁵TRCM, 6 décembre 2011 (Cyriel Kronenburg, directeur, Frais aéroportuares, Amérique du Nord, International Air Transport Association).

³⁶TRCM, *Témoignages*, 1re session, 41e législature, 4 octobre 2011 (Duncan Dee, vice-président général et chef de l'exploitation, Air Canada).

³⁷Transports Canada, *Politique nationale des aéroports*, 1994.

³⁸TRCM, 14 mars 2012 (Scott Clements, président et directeur général de la Fort McMurray Airport Authority).

³⁹Transports Canada, *Rapport d'étape des cessions d'aéroports*.

⁴⁰TRCM, 14 mars 2012 (Clements).

⁴¹Loi relative aux cessions d'aéroports, L.C. 1992, ch. 5, art. 8.

⁴²TRCM, 14 mars 2012 (Clements).

⁴³*Ibid.*

⁴⁴*Ibid.*

⁴⁵*Ibid.*

⁴⁶TRCM, *Témoignages*, 3e session, 40e législature, 8 février 2011 (Doug Newson, directeur général, Charlottetown Airport Authority Inc.).

⁴⁷TRCM, 30 novembre 2010 (Collins).

⁴⁸TRCM, 14 mars 2012 (Clements).

⁴⁹*Ibid.*

⁵⁰TRCM, *Témoignages*, 1re session, 41e législature, 27 mars 2012 (Mary Jordan, présidente du Conseil, Vancouver Airport Authority, Conseil des aéroports du Canada).

⁵¹TRCM, 8 février 2011 (David Innes, président-directeur général, Fredericton International Airport Authority Inc.).

⁵²TRCM, 30 novembre 2010 (Collins).

⁵³TRCM, *Témoignages*, 1re session, 41e législature, 15 novembre 2011 (Lloyd McCoomb, président et chef de la direction de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto).

⁵⁴TRCM, *Témoignages*, 1re session, 41e législature, 5 octobre 2011 (Hugh Dunleavy, vice-président directeur, Stratégie et planification, WestJet). Ce témoignage a été corroboré par les données fournies par le Conseil des aéroports du Canada, à l'occasion de la conférence *L'un de nos aéroports a disparu!*, tenue le 20 mars 2012 à Toronto. Le professeur Chandra, de l'Université de Toronto, a présenté au comité des données fournies par les aéroports de Toronto, de Vancouver et de Montréal. Il a conclu que le supplément exigé pour un vol en partance de Toronto plutôt que Buffalo était de plus de 100 % en 2007, mais que cette proportion était en recul depuis, atteignant près de 75 %.

« Le supplément n'est pas aussi élevé à Vancouver et à Montréal, mais il est tout de même considérable. Il est supérieur à 25 p. 100 et plus près de 30 p. 100 dans ces deux aéroports. » TRCM, *Témoignages*, 1re session, 41e législature, 6 mars 2012 (Ambarish Chandra, Rotman School of Management, Université de Toronto, à titre personnel).

⁵⁵TRCM, 6 décembre 2011 (Lavin).

⁵⁶*Ibid.*

⁵⁷TRCM, 6 mars 2012 (Chandra).

⁵⁸Par exemple, voir TRCM, 13 mars 2012 (Goldstein).

⁵⁹Par exemple, voir TRCM, 6 décembre 2011 (Lavin).

⁶⁰Forum économique mondial, 2011.

⁶¹L'honorable Chuck Strahl était ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités lorsqu'il a comparu devant le comité, le 20 octobre 2010.

⁶²TRCM, 20 octobre 2010 (Strahl).

⁶³Ben Cherniavsky et Benjamin Dachis, *Excess Baggage: Measuring Air Transportation's Fiscal Burden*, Institut C.D. Howe, Commentaire, no 242, février 2007, p. 4.

⁶⁴Fred Lazar, Ph.D., *Les impacts économiques des transporteurs membres du Conseil national des lignes aériennes du Canada*, préparé pour le Conseil national des lignes aériennes du Canada, septembre 2010, p. 27. M. Lazar a comparu devant le comité le 1er mars 2011. TRCM, *Témoignages*, 3e session, 40e législature, 1er mars 2011 (Fred Lazar, professeur, Département d'économie, Université York, à titre personnel).

⁶⁵TRCM, 6 décembre 2011 (Lavin).



- ⁶⁶Par exemple, voir TRCM, *Témoignages*, 1re session, 41e législature, 15 février 2012 (Barry Rempel, président et directeur général de l'Administration aéroportuaire de Winnipeg).
- ⁶⁷TRCM, 28 février 2012 (Atkinson).
- ⁶⁸TRCM, 15 novembre 2011 (McCoomb).
- ⁶⁹TRCM, *Témoignages*, 3e session, 40e législature, 9 février 2011 (Denis Robillard, directeur général, Conseil des aéroports du Québec).
- ⁷⁰TRCM, 6 décembre 2011 (Lavin).
- ⁷¹TRCM, 15 février 2012 (Rempel).
- ⁷²Le comité a appris que seulement deux autres pays au monde exigent un loyer à leurs aéroports : l'Équateur et le Pérou. TRCM, 13 mars 2012, (Goldstein).
- ⁷³Outre les recettes aéroportuaires (frais d'atterrissage et d'aérogare pour les transporteurs aériens) et les frais devant être payés par les passagers (frais d'amélioration pour les immobilisations), les aéroports peuvent tirer des recettes des commerces et de la location de terrains. TRCM, 28 février 2012 (Atkinson).
- ⁷⁴Lazar, 2011, p. 29. Dans son estimation, M. Lazar s'est fondé sur l'hypothèse selon laquelle les loyers fonciers ont été entièrement relayés aux lignes aériennes et que celles-ci font assumer ces frais supplémentaires à leurs passagers.
- ⁷⁵TRCM, *Témoignages*, 3e session, 40e législature, 16 février 2011 (Kevin McGarr, président et chef de la direction, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien).
- ⁷⁶TRCM, *Témoignages*, 3e session, 40e législature, 27 octobre 2010 (John McKenna, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada).
- ⁷⁷*Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, ch. 20.
- ⁷⁸TRCM, *Témoignages*, 1re session, 41e législature, 13 décembre 2011 (John Crichton, président et chef de la direction, NAV CANADA).
- ⁷⁹TRCM, 17 novembre 2010 (Restall). Sauf quelques exceptions, les aéroports du RNA ne reçoivent pas de fonds du fédéral pour les dépenses en immobilisations.
- ⁸⁰La Colombie-Britannique a récemment aboli une taxe sur l'essence de deux cents par litre pour les vols internationaux. Dans son témoignage, un responsable du gouvernement de la Colombie-Britannique a mentionné au comité : « Le Trésor provincial doit maintenant absorber des pertes de 15 à 20 millions de dollars alors que l'argent se fait rare, mais nous reconnaissons que l'aéroport et la stratégie de la Porte du Pacifique sont un moteur économique. Nous croyons que le jeu en vaudra vraiment la chandelle. » TRCM, 28 mars 2012 (Howard).
- ⁸¹TRCM, 27 octobre 2010 (McKenna).
- ⁸²TRCM, 13 mars 2012 (Goldstein).
- ⁸³TRCM, *Témoignages*, 3e session, 40e législature, 24 novembre 2010 (David Goldstein, président-directeur général, Association de l'industrie touristique du Canada).
- ⁸⁴Par exemple, TRCM, 28 mars 2012 (Howard) et 27 octobre 2010 (Michael Skrobica, vice-président, Affaires monétaires de l'industrie, Association du transport aérien du Canada).
- ⁸⁵TRCM, 13 décembre 2011 (Crichton).
- ⁸⁶TRCM, 17 novembre 2010 (Restall).
- ⁸⁷TRCM, 13 mars 2012 (Goldstein).
- ⁸⁸John Korenic, directeur, Marketing de l'aviation, Administration de l'aéroport international de Vancouver, et Mike Seabrook, vice président, London International Airports, *Why are Canadians Driving to U.S. Airports? The Issue for Canada*, exposé présenté à la conférence du Conseil des aéroports du Canada intitulée *L'un de nos aéroports a disparu!*, 20 mars 2012. Voir également Ressources naturelles Canada, Densité de la population, 2006, L'Atlas du Canada, 2009.
- ⁸⁹Korenic et Seabrook (2012).
- ⁹⁰*Ibid.*
- ⁹¹Aéroports internationaux de Buffalo Niagara, de Niagara Falls, de Plattsburgh et de Bellingham.
- ⁹²TRCM, 4 octobre 2011 (Dee).
- ⁹³*Ibid.*
- ⁹⁴*Ibid.*
- ⁹⁵*Ibid.* et site Web de l'aéroport international de Plattsburgh. [traduction]
- ⁹⁶*Ibid.*
- ⁹⁷*Ibid.* et site Web de l'aéroport international de Grand Forks. [traduction]
- ⁹⁸TRCM, 28 mars 2012 (Howard).
- ⁹⁹*Ibid.*
- ¹⁰⁰Korenic et Seabrook, 2012.
- ¹⁰¹TRCM, 27 mars 2012 (Jean-Jacques Bourgeault, administrateur, Conseil d'administration, Aéroports de Montréal, Conseil des aéroports du Canada).
- ¹⁰²TRCM, 4 octobre 2011 (Dee).
- ¹⁰³Par exemple, TRCM, 5 octobre 2011 (Dunleavy) et 28 février 2012 (Atkinson). Par contre, Ambarish Chandra, de l'Université de Toronto, a mentionné, dans son témoignage, qu'éliminer les loyers fonciers ferait diminuer les tarifs « sans doute quelque peu, mais pas autant que si l'industrie était véritablement compétitive ». TRCM, 6 mars 2012 (Chandra).
- ¹⁰⁴TRCM, 13 mars 2012 (Goldstein).
- ¹⁰⁵TRCM, 5 octobre 2011 (Dunleavy).
- ¹⁰⁶TRCM, 30 novembre 2010 (David Innes, trésorier de l'Association des aéroports du Canada atlantique).
- ¹⁰⁷TRCM, 27 mars 2012 (Jordan).
- ¹⁰⁸TRCM, 28 mars 2012 (Howard).
- ¹⁰⁹*Ibid.* Il faut mentionner que le témoignage de M. Howard se concentrait sur l'amélioration des ententes de services en vue de l'élargissement des services aériens au Canada. Le comité présentera ses observations à ce sujet dans un rapport supplémentaire à venir dans le cadre de la présente étude.
- ¹¹⁰TRCM, 28 février 2012 (Atkinson).
- ¹¹¹*Ibid.*
- ¹¹²TRCM, 5 octobre 2011 (Dunleavy).
- ¹¹³TRCM, 27 mars 2012 (Jordan).
- ¹¹⁴*Ibid.*
- ¹¹⁵*Ibid.*
- ¹¹⁶TRCM, 28 février 2012 (Atkinson).
- ¹¹⁷TRCM, 14 mars 2012 (Desroches).
- ¹¹⁸TRCM, 27 mars 2012 (Jordan, Bourgeault, et Marilynne Day-Linton, présidente du conseil, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Conseil des aéroports du Canada).
- ¹¹⁹*Ibid.* (Jordan).
- ¹²⁰*Ibid.*
- ¹²¹*Ibid.* (Bourgeault).
- ¹²²*Ibid.* (Jordan).
- ¹²³*Ibid.*
- ¹²⁴TRCM, 4 octobre 2011 (Dee).
- ¹²⁵TRCM, 5 octobre 2011 (Dunleavy).
- ¹²⁶TRCM, *Témoignages*, 1re session, 41e législature, 25 octobre 2011 (Joseph D. Randell, président-directeur général, Jazz Aviation S.E.C.).
- ¹²⁷TRCM, 27 mars 2012 (Jordan).
- ¹²⁸*Ibid.*
- ¹²⁹TRCM, 27 mars 2012 (Day-Linton).
- ¹³⁰TRCM, 15 novembre 2011 (McCoomb).
- ¹³¹*Ibid.*
- ¹³²TRCM, 27 mars 2012 (Bourgeault).
- ¹³³Par exemple, TRCM, 27 mars 2012 (Jordan).
- ¹³⁴TRCM, 28 février 2012 (Berg).
- ¹³⁵TRCM, 15 novembre 2011 (McCoomb).
- ¹³⁶TRCM, 28 février 2012 (Atkinson). Voir aussi *ibid.* (Berg).

