

SENATE



SÉNAT

CANADA

Avril 2013



UNE SEULE APPROCHE NE CONVIENT PAS :

*Croissance et compétitivité internationale du
transport aérien au 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.
Information on the committee is 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 de l'Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto et des gouvernements du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest.



LE COMITÉ

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.,
Leo Housakos, Michael L. MacDonald, 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 Cochrane,
Nicole Eaton, Francis Fox, P.C., Linda Frum, Mobina S.B. Jaffer,
Fabian Manning, Elizabeth (Beth) Marshall, Yonah Martin,
Percy Mockler, Jim Munson, Donald Neil Plett, Michel Rivard,
Fernand Robichaud, P.C., Bob Runciman, Terry Stratton.

Personnel du comité :

M. Zachary Alaoui, analyste, Service d'information et de
recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement;
M. Alexandre Lavoie, analyste, Service d'information et de
recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement;
Mme Keli Hogan, greffière du comité (40^{ème} Parlement,
3^{ème} session);
M. Jean-Yves LeFort, greffier du comité (41^{ème} Parlement,
1^{ère} session);
Mme Nicole Raymond, adjointe administrative.

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.”



Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 1 novembre 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 et du 27 mars 2012, 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 30 novembre 2012 au 28 mars 2013.

La motion, mise aux voix, est adoptée.”

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 5 mars 2013 :

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, le 27 mars 2012 et le 1er novembre 2012, 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 mars 2013 au 30 avril 2013.

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 |
| 1. Observations générales pour une éventuelle Stratégie nationale sur les déplacements aériens..... | 1 |
| 2. Le secteur aérien nordique et régional dans le cadre de cette éventuelle stratégie..... | 2 |
| a. Réglementation et les particularités nordiques et régionales..... | 4 |
| b. Les infrastructures du transport nordique et régional..... | 5 |
| 3. Autres recommandations..... | 8 |
| a. Obligation de rendre compte des décisions des gestionnaires d'aéroport..... | 8 |
| b. Les ressources humaines et les besoins futurs du secteur du transport aérien..... | 10 |
| 4. Conclusions et recommandations..... | 11 |
| ANNEXE I : État de l'industrie mondiale et domestique du transport aérien..... | 13 |
| ANNEXE II..... | 15 |
| a. Les aéroports du RNA..... | 15 |
| b. Les frais aéroportuaires et la compétitivité du secteur du transport aérien au Canada | 16 |
| Notes..... | 19 |



RÉSUMÉ

Les aéroports jouent un rôle vital dans le réseau de transport du Canada. Ils sont la garantie d'un accès facile à l'ensemble des secteurs et des industries du pays. Les grands aéroports internationaux des grandes villes canadiennes relient le Canada aux destinations et aux marchés internationaux, tandis que les aéroports régionaux alimentent ces grands aéroports. Dans le Grand Nord canadien, les aéroports constituent les infrastructures les plus importantes utilisées pour relier un territoire immense et peu peuplé.

Les aéroports canadiens génèrent 45 milliards de dollars d'activités économiques et 200 000 emplois partout au Canada. Malgré le succès de l'industrie au Canada, elle doit faire face à défis importants alors qu'elle tente de s'adapter à une industrie concurrentielle en pleine transformation. Lorsque le Comité sénatorial permanent des transports et des communications (ci-après « le comité ») a entamé son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien, 4,2 millions de passagers canadiens préféreraient conduire jusqu'à un aéroport américain afin de profiter de vols à meilleur prix. Ce chiffre a aujourd'hui largement dépassé les 5 millions. Avec un taux de croissance d'un demi-million de passagers par année, cet exode transfrontalier représente un manque à gagner de plus en plus important pour le secteur canadien du transport aérien, ainsi que pour tous les ordres de gouvernement.

Dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux du secteur canadien du transport aérien, le comité a entendu 98 témoins. Ces témoignages ont décrit le contexte mondial et domestique complexe et concurrentiel dans lequel évolue cette industrie (voir l'annexe I). Bref, il est apparu des témoignages entendus que cette industrie n'a pas de stratégie nationale claire.

Tel que discuté dans son rapport intitulé *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*¹, le comité est convaincu que le Canada a besoin d'une Stratégie nationale sur les déplacements aériens cohérente afin de tracer la voie vers la croissance du trafic aérien au Canada. Le comité est aussi convaincu que le gouvernement du Canada doit traiter les aéroports, quelle que soit leur taille, comme des moteurs économiques, et non comme des sources de recettes publiques.

Bien que le comité ne prétende pas posséder l'expertise nécessaire pour établir les détails d'une Stratégie nationale des déplacements aériens, il aimerait offrir quelques conseils

ciblés au sujet de l'intégration, dans cette stratégie nationale, des aéroports nordiques et régionaux. Somme toute, le gouvernement du Canada devrait rompre avec le passé et ne plus s'en tenir qu'à une seule approche dans sa politique aérienne, comme il l'a fait pendant les deux dernières décennies. Trop souvent, les politiques et la réglementation sont élaborés sans tenir compte de leur impact sur les déplacements aériens dans le Grand Nord et les régions. Une Stratégie nationale des déplacements aériens doit répondre aux besoins et aux défis de chaque région, tout particulièrement ceux du Grand Nord, et de veire à l'amélioration de l'infrastructure aérienne en région et dans le Nord.

Le comité est heureux de présenter son rapport final sur la croissance future et la compétitivité globale du secteur canadien du transport aérien. Les recommandations d'*Une seule approche ne convient pas*, en renforçant le secteur et en donnant un meilleur accès au transport aérien à tous les Canadiens, permettront de garantir le dynamisme de notre économie, ainsi que le dynamisme et la prospérité des collectivités partout au Canada.

1. OBSERVATIONS GÉNÉRALES POUR UNE ÉVENTUELLE STRATÉGIE NATIONALE SUR LES DÉPLACEMENTS AÉRIENS

RECOMMANDATION:

Le comité recommande que Transports Canada, en collaboration avec le ministère des Finances, réunisse toutes les parties concernées en vue de définir une Stratégie nationale des déplacements aériens.

Dès le début de son étude, le comité a constaté que les intervenants ont décrit le secteur du transport aérien au Canada comme manquant d'une orientation coordonnée. C'est la raison pour laquelle la recommandation principale formulée par le comité dans son rapport provisoire préconisait pour le Canada l'adoption d'une seule stratégie nationale globale et intégrée sur le transport aérien.

Le Comité demeure convaincu à ce jour que le Canada doit se doter d'une telle stratégie nationale. Cette demande est justifiée par le fait que de nombreux représentants du secteur du transport aérien se plaignent de la présence d'intérêts multiples et divergents, et parfois même incompatibles, au



sein de leur industrie. Cela aurait comme conséquence le coût élevé du transport aérien au Canada. La perte de voyageurs des aéroports canadiens au profit des aéroports américains situés près de la frontière avec les États-Unis serait d'ailleurs l'un des symptômes importants de ce problème². Comme il en sera discuté plus amplement dans les prochaines sections de ce rapport, ce manque d'orientation a aussi des conséquences sur le secteur des transports aériens dans les régions éloignées et le Nord. Dans ces régions, les infrastructures qui permettraient au transport aérien d'être efficace manquent et des contraintes réglementaires augmentent inutilement les coûts des opérations aériennes dans ces régions et créent de l'incertitude.

Le comité désire laisser aux spécialistes, lesquels savent mieux comment permettre au secteur d'atteindre son plein potentiel, la tâche importante de déterminer ce que cette stratégie doit contenir. Par contre, le comité aimerait offrir des suggestions qui devraient guider l'élaboration de cette stratégie. Ces suggestions ont à maintes reprises été mises de l'avant lors des audiences du comité.

Cette stratégie devrait avoir un objectif simple. Comme le comité l'a souligné dans son rapport *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, les pays qui se sont donné une stratégie en matière de transport aérien ont pris soin de viser un objectif simple en regard duquel les autorités peuvent ensuite juger, justifier ou rejeter les propositions concernant le secteur³. Dans un pays aussi grand et vaste que le Canada et où le transport aérien est tout indiqué, cet objectif pourrait être simplement de favoriser l'usage de l'avion comme mode de transport. Cela pourrait facilement être constaté par une croissance du trafic aérien au pays.

Le cabotage ainsi que l'exode des passagers canadiens vers les aéroports américains sont deux thèmes qui mériteraient aussi une évaluation approfondie dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie nationale.

Le secteur aérien du Canada – et l'ensemble des parties intéressées de l'aviation – doit être encadré par une politique nationale claire. Le comité demeure convaincu que l'économie nationale récoltera les fruits d'une valeur ajoutée si tout le secteur peut arriver à un consensus sur les buts à atteindre.

2. LE SECTEUR AÉRIEN NORDIQUE ET RÉGIONAL DANS LE CADRE DE CETTE ÉVENTUELLE STRATÉGIE

Dans le Nord canadien et d'autres endroits isolés, le transport aérien est souvent le seul moyen de transport fiable à l'année longue et est crucial pour le déplacement des personnes et des marchandises⁴. Plusieurs témoins ont rappelé que la disponibilité de réseaux routiers et ferroviaires est extrêmement réduite dans le Nord canadien, notamment parce que sa population, qui ne représente que 0,3 % de la population totale du pays, est disséminée sur 39,3 % de la superficie totale du Canada⁵. C'est pourquoi le transport aérien est « essentiel à la survie des collectivités » du Nord canadien⁶.

Dans les régions, le transport aérien joue un rôle important dans la création d'emplois et l'accroissement de la productivité de divers secteurs économiques au Canada. C'est à partir des aéroports régionaux que le secteur du transport aérien offre un ensemble de services et d'activités tels que « des évacuations médicales, des écoles de pilotage, des services d'aviation d'affaires, des entreprises en aérospatiale, des avions de lutte aux incendies de forêt, des avions pour épandage, du nolisement d'avions, de l'entretien d'avions⁷ ». Selon le Conseil des aéroports du Canada, les aéroports canadiens génèrent plus de 45 milliards de dollars en activités économiques et versent, globalement, plus de huit milliards de dollars en salaires⁸. D'autres témoins ont confirmé que les aéroports, avec l'infrastructure qui leur est rattachée, contribuent à rendre les collectivités plus accessibles et, ultimement, ouvrent la porte à toutes sortes d'investissements privés, tant nationaux qu'étrangers⁹. Le professeur Savard, de l'Université de Sherbrooke, a expliqué au comité que des études ont démontré que :

[L]es aéroports régionaux ont un impact important en termes de complémentarité surtout avec certains secteurs [par exemple] le secteur de l'hôtellerie et celui de la restauration qui vont profiter d'une augmentation de congrès [et du] tourisme [...] La présence d'aéroports est aussi très bénéfique pour le secteur manufacturier [puisque cela] facilite les exportations et les importations [...] des biens qui sont produits, mais aussi l'importation de technologie [...] La



présence d'aéroports stimule la croissance des entreprises dans les secteurs de recherche et de développement [et] favorise la croissance, l'installation et la rétention de sièges sociaux¹⁰.

En termes de défis, divers témoins ont souligné le fait que les retombées de la libéralisation des marchés de l'aviation tardent à se concrétiser pour les Canadiens qui vivent en région et dans les collectivités nordiques. Ces témoins ont expliqué au comité que sur les marchés conventionnels, les consommateurs profitent de la concurrence parce qu'elle entraîne généralement une augmentation de l'offre; or, en raison des coûts d'exploitation élevés et du nombre restreint de clients en région et dans le Nord, « la hausse de l'offre n'entraîne pas nécessairement une augmentation de la demande ou une réduction des coûts d'exploitation¹¹ ».

À en juger par les témoignages, il est clair que les conditions du marché du transport aérien sont bien différentes dans le Nord et dans le sud du Canada. Un témoin décrit ainsi cette différence :

Dans le Sud, la demande fluctue en fonction de l'état de l'économie et du prix des billets. Dans le Nord, le transport aérien est un service essentiel où la demande est remarquablement constante et elle est inélastique par rapport aux prix. Dans le Sud, il faut se doter d'appareils modernes à haut rendement énergétique pour être concurrentiel [...] Dans le Sud, la concurrence fait baisser les prix, tandis que dans le Nord, les frais d'exploitation élevés et la demande inélastique par rapport aux prix ne permettent pas de soutenir à long terme la concurrence des entreprises qui pratiquent les bas prix, ce qui entraîne même une augmentation des prix dans certains petits marchés¹².

Le marché nordique est petit et la croissance y est limitée, ce qui rend les transporteurs aériens dans cette région particulièrement vulnérables à la concurrence¹³. Comme l'a expliqué un autre témoin :

[L]orsque deux transporteurs aériens desservent une petite collectivité nordique presque pas peuplée, le nombre de passagers possible est si restreint que les deux ne pourront vendre que la moitié de leurs sièges. Le coût d'exploitation de chaque appareil restant le même quel que soit le nombre de passagers à son bord, le prix moyen du billet augmentera donc dans ce marché restreint¹⁴.

Cela explique la structure particulière du marché des services aériens dans les localités nordiques et éloignées. Le comité a compris que la plupart des transporteurs aériens exigeaient une prime sur les liaisons les plus populaires pour financer leurs services sur d'autres qui le sont moins¹⁵. Lorsqu'un nouveau transporteur aérien décide d'offrir ses services sur des routes payantes déjà desservies par d'autres transporteurs aériens, cela peut avoir l'avantage de faire baisser les prix des billets sur ces routes, mais l'inconvénient de faire grimper les prix sur les routes desservant des collectivités plus petites¹⁶. Les représentants de Transports Canada ont confirmé cette pratique, ajoutant que, même si les coûts de certaines liaisons nord sud ont diminué en raison de l'expansion des activités des transporteurs aériens du Sud, les coûts des liaisons intérieures dans le Nord ont, en fait, augmenté¹⁷. Ainsi, lorsque la concurrence s'intensifie et que de nouveaux joueurs font leur entrée sur le marché des liaisons rentables, les transporteurs aériens ne sont plus capables de financer leurs liaisons moins fréquentées au même taux.

Nous avons pris un engagement important envers le Nord, et c'est de desservir le Nord, un très petit marché. Comme nos perspectives de croissance sont limitées, nous sommes extrêmement sensibles à toute hausse de la compétition.

Tracy Medve, présidente, Canadian North

Compte tenu de cette structure de marché, le comité est d'avis qu'il faut jouer de prudence avant de prendre des mesures visant à accroître la concurrence dans les régions nordiques et éloignées. Dans ces régions, il serait souhaitable de mettre l'accent sur l'amélioration de l'infrastructure essentielle requise pour rendre le secteur plus efficient. C'est pourquoi le comité croit qu'une stratégie nationale et globale sur le transport aérien devra tenir compte des particularités propres à ces régions, notamment en ce qui concerne l'élaboration de la réglementation et du financement des infrastructures aéroportuaires.



a. Réglementation et les particularités régionales et nordiques

Ce qui irrite plus particulièrement les exploitants dans le Nord, c'est l'approche globale utilisée en matière de réglementation.

*Stephen Nourse, directeur exécutif,
Northern Air Transportation Association*

Le comité a constaté durant son étude que certaines exigences réglementaires causent des problèmes pour les régions nordiques et éloignées. Plus précisément, elles imposent des frais accessoires aux intervenants du transport aérien, notamment les gestionnaires d'aéroports, et freinent le développement du transport aérien dans ces régions.

L'un des exemples que plusieurs témoins ont portés à l'attention du comité concerne l'intention d'imposer à tous les aéroports l'exigence de mettre en place une aire de sécurité d'extrémité de piste au bout de chaque piste d'atterrissage¹⁸. Des intervenants ont indiqué au comité que dans le cas de certains aéroports régionaux et nordiques, des éléments géographiques empêchent d'allonger la piste pour construire de telles aires. Dans ces endroits, la seule solution sera de raccourcir la longueur de la piste de 90 à 120 mètres¹⁹.



Chesterfield Inlet

Plusieurs intervenants ont fait part au comité de leur crainte que l'implantation de cette mesure ait un impact négatif sur le transport aérien dans les régions éloignées et nordiques²⁰. En effet, en ayant comme conséquence de réduire la longueur de nombreuse piste, cette mesure limitera encore plus la capacité des petits aéroports nordiques à accueillir des avions plus gros et plus moderne. Comme il est incertain que leurs avions pourront se poser sur ces pistes à l'avenir, certains transporteurs aériens œuvrant dans le Nord ont remis à plus tard la modernisation de leurs flottes d'avions :

Je vous donne un exemple d'un problème auquel nous sommes confrontés aujourd'hui. Une de nos compagnies aériennes [« Perimeter »] envisage d'investir environ un demi-million de dollars dans chacun de nos avions de 19 sièges afin d'y installer un poste de pilotage à écrans cathodiques, les équipant ainsi d'un matériel de téléguidage et de surveillance météorologique des plus modernes. Grâce à cet ajout, l'avion peut atterrir en toute sécurité en cas de mauvais temps, ce qui arrive plus souvent dans le Nord que dans le Sud [...]

Malheureusement, [Perimeter] réexamine maintenant cet investissement après avoir consacré beaucoup de temps et d'argent à l'élaboration d'un prototype pour ce type d'avion. Pourquoi? Parce que Transports Canada envisage de mettre en œuvre certaines normes obligatoires pour élargir les aires de sécurité d'extrémité de piste. Dans beaucoup d'aéroports du Nord, les pistes sont situées dans des zones où il est tout simplement impossible d'avoir ces aires de sécurité à cause de la topographie ou du coût de l'expansion.

[...] À mesure qu'on raccourcit les pistes pour tenir compte des aires de sécurité d'extrémité de piste, la taille des avions qui peuvent y atterrir diminue également. Dans bien des aéroports du Nord, il faudrait alors utiliser des avions monomoteurs. Voilà pourquoi Perimeter n'est pas disposée à faire ce type d'investissement si le règlement, qui est basé sur le marché du Sud, l'empêche d'utiliser ces avions dans le Nord.

*Michael Pyle, président et chef de la direction,
Exchange Income Corporation*

Une autre situation a été portée à l'attention du comité par une représentante de la ville d'Iqaluit. Celle-ci concerne les lignes directrices de Transports Canada visant l'utilisation des terrains aux abords des aéroports prévoient que les sites d'enfouissement des ordures ne devraient se situer à moins de 8 km d'un aéroport²¹. Cette exigence a comme but d'éviter la présence d'oiseaux qui pourraient poser un danger pour les avions lors de l'atterrissage et du décollage. On a informé le comité que pour Iqaluit – et probablement de nombreuses autres localités du Nord canadien –, cela exigerait la construction d'une nouvelle route, car aucune ne se rend actuellement à plus

de 8 km de l'aéroport qui dessert la localité. Cette exigence imposerait donc des coûts prohibitifs à la municipalité, d'autant plus que la présence d'oiseaux, et donc posant un danger pour l'aviation, serait plutôt rarissime. Le comité est conscient que les lignes directrices concernant l'utilisation des terrains aux abords des aéroports ne sont que des recommandations²², mais le fait qu'elles ne contiennent pas d'exception concernant le Nord entraîne de l'incertitude quant aux exigences auxquelles les gestionnaires municipaux doivent se conformer.

Le comité encourage le gouvernement fédéral, ses ministères et ses agences à adapter aux réalités et aux besoins spécifiques de chaque région et collectivité la réglementation et les politiques qu'ils élaborent. Cette réglementation et ces politiques devraient permettre aux intervenants du secteur du transport aérien d'élaborer les solutions qui se prêtent le mieux à chaque situation.

RECOMMANDATION:

Le comité recommande qu'une Stratégie nationale sur les déplacements aériens, la réglementation, les politiques et les programmes de financement futurs touchant le secteur du transport aérien, tienne compte des besoins spécifiques des régions et du Nord et des défis particuliers auxquels celles-ci font face.

b. Les infrastructures du transport nordique et régional

Les infrastructures sont essentielles au bon fonctionnement du transport aérien. En autres choses, ces infrastructures incluent les aéroports, les aérogares, les pistes d'atterrissage et le système de navigation aérienne. S'ajoute à ces infrastructures essentielles toute l'infrastructure connexe, tel que les routes et chemins de fer reliant les aéroports aux collectivités qu'ils desservent. Bien que les principales infrastructures aériennes du pays soient adéquates, des témoins ont dit au comité que celles desservant les collectivités éloignées et nordiques ne combleront peut-être pas tous les besoins futurs.

Comme il en a été discuté dans le rapport *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, les infrastructures aériennes du pays se sont grandement améliorées au cours des 20 dernières années²³. Le portrait de la situation dans les régions éloignées et nordiques du Canada dressé par les intervenants qui ont comparu devant le

comité est toutefois différent. Dans ces régions, le transport aérien est essentiel au bien-être des collectivités en, comme l'a souligné un témoin, « leur donnant accès aux soins de santé, aux denrées alimentaires, au courrier, à certains carburants et à d'autres biens périssables vitaux²⁴ ». Cependant, selon ce qu'a entendu le comité, la croissance du transport aérien dans ces régions serait limitée par les infrastructures actuellement en place.

Un témoin a dit que le plus grand défi concernant l'infrastructure des aéroports nordiques et éloignés est l'état des pistes et leur disponibilité. Il n'y a pas assez de pistes asphaltées dans le Nord. Selon la Northern Air Transport Association, les trois territoires n'en comptent qu'une dizaine à eux trois, tandis que l'Alaska, d'une superficie beaucoup plus petite, en compte 61²⁵. Les transporteurs aériens du Nord ont donc un choix limité d'aéronefs pour assurer leurs services; le Boeing 737 200, conçu dans les années 1970, est le gros porteur le plus moderne capable d'atterrir sur des pistes en gravier²⁶. Selon la présidente de Canadian North, « aucun aéronef homologué de nouvelle génération ne peut utiliser une surface non revêtue. On ne prévoit pas en fabriquer et, dans le cas contraire, aucun des transporteurs du Nord n'aurait les moyens d'en acheter »²⁷.

Le comité a également compris qu'en plus du manque de pistes asphaltées, une grande partie des pistes dans le nord mesurent 1 200 mètres de longueur ou moins en raison, la plupart du temps, de contraintes géographiques. Les petits aéronefs de nouvelle génération ont besoin d'une piste d'une longueur minimale de 1 520 mètres pour atterrir en toute sécurité²⁸. Cette exigence limite encore davantage les types d'aéronefs que peuvent accommoder ces aéroports. Selon un autre témoin, « pour ajouter au problème, un projet de loi a été déposé proposant de limiter, et même de réduire, la longueur des pistes d'atterrissage de nombreux aéroports dans le Nord afin de respecter les exigences relatives à l'aire de sécurité d'extrémité de piste²⁹ ».

Le représentant de la Northern Air Transportation Association a souligné que le manque de pistes pavées, en restreignant les transporteurs aériens à utiliser de vieux appareils, augmente les coûts d'opérations dans les régions éloignées et nordiques³⁰. Comme il a été expliqué au comité, les plus vieux appareils seraient plus gourmands en carburant et nécessiteraient plus d'entretien que les appareils plus récents³¹. L'absence de pistes pavées et la longueur insuffisante des pistes limiteraient aussi la taille des appareils qui peuvent être utilisés par les transporteurs aériens³². Le comité constate que l'usage de plus gros appareils serait plus efficient à plusieurs endroits³³.



En ce qui concerne les aéroports régionaux, le représentant du Conseil des aéroports du Québec a fait part au comité que les pistes de plusieurs petits aéroports régionaux sont en mauvais état et nécessitaient une réfection³⁴. Comme il a été expliqué au comité, cela affecterait la viabilité des aéroports, car la capacité des aéroports – en particulier l'état et la longueur des pistes – serait l'une des caractéristiques pour attirer les transporteurs³⁵.

Le manque d'information météorologique est un autre problème mentionné par les intervenants entendus par le comité. Des témoins ont signalé qu'au fil des ans, « pour des raisons budgétaires, des stations météorologiques et aérologiques ont été fermées et, dans de nombreux aéroports, les activités des CARS [stations radio d'aérodromes communautaires] sont limitées³⁶ ». Ces stations radio d'aérodromes communautaires opèrent selon un horaire précis et sont souvent à court de personnel, ce qui réduit les heures de service et force le déroutement ou l'annulation d'un nombre important de vols³⁷. Un témoin a ajouté ceci :

Disposant de données limitées, les ordinateurs nous fournissent des prévisions de moins bonne qualité. Nous avons de la difficulté à obtenir des renseignements météorologiques pour des vols d'urgence de nuit [...] La situation est encore pire aux aéroports où l'on se fie aux observations de l'exploitant de la CARS. La plupart font de l'excellent travail, mais pour certaines, la qualité et la fiabilité du service laissent à désirer³⁸.

Par manque d'informations météorologiques, certains vols ne peuvent tout simplement pas être entrepris parce que l'information sur les conditions climatiques à l'aéroport de destination n'est pas disponible³⁹.

Le changement climatique est un autre phénomène à avoir une incidence sur l'infrastructure aéroportuaire dans le Nord. Le comité comprend qu'en raison du réchauffement de l'Arctique, le pergélisol sur lequel sont construites les pistes est en train de fondre et que l'apparition de profondes fissures et de bosses pose un danger⁴⁰. La fonte du pergélisol pourrait également représenter un danger pour les terminaux du Nord qui ont, pour la plupart, été construits sur des piliers d'acier enfoncés profondément dans le sol. Selon plusieurs témoins, ces piliers contribuent au réchauffement du pergélisol, ce qui a pour effet de déstabiliser l'infrastructure. S'ajoute à ce problème le fait que la plupart des

aéroports, situés à proximité de l'eau, ne résisteraient pas à une élévation du niveau de la mer. Le comité a été mis au courant de la situation à l'aéroport de Tuktoyaktuk, dans les Territoires du Nord-Ouest, où l'érosion est déjà à l'œuvre aux abords des pistes et où l'action des vagues pose des problèmes d'instabilité⁴¹.

D'autres exemples d'infrastructures déficientes ont été apportés à l'attention du comité. Par exemple, certains aéroports ne sont pas dotés d'un système d'approche aux instruments modernes, ce qui empêche les appareils de s'y poser en cas de brouillard⁴². Il a été rapporté au comité que jusqu'à 25 % des vols pouvaient être annulés ou déroutés dans un autre aéroport que celui de destination⁴³, affectant ainsi de manière importante la fiabilité du service aérien offert dans certaines collectivités⁴⁴. Dans certains cas, le comité a aussi été à même de constater, lors de ses visites à Iqaluit et Yellowknife, que les aérogares trop petites limitaient la fréquence des vols. À terme, ce sont les consommateurs des collectivités éloignées et nordiques qui paient le prix d'une insuffisance d'infrastructures aériennes.

Plusieurs témoins ont proposé des solutions pour améliorer l'infrastructure aérienne dans le Nord. L'idée la plus souvent avancée consiste à recourir plus souvent à la technologie GPS (système mondial de localisation) et aux systèmes automatisés d'observations météorologiques (AWOS). Le comité comprend que « [l]a plupart des approches programmées dans les GPS dans le nord ne font que reprendre les approches indirectes déjà utilisées. Donc, les pilotes ne peuvent pas profiter de la technologie⁴⁵ ». NAV CANADA et Transports Canada fixent des normes d'approche très précises, comme les marges de franchissement d'obstacles, basées sur la précision des relevés de la zone adjacente et des signaux GPS. Grâce à des relevés et des recouvrements plus précis, de même que les signaux GPS, les pilotes peuvent réduire passablement la hauteur maximale à laquelle ils doivent amorcer leur approche, ce qui réduit le nombre d'approches interrompues dans les aéroports nordiques et éloignés⁴⁶. Un témoin a ajouté qu'il serait possible d'améliorer considérablement le service météo dans le Nord grâce à l'installation de nouveaux AWOS avec une capacité vidéo, ce qui permettrait d'assurer une couverture permanente, sans les problèmes d'effectif actuels⁴⁷. Malgré les récentes mesures prises par NAV CANADA, la majeure partie des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut n'est toujours pas entièrement couverte par l'AWOS. Selon la Northern Air Transportation Association, le principal obstacle à l'augmentation du nombre de stations AWOS est le financement, chaque unité coûtant entre 500 000 et un million de dollars, selon l'emplacement⁴⁸.

De nombreux intervenants d'ailleurs ont expliqué au comité que le principal frein au renouvellement de l'infrastructure aérienne régionale et nordique est les coûts que cela requiert. Ce problème a deux facettes. Premièrement, les coûts des matériaux et des travaux de construction requis pour améliorer l'infrastructure à ces aéroports canadiens sont beaucoup plus élevés qu'ailleurs au pays. Deuxièmement, les gouvernements des territoires et les municipalités qui exploitent ces aéroports disposent rarement d'une assiette fiscale leur permettant de financer de grands projets d'infrastructure.

Cependant, le comité a été à même de constater que les gestionnaires d'aéroports sont en mesure de mettre en œuvre des solutions pour financer la modernisation de leur infrastructure. Par exemple, le comité a été informé lors de son voyage à Iqaluit que le gouvernement du Nunavut, gestionnaire de l'aéroport d'Iqaluit, a entrepris d'agrandir et moderniser l'aéroport de la ville en faisant appel à un partenariat public-privé. Lors de sa visite à Yellowknife, on a expliqué au comité que, pour réaliser des économies, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a mis en commun les services de voirie et d'entretien des pistes de l'aéroport de Yellowknife. Dans le futur, le recours aux nouvelles technologies, tels les GPS et les stations météo automatiques, devrait permettre de mettre en place à moindre coût l'équipement nécessaire pour rendre le transport aérien plus efficace dans les régions éloignées et nordiques⁴⁹. Des représentants de NAV CANADA ont également informé le comité que la société avait entrepris la mise en place de la nouvelle technologie de navigation aérienne sur la côte du Labrador et qu'elle avait l'intention de l'implanter dans l'Extrême Arctique⁵⁰.

Le gouvernement fédéral participe aussi au financement des infrastructures des aéroports régionaux et locaux. Des fonctionnaires de Transports Canada ont souligné que le gouvernement fédéral était conscient du rôle important que joue l'infrastructure de transport du Nord dans la vie de nombreux résidents et entreprises du Canada. C'est pourquoi il a investi des sommes importantes dans les aéroports nordiques et éloignés, notamment dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) et du Plan Chantiers Canada.

En vertu du PAIA, les aéroports n'appartenant pas au gouvernement fédéral et qui offre des vols passagers réguliers tous les mois de l'année peuvent obtenir un financement pouvant aller jusqu'à 100 % des coûts d'un projet d'immobilisation⁵¹.

Ces projets incluent la réfection des pistes, l'installation d'éclairage, l'achat d'équipement de lutte contre les incendies et d'équipement lourd d'entretien des pistes, et les projets de réfection ou d'aménagement lié à la sécurité dans une aérogare⁵².

Au total, le gouvernement canadien a versé 556 millions de dollars au cours des 17 années d'existence du PAIA⁵³. Ces investissements s'ajoutent à d'autres projets ciblés lancés par le gouvernement fédéral dans le but de répondre aux besoins en infrastructure des collectivités nordiques. Par exemple, le gouvernement vient de mettre la dernière main à son étude des besoins du Nord canadien en matière d'infrastructure et il a affecté des fonds à la recherche sur les répercussions de la fonte du pergélisol⁵⁴.

Tous les témoins ont reconnu l'importance des fonds versés par le gouvernement fédéral pour améliorer l'infrastructure aéroportuaire, mais beaucoup les jugent insuffisants. Comme la réglementation fédérale oblige les aéroports à entreprendre des travaux de modernisation de leur infrastructure, la plupart des témoins ont dit qu'un nombre trop important d'aéroports doivent faire appel au PAIA⁵⁵. À ce sujet, voici ce qu'a dit un témoin :

Des investissements publics considérables sont effectués dans tous les autres modes de transport, y compris les routes, les chemins de fer et les ports, et ce, pour les bonnes raisons. Nous demandons seulement que notre infrastructure nationale d'aéroports [...] soit traitée d'une manière similaire aux autres modes de transport⁵⁶.



Fort Smith



D'autres témoins se sont plaints que les programmes de financement actuel ne permettraient pas la mise en œuvre de solutions qui permettraient d'améliorer les infrastructures à moindres coûts. Selon un intervenant ayant comparu devant le comité, les exigences du PAIA « sont tout simplement trop restrictifs : les aéroports sont trop petits ou trop grands, les projets approuvés sont très restrictifs, et les exigences bureaucratiques sont nombreuses⁵⁷ ». Par exemple, on a informé le comité qu'un relevé d'aéroport, lequel est nécessaire pour pouvoir utiliser les nouvelles technologies GPS en remplacement des aides à la navigation traditionnelles, ne peut être financé par le PAIA⁵⁸. Le comité encourage le gouvernement fédéral à adapter ses programmes pour permettre aux intervenants du secteur du transport aérien d'élaborer les solutions qui se prêtent le mieux aux réalités et aux besoins spécifiques de chaque région et collectivité.

L'essor économique que connaissent certaines régions et le Nord du pays pourrait stimuler la demande de services aériens à l'avenir. Déjà, grâce à l'essor des activités d'exploitation des ressources, l'achalandage de l'aéroport de Fort McMurray est passé de 102 000 passagers par année en 1999 à 825 000 passagers par année aujourd'hui⁵⁹. Pour tirer profit du potentiel économique du Nord et absorber la hausse prévue de la demande de la part des entreprises et des résidents, il faut améliorer l'infrastructure aéroportuaire qui s'y trouve⁶⁰.

Ainsi, certains aéroports devront se doter de pistes plus longues pouvant accueillir des avions plus grands, d'aires plus sécuritaires pour les dépassements de piste, d'aires de demi-tour et de voies de circulation plus larges, d'aires de trafic plus étendues et de hangars pour abriter les avions et les hélicoptères durant la nuit, d'installations d'entretien et



d'entreposage du fret, d'équipement de déneigement ainsi que de réservoirs de carburants plus grands⁶¹. Lors des visites du comité dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, les représentants des gouvernements territoriaux, qui assurent la gestion des aéroports dans ces territoires, lui ont présenté plusieurs projets d'expansion d'aéroports et d'aérogares. Plus au sud, l'aéroport de Fort McMurray, qui est l'un des aéroports en Amérique du Nord qui a connu la plus forte hausse du nombre de passagers au cours des huit dernières années, entend quintupler la superficie de son aérogare⁶².

Si les perspectives de développement économique dans le Nord se réalisent, le gouvernement fédéral en profitera par le truchement des taxes impôts et redevances qu'il collectera. Actuellement, les redevances que paient les sociétés qui exploitent des ressources dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut territoires sont versées au gouvernement fédéral⁶³. Même si une partie de ces redevances iront aux gouvernements des territoires aux termes d'ententes de transfert de responsabilités à venir⁶⁴, une partie importante (la moitié dans le cas des Territoires du Nord-Ouest⁶⁵) continuera d'être versée au gouvernement fédéral. Le comité croit donc que le gouvernement fédéral doit jouer un rôle dans le développement des infrastructures qui favorisent le développement économique de ces régions, ce qui inclut les infrastructures aéroportuaires.

RECOMMANDATION:

Le comité recommande que l'amélioration des infrastructures aéroportuaires régionales et nordiques doit être une priorité afin d'encourager la croissance économique des régions éloignées et nordiques du Canada.

3. AUTRES RECOMMANDATIONS

a. *Obligation de rendre compte des décisions des gestionnaires d'aéroport*

Dans son rapport *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, le comité a souligné que la plupart des témoins se sont dits satisfaits des résultats de la Politique nationale des aéroports (PNA), en particulier en ce qui concerne les aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA)⁶⁶. De nombreux témoins sont venus dire au comité que de confier la gestion des principaux aéroports du pays à des autorités aéroportuaires canadiennes (AAC) avait contribué

au renouvellement et à l'amélioration de l'infrastructure aéroportuaire au Canada. Aujourd'hui, cette infrastructure se classe au premier rang dans le monde⁶⁷, mais à un coût élevé pour les voyageurs canadiens.

Certains témoins ont exprimé des préoccupations quant à la gouvernance des aéroports. Pour certains, la composition, la transparence et la reddition de compte des conseils d'administration des AAC pourraient être améliorées. Par exemple, les représentants de la Commission canadienne du tourisme ont souligné au comité que « dans le contexte global de la politique aérienne, les consommateurs et les collectivités sont sous-représentés. Une meilleure représentation des collectivités et des utilisateurs ultimes serait utile dans de nombreux secteurs⁶⁸ ». De manière similaire, le professeur Fred Lazar a exprimé l'avis que les compagnies aériennes et les passagers sont sous représentés sur les conseils d'administration des AAC et a suggéré que ces dernières seraient être en mesure de mieux rendre compte de leur gestion si ces groupes étaient mieux représentés⁶⁹.

Au cours de ses audiences, le comité a demandé aux compagnies aériennes si elles souhaitaient avoir une représentation plus forte au sein des conseils d'administration des ACC. Air Canada a répondu que « même si les règles actuelles ne le permettent pas, évidemment, nous aimerions participer davantage, et que ce 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, ce serait positif⁷⁰ ». De son côté, WestJet s'est montrée prudente à cet égard, faisant remarquer que le problème, « c'est que pour ces quatre ou cinq grands aéroports, nous aurions peut-être un seul siège au conseil, qui serait constitué de 12 personnes⁷¹ ». Pour WestJet, il faudrait également que le transporteur exerce également suffisamment d'influence sur les décisions du conseil et le fait d'avoir un seul siège ne le permettrait pas⁷².

L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) et Aéroports de Montréal ont également exprimé leur avis concernant la faible représentation des compagnies aériennes au sein des conseils des administrations aéroportuaires. Le représentant de la GTAA a fait remarquer que « [s]i les représentants de ces groupes sont encore actifs dans leur milieu et que vous vous imaginez qu'ils seront objectifs au conseil, vous vous trompez⁷³ ».

Le Conseil des aéroports du Canada a répondu à ces préoccupations concernant la gouvernance et l'obligation de rendre compte des aéroports de la manière suivante :

Les baux en vigueur entre le gouvernement fédéral et les aéroports définissent clairement les exigences à ces égards. Les dirigeants d'aéroports rendent compte à un conseil d'administration composé de représentants locaux nommés par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux et de groupes locaux établis dans la collectivité. Nos données financières sont publiées dans des rapports annuels. Nous tenons des assemblées annuelles et des assemblées publiques. Nous tenons des consultations sur les modifications aux frais, les programmes d'investissements dans les infrastructures, la planification globale et la conception des aérogares⁷⁴.

De plus, le Conseil des aéroports du Canada a aussi souligné le fait que l'entente sur les frais d'améliorations aéroportuaires qui a été conclue entre l'ATAC et les aéroports du RNA oblige les aéroports à présenter les programmes d'immobilisations proposés aux compagnies aériennes avant leur mise en œuvre⁷⁵.

Le comité reconnaît que l'actuel modèle de gouvernance des aéroports a produit d'excellents résultats. Comme il l'a souligné à de nombreuses reprises dans le présent rapport et dans son rapport *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, les différents aéroports du pays œuvrent dans des contextes souvent bien différents les uns des autres. Cela exige que les gestionnaires d'aéroports aient la latitude nécessaire pour prendre les mesures appropriées à chacun de ces contextes.

Par contre, le comité a lui aussi des préoccupations concernant l'obligation de rendre des comptes des gestionnaires d'aéroport. Il juge essentiel que les autorités aéroportuaires rendent compte de leur gestion. Les aéroports sont des infrastructures publiques qui doivent être gérées pour le bien-être collectif de tous les Canadiens. Cela ne signifie pas que tous les faits et gestes des exploitants d'aéroports doivent être vérifiés; la gouvernance par les intérêts locaux a fait ses preuves. Le comité croit cependant que les gestionnaires d'aéroports rendent compte de leurs décisions à une tierce partie.



RECOMMANDATION:

Le comité recommande que les autorités aéroportuaires canadiennes établissent des mécanismes de révision qui permettraient aux intervenants et aux clients de l'aéroport de mieux examiner les décisions qu'elles prennent.

b. Les ressources humaines et les besoins futurs du secteur du transport aérien

Bien que ne relevant pas directement du gouvernement du Canada ni du mandat du comité de proposer une nouvelle stratégie aérienne nationale, celui-ci voudrait mettre en exergue certains problèmes de ressources humaines auxquels est confronté le secteur et faire une recommandation à ce sujet.

La pénurie de personnel qualifié est problématique dans le secteur du transport aérien alors que celui-ci est en croissance. De nombreux témoins entendus par le comité ont mentionné que la rapide libéralisation du marché pose au secteur du transport aérien du Canada des défis à long terme en matière de ressources humaines, surtout pour les entreprises qui assurent des services dans les régions nordiques et éloignées. Un témoin a fait l'observation suivante : « Le nombre élevé de prochains départs à la retraite, combiné à un faible taux d'entrée des jeunes dans l'industrie, promet de poser des défis considérables⁷⁶ ».

En Colombie-Britannique, un témoin a rappelé que de nombreux pilotes compétents avaient été licenciés durant la crise économique et qu'ils se cherchaient maintenant un emploi à l'étranger ou aux États-Unis⁷⁷. Pourtant, d'autres témoins ont précisé qu'il est de plus en plus difficile de recruter de nouveaux



Kimmirut

pilotes. Le British Columbia Aviation Council a dit qu'il faut appréhender les répercussions potentielles de la baisse des inscriptions dans les écoles professionnelles offrant des programmes d'aviation et des salaires de départ non concurrentiels offerts aux personnes qui souhaitent faire carrière dans le secteur canadien du transport aérien⁷⁸. À cet égard, l'Air Line Pilots Association a ajouté qu'un étudiant pouvait facilement dépenser jusqu'à 70 000 \$ en frais de qualification, alors que son salaire de départ ne sera qu'autour de 18 000 \$⁷⁹. À titre d'exemple, un témoin a raconté au comité une anecdote personnelle décrivant bien la situation :

Mon voisin a un fils de 19 ans qui voulait entrer dans l'aviation. Il en a beaucoup discuté avec moi. Après avoir pris connaissance des chiffres, il a décidé de devenir électricien. Étant donné la différence de coût entre la formation d'électricien et celle de pilote, m'a-t-il dit, et compte tenu de ce métier, il préférerait devenir électricien. C'est la situation que nous vivons à l'heure actuelle⁸⁰.

Les besoins sont particulièrement criants pour les opérations aériennes en régions et dans le Nord. Comme l'a souligné un représentant de l'industrie dans le Nord, les petits transporteurs aériens servent souvent d'incubateurs de personnel pour les transporteurs nationaux et internationaux comme Air Canada⁸¹. Comme résultat, le représentant de l'Association québécoise du transport aérien a expliqué au comité que « [l']embauche massive des lignes aériennes impose aux petites entreprises du Québec un taux de roulement qui dépasse parfois 75 %⁸² ».

[...] les pilotes commencent par piloter de petits monomoteurs nolisés et peuvent ensuite piloter de plus gros appareils. Lorsqu'ils commencent comme pilotes professionnels, ils se rendent dans les localités où les conditions sont difficiles et les ressources, limitées. Lorsqu'ils ont acquis de l'expérience, ils sont embauchés dans des compagnies aériennes internationales et se rendent dans des aéroports plus gros et mieux équipés. Ce qui est très paradoxal, dans l'industrie, c'est que ce sont les jeunes pilotes qui se rendent dans les collectivités éloignées.

*Michael Pyle, président et chef de la direction,
Exchange Income Corporation*



La tendance croissante des compagnies aériennes canadiennes à recruter des pilotes étrangers est un autre problème de ressources humaines à long terme sur lequel le comité s'est penché dans le cadre de son étude. Le représentant de l'Air Line Pilots Association (ALPA) a laissé entendre qu'au lieu de puiser dans le bassin de main d'œuvre pour pallier la pénurie de pilotes, certains transporteurs aériens ont recours à des programmes fédéraux pour réduire leurs coûts⁸³. Il a notamment été fait référence au « Programme des travailleurs étrangers temporaires » de Ressources humaines et Développement des compétences Canada. Ce programme « permet à des employeurs d'embaucher temporairement des travailleurs étrangers pour répondre à des besoins immédiats en matière de compétences et de main-d'œuvre lorsqu'ils n'arrivent pas à trouver des citoyens canadiens ou des résidents permanents pour faire le travail⁸⁴ ». L'ALPA croit que certaines compagnies aériennes embauchent des pilotes dans le cadre de ce programme, tout en sachant pertinemment que des pilotes canadiens sont disponibles pour faire le travail. Cette pratique permet en effet aux compagnies d'embaucher des pilotes étrangers à meilleur coût et d'économiser les frais liés à la formation des pilotes sur différents modèles d'avions. Le témoin a donné l'exemple d'une compagnie aérienne, disposant normalement de 155 pilotes et de 10 aéronefs, qui avait fait venir 200 pilotes et 19 aéronefs supplémentaires de l'étranger⁸⁵. Le commandant Adamus de l'Air Line Pilots Association d'ajouter :

Il y a ici, par contre, des pilotes qui se retrouvent sans emploi, et qui vont devoir obtenir des programmes sociaux un complément de revenu. Or, il y a ces pilotes étrangers qui n'acquittent pas au Canada d'impôt sur le revenu et qui ne cotisent pas à nos programmes sociaux. Cela crée un problème⁸⁶.

Pour assurer la viabilité des compagnies aériennes canadiennes, il est essentiel que le gouvernement fédéral se penche sur les besoins du secteur en matière de personnel qualifié. Toute pénurie de pilotes qualifiés pourrait freiner le développement futur de l'industrie du transport aérien et réduire encore davantage notre compétitivité dans ce secteur.

RECOMMANDATION:

Le comité encourage vivement les transporteurs aériens canadiens à soutenir la formation et le développement à long terme des pilotes canadiens et recommande que Transports Canada s'assure que les pilotes étrangers employés par les transporteurs aériens canadiens rencontrent toutes les exigences professionnelles et de sécurité.

4. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Au cours des années 1990, le Canada a effectué un virage majeur en matière de politique sur le transport aérien. Alors qu'il jouait un rôle prédominant dans le développement de l'aviation au Canada, le gouvernement fédéral allait laisser ce rôle aux acteurs privés et aux collectivités, jugées plus aptes à développer ce secteur économique. De manière générale, selon les témoignages entendus par le comité, cette politique a été une réussite. Comme il en a été discuté dans ce rapport, l'industrie du transport aérien s'est grandement développée au cours des dernières années. Nos grandes infrastructures aéroportuaires se sont développées au point de devenir parmi les meilleures au monde.

Malgré ces grandes avancées, il reste encore du chemin à faire. D'une part, la compétitivité dans le secteur du transport aérien au Canada demeure encore très faible par rapport à celle qui existe dans les marchés semblables, dont celui des États-Unis. Malgré la libéralisation du marché, les frais imposés sur cette industrie font en sorte que les tarifs payés par les consommateurs canadiens sont parmi les plus élevés au monde. D'autre part, il est apparent que les infrastructures dans les régions éloignées et nordiques ne pourront pas répondre aux besoins futurs des collectivités actuellement desservies, ni aux besoins du développement économique canadien. Cela, dans un contexte où il y a de moins en moins de personnel qualifié. Il est donc venu le temps de reconnaître l'importance du transport aérien pour le Canada et d'adopter des mesures pour stimuler son expansion.

Pour ce faire, le comité formule les recommandations suivantes au gouvernement du Canada, lesquelles permettront à la fois de renforcer la compétitivité dans le secteur du transport aérien au Canada, et d'accroître et de faciliter les déplacements aériens au Canada.



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 et intégrée conçue pour accroître et faciliter les déplacements aériens au Canada.

(Cette recommandation se trouve aussi dans le rapport intérimaire du comité.)

RECOMMANDATION 2:

Le comité recommande qu'une Stratégie nationale sur les déplacements aériens, la réglementation, les politiques et les programmes de financement futurs touchant le secteur du transport aérien, tiennent compte des besoins spécifiques des régions et du Nord et des défis particuliers auxquels celles-ci font face.

RECOMMANDATION 3:

Le comité recommande que l'amélioration des infrastructures aéroportuaires régionales et nordiques doit être une priorité afin d'encourager la croissance économique des régions éloignées et nordiques du Canada.

RECOMMANDATION 4:

Le comité recommande que les autorités aéroportuaires canadiennes établissent des mécanismes de révision qui permettraient aux intervenants et aux clients de l'aéroport de mieux examiner les décisions qu'elles prennent.

RECOMMANDATION 5:

Le comité encourage vivement les transporteurs aériens canadiens à soutenir la formation et le développement à long terme des pilotes canadiens et recommande que Transports Canada s'assure que les pilotes étrangers employés par les transporteurs aériens canadiens rencontrent toutes les exigences professionnelles et de sécurité.

RECOMMANDATION 6:

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. (voir l'annexe II)

(Cette recommandation se trouve aussi dans le rapport intérimaire du comité.)

RECOMMANDATION 7:

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 exploite. (voir l'annexe II)

(Cette recommandation se trouve aussi dans le rapport intérimaire du comité.)



ANNEXE I : ÉTAT DE L'INDUSTRIE MONDIALE ET DOMESTIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN

En 2011, l'industrie mondiale du transport aérien a assuré le transport de 2,7 milliards de passagers et 50 millions de tonnes de fret à la grandeur de la planète⁸⁷. Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la croissance du trafic mondial de passagers et de fret dépasse la croissance économique mondiale, ayant enregistré un taux de croissance annuel moyen d'environ 4,6 % au cours des 10 dernières années⁸⁸. Selon les prévisions actuelles, les transporteurs aériens nord américains connaîtront, au cours des 20 prochaines années, un taux soutenu de croissance de 3 % et leur part du marché passera de 49 à 57 % du trafic international. Les liaisons internationales continuent de dominer le secteur du transport aérien, 62 % de la totalité des vols ayant une destination hors frontière⁸⁹.

L'OACI, dont un représentant est venu témoigner dans le cadre de l'étude du comité, attribue cette croissance à la concurrence accrue et à la baisse des prix des billets, de même qu'à la confiance accrue des consommateurs dans les marchés déréglementés⁹⁰. Cette concurrence accrue a eu des répercussions sur les marges d'exploitation des compagnies aériennes, qui sont relativement faibles comparativement à celles d'autres intervenants de l'industrie du transport aérien. La marge d'exploitation moyenne des compagnies aériennes mondiale a oscillé entre 1,2 et 2,5 % ces 10 dernières années⁹¹. Avec de telles marges, il est plus difficile pour les transporteurs aériens d'exercer leurs activités et d'affronter la concurrence, surtout sur les marchés où les coûts d'opérations sont élevés, comme au Canada. Ces modestes marges rendent également les compagnies aériennes vulnérables en période de récession économique.

Ce climat a donné lieu, depuis une dizaine d'années, à une vague de fusions et de nouvelles alliances dans ce secteur. Comme certains témoins l'ont expliqué au comité, puisque la rentabilité des compagnies aériennes se mesure au volume⁹², celles-ci doivent donc absolument consolider leurs parts de marché et éviter d'avoir des sièges vides dans leurs avions⁹³.

Voici quelques exemples de fusions et acquisitions survenues récemment en Amérique du Nord et en Europe : Continental et United, Delta et Northwest, US Airways et American Airlines, Air France et KLM et, enfin, British Airways et Iberia. En outre, trois grandes alliances transatlantiques (Star Alliance, oneworld et Sky

Team) ont vu le jour, ce qui représente plus de 60 % du trafic aérien régulier mondial de passagers. Ces regroupements ont fait grimper le coefficient de remplissage mondial des compagnies aériennes⁹⁴ de 70 %, en 2000, à 78 %, en 2011⁹⁵.

Avec cette croissance du secteur du transport aérien est apparu le besoin urgent de personnel compétent. Avec plus de 60 % de commandes de nouveaux aéronefs attribuables à cette croissance à l'échelle internationale, certaines régions du globe éprouvent déjà de la difficulté à former et à retenir suffisamment de personnel breveté capable de piloter et d'entretenir ces nouveaux aéronefs⁹⁶. Selon des données récentes, la demande en pilotes pourrait s'établir à 50 000 par année d'ici 2030, mais la capacité mondiale de formation est de 47 000 nouveaux pilotes par année⁹⁷. Selon les données de l'OACI, cependant, il ne devrait pas y avoir de pénurie en Amérique du Nord au cours des 20 prochaines années⁹⁸.

Au Canada, le transport aérien représente environ 12 % du produit intérieur brut généré par l'ensemble du secteur des transports⁹⁹. À l'instar du secteur mondial, le secteur canadien du transport aérien s'est transformé au cours de la dernière décennie. De nouveaux acteurs sont entrés en scène, dont Porter Airlines, et des transporteurs établis ont inauguré de nouvelles liaisons¹⁰⁰. D'autres ont fermé leurs portes¹⁰¹. À la fin de 2011, 1 497 compagnies aériennes de toutes les tailles offraient des vols intérieurs et internationaux réguliers et non réguliers au Canada. De ce nombre, 694 compagnies étaient canadiennes, 634 américaines et 169 provenaient d'un autre pays¹⁰².

Saviez-vous que ?

| | |
|--|--------------------------|
| Nombre de passagers qui ont pris l'avion au départ d'aéroports canadiens en 2011 | 78,4 millions |
| Quantité de marchandise ayant transité par un aéroport canadien en 2011 | 739 millions de tonnes |
| Valeur des marchandises ayant transité par un aéroport canadien en 2011 | 110 milliards de dollars |
| Nombre d'emplois liés aux opérations aéroportuaires au Canada | 200 000 |

Source: Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Canada, 2012, et Conseil canadien des aéroports, « Reaching Beyond ... For the Economy », Canada's airports, 2013.

Au cours de la dernière décennie, la croissance du secteur canadien a connu une croissance annuelle moyenne de 5,3 %, un taux qui se compare favorablement à celui des compagnies internationales¹⁰³. Selon l'OACI, cette hausse du taux de



croissance du secteur canadien est attribuable à la grande superficie de notre pays et aux distances plus longues entre les destinations, et non à une embellie économique¹⁰⁴.

À l'échelle du globe, transporteurs aériens canadiens ont perdu 0,3 % de leur part du marché international entre 2000 et 2011¹⁰⁵. Dans un rapport, Transports Canada attribue cette perte à la dominance constante des transporteurs européens et à l'influence croissante des transporteurs de la région Asie Pacifique¹⁰⁶. Le marché canadien n'a pas été à l'abri de l'ascension mondiale des transporteurs à faibles coûts. En 2000, ceux-ci ne transportaient que 7 % des passagers à l'échelle mondiale, tandis qu'ils occupent aujourd'hui 20 % du marché international et 15 % du marché canadien¹⁰⁷.

| Saviez-vous que ? | |
|--|-------|
| Nombre d'aérodromes ¹⁰⁸ sur l'ensemble du territoire canadien | 1 889 |
| Nombre d'aéroports ¹⁰⁹ régionaux offrant des vols réguliers et non réguliers | 570 |
| Nombre d'aéroports du Réseau national d'aéroports ¹¹⁰ (RNA) | 26 |
| Nombre d'aéroports situés dans des collectivités du Nord et généralement accessibles que par voie aérienne | 65 |

Source: Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Canada, 2012, et TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 17 novembre 2012 [Helena Borges, sous ministre adjointe, Groupe des programmes, Transports Canada].

En plus des aéroports et des transporteurs aériens, l'industrie canadienne du transport aérien regroupe d'autres intervenants qui assurent la sécurité et le bon déroulement des opérations. Ce sont :



Yellowknife

- Transports Canada, responsable de l'élaboration et de l'application de la réglementation sur le transport aérien, notamment des normes de sûreté et de sécurité des aéroports et des normes relatives aux aéronefs¹¹¹;
- NAV CANADA, une société à but non lucratif qui possède et exploite le système de navigation aérienne civile¹¹²;
- l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), une société d'État responsable du contrôle de sécurité à des aéroports canadiens désignés¹¹³;
- l'Office des transports du Canada, un tribunal administratif fédéral indépendant et quasi judiciaire chargé de l'octroi de licences aux transporteurs aériens¹¹⁴;
- le Bureau de la sécurité des transports, un organisme fédéral indépendant dont le mandat consiste à mener des enquêtes sur des accidents, constater les lacunes de la sécurité et formuler des recommandations dans le but de « promouvoir la sécurité du transport maritime, ferroviaire et aérien, ainsi que du transport par pipeline¹¹⁵ ».

| Saviez-vous que ? | |
|--|--------|
| Nombre d'exploitants aériens au Canada | 1 497 |
| Nombre de pilotes de ligne et pilotes professionnels au Canada | 19 866 |
| Nombre de mécaniciens de bord au Canada | 374 |
| Nombre de contrôleurs aériens au Canada | 1935 |

Source: Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada, 2012.

Dans son rapport *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, le comité a constaté l'importance de tous les acteurs du secteur du transport aérien, quelle que soit leur taille que celle des collectivités qu'ils desservent. Les aéroports et transporteurs, petits ou grands, sont essentiels au développement des régions et des collectivités du pays. Comme l'a rappelé un témoin, « le simple fait qu'un aéroport soit de petite taille ne veut pas nécessairement dire qu'il rapportera peu. Certains pilotes récréatifs survolent le pays [...] Ils atterriront à un petit aéroport municipal et [...] généreront des retombées économiques appréciables dans cette collectivité¹¹⁶ ». Quant aux retombées économiques des petits aéroports, elles se font sentir bien au delà des collectivités adjacentes. Par exemple, les aéroports nordiques et éloignés ont joué et continueront à jouer un rôle important dans le développement et l'émergence du

secteur des ressources naturelles, ce qui contribue grandement à l'essor économique de l'ensemble du Canada ainsi qu'au commerce international¹¹⁷.

Le secteur canadien du transport aérien « sert également de portail pour un important segment de l'industrie touristique, qui génère plus de 70 milliards de dollars par année d'activité économique¹¹⁸ ». Pour chaque million de dollars dépensés par les touristes, quelque 10 emplois sont créés¹¹⁹. Même si les États-Unis demeurent la principale source de touristes au Canada, la Commission canadienne du tourisme a précisé que les autres touristes internationaux, dans leur ensemble, rapportent plus de recettes. En revanche, contrairement à d'autres marchés touristiques concurrents, comme l'Europe, le Canada est largement tributaire de l'accès par voie aérienne¹²⁰.

Malgré son importance, le secteur canadien du transport aérien fait face à de nombreux défis, à commencer par sa viabilité financière. Le classement de l'industrie canadienne du tourisme et des voyages sur le plan de la compétitivité, qui était au cinquième rang dans le monde en 2009, a glissé au neuvième rang en 2011¹²¹. Comme pour les autres compagnies aériennes du monde, la marge d'exploitation des transporteurs canadiens est très mince¹²². À cause de cela, la nature cyclique et la volatilité du prix du carburant ont une forte incidence sur la viabilité financière de l'industrie aérienne. En juillet 2007, l'industrie a dû faire face à une hausse brutale du prix du carburant, lorsque le baril de pétrole a atteint les 147 \$¹²³. De l'avis de plusieurs témoins, les coûts du carburant représentent actuellement, en moyenne, le tiers des dépenses d'exploitation des compagnies aériennes¹²⁴. C'est d'ailleurs ce qui expliquerait les difficultés financières qui ont pesé sur de nombreux transporteurs aériens canadiens¹²⁵. Comme l'a expliqué le représentant d'une grande compagnie aérienne canadienne, « pour chaque dollar d'augmentation du prix du baril de pétrole, notre carburant grimpera d'approximativement six millions de dollars chaque année¹²⁶ ». La gestion de la fluctuation du prix du pétrole continue à poser un défi de taille aux compagnies aériennes¹²⁷. Selon le rapport de Transports Canada, « les coûts élevés du carburant continueront d'être un défi pour l'industrie du transport aérien, de même que la concurrence farouche, tandis que les marges continueront d'être minimales sur de nombreux marchés¹²⁸ ».

ANNEXE II

a. Les aéroports du RNA

Jusqu'au milieu des années 1990, le gouvernement fédéral a exploité la plupart des principaux aéroports du pays. En 1994, Transports Canada possédait, exploitait ou subventionnait 150 aéroports partout au Canada¹²⁹. Cette année-là, le gouvernement fédéral a adopté la Politique nationale des aéroports (PNA) et décentralisé l'exploitation des aéroports au pays. Aux termes de la PNA, le gouvernement :

- demeurait propriétaire des 26 aéroports les plus achalandés, lesquels formeraient le Réseau national d'aéroports (RNA), mais en confiait la gestion et l'exploitation par bail à des administrations aéroportuaires à but non lucratif¹³⁰;
- cédait la propriété des aéroports régionaux et locaux et des autres petits aéroports à des intérêts régionaux;
- continuait à appuyer les aéroports éloignés qui desservent des collectivités isolées;
- continuait de réglementer les services aériens dans tous les aéroports¹³¹.

Le RNA est toujours composé de 26 aéroports¹³². À l'exception des trois aéroports du RNA situés dans les territoires, et dont la propriété a été transférée aux gouvernements des territoires respectifs, le gouvernement fédéral en est toujours propriétaire. En vertu d'un bail à long terme, leur exploitation est confiée aux administrations aéroportuaires canadiennes (AAC).

Les ACC sont des organismes à but non lucratif autonome. Elles sont dirigées par un conseil d'administration composé d'un nombre variable de membres, lequel inclut des représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux et de représentants issus de la communauté. Les ACC ne reçoivent aucun financement du gouvernement fédéral. Plutôt, elles paient à ce dernier un loyer qui, selon ce que le ministre des Transports d'alors a expliqué au comité au début de son étude, « représentent un retour sur investissement équitable pour les contribuables [et] les occasions d'affaires transférées à l'administration aéroportuaire¹³³ ».



Les ACC doivent donc trouver le financement nécessaire pour exploiter et développer les infrastructures aéroportuaires qui leur sont confiées. Leurs revenus proviennent des recettes liées à l'exploitation des aéroports, tels les frais imposés aux utilisateurs des aéroports (frais d'atterrissage et de stationnement d'avion imposés aux compagnies aériennes, frais d'amélioration aéroportuaire imposés aux passagers, loyers des concessions, etc.). Elles peuvent aussi emprunter des fonds sur les marchés financiers. Les AAC disposent d'une grande latitude dans la manière dont elles gèrent l'aéroport qui leur est confié.

Dans son rapport *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, le comité a souligné que les coûts imposés aux ACC affectaient leur compétitivité et la compétitivité de l'ensemble du transport aérien. Le comité désire réitérer que le gouvernement doit cesser traiter les aéroports comme une source de recettes publiques, en plus de suggérer qu'une attention plus grande soit apportée sur l'effet des décisions des ACC, et cela afin d'assurer la compétitivité à long terme du secteur du transport aérien canadien.

b. Les frais aéroportuaires et la compétitivité du secteur du transport aérien au Canada

Dans le cadre de son étude, le comité a entendu que les prix des vols au départ du Canada étaient beaucoup plus élevés que ceux au départ des États-Unis. De nombreux témoins ont confirmé que le coût élevé des vols au départ du Canada était attribuable à la longue liste de frais, de droits et de taxes imposés aux passagers et aux transporteurs. Selon un récent rapport préparé par le Forum économique mondial, le Canada occupe actuellement la 125^e place parmi 139 pays pour ce qui est des taxes sur les billets et à d'autres frais aéroportuaires¹³⁴.

Comme le précise le comité dans *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, de nombreux intervenants du secteur canadien du transport aérien s'inquiètent vivement de ce phénomène. Des représentants d'Air Canada ont fait remarquer que les frais d'infrastructure, les redevances d'atterrissage, les frais d'améliorations aéroportuaires, les redevances de navigation et le droit de sûreté exigés à quatre aéroports américains (Buffalo, Niagara Falls, Plattsburg et Bellingham) étaient 229 % plus bas que ceux exigés aux aéroports canadiens concurrents¹³⁵. D'ici 2015, on s'attend à ce que près de 3,4 millions d'entre eux prennent 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 canadienne¹³⁶. Le Conseil canadien des aéroports estime quant à lui qu'environ 4,8 millions de Canadiens ont choisi de prendre l'avion à partir d'un aéroport américain plutôt que canadien en 2011¹³⁷.

Parmi les redevances et frais qui ont été portés à l'attention du comité, ce sont sans contredit les loyers des aéroports qui suscitent le plus de controverse. Il s'agit des sommes que les autorités portuaires versent au gouvernement fédéral pour obtenir le droit exclusif d'exploiter les aéroports du Réseau national des aéroports (RNA), lesquels sont la propriété du gouvernement fédéral. Ces loyers sont calculés de manière progressive en fonction des recettes brutes des autorités aéroportuaires. « La plupart des grands aéroports versent maintenant au gouvernement un pourcentage supplémentaire de 8, 10 ou 12 % de leurs recettes totales, les aéroports de Toronto Pearson, de Vancouver et de Montréal se trouvant dans la fourchette des 12 %¹³⁸ ». Ces 10 dernières années, les aéroports du RNA ont versé plus de 2,5 milliards de dollars en loyers au gouvernement fédéral¹³⁹.

Tableau 1 – Pertes économique 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 4022 | 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.



De nombreux témoins ont déploré le fait que les loyers ne tiennent pas compte de l'état et de la valeur des installations au moment de leur transfert aux administrations aéroportuaires¹⁴⁰. Dans *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, le comité expliquait qu'étant donné que les administrations aéroportuaires sont désormais responsables de la construction de nouveaux d'infrastructures, certains témoins étaient frustrés de constater que « le loyer est évalué en fonction de recettes qui proviennent à 100 % de nouvelles infrastructures financées par les usagers, et que le gouvernement n'a aucunement contribué à créer¹⁴¹. »

Comme les administrations aéroportuaires sont des entités sans but lucratif, des témoins ont expliqué que ces coûts sont récupérés auprès des utilisateurs. Lorsqu'on leur a demandé ce qui se passerait si le gouvernement décidait de réduire ces coûts, la plupart ont dit que les économies réalisées profiteraient aux consommateurs. Une telle mesure permettrait de « créer une véritable concurrence sur le marché canadien et [de] réduire ainsi le coût des billets¹⁴² ». Selon l'Association du transport aérien du Canada, « une réduction du prix des billets d'avion de 1 % entraîne une hausse du trafic passager de 1 %¹⁴³ ».

Certains témoins, bien qu'en faveur de la réduction des frais aéroportuaires, ont cependant émis l'opinion que la réduction de ces frais ne pourrait à elle seule être suffisante pour réduire le coût du transport aérien pour les voyageurs canadiens. Le professeur Ambarish Chandra, de la Rotman School of Management de l'Université de Toronto, a expliqué au comité qu'il n'y a simplement pas suffisamment de concurrence entre les transporteurs aériens au Canada¹⁴⁴. Deux de ces transporteurs, Air Canada et WestJet, occupent ensemble plus de 90 % du marché. Le professeur Chandra a exprimé l'avis que la réduction des frais aéroportuaires ne suffirait pas à réduire les prix des vols au Canada sans qu'il y ait une véritable concurrence entre les transporteurs¹⁴⁵. Par conséquent, selon lui, il est nécessaire qu'une réduction des frais aéroportuaires s'accompagne à terme d'une hausse de la concurrence entre les transporteurs aériens.

Disons que nous abolissons les loyers du fond de terre aujourd'hui. Les tarifs diminueraient sans doute quelque peu, mais pas autant que si l'industrie était véritablement compétitive.

Ambarish Chandra, Rotman School of Management, Université de Toronto, à titre personnel

Le comité souligne que le maintien du statu quo pose un risque économique inhérent. Dans un monde où le nombre d'aéroports pivots ira en diminuant, nos grands aéroports – Toronto, Vancouver et Montréal – auront de la difficulté à faire partie de ce groupe restreint en raison des coûts aéroportuaires élevés exigés au Canada¹⁴⁶. Comme l'a expliqué un témoin, le secteur canadien du transport aérien supporte un lourd fardeau de « frais de structure et de services très élevés, voire injustifiables, qui nuisent énormément à la croissance et affaiblissent artificiellement les marchés¹⁴⁷ ». Un autre a soutenu que le gouvernement du Canada, au lieu de promouvoir le secteur de l'aviation comme un moteur de croissance économique, lui impose « une des fiscalités les plus lourdes au monde [et] traite le transport aérien comme une vache à lait¹⁴⁸ ». L'*International Air Transport Association* a fait savoir au comité que les acteurs du secteur du transport aérien n'attendent pas que les marchés s'ouvrent; plutôt, ils vont en trouver ailleurs et si le Canada persiste à percevoir ces frais élevés, de moins en moins de destinations seront offertes ici¹⁴⁹. Un représentant d'Air France a indiqué que la décision de retirer l'Airbus A380 [de Montréal] était d'ailleurs liée à des problèmes de rentabilité et que les coûts aéroportuaires n'y étaient pas étrangers¹⁵⁰.



Dans son rapport *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, le comité recommandait que Transports Canada élabore et mette en œuvre un plan d'élimination graduelle des loyers des aéroports du Réseau national des aéroports. Il recommandait également que le gouvernement du Canada cède la propriété des aéroports du Réseau national des aéroports aux administrations aéroportuaires qui les exploitent afin de réduire les obstacles à leur développement et leur rentabilité. Le comité demeure convaincu que le gouvernement du Canada doit se pencher sérieusement sur ces recommandations.

RECOMMANDATIONS:

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.

ET

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 exploite.





NOTES

- ¹ Comité sénatorial permanent des transports et des communications [TRCM], *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, rapport intermédiaire, 41^e législature, 1^{re} session, juin 2012.
- ² TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 27 mars 2012 (Marilynne Day-Linton, présidente du conseil, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Conseil des aéroports du Canada).
- ³ TRCM, *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, rapport intermédiaire, 41^e législature, 1^{re} session, juin 2012.
- ⁴ TRCM, *Témoignages*, 40^e législature, 3^e session, 9 février 2011 (Denis Robillard, directeur général, Conseil des aéroports du Québec).
- ⁵ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 16 octobre 2012 (John McKenna, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada).
- ⁶ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 16 octobre 2012 (John McKenna, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada).
- ⁷ TRCM, *Témoignages*, 40^e législature, 3^e session, 9 février 2011 (Denis Robillard, directeur général, Conseil des aéroports du Québec).
- ⁸ Conseil des aéroports du Canada, « Toujours plus loin ... pour l'économie », *Les aéroports du Canada*, 2013.
- ⁹ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 30 novembre 2011 (Joseph Sparling, président, Air North) et TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 6 novembre 2012 (Scott Clemens, président et directeur général, Fort McMurray Airport Authority).
- ¹⁰ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 6 novembre 2012 (Luc Savard, professeur titulaire, Université de Sherbrooke).
- ¹¹ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 16 octobre 2012 (Michael Pyle, président et chef de la direction, Exchange Income Corporation).
- ¹² TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 16 octobre 2012 (Michael Pyle, président et chef de la direction, Exchange Income Corporation).
- ¹³ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 19 octobre 2011 (Tracy Medve, présidente, Canadian North).
- ¹⁴ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 16 octobre 2012 (Michael Pyle, président et chef de la direction, Exchange Income Corporation).
- ¹⁵ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 30 novembre 2011 (Joseph Sparling, président, Air North).
- ¹⁶ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- ¹⁷ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 25 septembre 2012 (Colin Stacey, directeur, Politique aérienne, Transports Canada).
- ¹⁸ Une aire de sécurité d'extrémité de piste, appelée en anglais *Runway End Safety Area* ou RESA, est une zone située à chacune des extrémités d'une piste qui permet un atterrissage sécuritaire à un avion qui dépasserait la piste où atterrirait avant le début de celle-ci.
- ¹⁹ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 16 octobre 2012 (John McKenna, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada).
- ²⁰ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 16 octobre 2012 (John McKenna, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada).
- ²¹ Transports Canada, *Utilisation des terrains au voisinage des aéroports*, TP 1247F, 8^e édition, mai 2006.
- ²² Transports Canada, *La gestion de la faune - Manuel de procédures*, « Incidences de l'utilisation des terrains au voisinage des aéroports », 2002.
- ²³ TRCM, *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*, juin 2012, p. 3.
- ²⁴ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 16 octobre 2012 (John McKenna, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada).
- ²⁵ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- ²⁶ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 19 octobre 2011 (Tracy Medve, présidente, Canadian North).
- ²⁷ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 19 octobre 2011 (Tracy Medve, Président Canadian North).
- ²⁸ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- ²⁹ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- ³⁰ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- ³¹ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 16 octobre 2012 (Michael Pyle, président et chef de la direction, Exchange Income Corporation).
- ³² TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 16 octobre 2012 (Michael Pyle, président et chef de la direction, Exchange Income Corporation).
- ³³ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 19 octobre 2011 (Tracy Medve, présidente, Canadian North).
- ³⁴ TRCM, *Témoignage*, 40^e législature, 3^e session, 9 février 2011 (Denis Robillard, directeur général, Conseil des aéroports du Québec).
- ³⁵ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 6 novembre 2012 (Luc Savard, professeur titulaire, Université de Sherbrooke, à titre personnel).
- ³⁶ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- ³⁷ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 19 octobre 2011 (Tracy Medve, présidente, Canadian North).
- ³⁸ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- ³⁹ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 4 décembre 2012 (Commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association, International).
- ⁴⁰ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 25 septembre 2012 (Dave Dawson, directeur, Politiques des aéroports et des services de navigation aérienne, Transports Canada).
- ⁴¹ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- ⁴² TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 4 décembre 2012 (Commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association, International).
- ⁴³ Dan Adamus et Peter Black, *Lettre de la Air Line Pilot Association*, International, 5 mars 2013.
- ⁴⁴ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 4 décembre 2012 (Commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association, International).
- ⁴⁵ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transportation Association).
- ⁴⁶ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 4 décembre 2012 (Commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association, International).
- ⁴⁷ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 19 octobre 2011 (Tracy Medve, présidente, Canadian North).
- ⁴⁸ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transportation Association).
- ⁴⁹ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transportation Association).
- ⁵⁰ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 13 décembre 2011 (John Crichton, président et chef de la direction, NAV CANADA).
- ⁵¹ Transports Canada, *Programme d'aide aux immobilisations aéroportuares*.
- ⁵² Transports Canada, *Programme d'aide aux immobilisations aéroportuares*.
- ⁵³ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 6 novembre 2012 (Scott Clemens, président et directeur général, Administration aéroportuaire de Fort McMurray).
- ⁵⁴ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 25 septembre 2012 (Colin Stacey, directeur général intermédiaire, Politique aérienne, Transports Canada).
- ⁵⁵ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 4 décembre 2012 (commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association) et TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 6 novembre 2012 (Scott Clemens, président et directeur général, Administration aéroportuaire de Fort McMurray).
- ⁵⁶ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 6 novembre 2012 (Scott Clemens, président et directeur général, Administration aéroportuaire de Fort McMurray).
- ⁵⁷ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 6 novembre 2012 (Scott Clemens, président et directeur général, Administration aéroportuaire de Fort McMurray).
- ⁵⁸ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 4 décembre 2012 (commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association, International).
- ⁵⁹ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 6 novembre 2012 (Scott Clemens, président et directeur général, Administration aéroportuaire de Fort McMurray).
- ⁶⁰ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 25 septembre 2012 (Colin Stacey, directeur général intermédiaire, Politique aérienne, Transports Canada).
- ⁶¹ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 4 décembre 2012 (commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association).
- ⁶² TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 14 mars 2012 (Scott Clemens, président et directeur général, Fort McMurray Airport Authority).
- ⁶³ Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, « Mines et minéraux dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut », disponible à <http://www.aandnc-aandc.gc.ca/fra/1100100036000/1100100036004>.
- ⁶⁴ Gouvernement du Canada, *Stratégie pour le nord du Canada*, « Améliorer et décentraliser la gouvernance dans le nord », disponible à <http://www.northernstrategy.gc.ca/gov/index-fra.asp>.
- ⁶⁵ Government of the Northwest Territories, *Sharing Resource Revenues*, Fact Sheet, disponible à <http://devolution.gov.nt.ca/wp-content/uploads/2012/04/120713-Sharing-Resource-Revenues-Fact-Sheet.pdf> [disponible en anglais seulement].



- ⁶⁶ TRCM, *L'avenir des déplacements aériens au Canada: poste de péage ou bougie d'allumage?*, rapport intérimaire, 41^e législature, 1^{re} session, juin 2012.
- ⁶⁷ Forum économique mondial, *Travel and Tourism Competitiveness Report*, 2011 et TRCM, 6 décembre 2011 (Lavin).
- ⁶⁸ TRCM, *Témoignages*, 40^e législature, 3^e session, 2 novembre 2010 (Michele McKenzie, présidente-directrice générale, Commission canadienne du tourisme).
- ⁶⁹ TRCM, *Témoignages*, 40^e législature, 3^e session, 11 mars 2011 (Fred Lazar, professeur, Département d'économie, Université York, à titre personnel).
- ⁷⁰ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 4 octobre 2011 (Duncan Dee, vice président et chef de l'exploitation, Air Canada).
- ⁷¹ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 5 octobre 2011 (Dunleavy).
- ⁷² *Ibid.*
- ⁷³ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 15 novembre 2011 (Lloyd McCoomb, président et chef de la direction, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto).
- ⁷⁴ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 17 novembre 2011 (William Restall, président, Conseil des aéroports du Canada).
- ⁷⁵ TRCM, *Lettre du Conseil des aéroports du Canada*, 41^e législature, 1^{re} session, 20 février 2013 (Tom Ruth, Président, Conseil des aéroports du Canada).
- ⁷⁶ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 30 novembre 2011 (commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association).
- ⁷⁷ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 2 février 2011 (Jamie Molloy, directeur, British Columbia Aviation Council).
- ⁷⁸ TRCM, *Témoignages*, 40^e législature, 3^e session, 2 février 2011 (Jamie Molloy, directeur, British Columbia Aviation Council).
- ⁷⁹ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 30 novembre 2011 (commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association).
- ⁸⁰ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 30 novembre 2011 (Joseph Sparling, président, Air North).
- ⁸¹ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- ⁸² TRCM (23 novembre 2010) (Prud'homme).
- ⁸³ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 30 novembre 2011 (commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association).
- ⁸⁴ Ressources humaines et Développement des compétences Canada, *Programme des travailleurs étrangers temporaires*.
- ⁸⁵ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 4 décembre 2012 (commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association).
- ⁸⁶ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 4 décembre 2012 (commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association).
- ⁸⁷ Comité sénatorial permanent des transports et des communications [TRCM], *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 20 novembre 2012 (Narjess Teyssier, Section des politiques et de l'analyse économique, Organisation de l'aviation civile internationale).
- ⁸⁸ *Ibid.*
- ⁸⁹ *Ibid.*
- ⁹⁰ *Ibid.*
- ⁹¹ *Ibid.*
- ⁹² TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 5 octobre 2011 (Hugh Dunleavy, vice président directeur, Stratégie et planification, WestJet).
- ⁹³ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 20 novembre 2012 (Teyssier).
- ⁹⁴ Par coefficient de remplissage, on entend le nombre de sièges occupés par rapport au nombre de sièges disponibles. Voir : Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Canada, 2012.
- ⁹⁵ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 20 novembre 2012 (Teyssier).
- ⁹⁶ *Ibid.*
- ⁹⁷ TRCM, *Témoignages*, 40^e législature, 3^e session, 23 novembre 2010 (Marco Prud'homme, président directeur général, Association québécoise du transport aérien).
- ⁹⁸ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 20 novembre 2012 (Teyssier).
- ⁹⁹ Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Canada, 2012. En 2011, l'ensemble des services de transport aérien a représenté 4,2 % du produit intérieur brut.
- ¹⁰⁰ *Ibid.*
- ¹⁰¹ *Ibid.*
- ¹⁰² *Ibid.*
- ¹⁰³ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 20 novembre 2012 (Teyssier).
- ¹⁰⁴ *Ibid.*
- ¹⁰⁵ Transports Canada (2012).
- ¹⁰⁶ *Ibid.*
- ¹⁰⁷ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 20 novembre 2012 (Teyssier).
- ¹⁰⁸ « Aéroport » est le terme générique désignant un endroit où les avions peuvent atterrir et décoller. Voir le Règlement de l'aviation canadien, DORS/96 433, art. 300.01-305.55.
- ¹⁰⁹ Un aéroport est, entre autres, un aéroport utilisé pour offrir un service régulier de transport de passagers. Voir le Règlement de l'aviation canadien, DORS/96 433, art. 300.01-305.55.
- ¹¹⁰ Le Réseau national d'aéroports comprend les aéroports de toutes les capitales nationales, provinciales et territoriales, plus les aéroports qui accueillent au moins 200 000 passagers par an au moment de sa création en 1994.
- ¹¹¹ Transports Canada (2012).
- ¹¹² *Ibid.*
- ¹¹³ *Ibid.*
- ¹¹⁴ *Ibid.*
- ¹¹⁵ Bureau de la sécurité des transports, *Mission*.
- ¹¹⁶ TRCM, *Témoignages*, 40^e législature, 3^e session, 2 février 2011 (Jamie Molloy, directeur, British Columbia Aviation Council).
- ¹¹⁷ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 16 octobre 2012 (John McKenna, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada) et TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 25 octobre 2012.
- ¹¹⁸ Conseil des aéroports du Canada, *Toujours plus loin ... pour l'économie, Les aéroports du Canada*, 2013.
- ¹¹⁹ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 6 novembre 2012 (Luc Savard, professeur, Université de Sherbrooke).
- ¹²⁰ TRCM, *Témoignages*, 40^e législature, 3^e session, 2 novembre 2010 (Michele McKenzie, présidente directrice générale, Commission canadienne du tourisme) et (Greg Klassen, vice président principal, Stratégie de marketing et communication, Commission canadienne du tourisme).
- ¹²¹ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 13 mars 2012 (David Goldstein, président-directeur général de l'Association de l'industrie touristique du Canada).
- ¹²² Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Canada, 2012.
- ¹²³ Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Canada, 2012.
- ¹²⁴ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 20 novembre 2012 (Teyssier) et TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 1^{re} novembre 2011 (Robert J. Deluce, président directeur général, Porter Airlines Inc) et TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 5 octobre 2011 (Dunleavy).
- ¹²⁵ Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Canada, 2012.
- ¹²⁶ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 5 octobre 2011 (Dunleavy).
- ¹²⁷ Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Canada, 2012.
- ¹²⁸ Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Canada, 2012.
- ¹²⁹ Transports Canada, *Politique nationale des aéroports*.
- ¹³⁰ Ces aéroports comprenaient ceux dont le trafic passager était alors supérieur à 200 000 passagers et ceux desservant un capital fédéral, provincial ou territorial.
- ¹³¹ Transports Canada, *Politique nationale des aéroports*.
- ¹³² Transports Canada, *Politique nationale des aéroports*.
- ¹³³ TRCM, *Témoignages*, 40^e législature, 3^e session, 20 octobre 2010 (l'honorable Chuck Strahl, ministre des Transports).
- ¹³⁴ Forum économique mondial, *Travel and Tourism Competitiveness Report 2011*, Genève, Suisse, 2011 [en anglais] (Compétitivité dans les secteurs du tourisme et des voyages. Rapport 2011.)
- ¹³⁵ TRCM, *Témoignages*, 1^{re} session, 41^e législature, 4 octobre 2011 (Duncan Dee, vice président général et chef de l'exploitation, Air Canada).



¹³⁶ TRCM, *Témoignages*, 1^{re} session, 41^e législature, 4 octobre 2011 (Duncan Dee (Duncan Dee, vice président général et chef de l'exploitation, Air Canada).

¹³⁷ Korenic et Seabrook (2012).

¹³⁸ Cherniavsky, B. et Dachis, B., « Excess Baggage: Measuring Air Transportation's Fiscal Burden », *C.D. Howe Institute Commentary*, no 242, février 2007 [en anglais seulement].

¹³⁹ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 6 décembre 2011 (Douglas E. Lavin, vice président régional, Amérique du Nord, International Air Transport Association).

¹⁴⁰ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 15 février 2012 (Barry Rempel, président et directeur général, Winnipeg Airports Authority) et (28 février 2012) (Garth Atkinson, président et directeur général, Calgary Airport Authority).

¹⁴¹ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 28 février 2012 (Garth Atkinson, président et directeur général, Calgary Airport Authority).

¹⁴² TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 13 mars 2012 (David Goldstein, président directeur général, Association de l'industrie touristique du Canada).

¹⁴³ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 5 février 2012 (Michael Skrobica, vice président principal et chef, Direction des finances, Association du transport aérien du Canada).

¹⁴⁴ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 6 mars 2012 (Ambarish Chandra, Rotman School of Management, Université de Toronto, à titre personnel).

¹⁴⁵ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 6 mars 2012 (Ambarish Chandra, Rotman School of Management, Université de Toronto, à titre personnel).

¹⁴⁶ TRCM, *Témoignages*, 40^e législature, 3^e session, 1^{er} mars 2011 (Fred Lazar, professeur, Département d'économie, Université York).

¹⁴⁷ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 4 octobre 2011 (Duncan Dee, vice président général et chef de l'exploitation, Air Canada).

¹⁴⁸ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 6 décembre 2011 (Douglas Lavin, vice président régional, Amérique du Nord, International Air Transport Association).

¹⁴⁹ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 6 décembre 2011 (Douglas Lavin, vice président régional, Amérique du Nord, International Air Transport Association).

¹⁵⁰ TRCM, *Témoignages*, 41^e législature, 1^{re} session, 21 novembre 2012 (Fabien Pelous, vice président et directeur général, Air France-KLM au Canada).