

SENATE



SÉNAT

CANADA

Juin 2012

An aerial photograph of a large airport terminal building with a curved, modern design. The terminal is surrounded by a complex network of highways and ramps. In the foreground, the tarmac is filled with numerous commercial aircraft parked at gates. The sky is clear, and the overall scene depicts a busy, modern aviation hub.

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

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

Préparé pour le comité sénatorial permanent des transports
et des communications

L'honorable Dennis Dawson, Sénateur, *Président*

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



*This report is also available in English.
Information on the committee is available on the site:*

www.senate-senat.ca/transcom.asp

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

www.senate-senat.ca/transcom.asp

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

www.parl.gc.ca

ou par téléphone au 1-800-267-7362

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

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



LE COMITÉ

41^E LÉGISLATURE, 1^{RE} SESSION

Les sénateurs suivants ont participé à l'étude :

L'honorable Dennis Dawson, président du comité

L'honorable Stephen Greene, vice-président du comité

et

Les honorables sénateurs :

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

Membres d'office du comité :

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

Autres sénateurs ayant participé à cette étude :

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

ORDRE DE RENVOI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.”

Le greffier du Sénat,
Gary W. O'Brien

LISTE DES TÉMOINS ET MÉMOIRES

Disponible sur le site web :

www.senate-senat.ca/transcom.asp



TABLE DES MATIÈRES

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



RÉSUMÉ

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

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

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

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

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

CONTEXTE

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto

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

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

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

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

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

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

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

Un témoin a assez bien résumé la situation :

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



Aéroport international Montréal-Trudeau



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

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

RECOMMANDATION 1 :

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

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

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

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

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

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



Aéroport international de Vancouver



Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto

Le représentant d'Air Canada nous a dit :

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

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

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

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

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

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

RECOMMANDATION 2:

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

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



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

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

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

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

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

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

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



Aéroport international de Vancouver

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

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

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

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

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

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

RECOMMANDATION 3:

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

RECOMMANDATION 4:

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

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



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

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

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

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

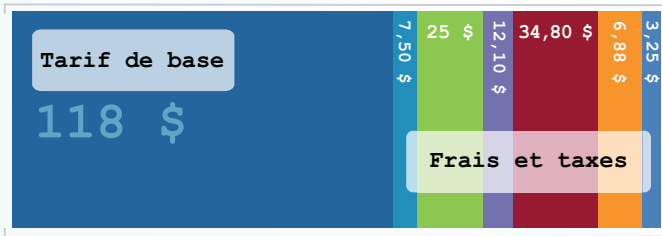
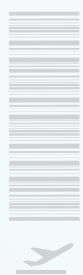
Des témoins ont soulevé des préoccupations quant au loyer des aéroports. Ils ont mentionné que la formule de calcul du loyer n'a jamais été équitable parce qu'elle ne tient pas compte de l'état et de la valeur des installations qui ont été déléguées aux administrations aéroportuaires.⁶⁶

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



DÉTAILS D'UN VOL DE DÉPART TYPIQUE DE TORONTO

▶ TORONTO – ORLANDO, 30 AVRIL



Coût total : **207,53 \$**

*Tarifs fournis par une compagnie aérienne canadienne

NOM DU PASSAGER

FROM: TORONTO
TO: ORLANDO

FLIGHT NO CLASS/DATE TIME
J 1400

GATE GATE CLOSES SEAT
B47 1330 64K

PCS CKWT UNCK SEQ NO
0 0 0 067

** ETKT

LÉGENDE

Tarif de base:
118 \$

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

NAV CANADA Surtaxe:
7,50 \$

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

Frais d'améliorations des aéroports canadiens :
25 \$

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

Frais de sécurité
12,10 \$

Frais imposés par l'ACSTA pour la sécurité.

Frais et taxes EU
34,80 \$

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

TPS:
6,88 \$

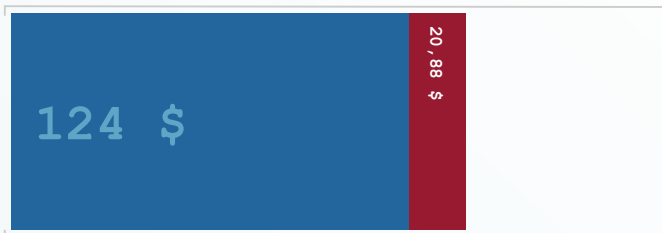
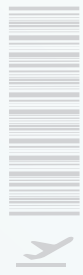
Ces frais s'ajoutent au tarif de base, à la surtaxe et aux frais de sécurité.

TVH:
3,25 \$

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

DÉTAILS D'UN VOL DE DÉPART TYPIQUE DE BUFFALO

▶ BUFFALO – ORLANDO, 30 AVRIL



Coût total : **144,80 \$**

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

NOM DU PASSAGER

FROM: BUFFALO
TO: ORLANDO

FLIGHT NO CLASS/DATE TIME
J 1400

GATE GATE CLOSES SEAT
B47 1330 64K

PCS CKWT UNCK SEQ NO
0 0 0 067

** ETKT

LÉGENDE

Tarif de base
124 \$

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

Taxes:
20,88 \$

Ces frais s'ajoutent au tarif de base



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

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



Aéroport international Jean-Lesage de Québec

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



Aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

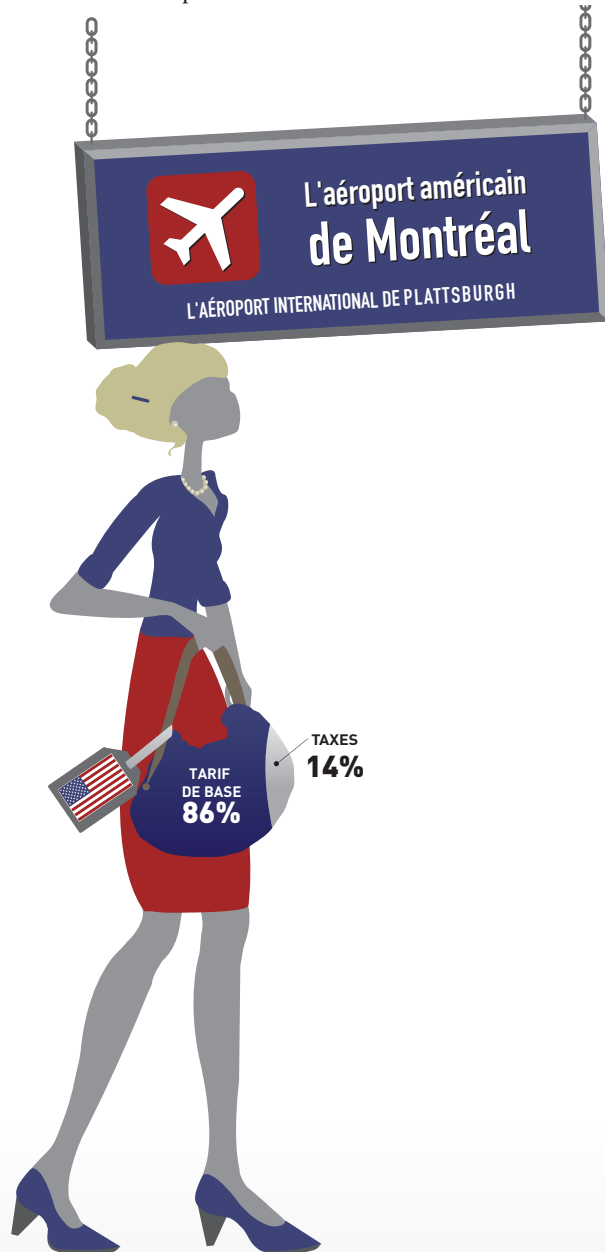


Figure 1



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

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

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

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

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

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



emplois indirects ou plus à l'extérieur de l'aéroport, et entre 5 et 15 millions de dollars en activité économique selon les passagers à bord de ces vols¹⁰⁸ ».

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

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

Le comité n'est pas en mesure de privilégier une solution plutôt qu'une autre. Il laisse au gouvernement du Canada le soin de choisir le meilleur mécanisme qui permettra de réduire pour finalement éliminer le loyer des aéroports. Toutefois, le comité note que l'élimination des loyers par le transfert de la propriété des aéroports du RNA aux administrations aéroportuaires qui les exploitent permettrait de remédier à une autre entrave à la rentabilité des aéroports. En effet, cela mettrait fin à l'intérêt à bail perpétuel du gouvernement sur les aéroports. En effet, les baux à long terme (renouvelables) en vertu desquels les aéroports du RNA ont été cédés aux autorités aéroportuaires prévoient que les aéroports seront rétrocédés au gouvernement fédéral à la fin du bail. Dans leurs témoignages, les autorités aéroportuaires ont mentionné qu'il s'agissait d'un problème parce que « les promoteurs immobiliers [...] veulent avoir la certitude à long terme nécessaire pour conclure un partenariat¹¹⁴ » et mener à bien un projet d'aménagement. Les baux assujettis à une période fixe ajoutent « une difficulté additionnelle au chapitre des possibilités qu'ont les aéroports de trouver d'autres sources de revenus [...] »¹¹⁵. Comme l'a expliqué le président et directeur

général de la Calgary Airport Authority :

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

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

LES CORRESPONDANCES ET LES TRANSITS AUX AÉROPORTS DOIVENT ÊTRE FACILITÉS

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

RECOMMANDATION 5:

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

RECOMMANDATION 6:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



LA GOUVERNANCE DES AÉROPORTS EST ADÉQUATE

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

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

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

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

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

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

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

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



CONCLUSION

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

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

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



NOTES

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

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

³TRCM, 17 novembre 2010 (Restall).

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

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

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

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

⁸*Ibid.*

⁹*Ibid.*, p. 4.

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

¹¹Transports Canada (1986).

¹²*Ibid.*, p. 5.

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

¹⁴*Ibid.*

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

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

¹⁷Dion (2002), p. 4.

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

¹⁹*Ibid.*

²⁰*Ibid.*

²¹Transports Canada, *Aéroports*.

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

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

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

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

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

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

²⁸TRCM, 17 novembre 2010 (Restall).

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

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

³¹TRCM, 13 mars 2012 (Goldstein).

³²TRCM, 17 novembre 2010 (Restall).

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

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

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

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

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

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

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

⁴⁰TRCM, 14 mars 2012 (Clements).

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

⁴²TRCM, 14 mars 2012 (Clements).

⁴³*Ibid.*

⁴⁴*Ibid.*

⁴⁵*Ibid.*

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

⁴⁷TRCM, 30 novembre 2010 (Collins).

⁴⁸TRCM, 14 mars 2012 (Clements).

⁴⁹*Ibid.*

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

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

⁵²TRCM, 30 novembre 2010 (Collins).

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

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

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

⁵⁵TRCM, 6 décembre 2011 (Lavin).

⁵⁶*Ibid.*

⁵⁷TRCM, 6 mars 2012 (Chandra).

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

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

⁶⁰Forum économique mondial, 2011.

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

⁶²TRCM, 20 octobre 2010 (Strahl).

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

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

⁶⁵TRCM, 6 décembre 2011 (Lavin).



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