



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

TRANSPORT AÉRIEN DANS LES RÉGIONS NORDIQUES, RURALES ET ÉLOIGNÉES : UN SERVICE VITAL

**Rapport du Comité permanent des transports, de
l'infrastructure et des collectivités**

Peter Schiefke, président

**MARS 2026
45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION**

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : www.noscommunes.ca

**TRANSPORT AÉRIEN DANS LES RÉGIONS
NORDIQUES, RURALES ET ÉLOIGNÉES :
UN SERVICE VITAL**

**Rapport du Comité permanent
des transports, de l'infrastructure et
des collectivités**

**Le président
Peter Schiefke**

MARS 2026

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

PRÉSIDENT

Peter Schiefke

VICE-PRÉSIDENTS

Dan Albas

Xavier Barsalou-Duval

MEMBRES

Will Greaves

Mike Kelloway

Stéphane Lauzon

Philip Lawrence

Leslyn Lewis

Dan Muys

Chi Nguyen

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Connie Cody

Laila Goodridge

Lori Idlout

Sébastien Lemire

Chris Lewis

Aslam Rana

GREFFIER DU COMITÉ

Philip den Ouden

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Recherche et éducation

Dana Fan, analyste

Stephanie Feldman, analyste

Alexandre Lafrenière, analyste

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

44^e LÉGISLATURE – 1^{re} SESSION

PRÉSIDENT

Peter Schiefke

VICE-PRÉSIDENTS

Philip Lawrence

Xavier Barsalou-Duval

MEMBRES

Taylor Bachrach

Vance Badawey

Angelo Iacono

Annie Koutrakis

Stéphane Lauzon

Leslyn Lewis

Dan Muys

Churence Rogers

Brad Vis

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Dan Albas

Chris Bittle

Richard Bragdon

Scot Davidson

Ali Ehsassi

L'hon. Ed Fast

Andy Fillmore

Brendan Hanley

Lori Idlout

Yvonne Jones

Sébastien Lemire
Wayne Long
Brenda Shanahan
Mark Strahl

GREFFIÈRE DU COMITÉ

Carine Grand-Jean

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Recherche et éducation

Geneviève Gosselin, analyste
Alexandre Lafrenière, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

a l'honneur de présenter son

NEUVIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié la *Loi sur la concurrence* et le transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées du Canada et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	1
LISTE DES RECOMMANDATIONS	3
TRANSPORT AÉRIEN DANS LES RÉGIONS NORDIQUES, RURALES ET ÉLOIGNÉES : UN SERVICE VITAL	7
Introduction	7
Contexte : Réalités du transport aérien après la pandémie	8
Défis liés à la concurrence dans le transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées	9
Facteurs économiques et financiers	9
Subventions insuffisantes	9
Coûts d'exploitation élevés	11
Modèle de l'utilisateur-payeur	12
Frais et taxes	13
Réalités du secteur du transport aérien	14
Pénuries de main-d'œuvre	14
Manque d'accords entre lignes aériennes	16
Consolidation et fusions	17
Infrastructures inadéquates	17
Pistes	17
Bulletins météorologiques	19
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires	20
Obstacles réglementaires	21
<i>Règlement de l'aviation canadien</i>	21
<i>Règlement sur la protection des passagers aériens</i>	22
Environnement physique difficile	23
Partenariat avec le gouvernement fédéral : besoin de faire mieux	24

Impacts de la faible concurrence dans le secteur du transport aérien	25
Impacts pour les passagers	25
Disponibilité	25
Abordabilité	27
Fiabilité	28
Impacts sur les régions	29
Transport aérien : un service essentiel	31
 ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS	 33
 ANNEXE B : LISTE DES MÉMOIRES	 37
 DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	 39
 OPINION COMPLÉMENTAIRE DU BLOC QUÉBÉCOIS	 41

SOMMAIRE

De mai à octobre 2024, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a tenu six réunions pour étudier la *Loi sur la concurrence* en ce qui concerne le transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées du Canada. Le Comité a entendu divers témoins, notamment des représentants de lignes aériennes, d'aéroports, du gouvernement fédéral, ainsi que des dirigeants municipaux et des acteurs de l'industrie.

Chacun a présenté son point de vue sur les défis liés au transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées du Canada. Ils ont aussi offert leurs opinions concernant des solutions possibles pour relever les défis liés à la concurrence pour le transport aérien nordique, rural et éloigné.

Le Comité a notamment appris qu'il faudrait investir dans les infrastructures essentielles pour améliorer la fiabilité et la sécurité du transport aérien. Il a également entendu que le coût de la prestation de services aériens aux régions nordiques, rurales et éloignées est considérable, et que le gouvernement fédéral pourrait en faire davantage pour réduire le fardeau financier et réglementaire qui pèse sur les lignes aériennes et les aéroports.

Enfin, le Comité a été informé des conséquences pour les passagers et les régions si aucune mesure supplémentaire n'était prise : augmentation des tarifs, service peu fiable et manque de disponibilité, ce qui nuirait au développement économique et à la viabilité de ces importantes régions nordiques, rurales et éloignées.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Recommandation 1

Que le gouvernement du Canada étudie les programmes de subventions actuels pour le transport aérien au Québec, aux États-Unis et ailleurs, et qu'il envisage la mise en œuvre de tels programmes pour le transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées du Canada.

Recommandation 2

Que le gouvernement du Canada révise l'application du principe de l'utilisateur-payeur pour les aéroports situés en milieu nordique ou éloigné des grands centres, et qu'il les reconnaisse plutôt comme des infrastructures essentielles au service des communautés qu'ils desservent. En conséquence, le gouvernement fédéral devrait adopter des politiques visant à améliorer l'abordabilité du transport aérien régional et nordique, notamment en assumant certains coûts et en exemptant ces aéroports de certaines taxes.

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada mette en place un mécanisme de mutualisation des coûts liés aux frais de sécurité et aux frais de navigation aérienne, de façon que les recettes générées par les grands vols et les aéroports à fort achalandage contribuent à réduire les frais imposés aux vols régionaux et aux petites liaisons locales.

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada collabore avec les intervenants concernés afin de réduire les obstacles pour les personnes souhaitant devenir pilotes, contrôleurs aériens, techniciens de maintenance aéronautique ou exercer d'autres fonctions dans le secteur de l'aviation.

Recommandation 5

Que le gouvernement du Canada prenne des mesures, au besoin, pour encourager les lignes aériennes à conclure des accords interlignes afin d'améliorer l'accès aux régions nordiques, rurales et éloignées.

Recommandation 6

Que Transports Canada collabore avec les intervenants concernés afin de certifier un matériau de revêtement dur, comme, entre autres, l'aluminium canadien, qui serait adapté aux pistes des aéroports des régions nordiques, rurales et éloignées.

Recommandation 7

Que le gouvernement du Canada envisage de réinvestir la totalité des recettes générées par les loyers aéroportuaires dans des projets d'infrastructures des aéroports, en commençant par les régions nordiques, rurales et éloignées, comme l'a recommandé le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités dans son rapport, *Améliorer le fonctionnement efficace et abordable des aéroports du Canada*, publié en février 2023, et dans son rapport, *État de la concurrence entre les lignes aériennes au Canada*, publié en octobre 2025.

Recommandation 8

Que le gouvernement du Canada examine les politiques et les règlements actuels et futurs en matière de transport aérien afin de s'assurer qu'ils favorisent adéquatement la concurrence dans les régions nordiques, rurales et éloignées.

Recommandation 9

Compte tenu du coût prohibitif de la taxe de recouvrement des coûts proposée dans le projet de *Règlement sur la protection des passagers aériens*, que le gouvernement du Canada réexamine son application aux régions nordiques, rurales et éloignées.

Recommandation 10

Que le gouvernement du Canada travaille en partenariat avec les provinces et les municipalités, ainsi qu’avec les intervenants concernés, afin de relever les défis liés au transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées.

Recommandation 11

Que le gouvernement du Canada, dans ses politiques et ses décisions, traite le transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées comme un service vital.



TRANSPORT AÉRIEN DANS LES RÉGIONS NORDIQUES, RURALES ET ÉLOIGNÉES : UN SERVICE VITAL

INTRODUCTION

À la suite de la déréglementation économique du transport aérien canadien dans les années 1990 et au début des années 2000, les grands aéroports sont confiés à des sociétés à but non lucratif appelées « administrations aéroportuaires ». Le réseau aéroportuaire national du Canada comprend aujourd'hui 23 de ces aéroports et trois aéroports détenus et exploités par les autorités territoriales, mais des centaines d'autres aéroports sont en activité au Canada et fournissent des services aériens essentiels aux populations des régions nordiques, rurales et éloignées.

Depuis quelques années, le transport aérien desservant ces populations est confronté à des défis importants en raison de la fusion des lignes aériennes, de l'augmentation des coûts et du vieillissement des infrastructures. Outre les autres défis importants auxquels ce secteur est confronté en général, les réalités auxquelles le transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées doit faire face depuis la pandémie ont des conséquences importantes tant pour les passagers que pour les collectivités concernées.

Le 16 avril 2024, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a adopté la [motion](#) suivante¹ :

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprenne une étude sur les éléments de la *Loi sur la concurrence* traitant des déplacements aériens ainsi que sur les questions touchant les marchés dans lesquels un seul ou plusieurs transporteurs desservent des localités nordiques, rurales et éloignées du Canada, y compris les accords entre compagnies aériennes; qu'au moins six réunions servent à entendre des témoins, y compris des représentants de l'industrie, de la clientèle, de la population et du ministère des Transports, et qu'il soit possible de se

1 Étant donné que le présent rapport n'était pas terminé à la dissolution de la 44^e législature, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN) a adopté, le 18 septembre 2025, une [motion](#) pour entreprendre une étude sur la *Loi sur la concurrence* et les voyages aériens vers les localités nordiques, rurales et éloignées du Canada, et pour prendre en considération les témoignages et les documents recueillis par le Comité au cours de la législature précédente. Aucun témoignage supplémentaire n'a été recueilli à la suite de l'étude menée par le Comité au cours de la 44^e législature.



rendre dans un certain nombre d'aéroports ruraux et éloignés visés par l'étude; que le Comité fasse rapport de ses conclusions et de ses recommandations à la Chambre et que, conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale à ce rapport.

Entre le 30 mai 2024 et le 8 octobre 2024, le Comité a tenu six réunions sur ce sujet. Il a entendu 34 témoins et reçu cinq mémoires.

CONTEXTE : RÉALITÉS DU TRANSPORT AÉRIEN APRÈS LA PANDÉMIE

Dans son évaluation de la compétitivité du transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées, le Comité a entendu à maintes reprises parler des répercussions persistantes de la pandémie de COVID-19. En effet, la pandémie a eu des répercussions importantes sur les niveaux de service offerts à de nombreuses régions nordiques, rurales et éloignées, ainsi que des conséquences financières importantes pour de nombreuses lignes aériennes et plusieurs aéroports. Dans certains cas, ces répercussions persistent même plusieurs années après la fin de l'urgence sanitaire publique.

Dans de nombreuses régions du Canada, l'impact de la pandémie sur le secteur du transport aérien s'est fait fortement ressentir. [Bruno Paradis](#), président du conseil d'administration de la Régie intermunicipale de l'aéroport régional de Mont-Joli, a expliqué au Comité que, pendant « la pandémie de COVID-19, Air Canada a arrêté de desservir [sa] région ». De plus, selon [Reg Wright](#), président-directeur général de la Gander International Airport Authority, les activités aériennes « ont chuté de 90 % » pendant la pandémie.

Alors que de nombreuses régions ont été touchées négativement, certaines ont réussi à surmonter la tempête provoquée par la pandémie. Par exemple, [Michael Pyle](#), chef de la direction, Exchange Income Corporation, à Perimeter Aviation, a raconté que ses filiales aériennes « ont pu maintenir l'ensemble [du] réseau pendant la COVID, sans abandonner une seule destination pendant la pandémie ». Dans la même veine, [Robert Kendall](#), président, The Alternate Runway Materials Committee (comparaissant à titre personnel), a mentionné que la « pandémie n'a pas affecté les opérations dans les aéroports. Au contraire, elle les a intensifiées. »

Certains témoins ont évoqué le soutien apporté par le gouvernement fédéral au secteur du transport aérien pendant la pandémie. Par exemple, [Serge Bijimine](#), sous-ministre délégué, Politiques, ministère des Transports, a expliqué le degré de soutien fédéral offert :

En conséquence, le gouvernement est intervenu pendant la pandémie pour assurer la connectivité régionale. Cela comprenait plus de 140 millions de dollars pour le Programme des services aériens en région éloignée et plus de 200 millions de dollars pour l'Initiative du transport aérien régional. Le gouvernement a également mis en place des modalités pour la fusion de Canadian North avec First Air afin de garantir que la compagnie aérienne puisse continuer à desservir les collectivités du Nord. En termes simples, ces efforts ont permis de maintenir l'industrie à flot et de préserver autant que possible la connectivité.

Des témoins ont discuté de l'impact durable des perturbations du transport aérien après la pandémie sur les services offerts dans certaines régions. Selon [Monette Pasher](#), présidente du Conseil des aéroports du Canada, même si le trafic des passagers s'est rétabli depuis la fin de la pandémie, « [n]ous voyons des avions plus gros et une fréquence réduite, et nos aéroports régionaux en souffrent. [...] [L]es aéroports qui avaient auparavant dix vols par jour n'en sont plus qu'à deux ou trois. » [M. Paradis](#) a précisé que le service d'Air Canada n'a pas encore été rétabli à l'aéroport régional de Mont-Joli. Toutefois, selon [lui](#), « très peu d'aéroports ont retrouvé le même volume de passagers qu'ils avaient avant la pandémie ». De même, [M. Bijimine](#) a ajouté que « beaucoup de [...] petites collectivités ne sont qu'à 30 % ou 50 % des niveaux pré-pandémiques ». De son côté, [M. Wright](#) a précisé que « les voyages dans les Maritimes n'ont repris qu'à hauteur d'environ 60 %. Le service a vraiment été éviscéré. »

Certains témoins ont également évoqué l'impact financier de la pandémie sur le secteur du transport aérien. Comme l'a dit [Mme Pasher](#) : « Cela a duré très longtemps, et je pense que nous sommes tous encore en train de nous remettre financièrement de ces répercussions. » En ce qui concerne la fermeture en 2024 de la compagnie aérienne à bas prix Lynx Air, selon [M. Bijimine](#), « la pandémie a eu un impact majeur sur la capacité de Lynx de survivre ». Selon [M. Wright](#), les aéroports ont ressenti également ces pressions financières, et « certains sont sur le point de fermer ».

DÉFIS LIÉS À LA CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT AÉRIEN DANS LES RÉGIONS NORDIQUES, RURALES ET ÉLOIGNÉES

Facteurs économiques et financiers

Subventions insuffisantes

De nombreux témoins ont fait remarquer que le secteur aérien ne bénéficie pas de subventions suffisantes compte tenu du rôle important qu'il joue en tant que service essentiel pour les régions nordiques, rurales et éloignées. Ils ont évoqué plusieurs



programmes qui existent ailleurs afin d'illustrer les solutions potentielles qui pourraient être mises en œuvre dans le contexte canadien.

Plus précisément, des témoins ont parlé au Comité du [Programme d'accès aérien aux régions](#) du gouvernement du Québec. D'ailleurs, dans son mémoire, la [Goose Bay Airport Corporation](#) a qualifié ce programme de « très attrayant », tandis que [George Andrews](#), maire de la Ville de Happy Valley-Goose Bay, l'a qualifié de « formidable² ». [Sébastien Benedict](#), vice-président, Affaires publiques et communications, à l'Alliance de l'industrie touristique du Québec, a expliqué les grandes lignes du programme, qu'on appelle communément « le programme des billets à 500 \$ », en place depuis avril 2022 :

Le consommateur n'a qu'à se rendre sur le site Web d'un transporteur aérien qui participe au Programme pour y acheter son billet directement. Son vol à destination d'une des régions que je vous ai nommées il y a quelques instants pourrait partir de Québec, de Montréal ou de l'aéroport de St-Hubert. Le transporteur s'adresse ensuite simplement au ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec pour se faire rembourser.

[Rex Goudie](#), chef de la direction de la Goose Bay Airport Corporation, a dit que le programme du Québec « semble être bien accueilli. [...] C'est le voyageur qui en profite directement. » Toutefois, [M. Benedict](#) a expliqué que ce programme « n'est pas viable à long terme », puisqu'il est très coûteux, et donc qu'il faudrait plutôt s'attaquer directement au coût des vols dans ces régions. Cependant, selon [M. Andrews](#), l'un des avantages d'un tel programme est que les économies réalisées sont répercutées directement sur les passagers aériens, plutôt que de compter sur les lignes aériennes pour baisser leurs prix.

Certains témoins et mémoires ont évoqué des programmes de subventions pour les voyages aériens mis en place dans d'autres pays. Par exemple, [Mme Pasher](#) a cité le programme américain de services aériens essentiels, qui est financé au moyen d'une « subvention fondée sur une garantie de revenus » de 368 millions de dollars. Dans son mémoire, la [Goose Bay Airport Corporation](#) a affirmé qu'il convient « d'examiner et de prendre en considération » les programmes de services aériens essentiels des États-Unis et de l'Australie. De même, [M. Goudie](#) a recommandé que le gouvernement fédéral « se penche sur tous les programmes de subventions dans le but d'examiner certains des meilleurs aspects qui pourraient être envisagés ».

Plusieurs témoins ont estimé qu'il serait utile d'offrir des subventions du gouvernement fédéral pour le transport aérien. [Shelly De Caria](#), présidente-directrice générale de Canadian North Inc., a expliqué que ces subventions contribueraient à compenser les

2 Depuis la fin de l'étude, le gouvernement du Québec a modifié son programme pour appuyer les vols régionaux. Le témoignage entendu ne reflète donc pas nécessairement la version modifiée du programme.

coûts plus élevés liés à l'offre de transport aérien vers les régions nordiques, rurales et éloignées, et rendraient les billets d'avion plus abordables pour les passagers. [Daniel Côté](#), président du Comité sur le transport aérien de l'Union des municipalités du Québec, a évoqué les subventions versées par le gouvernement fédéral à d'autres moyens de transport, comme le transport ferroviaire, soulignant qu'il est « tout à fait anormal » de ne pas subventionner le transport aérien régional. De son côté, [Sylvain Schetagne](#), chercheur principal au Syndicat canadien de la fonction publique, a recommandé que des subventions soient accordées à la fois aux aéroports et aux passagers aériens afin de compenser le coût élevé des déplacements vers les régions nordiques, rurales et éloignées.

Toutefois, les témoins n'étaient pas tous en faveur d'un programme de subventions pour le transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées. Par exemple, [Joseph Sparling](#), président d'Air North, a dit ne pas être « un grand partisan des subventions ». Selon lui, il serait préférable de modifier les politiques et la réglementation plutôt que d'offrir des subventions.

Coûts d'exploitation élevés

De nombreux témoins ont souligné que les coûts d'exploitation élevés constituent un obstacle important à la concurrence dans le transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées. Plus précisément, le prix du carburant, les pénuries de carburant et les loyers aéroportuaires seraient des défis particulièrement difficiles à relever.

Selon certains témoins, le prix du carburant représente un défi financier important pour les lignes aériennes, en particulier dans le nord du Canada. [Nicholas Purich](#), dirigeant principal des finances de Canadian North Inc., a estimé que le « carburant représente l'une [des] plus importantes dépenses dans le cadre [des] activités quotidiennes ». Selon [M. Sparling](#), « le prix du carburant à [l']arrêt le plus au nord, en avion à turbopropulseurs, est 47 % plus élevé qu'à [l']arrêt le plus au sud, en avion à réaction ». Pour régler ce problème, [Susan Wright](#), directrice, Ressources humaines et communications, de North-Wright Airways, a suggéré d'envisager un « mécanisme de contrôle des prix des carburants ».

Des témoins ont souligné que non seulement le prix du carburant pose un problème aux lignes aériennes, mais il y a aussi les pénuries de carburant qui constituent un problème important, en particulier pour les régions nordiques. Selon [Mme De Caria](#) : « Qikiqtarjuaq n'a pas eu d'assurance de la qualité du carburant depuis décembre. Nous avons donc dû prendre du carburant supplémentaire à Iqaluit pour pouvoir atterrir, ce qui a eu une incidence sur les bagages et les passagers. » Par ailleurs, selon [Mme Wright](#), « une offre de carburant incroyablement volatile et inadéquate » représente également un défi pour les



régions nordiques et éloignées. [Elle](#) a expliqué au Comité comment les pénuries de carburant contribuent à l'augmentation des coûts.

Certains témoins ont identifié les loyers aéroportuaires comme un autre facteur contribuant aux coûts d'exploitation élevés liés au transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées du Canada. Selon [Philippe Noël](#), vice-président, Affaires publiques et économiques, à la Fédération des chambres de commerce du Québec, les loyers aéroportuaires sont « quand même assez élevés [et] nous souhaitons qu'il y ait une baisse du coût des loyers imposés par le gouvernement fédéral pour ces infrastructures ». [Jeff Morrison](#), président et chef de la direction du Conseil national des lignes aériennes du Canada, a qualifié lui aussi les loyers des aéroports d'« élevés ». À ce sujet, [Mme Pasher](#) a suggéré que les 400 millions de dollars que le gouvernement fédéral collecte chaque année en loyers auprès des aéroports « seraient mieux utilisés s'ils étaient réinvestis dans les infrastructures aéroportuaires ».

De nombreux témoins ont souligné l'importance de maintenir les coûts à un niveau bas afin de préserver l'accessibilité financière. Comme l'a expliqué [Mme Pasher](#), « plus nous réduisons les coûts et le fardeau de ce système, plus il sera abordable pour les Canadiens de prendre l'avion, et mieux ce sera également pour les collectivités rurales et éloignées ». Dans la même veine, selon [Michael Beaulieu](#), vice-président, Opérations des magasins canadiens, à The North West Company, il faut « réduire les coûts d'exploitation et avoir des conditions qui favorisent les aéronefs plus gros et plus efficaces ».

Modèle de l'utilisateur-payeur

Selon le gouvernement fédéral, « [l]e système de transport aérien du Canada est basé sur le modèle de l'utilisateur-payeur, ce qui signifie que les passagers paient en fin de compte les coûts des services qu'ils reçoivent sans les transférer au contribuable³ ». [David White](#), chef de la direction de Keewatin Air LP, a expliqué comment ce modèle fonctionne en pratique :

D'une manière générale, le principe de l'utilisateur-payeur signifie exactement cela : l'utilisateur final ou le passager ne paie pas seulement le coût de son transport — ou du transport médical ou de l'expédition de marchandises —, mais celui du voyage plus les coûts associés à l'entretien et au soutien de chaque portion de la chaîne d'approvisionnement de l'aviation qui soutient leur voyage. Ces frais imposés par l'État peuvent comprendre les droits sur le transport aérien, les frais de terminal, les frais d'amélioration aéroportuaire et les frais de sécurité. La liste est infinie.

3 Gouvernement du Canada, [Comparation du Sous-ministre au Comité plénier de la Chambre des communes, 5 juin 2025](#), mai 2025.

La plupart des témoins qui évoquaient le modèle de l'utilisateur-payeur étaient pessimistes quant à son utilité dans le contexte du transport aérien pour les régions nordiques, rurales et éloignées. [Bernard Gervais](#), directeur exécutif de la Northern Air Transport Association, par exemple, a expliqué que le modèle de l'utilisateur-payeur ne suffirait pas à moderniser ni à revitaliser adéquatement les infrastructures aéronautiques du Nord. De même, [John McKenna](#), président et chef de la direction de l'Association du transport aérien du Canada, était d'avis que la réalité unique des régions nordiques, rurales et éloignées, avec leur faible densité de population et leur vaste territoire à desservir, signifie que le « modèle de l'utilisateur-payeur n'est pas et ne peut pas être applicable à ces marchés ». En fait, [M. Morrison](#) et [M. White](#) ont fait tous les deux un lien entre le modèle de l'utilisateur-payeur et le manque de concurrence dans le transport aérien au Canada.

Certains témoins avaient des suggestions concernant le modèle d'utilisateur-payeur. [M. Sparling](#) a recommandé que le modèle de l'utilisateur-payeur soit revu. De son côté, [Mme De Caria](#) était d'avis qu'il « pourrait y avoir un examen des coûts à l'échelle du système pour comprendre les répercussions que le modèle de l'utilisateur-payeur du financement des infrastructures de l'aviation au Canada a sur les consommateurs ».

Frais et taxes

Des témoins ont dit au Comité que les nombreux frais et taxes imposés aux lignes aériennes et aux passagers font obstacle à la concurrence dans le transport aérien vers les régions nordiques, rurales et éloignées. [Douglas McCrea](#), président de Central Mountain Air, a décrit pour le Comité certains de ces frais :

En plus des coûts d'exploitation déjà élevés, les compagnies aériennes canadiennes sont confrontées à une foule de taxes externes, de frais directs et indirects, y compris le loyer aéroportuaire, les frais d'amélioration des aéroports, les frais de supplément de service, les frais de défense et de sécurité, les droits de NAV Canada et les frais de dégivrage à fournisseur unique, pour n'en citer que quelques-uns.

[M. McKenna](#) a expliqué que ces frais et taxes sont « ajoutés directement aux prix des billets ou indirectement sous l'effet des taxes d'accise sur les carburants, des taxes sur le carbone, des taxes d'aéroports, des coûts réglementaires, des indemnités et des frais scandaleux prévus au *Règlement sur la protection des passagers aériens*, le RPPA, et des services non subventionnés ». [Myles Cane](#), premier vice-président, Exploitation, à Summit Air Ltd., s'exprimant au nom de sa compagnie de vols nolisés, a fait valoir un argument semblable, affirmant que les « augmentations de coûts doivent être refilées à nos clients qui, à leur tour, les passent à leurs clients [...] ».



Plus précisément, plusieurs témoins ont évoqué l'impact du prix du carbone pour les consommateurs (taxe carbone) sur le prix des billets d'avion⁴. [M. Beaulieu](#) a expliqué que la taxe sur le carbone « représente environ 13 % du supplément pour le carburant dans [les] contrats de fret. Cette taxe contribue certainement à la hausse du prix des aliments. » [Il](#) a ajouté que les coûts de transport sont répercutés sur les consommateurs des régions nordiques lorsqu'ils achètent des denrées alimentaires et d'autres articles. Selon [Mme Wright](#), une réduction des taxes ou des frais, y compris la taxe sur le carbone, serait « la bienvenue ».

Réalités du secteur du transport aérien

Pénuries de main-d'œuvre

Plusieurs témoins ont parlé de l'impact de la pénurie de main-d'œuvre, en particulier en ce qui concerne les pilotes, disant au Comité que cette pénurie constitue un défi important pour la concurrence dans le secteur du transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées.

À l'instar de nombreux autres témoins, [M. Purich](#) a décrit la pénurie de pilotes comme un « problème important dans [leur] industrie ». [Il](#) a expliqué que le taux de roulement chez les pilotes est environ « quatre fois plus élevé » qu'avant la pandémie, ce qui signifie qu'il faut faire quatre fois plus de formation pour les pilotes et que ces coûts doivent être assumés par les passagers aériens. [M. Kendall](#) a quantifié l'impact financier de cette mesure, affirmant que le coût de la formation d'un pilote s'élève à 140 000 \$ au niveau commercial. [M. McKenna](#) a dit quant à lui que cette pénurie touchait surtout les transporteurs régionaux, puisque les grandes lignes aériennes peuvent recruter les pilotes des compagnies régionales. Pour remédier à la pénurie de pilotes, [Andy Cook](#), directeur général délégué, Aviation civile, au ministère des Transports, a précisé que certaines compagnies aériennes mettaient sur pied un « programme des cadets » en collaboration avec des instituts de formation.

De façon générale, [M. Sparling](#) a dit au Comité que « la pénurie de main-d'œuvre concerne l'ensemble de l'industrie ». [M. McKenna](#) a reconnu qu'il y avait une pénurie de main-d'œuvre parmi les ingénieurs en maintenance aéronautique, tandis que [M. Côté](#) a constaté une pénurie de main-d'œuvre au sein de NAV CANADA, qui a entraîné certaines perturbations dans les services aéroportuaires. Plus particulièrement, [M. McKenna](#) a souligné la gravité de la pénurie de main-d'œuvre chez les ingénieurs en maintenance

4 Depuis, le gouvernement du Canada [a éliminé la tarification du carbone pour les consommateurs](#), à compter du 1^{er} avril 2025.

aéronautique, affirmant qu'elle est plus grave que la pénurie de pilotes et qu'il « y aura des avions cloués au sol, parce qu'il manque de personnel pour les préparer à voler et pour les piloter ». Selon [M. Wright](#), il y aurait aussi « une pénurie de personnel qualifié dans les tours de contrôle, dans les hangars pour l'entretien, derrière le comptoir, sous les ailes, à la frontière et dans d'autres domaines clés ».

Certains témoins ont évoqué les causes possibles de la pénurie de main-d'œuvre, notamment la politique d'immigration et les récentes modifications réglementaires. [M. Sparling](#) a cité les conséquences imprévues du Programme des travailleurs étrangers temporaires comme cause possible de la pénurie générale de main-d'œuvre dans l'industrie aéronautique. À ce sujet, [M. McKenna](#) a expliqué que certaines des lignes aériennes qu'il représente ont embauché des personnes qui doivent retourner dans leur pays d'origine « parce que les conditions selon lesquelles ils sont venus ici sont maintenant révoquées ».

[Justin Lemieux](#), vice-président, Opérations et développement des affaires, à Propair Inc., a blâmé le *Règlement de l'aviation canadien* sur les heures de travail des membres d'équipage de conduite, qui exacerbe les difficultés liées à la pénurie de main-d'œuvre dans le secteur du transport aérien. [Jeff Stout](#), président et chef de l'exploitation de North Star Air Ltd., était d'accord, expliquant que la réglementation a aggravé la pénurie de pilotes et que North Star Air Ltd. a dû embaucher 13 % de pilotes supplémentaires.

Certains des témoins ont décrit les mesures prises par leur compagnie aérienne pour remédier directement à la pénurie de pilotes. Par exemple, [M. Pyle](#) a décrit comment sa compagnie aérienne, Perimeter Aviation, a tenté de cibler le recrutement de pilotes autochtones en ouvrant des écoles de pilotage dans trois communautés et en offrant une formation gratuite aux pilotes. De même, [M. Stout](#) dit que sa compagnie aérienne offrait « des bourses à des habitants locaux qui souhaitent devenir pilotes ».

Les témoins ont proposé plusieurs solutions pour remédier à la pénurie de main-d'œuvre dans le secteur du transport aérien. [M. Stout](#) a notamment proposé que l'on accélère la reconnaissance des titres de compétences étrangers afin que les personnes qualifiées provenant d'autres pays puissent faire reconnaître leurs qualifications au Canada. [M. McKenna](#), pour sa part, a recommandé la création d'un programme de financement endossé par le gouvernement fédéral « pour les étudiants canadiens qualifiés fréquentant des écoles de pilotage professionnelles ou des établissements postsecondaires offrant des programmes de génie d'entretien d'aéronefs ».



Manque d'accords entre lignes aériennes

Plusieurs témoins ont discuté des avantages et des inconvénients d'accords entre lignes aériennes. [M. McCrea](#) a offert ce survol des accords entre les compagnies aériennes:

Les ententes intercompagnies permettent à un passager de voyager avec plusieurs compagnies aériennes sur un seul itinéraire au lieu de deux ou plus. Cela permet d'offrir une réduction sans une duplication des frais et d'enregistrer les bagages jusqu'à la destination finale du passager.

Dans son mémoire, le [gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador](#) a expliqué comment un accord entre Air Canada et Provincial Airlines arrivait à combler une lacune dans les services entre le Labrador et la Nouvelle-Écosse. Par ailleurs, [M. Sparling](#) a cité plusieurs avantages pour les passagers aériens, notamment la suppression des doubles frais et taxes, la possibilité d'enregistrer les bagages jusqu'à la destination finale et une meilleure protection en cas de retard ou d'annulation. [Mme Wright](#) a convenu que les accords entre lignes aériennes sont « une bonne chose » pour les passagers, car ils leur permettent de bénéficier d'un itinéraire unique pour l'ensemble de leur voyage, mais elle a prévenu que ces accords peuvent poser problème aux petites compagnies aériennes qui « ne peu[vent] pas appliquer les mêmes conditions qu'une autre compagnie interligne » et qui n'ont pas nécessairement la même approche hiérarchisée des services et des tarifs que les grandes lignes aériennes.

Afin d'encourager la signature d'accords entre lignes aériennes, [M. Sparling](#) a rappelé, pour sa part, la recommandation formulée en 2000 par le Comité visant à rendre obligatoires les accords entre lignes aériennes et les accords de partage de code entre toutes les lignes aériennes régulières canadiennes⁵. Dans la même veine, [M. McKenna](#) a recommandé que « toute compagnie aérienne reliant les principales plaques tournantes canadiennes aux grands marchés du Nord, comme Yellowknife et Whitehorse [soient fortement encouragée] à desservir également les petits marchés périphériques du Nord moins lucratifs, peut-être par le biais d'accords intercompagnies ». [M. McCrea](#) a suggéré qu'« [u]ne architecture intercompagnies plus ouverte parmi les petits et grands transporteurs devrait être mise en place, ce qui permettrait d'avoir des stratégies d'établissement de prix justes, des frais d'aéroport réduits et une expérience de voyage plus harmonieuses pour le voyageur ».

Toutefois, [Mme Wright](#) a prévenu que les accords entre lignes aériennes pourraient rendre les petites compagnies responsables d'un problème qui échappe à leur contrôle.

5 En fait, le rapport du Comité intitulé [La restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien : favoriser la concurrence et protéger l'intérêt du public](#) a été publié en décembre 1999.

D'ailleurs, [elle](#) a cité l'exemple du poids des bagages, qui serait plus difficile à garantir pour les petites compagnies aériennes aux mêmes niveaux que ceux offerts par les grandes lignes comme Air Canada et WestJet.

Consolidation et fusions

Au cours des dernières années, plusieurs lignes aériennes canadiennes desservant les régions nordiques, rurales et éloignées ont fusionné. Cette consolidation des lignes aériennes a eu des répercussions tant positives que négatives, selon les témoignages recueillis.

[M. McKenna](#), par exemple, a cité la fusion de First Air et de Canadian North comme étant « un excellent exemple de consolidation des ressources des exploitants aériens nécessaires au maintien du service vers les petites communautés très éloignées ». [Il](#) a expliqué que la fusion a finalement permis d'améliorer les services offerts aux populations éloignées. [M. Schetagne](#) a également présenté cette fusion de façon positive, expliquant comment First Air et Canadian North ont fusionné pour le « maintien du service » vers les régions nordiques, rurales et éloignées. Par ailleurs, [M. Bijimine](#) a ajouté que cette fusion illustre le rôle joué par le gouvernement fédéral pour assurer la continuité des services aériens vers les régions nordiques.

D'autre part, [M. Sparling](#) a dit au Comité que la consolidation des lignes aériennes a centralisé les services aériens régionaux et que « de nombreuses collectivités ont perdu leurs services de transport aérien par avion à réaction au profit du transport par avion à turbopropulseur, et certaines collectivités ont complètement cessé d'être desservies ». En effet, comme l'a fait valoir la [Goose Bay Airport Corporation](#) dans son mémoire, le fait qu'un seul transporteur dessert la région du Labrador a des conséquences importantes sur l'accessibilité financière et la fiabilité pour les passagers, comme il en sera question plus loin dans le présent rapport.

Infrastructures inadéquates

Pistes

Plusieurs témoins ont discuté des défis liés à la concurrence découlant de l'état des pistes des aéroports situés dans les régions nordiques, rurales et éloignées du Canada. Les pistes d'aéroport peuvent être faites de plusieurs matériaux différents, notamment le gravier, l'asphalte, le béton et l'aluminium, et chacun de ces matériaux pose ses propres défis. Les témoins ont expliqué au Comité pourquoi les pistes en gravier



existantes dans les régions nordiques sont insuffisantes pour desservir ces populations et pourquoi il faudrait envisager d'autres matériaux pour accroître la concurrence.

Selon [M. Kendall](#), juste dans l'Arctique, il y aurait plus de 90 pistes en gravier, et ces pistes représentent un défi pour la concurrence, car de nombreux aéronefs modernes ne sont pas certifiés pour ce type de pistes. [Il](#) a expliqué que le « principal avantage de la mise à niveau de ces aéroports pour favoriser des surfaces sans gravier est d'améliorer la sécurité de tous les types d'aéronefs et de rétablir le service d'avions à réaction dans les collectivités de l'Arctique ».

Selon [Mme De Caria](#), les pistes en gravier utilisées dans le Nord contribuent à augmenter les coûts. [Elle](#) a expliqué qu'à Cambridge Bay, où la piste est en gravier, les avions doivent avoir l'équipement nécessaire pour pouvoir « atterrir sur la piste de gravier ». De plus, [M. Sparling](#) a décrit comment les pistes en gravier limitent la capacité d'une ligne aérienne à moderniser sa flotte et à investir dans ses infrastructures. Selon [M. McCrea](#), les pistes en gravier peuvent finir par endommager les aéronefs. Par ailleurs, les pistes en asphalte posent leurs propres défis. [M. Paradis](#) a expliqué qu'elles « nécessite[nt] tout de même plusieurs interventions, comme le balayage et le brossage, pour éviter que de la glace se forme ». Selon [Mme Wright](#), « le gravier est la pire option ».

[M. Kendall](#) a raconté son expérience au comité des matériaux de remplacement des pistes d'atterrissage, qui était chargé de « trouver des surfaces adaptées qui fonctionneraient aussi efficacement que l'asphalte et le béton ». [Il](#) a expliqué que la modernisation des aéroports visant à remplacer les pistes en gravier par des pistes à surface dure améliorerait la sécurité et les services offerts aux populations nordiques.

Certains témoins se sont montrés optimistes quant à la faisabilité de pistes en aluminium pour ces régions. En effet, [Gina Bento](#), fondatrice et présidente-directrice générale d'Arctic Aviation (comparaissant à titre personnel), a mentionné que les pistes en aluminium sont utilisées aux États-Unis et ailleurs depuis les années 1970. [Elle](#) a décrit comment son organisation cherche « à savoir si les pistes d'atterrissage en aluminium ont le bilan nécessaire pour que nous, au Canada, choisissons cette solution dans le Nord ». Comme [elle](#) l'a expliqué, les coûts initiaux de l'aluminium sont beaucoup plus élevés que ceux de l'asphalte, mais à terme, l'aluminium permet de réaliser des économies importantes :

La pose d'une piste en asphalte coûte environ 35 millions de dollars aujourd'hui. Une piste en aluminium coûtera environ 90 millions de dollars. Mais au bout de 20 ans, elles arrivent ex aequo, et au bout de 40 ans, avec une piste en aluminium plutôt qu'en asphalte dans le Nord, on peut s'attendre à une économie de 80 millions de dollars. La question clé n'est pas seulement celle du coût global, mais aussi celle de l'entretien annuel. Si nous choisissons l'asphalte, nous devons l'entretenir chaque année.

De plus, [M. Kendall](#) a souligné qu'une piste en aluminium a été développée pour un usage commercial et qu'elle est deux fois plus résistante que la version militaire. Elle constitue « une solution aux problèmes causés par le pergélisol, et cette piste pourra durer des années ». [M. Cook](#), du ministère des Transports, a indiqué que son ministère travaille toujours sur la question des revêtements alternatifs pour les pistes avec le secteur et des groupes d'intervenants.

En général, certains témoins se sont montrés pessimistes quant à l'état des pistes. [M. Gervais](#), par exemple, a décrit les pistes d'atterrissage de certaines localités nordiques, rurales et éloignées comme étant en « état de décrépitude », et [Mme Wright](#), quant à elle, a expliqué que la gadoue sur les pistes en gravier cause des dommages aux propulseurs, ce qui provoque des perturbations saisonnières.

Certains témoins ont également cité la courte longueur des pistes comme un défi. D'ailleurs, selon [Mme Wright](#), si les pistes étaient plus longues, et asphaltées, le nombre de passagers que sa compagnie aérienne pourrait accueillir augmenterait. [M. Noël](#) a expliqué au Comité qu'à l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine, les avions-cargos ne peuvent pas atterrir sur une piste trop courte et que les avions de transport d'urgence ont également besoin de pistes plus longues.

[Vincent Millette](#), directeur, Politique de services nationaux aériens, au ministère des Transports, a mentionné que « [p]lusieurs pistes d'atterrissage ont [...] été remises en état dans le Nord » par le gouvernement fédéral grâce au [Fonds national des corridors commerciaux](#), qui financent des projets d'infrastructure, comme les aéroports et les installations de transport.

Bulletins météorologiques

Un autre défi identifié par de nombreux témoins concernait les bulletins météorologiques. Comme l'a expliqué [NAV CANADA](#) dans son mémoire, elle est chargée de fournir des « information[s] et produits de prévision météorologiques » aux régions nordiques et éloignées. À cette fin, elle utilise plusieurs types d'infrastructures pour créer des produits météorologiques pour l'aviation, comme les rapports météorologiques de routine pour les aérodromes, les prévisions d'aérodrome et les prévisions de zone graphique. Comme l'a expliqué [Mme Wright](#), les bulletins météorologiques peuvent être réalisés à l'aide d'une caméra ou par un agent de la station radio d'aérodrome communautaire.

À ce sujet, dans son mémoire, [Calm Air International LP](#) a souligné le rôle crucial des services de prévisions météorologiques qu'elle reçoit, expliquant qu'elle « annule plus d'une centaine de vols par an vers des communautés uniquement parce qu'ils ne



disposent] pas de rapports météorologiques ou de rapports sur l'état des pistes ». [M. Gervais](#) a qualifié les services météorologiques dans les régions nordiques de « déficients », tandis que [M. Stout](#) a parlé de « l'absence de rapports météorologiques précis ». [Mme Wright](#) était également préoccupée par le manque d'informations météorologiques, et [elle](#) a raconté que certaines informations ne sont pas disponibles après 17 h, qualifiant les systèmes de navigation d'« un peu primitifs ». Enfin, selon [M. Beaulieu](#), l'absence de bulletins météorologiques complique la planification.

Pour remédier à ce problème, [Calm Air International LP](#) a recommandé dans son mémoire que tous les aéroports du Nunavut soient « modernisés pour que des conditions météorologiques soient disponibles 24 heures par jour ». De son côté, NAV CANADA a expliqué dans son mémoire comment elle utilise les nouvelles technologies et tire parti de ses partenariats pour améliorer les bulletins météorologiques.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

Plusieurs témoins ont discuté des défis posés par le [Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires](#) (PAIA). [Mme Pasher](#) a précisé que le PAIA a été créé en 1995 et est financé au montant de 38 millions de dollars par année pour soutenir près de 200 petits aéroports. Comme [M. Wright](#) l'a expliqué, le financement fourni par le PAIA est accessible aux aéroports cédés, comme l'aéroport international de Gander.

Certaines modifications potentielles concernant le PAIA ont également été portées à l'attention du Comité. [M. Côté](#) a recommandé que le PAIA soit amélioré. Selon lui, « l'enveloppe budgétaire est largement insuffisante pour combler les besoins » et « les montants de référence pour l'achat d'équipement mobile ne reflètent pas les coûts réels ». [Mme Bento](#) était d'accord avec M. Côté à propos du sous-financement du programme, expliquant que les montants actuels pour le financement des infrastructures aéroportuaires « ne sont pas de nature à aider l'aviation arctique à construire des structures ». [M. Wright](#) a ajouté que le financement stagne depuis des décennies et qu'il est insuffisant. [Mme Pasher](#) était la seule à proposer un montant précis pour l'augmentation du PAIA. Elle a recommandé que le financement passe à 95 millions par année.

De façon plus générale, [Laurent Corbeil](#), conseiller, Affaires publiques et économiques, à la Fédération des chambres de commerce du Québec, a estimé que le gouvernement fédéral pourrait « s'impliquer davantage, sur le plan financier, dans l'amélioration des infrastructures et des services de transport aérien ».

Obstacles réglementaires

Règlement de l'aviation canadien

Des témoins ont estimé que certains obstacles réglementaires nuisent à la concurrence dans le secteur du transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées, notamment les dispositions du Règlement de l'aviation canadien (RAC) concernant les heures de travail et les périodes de repos des membres d'équipage. Ces règles ont été modifiées pour la dernière fois en 2018 et fixent, entre autres, la durée maximale des vols pour les membres d'équipage⁶.

Mme De Caria, par exemple, a expliqué que ces règles « ont eu une grande incidence sur [les] heures de vol pendant une journée, comparativement à il y a deux ans ». Mme Wright, de North-Wright Airways, a décrit comment ces règles « ont eu l'impact le plus important sur les opérateurs comme [eux] » et d'autres opérateurs, qui sont en fait « devenus moins compétitifs ». Par ailleurs, M. Cane a expliqué que ces règles ont entraîné une hausse des coûts administratifs sans améliorer la sécurité.

Certains témoins ont exprimé des réserves quant à d'autres parties du RAC. Dans son mémoire, Calm Air International LP s'inquiétait de la réglementation à venir sur les conditions dans lesquelles les pilotes peuvent tenter des approches dans tous les aéroports. Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador, dans son mémoire, a expliqué que les modifications apportées en 2019 au Règlement ont eu des répercussions importantes sur le transport aérien au Labrador.

En résumé, plusieurs témoins ont dit au Comité que la réglementation fédérale actuelle ne traduisait pas suffisamment la réalité des régions nordiques, rurales et éloignées. M. Cane, par exemple, a décrit comment, ces dernières années, la réglementation ne tenait pas compte des localités nordiques. Dans son mémoire, la Goose Bay Airport Corporation a évoqué des obstacles réglementaires, notamment les heures de travail, et a recommandé que la réglementation soit revue et élaborée « dans une optique nordique ». De même, M. Sparling a estimé que la réglementation devrait être examinée afin de « faciliter la survie des petits acteurs ». Comme l'a dit Mme De Caria, « [i]l faut que les gens comprennent les besoins de nos collectivités pour apporter ces modifications ». M. McKenna est allé dans le même sens et a estimé que la réglementation n'était pas adaptée aux transporteurs nordiques, tandis que Mme Wright a dit que les règles sur les heures de travail de l'équipage « n'ont pas été rédigées pour le Nord ».

6 Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, VI et VII – heures de travail des membres d'équipage de conduite et périodes de repos), DORS/2018-269, 7 décembre 2018.



Mme Wright a ajouté que le rythme des changements réglementaires récents a imposé une charge déraisonnable aux petites compagnies aériennes :

Par ailleurs, les opérateurs sont généralement de très petites entreprises familiales qui ont du mal à faire face à l'incroyable rythme des changements dans notre secteur réglementé par le gouvernement fédéral. Au cours des quatre dernières années, la direction a dû s'efforcer davantage de se conformer aux nouvelles réglementations que de se développer et d'offrir de meilleurs services à nos clients, qui comptent sur nous pour ce faire. Ces changements réglementaires sont tous importants et bénéfiques pour nous dans le secteur réglementé par le gouvernement fédéral, mais il est important de reconnaître que le rythme d'entrée en vigueur des nouvelles réglementations mobilise beaucoup de ressources de la part des petites compagnies aériennes pour suivre le mouvement. Ces quatre dernières années, les ressources ont été utilisées pour se conformer aux changements de réglementation importants, tels que la réglementation des vols et des tâches, l'équité salariale, la violence sur le lieu de travail, les réglementations en matière de handicap et d'accès, les droits des passagers énoncés dans la Loi sur les transports au Canada, et ainsi de suite. Beaucoup de ces nouvelles réglementations sont assorties d'amendes importantes, et nous nous battons vraiment pour suivre cette évolution systématique des réglementations, qui a un impact énorme sur nous.

Règlement sur la protection des passagers aériens

Certains témoins ont identifié le Règlement sur la protection des passagers aériens (RPPA) comme un obstacle à la concurrence dans le domaine du transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées. Adopté pour la première fois par l'Office des transports du Canada en 2019, le RPPA impose des obligations aux transporteurs aériens en cas de retard, d'annulation ou de refus d'embarquement. Il établit également des règles régissant l'attribution des sièges aux enfants, les bagages et la publicité des services aériens.

En juin 2023, la Loi no 1 d'exécution du budget de 2023 a reçu la sanction royale et a modifié la *Loi sur les transports au Canada* afin d'apporter des changements au processus de traitement des plaintes relatives au transport aérien, entre autres mesures. En décembre 2024, peu après la fin de l'étude du Comité sur le transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées, le projet de règlement modifiant le RPPA a été publié dans la *Gazette du Canada* dans le cadre de la période de consultation préalable à la prise des règlements⁷. Selon le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, les

7

À ce jour, ce règlement n'a toujours pas été pris.

modifications proposées « clarifieraient les obligations des transporteurs aériens en cas de perturbation de vol⁸ ».

Les témoins ont discuté de la portée de ces modifications législatives, [M. McKenna](#) faisant remarquer que le RPPA entraînerait une augmentation considérable des coûts si les modifications proposées étaient mises en œuvre. [Il](#) a expliqué que les coûts associés au RPPA « élimineraient la rentabilité de ces marchés [...] ». Ce règlement [...] fera augmenter les coûts au point où les exploitants décideront que certains itinéraires ne sont pas rentables et qu'ils ne peuvent donc plus les desservir. » [M. Morrison](#) a ajouté que le règlement « aura un impact négatif sur la connectivité des régions et des localités éloignées ».

De manière plus générale, [M. McKenna](#) a qualifié de « scandaleux » les frais et les indemnités accordées aux passagers aériens dans le cadre du RPPA.

Environnement physique difficile

Bon nombre des défis qui ont été soulevés par les témoins concernant la concurrence dans le domaine du transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées étaient des caractéristiques immuables liées à l'environnement physique, comme le climat, la géographie et la densité de population (ou l'absence de densité).

Le climat, y compris les changements climatiques, a été cité par certains témoins comme un défi important pour le secteur du transport aérien. [Mme De Caria](#), par exemple, a souligné que le coût élevé des services aériens vers les régions nordiques s'explique notamment par la nécessité de disposer d'équipements spécialisés pour fonctionner dans des climats rigoureux. [Mme Bento](#), elle, a dit au Comité que les changements climatiques provoquent la fonte du pergélisol, entraînant une « grave déstabilisation des sols ». Dans la même veine, [M. Beaulieu](#) a signalé que « la fonte du pergélisol et la prolongation des saisons humides retardent souvent [les] expéditions parce que les pistes sont hors service pendant longtemps ». Les dommages causés aux aéroports du Nord sont considérables. Selon [Mme Bento](#), l'aéroport d'Iqaluit, qui a ouvert ses portes en 2017, a subi plus de 300 millions de dollars de dommages en raison de la fissuration de l'asphalte. [Elle](#) a expliqué également que les aéroports qui ne sont pas pavés ne peuvent accueillir que des avions à turbopropulseurs. Ces avions transportent beaucoup moins de fret et de passagers, leur « rayon d'action [...] est réduit, ils sont moins économes en carburant et ils sont bruyants ».

8 [Règlement modifiant le Règlement sur la protection des passagers aériens](#), 21 décembre 2024, dans la *Gazette du Canada*, Partie I.



Le Comité a aussi entendu que la géographie unique du Canada a contribué à des défis qui ne se posent pas nécessairement dans d'autres marchés. Dans son mémoire, [NAV CANADA](#) a décrit comment « la distance entre les aéroports canadiens », combinée à d'autres facteurs, donne lieu à un contexte où les économies d'échelle qui existent dans d'autres pays sont inexistantes au Canada. À cela s'ajoute le fait que le Canada est le deuxième plus grand pays au monde, comme l'a rappelé [M. Bijimine](#), ce qui pose des défis en matière de concurrence. [Il](#) a expliqué que « [m]oins d'un pour cent de la population canadienne vit au-dessus du 60e parallèle, mais [que] ce territoire représente 40 % de la masse terrestre au Canada », ce qui ne facilite certainement pas les voyages aériens abordables ou concurrentiels.

La densité de population était un autre facteur qui, selon les témoins, nuit à la concurrence dans le secteur du transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées du Canada. [M. Sparling](#) a précisé que le Canada est un « petit marché », tandis que [M. Bijimine](#) a souligné que la densité de la population du Canada est « très faible, [avec] un peu plus de 4 personnes par kilomètre carré » alors que « l'Union européenne [...] en compte 106, et [les] États-Unis [...] 34 ». Pour ce qui est du Labrador, [M. Goudie](#) a expliqué que la faible densité de population fait en sorte que « le service aérien est non pas un luxe, mais un élément essentiel de leur vie quotidienne ».

Partenariat avec le gouvernement fédéral : besoin de faire mieux

Certains témoins ont souligné la nécessité d'une meilleure coopération entre le gouvernement fédéral et les provinces afin de s'attaquer aux divers défis liés à la concurrence dans le domaine du transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées.

À propos de l'état actuel des relations fédérales-provinciales dans le secteur du transport aérien, [M. Bijimine](#) a précisé que le Conseil des ministres, composé des ministres des Transports de toutes les provinces et de tous les territoires, discute des questions liées au transport, et que des réunions bilatérales ont lieu de temps à autre entre le gouvernement fédéral et les autres gouvernements.

Toutefois, dans le contexte du Programme d'accès aérien aux régions du gouvernement du Québec, [M. Benedict](#) s'est inquiété du fait que le programme utilise des fonds provinciaux pour réduire le prix des billets d'avion, alors que le gouvernement fédéral impose des changements et des frais sur le coût de ces mêmes billets. Selon [lui](#), il « faudrait vraiment revoir cette dynamique entre le fédéral et le provincial, car elle ne fonctionne pas ».

Dans le même ordre d'idées, selon [M. Paradis](#), le fait que certains aéroports au Québec soient municipaux, provinciaux ou fédéraux « crée une concurrence déloyale, car nos propres paliers de gouvernement nous font concurrence pour ce qui est de l'accueil de transporteurs ou de vols dans nos régions ». Pour remédier à ce problème, [il](#) a soutenu que le gouvernement fédéral devrait « s'investir davantage » afin d'assurer des services aériens cohérents et fiables aux régions et de collaborer avec tous les acteurs. [M. Noël](#) a proposé que le gouvernement fédéral et le Québec se concertent pour remédier à la pénurie de pilotes.

D'autres témoins ont indiqué que le gouvernement pourrait faire mieux dans sa façon de collaborer avec ses partenaires du secteur du transport aérien et d'autres acteurs non gouvernementaux concernés. Décrivant l'état actuel des relations fédérales avec les acteurs du secteur du transport aérien, [M. Bijimine](#) a expliqué que le ministre des Transports « est constamment en contact avec des compagnies aériennes, comme Air Transat et Air Canada, ainsi qu'avec des représentants des aéroports ».

Toutefois, certains témoins ont estimé que le gouvernement fédéral pourrait mieux collaborer avec les intervenants. Par exemple, [M. Côté](#) a signalé que son organisation déplore « l'absence du gouvernement fédéral » en ce qui concerne la suspension de plusieurs liaisons régionales au Québec. [Il](#) a réclamé également le renforcement de l'engagement du gouvernement fédéral à améliorer la desserte aérienne régionale. [M. Cane](#) a estimé que les consultations entre le gouvernement fédéral et les intervenants ne sont qu'une « simple case à cocher plutôt qu'un exercice conçu pour recueillir des commentaires utiles ».

IMPACTS DE LA FAIBLE CONCURRENCE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT AÉRIEN

Impacts pour les passagers

Disponibilité

Un grand nombre de témoins ont évoqué les impacts sur les passagers aériens du manque de concurrence dans le transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées. La disponibilité des vols, ou autrement dit, la fréquence des services, est citée comme un facteur clé ayant une incidence sur les passagers. En effet, plus il y a de vols offerts aux passagers aériens, plus il est facile de planifier des voyages pratiques et en temps voulu, ce qui peut influencer la décision d'une personne de réserver un vol. Le manque de disponibilité des vols peut également rendre les voyages aériens plus



difficiles en cas de retard ou d'annulation, car les passagers ont moins de possibilités de terminer leur voyage de façon économique et en temps voulu.

Le Comité a entendu plusieurs témoins qui ont expliqué comment la disponibilité des vols affecte les populations des régions nordiques, rurales et éloignées. [Herbert Pond](#), maire de la Ville de Prince Rupert, a quantifié le problème en expliquant que, dans les années 1980, il y avait cinq avions à réaction par jour à Prince Rupert, en Colombie-Britannique, mais qu'il ne reste plus qu'un seul avion à turbopropulseurs aujourd'hui. [Mme Pasher](#) a réitéré l'importance de la fréquence pour elle; les aéroports « qui avaient auparavant plus de dix vols par jour n'en sont plus qu'à deux ou trois ». Pour sa part, [M. Côté](#), a expliqué que « les horaires proposés ne répondent pas non plus aux besoins des usagers, rendant le transport aérien régional encore moins attrayant ».

Plusieurs témoins ont expliqué pourquoi l'absence de concurrence dans les régions nordiques, rurales et éloignées a un impact sur la disponibilité des vols. Selon [Mme De Caria](#), par exemple, les conditions météorologiques, les défis liés à l'infrastructure et la géographie « font en sorte qu'il est difficile pour toute compagnie aérienne d'offrir un service fréquent et fiable tout en maintenant des prix abordables ». Comme l'a décrit [Mme Bento](#) ce problème touche davantage les régions nordiques, rurales et éloignées, car les avions à turbopropulseurs ne peuvent pas effectuer autant d'escales que les avions à réaction. En effet, [elle](#) a dit que « ces avions ont moins d'autonomie et sont beaucoup plus lents », ce qui se traduit par un nombre réduit de vols. [M. McKenna](#), [M. Lemieux](#) et [M. Noël](#) ont tous attribué la décision des lignes aériennes régionales de réduire la fréquence des vols à la pénurie de main-d'œuvre qui touche les pilotes et les techniciens en maintenance aéronautique.

[Michael Spence](#), maire de la Ville de Churchill, au Manitoba, a expliqué les conséquences de la faible fréquence des vols sur sa municipalité dans le contexte des déplacements médicaux :

Il va de soi que la situation est difficile pour nous actuellement du fait que nous n'avons que deux vols par semaine en dehors de la saison touristique habituelle, comme c'est le cas en octobre et en novembre. Cela complique grandement les déplacements pour des raisons médicales.

Par exemple, si je vais chez le médecin et que je fais faire mes analyses sanguines le lundi — et c'est la même chose le mardi —, il arrive que les prélèvements ne se rendent pas à Winnipeg avant le vendredi. [...]

C'est notre vitalité économique qui en souffre. Lorsqu'il n'y a que deux vols par semaine, l'économie est mise à rude épreuve. C'est notamment le cas pour le secteur de l'hébergement, les services, les personnes qui doivent se déplacer et l'industrie touristique qui n'est pas en mesure de respecter ses arrangements pour les

réservations. La situation devient donc très difficile. J’y vois un gros inconvénient pour notre collectivité, surtout en tant que destination touristique et du fait que certains résidents souhaitent se rendre ailleurs.

Pour remédier au problème du faible niveau de service, [M. Côté](#) a recommandé que des niveaux de service minimaux soient exigés dans chaque région. [M. Spence](#), pour sa part, a proposé que des vols soient assurés au départ de sa ville, Churchill, « au moins cinq fois par semaine ». Selon [Mme De Caria](#), « [d]es investissements dans de meilleures installations et de meilleurs équipements permettraient d’offrir des vols plus fréquents et plus fiables ».

Abordabilité

Le caractère abordable des tarifs aériens a été un autre impact significatif cité par les témoins comme conséquence du manque de concurrence. Comme l’a expliqué [M. Sparling](#), le transport aérien « est très sensible à la variation des prix », de sorte que le caractère abordable des tarifs aériens peut avoir une incidence importante sur la demande de voyages. En effet, selon [M. Benedict](#), le prix « est le premier critère qui influence le choix des touristes lorsqu’ils achètent un billet d’avion ».

De nombreux témoins ont souligné le coût élevé des voyages aériens par rapport à ceux d’autres régions ou pays. Par exemple, selon [M. Benedict](#), un vol Montréal—Rouyn-Noranda coûte deux fois plus cher qu’un vol de même distance aux États-Unis.

Certains groupes qui ont participé à l’étude du Comité ont quantifié l’impact sur le prix des billets d’avion à l’aide de données. Dans son mémoire, la [Goose Bay Airport Corporation](#) a expliqué avoir commandé une analyse des tarifs de six aéroports du Nord, qui a révélé que ces aéroports avaient enregistré une augmentation moyenne des tarifs de 34,2 % en 2024 par rapport à 2019. Pour sa part, [la Ville de Happy Valley-Goose Bay](#) a cité dans son mémoire cette même analyse des tarifs, qui démontre que « les tarifs aériens à Goose Bay ont augmenté en moyenne de 33,1 % en 2024 par rapport aux tarifs de 2019 ». [M. Andrews](#) a dit, quant à lui, qu’à Wabush, dans l’ouest du Labrador, la hausse est d’en moyenne 47,3 %. En résumant l’analyse des tarifs, [M. Goudie](#) a dit : « Bien que nous comprenions que les coûts d’exploitation dans les régions du Nord sont plus élevés, nous avons du mal à justifier ou à appuyer les augmentations énormes relevées dans l’analyse des tarifs. »

Pour [M. Sparling](#), « les tarifs aériens sont plus largement déterminés par les coûts que par la concurrence ». Il a expliqué que le coût des vols vers les petits marchés est à l’origine des tarifs aériens élevés et que l’intensification de la concurrence pourrait en fait être « contre-producti[ve] dans un petit marché ». En effet, [M. Sparling](#) a expliqué



que pour sa compagnie aérienne, Air North, la marge nette en pourcentage pour les dessertes où il n'y a pas de concurrence est inférieure à celle pour les dessertes par avion à réaction, où il y a de la concurrence avec d'autres transporteurs.

Certains témoins étaient d'avis que le prix des billets d'avion n'est pas directement attribuable à un facteur particulier. Par exemple, [Gladys Atrill](#), mairesse de la Ville de Smithers, a donné l'exemple des aéroports de Smithers et de Terrace-Kitimat, en Colombie-Britannique, où les distances aériennes et les avions sont similaires, mais où les billets d'avion pour Smithers sont plus chers.

Pour remédier au problème des tarifs aériens élevés, [M. Côté](#) a proposé la mise en place d'un prix plancher et d'un prix plafond afin de fixer un prix minimum et maximum, ce qui empêcherait les grandes compagnies aériennes de pratiquer le « dumping ».

Fiabilité

L'impact du manque de concurrence dans le secteur du transport aérien a également été abordé en relation avec la fiabilité des déplacements vers les régions nordiques, rurales et éloignées, où les retards et les annulations de vols sont beaucoup plus fréquents que dans d'autres marchés.

Plusieurs témoins et mémoires ont illustré à quel point la fiabilité représente un défi important pour le transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées. Pour [M. Andrews](#), par exemple, la fiabilité, c'est « essentiel ». Dans son mémoire, la [Ville de Happy Valley-Goose Bay](#) a fourni des données sur la fiabilité des vols à l'autorité aéroportuaire locale, où on a remarqué que 54 % des vols prévus ont été retardés d'au moins 30 minutes sur une période de 103 jours. [M. Sparling](#), pour sa part, a expliqué que les retards en raison des conditions météorologiques rendent « les activités dans le Nord plus compliquées ».

[M. Andrews](#) a expliqué les répercussions du manque de fiabilité sur les passagers aériens qui voyagent à destination ou en provenance des régions nordiques, rurales et éloignées :

On attend le départ du vol quotidien à Halifax, qui part à 22 h. On regarde son téléphone et on s'attend à un message puisqu'on sait que le vol sera retardé ou annulé, à cause du nombre d'heures de travail du personnel ou d'une autre raison. La plupart du temps, c'est à cause des heures de travail du personnel. L'indisponibilité du personnel de bord en est une autre. Cela ajoute encore 200 ou 300 \$ pour un taxi et un hôtel à un vol qui coûte déjà très cher. Les déplacements sont donc difficiles. Oui, une route se rend jusqu'à la collectivité, mais il faut conduire pendant 15 heures pour se rendre à

Baie-Comeau. Il faut prendre un traversier et se déplacer pendant plusieurs heures, de 10 à 12 heures, pour conduire jusqu'à St. John's. C'est donc difficile.

Impacts sur les régions

Les témoins ont souligné les répercussions du manque de concurrence dans le secteur du transport aérien sur les régions nordiques, rurales et éloignées. Ils ont identifié plusieurs secteurs touchés : les communautés autochtones, le développement économique, le tourisme, les voyages pour raisons médicales et la sécurité alimentaire, entre autres.

Certains témoins ont relevé les défis particuliers que pose la situation actuelle du transport aérien pour les communautés autochtones du Canada. [M. Spence](#), par exemple, a expliqué que sa ville, Churchill, au Manitoba, était autrefois reliée par des routes commerciales à certaines autres localités nordiques, et que « ce lien traditionnel entre [les] collectivités a maintenant été rompu par des horaires de transport aérien qui ne tiennent pas compte de ces types de relations communautaires ancestrales ». [M. Sparling](#) a fait un lien entre le transport aérien et la réconciliation, en soulignant que le fait que plusieurs lignes aériennes appartiennent à des communautés autochtones permet à ces dernières de « participer [...] aux économies du Nord ». La [Goose Bay Airport Corporation](#), dans son mémoire, a souligné également l'importance du transport aérien pour la communauté autochtone du Labrador, qui représente 60 % de la population de cette région. Pour favoriser la concurrence dans le transport aérien, [M. Spence](#) a recommandé d'éliminer « les obstacles à l'accès au marché, en surveillant les comportements prédateurs et en cherchant des moyens de fournir un soutien financier aux entreprises en démarrage autochtones et locales ».

De nombreux témoins ont également évoqué l'importance d'un secteur aérien concurrentiel pour le développement économique. Par exemple, [M. Andrews](#) a fait valoir que le coût des billets d'avion constitue un obstacle au développement des entreprises. [Il](#) a notamment indiqué qu'il est « essentiel d'offrir plus de choix de destinations, d'heures de vol et de tarifs abordables pour investir dans le commerce » et pour le faire croître dans la communauté. Par ailleurs, [M. Goudie](#) a expliqué que les entreprises qui cherchent à investir ou à prendre de l'expansion au Labrador sont découragées par le manque de concurrence dans ce secteur ainsi que par « le coût élevé des déplacements et le manque de choix ». [M. Noël](#) a estimé quant à lui que la fréquence des vols est importante pour la livraison des marchandises et le transport de gens d'affaires, et il a suggéré que le gouvernement fédéral considère les infrastructures portuaires comme « des outils de développement économique ».



Le tourisme, en particulier dans les régions éloignées du Canada, est un autre secteur touché qui a été mentionné par les témoins. [M. Spence](#) a raconté que sa ville de Churchill, au Manitoba, est une destination touristique internationale, mais que les voyageurs doivent louer des avions privés pour répondre à la demande, ce qui suscite le ressentiment des résidents qui ont du mal à accéder à des moyens de transport aérien comparables. Au Québec, [M. Benedict](#) a expliqué que l'accès aux régions éloignées est limité et que ces dernières sont inaccessibles aux touristes internationaux. Afin d'encourager le tourisme dans ces régions, [il](#) a recommandé la mise en place d'infrastructures comme des services de location de voitures et des moyens de transport « en collaborant avec les agences de voyages ou avec les agences qui offrent des voyages à forfait ».

Selon de nombreux témoins, les déplacements médicaux sont fortement affectés par le manque de concurrence dans le transport aérien vers les régions nordiques, rurales et éloignées. Dans ces régions, le transport aérien est souvent nécessaire pour se rendre à des rendez-vous médicaux, ce qui, comme l'a expliqué la [Ville de Happy Valley-Goose Bay](#) dans son mémoire, peut s'avérer particulièrement difficile en cas de retard ou d'annulation de vol, surtout pour les personnes âgées et les personnes à faible revenu qui n'ont pas les mêmes moyens de se payer facilement d'autres moyens de transport. Les vols d'évacuation médicale ont été décrits comme une « bouée de sauvetage pour ces communautés isolées » par [Calm Air International LP](#), qui a recommandé que des améliorations soient apportées aux aéroports du Nunavut pour assurer ce service. [Mme Pasher](#) a cité des statistiques pour illustrer l'importance des déplacements médicaux pour ces populations : « 9 000 personnes du Yukon se rendent à Vancouver chaque année pour des rendez-vous médicaux, et la population totale du Yukon est inférieure à 50 000 personnes ».

Enfin, certains témoins ont évoqué la sécurité alimentaire comme une autre conséquence importante du manque de concurrence dans le transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées. Au sujet de la répercussion des coûts de transport sur le consommateur, [M. Cane](#) a partagé avec le Comité qu'il connaissait 56 localités dont « toutes les denrées alimentaires fraîches doivent être acheminées par avion ». Dans la même veine, [M. Beaulieu](#) a expliqué que les coûts de transport sont en fin de compte reflués au consommateur dans les localités nordiques. Pour remédier au coût élevé du transport aérien des denrées alimentaires, [M. Spence](#) a proposé d'ajouter des infrastructures aéroportuaires afin de faciliter la livraison de denrées alimentaires dans le nord du Canada, tandis que [M. Beaulieu](#) a recommandé de renforcer les chaînes d'approvisionnement et de réduire les coûts.

Transport aérien : un service essentiel

De nombreux témoins qui ont participé à l'étude du Comité se sont entendus sur le caractère essentiel du transport aérien pour les régions nordiques, rurales et éloignées du Canada⁹. Compte tenu de son importance tant pour les passagers aériens que pour les populations, comme il est souligné plus haut, les témoins ont insisté sur l'importance cruciale du transport aérien et de sa compétitivité.

En ce qui concerne les transporteurs aériens du Nord, [M. Gervais](#) a rappelé qu'ils « fournissent un service essentiel à la majeure partie du territoire canadien et à de nombreuses collectivités qui n'ont aucun accès routier ou qui ne sont pas desservies par les principaux transporteurs aériens ». De même, [M. Stout](#) a décrit sa compagnie aérienne comme « une bouée essentielle pour les localités » qu'elle sert.

Au nom de la Ville de Happy Valley-Goose Bay, une localité à la fois nordique, rurale et éloignée, [M. Andrews](#) a expliqué que pour ses résidents, « le transport aérien est un service essentiel, non seulement pour accéder à des services comme les soins de santé et les possibilités d'éducation, mais aussi pour établir des liens commerciaux et favoriser le développement économique ». En ce qui concerne les voyages aériens dans les régions rurales et éloignées, [Mme Pasher](#) a expliqué que :

Pour les Canadiens des collectivités rurales et éloignées, le service aérien est non pas un luxe, mais un élément essentiel de leur vie quotidienne. Prenons, à titre d'exemple, les Canadiens qui vivent au Nunavut, où il y a plus de 25 collectivités accessibles seulement par avion. Elles ne sont accessibles que par voie aérienne. Elles dépendent de l'aviation pour les services médicaux, les aliments frais sur leurs étagères et d'autres fournitures essentielles. Cependant, la réalité demeure : bon nombre de nos collectivités rurales et éloignées continuent de se heurter à des obstacles au transport aérien, allant d'options de vol limitées à des coûts prohibitifs.

Plusieurs témoins ont également souligné le caractère essentiel du transport aérien pour les populations des régions éloignées du Canada. [M. White](#) a expliqué que sa compagnie aérienne travaille « d'un bout à l'autre du pays en tant que fournisseurs de services

9 TRAN, *Témoignages*, 44^e législature, 1^{re} session : [Shelly De Caria](#), présidente-directrice générale, Canadian North Inc.; [Bernard Gervais](#), directeur exécutif, Northern Air Transport Association; [Sylvain Schetagne](#), chercheur principal, Syndicat canadien de la fonction publique; [Monette Pasher](#), présidente, Conseil des aéroports du Canada; [Susan Wright](#), directrice, Ressources humaines et communications, North-Wright Airways; [Philippe Noël](#), vice-président, Affaires publiques et économiques, Fédération des chambres de commerce du Québec; [George Andrews](#), maire, Ville de Happy Valley-Goose Bay; [Rex Goudie](#), chef de la direction, Goose Bay Airport Corporation; [Douglas McCrea](#), président, Central Mountain Air; et [Myles Cane](#), premier vice-président, Exploitation, Summit Air.



essentiels dans certaines des collectivités les plus éloignées du Canada et, par extension, dans certains des environnements aéronautiques les plus difficiles du pays ».

En ce qui concerne le transport aérien régional, [M. Côté](#) a souligné qu'il s'agit « d'un service essentiel à l'occupation du territoire et au développement du Québec et de ses régions ». [M. Benedict](#) a précisé que « le transport régional aérien est un service essentiel pour occuper le territoire ». [M. Paradis](#) a convenu que le transport aérien régional est un service essentiel et a expliqué qu'on devrait donc « prévoir un certain revenu de base pour les aéroports, ce qui nous permettrait de réviser à la baisse [les] frais d'atterrissage ».

D'autres témoins, comme [Mme Atrill](#) et [M. Noël](#), ont décrit les aéroports eux-mêmes et les infrastructures connexes comme étant essentiels aux populations des régions nordiques, rurales et éloignées. Pour [M. Noël](#) les infrastructures aéroportuaires sont « essentielles au développement économique dans les régions éloignées ».

D'ailleurs, certains témoins, notamment [M. Paradis](#), [M. Andrews](#), et [M. Goudie](#), ont recommandé que le Comité ou le gouvernement fédéral reconnaisse le transport aérien comme un service essentiel. [Mme Pasher](#) a recommandé que « le transport aérien [s]oit considéré sous l'angle du rôle essentiel qu'il joue dans notre économie ».

ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

44^e législature – 1^{ère} session

Organismes et individus	Date	Réunion
Air North Joseph Sparling, président	2024/05/30	118
Canadian North Inc. Shelly De Caria, présidente-directrice générale Nicholas Purich, dirigeant principal des finances	2024/05/30	118
Northern Air Transport Association Bernard Gervais, directeur exécutif	2024/05/30	118
Union des municipalités du Québec Daniel Côté, président, Comité sur le transport aérien Marie-Dominique Giguère, gestionnaire de projets	2024/05/30	118
Ville de Smithers Gladys Atrill, mairesse	2024/05/30	118
À titre personnel Gina Bento, fondatrice et présidente-directrice générale, Arctic Aviation	2024/06/06	120
Association du transport aérien du Canada John McKenna, président et chef de la direction	2024/06/06	120
Conseil national des lignes aériennes du Canada Jeff Morrison, président et chef de la direction	2024/06/06	120
Keewatin Air LP David White, chef de la direction	2024/06/06	120

Organismes et individus	Date	Réunion
North Star Air Ltd. Jeff Stout, président et chef de l'exploitation	2024/06/06	120
Syndicat canadien de la fonction publique Sylvain Schetagne, chercheur principal	2024/06/06	120
À titre personnel Robert Kendall, président, The Alternate Runway Materials Committee	2024/06/11	121
Alliance de l'industrie touristique du Québec Sébastien Benedict, vice-président, Affaires publiques et communications	2024/06/11	121
Gander International Airport Authority Reg Wright, président-directeur général	2024/06/11	121
Ville de Prince Rupert Herbert Pond, maire	2024/06/11	121
Conseil des aéroports du Canada Monette Pasher, présidente	2024/06/13	122
Ministère des Transports Serge Bijimine, sous-ministre adjoint, Politiques Andy Cook, directeur général délégué, Aviation civile Jennifer Little, directrice générale, Politique aérienne Vincent Millette, directeur, Politique de services nationaux aériens	2024/06/13	122
Propair Inc. Justin Lemieux, vice-président, Opérations et développement des affaires	2024/06/13	122
Fédération des chambres de commerce du Québec Laurent Corbeil, conseiller, Affaires publiques et économiques Philippe Noël, vice-président, Affaires publiques et économiques	2024/10/01	128

Organismes et individus	Date	Réunion
North-Wright Airways Susan Wright, directrice, Ressources humaines et communications	2024/10/01	128
Régie intermunicipale de l'aéroport régional de Mont-Joli Bruno Paradis, président du conseil d'administration	2024/10/01	128
Town of Churchill Michael Spence, maire	2024/10/01	128
Central Mountain Air Douglas McCrea, président	2024/10/08	130
Goose Bay Airport Corporation Rex Goudie, chef de la direction	2024/10/08	130
Perimeter Aviation Michael Pyle, chef de la direction, Exchange Income Corporation	2024/10/08	130
Summit Air Ltd. Myles Cane, premier vice-président, Exploitation	2024/10/08	130
The North West Company Michael Beaulieu, vice-président, Opérations des magasins canadiens	2024/10/08	130
Town of Happy Valley-Goose Bay George Andrews, maire	2024/10/08	130

ANNEXE B : LISTE DES MÉMOIRES

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

44^e législature – 1^{ère} session

Calm Air International LP

Goose Bay Airport Corporation

Gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador

NAV CANADA

Town of Happy Valley-Goose Bay

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents (réunions n^{os} 12 et 21) de la 45^e législature, 1^{ère} session, et (réunions n^{os} 118, 120, 121, 122, 128 et 130) de la 44^e législature, 1^{ère} session est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
Peter Schiefke

Opinion complémentaire

Rapport sur le transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées

Par la présente, le député du Bloc Québécois, Xavier Barsalou-Duval, entend déposer un rapport complémentaire au rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN) adopté le 9 février 2026.

Le Bloc Québécois souscrit en partie aux constats présentés dans ce rapport. Il déplore toutefois l'absence de véritables mesures structurantes pour remédier aux enjeux du transport aérien dans les régions nordiques, rurales et éloignées.

C'est pourquoi il propose que le gouvernement du Canada modifie la Loi sur l'aéronautique (1985) pour permettre aux régions volontaires de créer une régie du transport aérien régional.

L'implantation d'une régie garantirait un meilleur accès aux services aériens en régions éloignées en organisant les dessertes selon les besoins collectifs des territoires et non selon la seule logique commerciale des transporteurs.

À titre d'institution publique autonome, cette régie disposerait de la légitimité et du rapport de force nécessaire pour négocier des obligations de services, des ententes long terme et des tarifs stables, évitant ainsi qu'une petite communauté soit à la merci d'un transporteur unique susceptible de suspendre ou réduire unilatéralement ses vols. Cela se traduirait notamment par :

1. L'identification des liaisons essentielles et la garantie de fréquences minimales, même pour les lignes peu rentables, avec des ajustements saisonniers pour prévenir toute rupture de service;
2. Le ciblage des subventions vers les infrastructures aéroportuaires structurantes pour les communautés, offrant un cadre stable pour négocier et compenser les dessertes déficitaires;
3. La sécurisation d'un seuil minimal de desserte là où le marché seul est insuffisant, assurant l'équité territoriale.

À cet égard, le Bloc Québécois réaffirme la nécessité de revoir et d'élargir la définition du concept de « régions éloignées », notamment dans les secteurs où l'avion reste le seul moyen de transport d'accès rapide aux grands centres. Une telle révision permettrait de mieux tenir compte de l'immensité du territoire québécois et du vaste nombre de municipalités situées à grande distance des principaux pôles métropolitains.

De plus, cela participerait à la reconnaissance des disparités socio-économiques qui compromettent l'accès aux services essentiels, tels que les soins de santé accessibles ou

encore l'enseignement de qualité, et rendrait ces territoires davantage admissibles à un soutien fédéral accru dans le secteur du transport aérien.

Concernant les recettes générées par les loyers aéroportuaires, le Bloc Québécois réitère la recommandation du Comité dans ses rapports *Améliorer le fonctionnement efficace et abordable des aéroports du Canada* (février 2023) et *État de la concurrence entre les lignes aériennes au Canada* (octobre 2025) : réinvestir l'intégralité de ces sommes dans les infrastructures aéroportuaires.

Le Bloc Québécois estime que les recettes issues des loyers aéroportuaires devraient être consacrées en priorité à l'entretien, au développement et à la modernisation des aéroports, afin d'assurer la durabilité, l'efficacité et la compétitivité de ces infrastructures essentielles à la mobilité et à la vitalité économique des régions.

Or, dans le modèle actuel, une part importante de ces revenus est versée au Trésor fédéral sans être réaffectée au secteur aérien, privant les aéroports régionaux de ressources indispensable pour maintenir leurs installations, moderniser leurs équipements, améliorer la connectivité et réduire les coûts d'exploitation.

Prioriser le réinvestissement direct des loyers aéroportuaires prélevés par le fédéral assurerait la durabilité et la compétitivité de ces installations vitales pour les régions. Une telle mesure structurante, cohérente avec le principe d'équité territoriale, bénéficierait particulièrement aux collectivités plus vulnérables du territoire québécois en favorisant leur mobilité et leur développement économique.