



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT EFFICACE ET ABORDABLE DES AÉROPORTS DU CANADA

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

Peter Schiefke, président

FÉVRIER 2023  
44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> 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](http://www.noscommunes.ca)

**AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT EFFICACE  
ET ABORDABLE DES AÉROPORTS DU CANADA**

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

**Le président  
Peter Schiefke**

**FÉVRIER 2023**

**44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> 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**

Mark Strahl

Xavier Barsalou-Duval

## **MEMBRES**

Taylor Bachrach

Vance Badawey

George Chahal

Angelo Iacono

Annie Koutrakis

Chris Lewis

Leslyn Lewis

Dan Muys

Churence Rogers

## **AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ**

Charlie Angus

René Arseneault

Terry Dowdall

L'hon. Greg Fergus

Jean-Denis Garon

Joël Godin

Ken Hardie

Matt Jeneroux

Melissa Lantsman

James Maloney

Lianne Rood

Doug Shipley  
Nathalie Sinclair-Desgagné  
Bob Zimmer

**GREFFIERS DU COMITÉ**

Carine Grand-Jean  
Michael MacPherson

**BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT**

**Services d'information, d'éducation et de recherche parlementaires**

Dana Fan, analyste  
Geneviève Gosselin, analyste  
Alexandre Lafrenière, analyste

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

a l'honneur de présenter son

## **HUITIÈME RAPPORT**

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié la réduction des formalités administratives et des coûts dans les aéroports ruraux et urbains du Canada et a convenu de faire rapport de ce qui suit :





## TABLE DES MATIÈRES

---

SOMMAIRE .....	1
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	3
AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT EFFICACE ET ABORDABLE DES AÉROPORTS DU CANADA.....	5
Introduction.....	5
Gouvernance des aéroports au Canada et structure de coûts .....	6
Paiement des loyers au gouvernement fédéral .....	6
Principe utilisateur-payeur .....	7
Les coûts dans le transport aérien canadien .....	9
Transport aérien régional.....	11
Programmes de financement.....	13
Les défis de la relance du secteur du transport aérien .....	14
Mesures sanitaires .....	16
Délais de traitement par passager .....	19
Pénuries de main-d'œuvre.....	21
Autres facteurs contributifs aux retards dans les aéroports.....	22
Exigences réglementaires sur les heures de vol et de service et les subventions.....	22
L'Office des transports du Canada et le Règlement sur la protection des passagers aériens .....	24
Réunion 27 – Retards et annulations dans les aéroports .....	25
Conclusion .....	27
ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS .....	29
ANNEXE B LISTE DES MÉMOIRES .....	33
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT .....	35
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU PARTI CONSERVATEUR DU CANADA .....	37
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU BLOC QUÉBÉCOIS.....	41



## SOMMAIRE

---

Alors que le secteur du transport aérien au Canada a connu une importante baisse d'achalandage durant la pandémie de COVID-19, les voyageurs ont commencé à affluer en plus grand nombre au printemps 2022. C'est dans ce contexte que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a entrepris une étude visant à réduire les formalités administratives et les coûts dans les aéroports du Canada dans le but de rendre le transport aérien plus accessible et plus abordable.

La pandémie de COVID-19 a mis de l'avant les failles du système utilisateur-payeur, puisqu'en l'absence de passagers, les revenus des aéroports, des compagnies aériennes et des fournisseurs de services aériens ont été grandement affectés. Dans un même ordre d'idées, des témoins ont soutenu que les coûts imposés aux différentes parties prenantes étaient trop élevés. Ils ont notamment parlé des loyers perçus par le gouvernement fédéral auprès des grands aéroports, des frais d'amélioration aéroportuaires, des frais de navigation, du prix du carburant, des frais de sécurité, etc.

Le transport aérien est un lien de connectivité essentiel pour les collectivités éloignées et nordiques et ne doit pas être considéré comme un luxe. Bien que la majorité des témoins aient exprimé leur appréciation envers les divers programmes de financement du gouvernement fédéral visant à soutenir le transport aérien, ils ont également indiqué que le financement était insuffisant pour assurer la viabilité de l'ensemble du réseau aérien canadien. Des témoins ont également indiqué que certaines nouvelles exigences réglementaires, notamment celles reliées aux heures de travail des membres d'équipage, étaient des obstacles au bon déroulement de leurs opérations.

Suite à la reprise du trafic aérien au printemps 2022, d'importants retards et temps d'attente dans les grands aéroports canadiens ont miné l'expérience des voyageurs. Les témoins ont évoqué différentes raisons pour expliquer ces retards, dont la pénurie de main-d'œuvre généralisée dans le réseau, les retards à l'étranger, les délais de traitement pour différents documents, comme les cartes d'identité de zones réglementées, les délais dans les processus de licences et de certifications des pilotes et l'application des mesures de santé publique, notamment les tests à l'arrivée pour les voyageurs internationaux.

L'étude a mis en évidence qu'il y avait un déséquilibre entre la demande pour les vols et la capacité du réseau à soutenir cette demande. Dans l'ensemble, les témoins ont convenu qu'une plus grande collaboration entre les différentes parties prenantes du

réseau était nécessaire pour remédier aux délais d'attente constatés au printemps et à l'été 2022 afin d'offrir une meilleure expérience aux voyageurs qui transitent par les aéroports canadiens.

Le Comité reconnaît que les défis et les problèmes rencontrés durant la période des fêtes 2022-23 ont eu lieu après les témoignages entendus durant cette étude. À ce titre, ces questions seront abordées dans un prochain rapport.

## 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 – Examen des coûts**

**Que le gouvernement du Canada examine tous les coûts imposés aux administrations aéroportuaires et aux compagnies aériennes en tenant compte de leur incidence sur d'autres secteurs économiques comme le tourisme.**

### **Recommandation 2 – Réinvestir dans les infrastructures aéroportuaires**

**Que le gouvernement du Canada envisage de réinvestir tous les loyers perçus auprès des aéroports dans des projets d'infrastructure aéroportuaire par l'entremise des programmes fédéraux comme le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), le Programme des infrastructures essentielles des aéroports (PIEA), et le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) ; et de soutenir les aéroports dans les petites collectivités grâce à une extension de l'Initiative de transport aérien régional ; et en aidant les petites compagnies aériennes à absorber les coûts associés aux modifications réglementaires.**

### **Recommandation 3 – Soutenir les aéroports ruraux**

**Que le gouvernement du Canada accorde la priorité au soutien des aéroports ruraux en utilisant les loyers aéroportuaires réaffectés pour aider les petits aéroports à absorber les coûts associés aux modifications réglementaires.**

### **Recommandation 4 – Transport aérien abordable pour le Canada rural**

**Que le gouvernement du Canada élabore des politiques visant à encourager le transport aérien abordable et équitable dans les régions rurales où la concurrence entre transporteurs est inexistante.**

### **Recommandation 5 – Accords intercompagnies**

**Que le gouvernement du Canada tende à encourager la mise en place d'accords intercompagnies entre tous les transporteurs aériens canadiens afin de donner aux clients régionaux un meilleur accès aux grands transporteurs et aux transporteurs internationaux et de rendre les aéroports régionaux abordables et fiables.**

#### **Recommandation 6 – Vérification des normes de prestation de services et mesures prises par d'autres administrations**

Que le gouvernement du Canada évalue le rendement des aéroports et des transporteurs aériens en ce qui concerne le respect des normes de service prescrites par le gouvernement fédéral, y compris les retards, les annulations, les vérifications de sécurité, la manutention des bagages, ainsi que les processus frontaliers et douaniers. Transports Canada devrait comparer ces données sur les compagnies aériennes canadiennes et leur performance avec celles d'autres juridictions et publier les résultats.

#### **Recommandation 7 – S'assurer que les titres de compétences sont traités rapidement**

Que le gouvernement du Canada mette immédiatement en œuvre des stratégies visant à réduire les longs délais administratifs pour obtenir les certificats médicaux, les autorisations de sécurité et les autres documents requis pour les pilotes, les membres d'équipage et les autres membres du personnel de l'aéroport, sans compromettre la sécurité.

#### **Recommandation 8 – Technologie et solutions numériques**

Que le gouvernement du Canada collabore avec les administrations aéroportuaires canadiennes, les syndicats et les autres intervenants pour mettre au point des données et des solutions numériques innovantes et investisse dans la technologie afin d'améliorer le rendement opérationnel et l'expérience des voyageurs dans les aéroports.

#### **Recommandation 9 – Procéder à un bilan approfondi des leçons tirées du déploiement des restrictions de voyages liées à la pandémie en 2020–2022**

Que le gouvernement du Canada mette sur pied un groupe d'experts externes afin de tirer les leçons de la mise en œuvre des restrictions sur les déplacements pendant la pandémie, y compris la façon dont les pénuries de personnel ont exacerbé les problèmes aéroportuaires, dans le but de documenter les politiques et les procédures qui ont fonctionné, et celles qui n'ont pas fonctionné ou qui pourraient être améliorées afin que les aéroports et les transporteurs aériens du Canada puissent être mieux préparés aux circonstances futures semblables.



# AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT EFFICACE ET ABORDABLE DES AÉROPORTS DU CANADA

---

## INTRODUCTION

Le Canada est un grand pays qui s'étend sur près de dix millions de kilomètres carrés et qui dispose d'un vaste réseau de transport. Alors que le [Réseau national d'aéroports](#) (RNA) comprend 26 aéroports situés principalement dans des zones urbaines, le Canada compte des centaines de petits aéroports et hélicoptères situés dans des régions éloignées et Nordiques. Bien que les défis diffèrent selon le contexte dans lequel opèrent les différents aéroports canadiens, ils permettent à la population à la fois de voyager, de visiter des proches et de se déplacer pour obtenir des services essentiels. Constatant l'importance d'avoir accès à un service aérien fiable dans un pays aussi grand que le Canada, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a adopté la [motion](#) suivante le 3 février 2022 :

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprenne une étude sur les façons de réduire les formalités administratives et les coûts dans les aéroports ruraux et urbains du Canada afin de rendre les déplacements par avion plus abordables et plus accessibles.

Le Comité a consacré cinq réunions à cette étude entre le 16 mai 2022 et le 3 octobre 2022. Il a entendu 32 témoins et a reçu trois mémoires.

À la suite de la mise en œuvre mondiale des restrictions sur les déplacements en mars 2020, les aéroports canadiens ont connu une baisse importante de l'achalandage de passagers. Avec la levée progressive des mesures de santé publique et l'approche de la saison estivale, ils ont commencé à recevoir un flux plus élevé de voyageurs dès le milieu du printemps de 2022. Par la suite, le Comité a adopté la [motion](#) suivante le 8 août 2022 :

Que le ministre des Transports se présente devant le Comité pendant pas moins de deux heures, au sujet des retards et annulations dans les aéroports, d'ArriveCAN et des mesures réimposées aux voyageurs; que cette rencontre ait lieu au plus tard le 22 août 2022, et que, si possible, cette rencontre soit télévisée.

Le Comité a tenu cette réunion le 19 août 2022 et a entendu dix témoins. Les sections ci-dessous font état des discussions avec différents intervenants, comme des autorités aéroportuaires, des compagnies aériennes et des municipalités, à propos des défis actuels et futurs auxquels sont confrontés les aéroports au Canada.



## GOVERNANCE DES AÉROPORTS AU CANADA ET STRUCTURE DE COÛTS

Vers la fin des années 1980, le gouvernement du Canada a entamé une réforme de la gestion et de l'exploitation des aéroports au Canada, qui a mené, au milieu des années 1990 à la création du RNA. Pour les grands aéroports desservant les capitales provinciales, la gestion et l'exploitation ont été cédées à des administrations aéroportuaires canadiennes sans but lucratif, au moyen de baux à long terme. Les petits aéroports et les aéroports régionaux ont été essentiellement vendus à leurs collectivités, habituellement pour une somme symbolique. Les aéroports des régions éloignées et arctiques, eux, ont été soit transférés aux gouvernements provinciaux et territoriaux ou ont continué d'être exploités par le gouvernement fédéral.

### Païement des loyers au gouvernement fédéral

**« Les aéroports ont versé plus de 4 milliards de dollars en loyer au gouvernement fédéral depuis la création de notre structure en 1992. Ce loyer représente une contribution importante pour le gouvernement, mais seule une fraction de ces fonds a été réinvestie dans le système d'aviation. »**

[Monette Pasher](#)

présidente intérimaire, Conseil des aéroports du Canada

Les 21 administrations aéroportuaires qui régissent les aéroports membres du RNA sont tenues de payer un loyer au gouvernement fédéral, qui demeure le propriétaire/locateur des terrains et des installations des aéroports. Durant son témoignage, [John Gradek](#), chargé de cours et coordonnateur académique, Approvisionnement, Logistique, Opérations et Gestion de l'Aviation, École d'éducation permanente à Université McGill, a expliqué qu'en vertu de leur bail, les administrations aéroportuaires doivent générer des revenus suffisants pour couvrir leurs besoins financiers.

Le prix du loyer à payer représente un pourcentage des revenus des administrations aéroportuaires. Selon [Monette Pasher](#), présidente intérimaire du Conseil des aéroports du Canada, le prix des loyers est trop élevé, atteignant plus de 400 millions de dollars annuellement. À titre d'exemple, [Carmelle Hunka](#), vice-présidente, Personnel, Risques et avocate générale de l'Administration aéroportuaire de Calgary, a soulevé que l'Administration aéroportuaire de Calgary paierait mensuellement deux millions de



dollars en loyer pour les mois de juillet et août 2022. Des témoins ont exprimé le souhait que le gouvernement fédéral réinvestisse les loyers perçus dans les projets d'infrastructure des aéroports<sup>1</sup>. À cet effet, [John McKenna](#), président et chef de la direction de l'Association du transport aérien du Canada a demandé que le gouvernement fédéral « cesse d'utiliser l'aviation comme source de revenus ».

Durant la pandémie de COVID-19, le gouvernement fédéral a accordé des allègements de loyer pour la période de mars à décembre 2020, puis une dispense de paiement de loyer pour les aéroports de taille moyenne (2021) et de petite taille (2021-2023) et un report de loyer pour 2021 pour les grands aéroports. Selon [Robin Guy](#), directeur principal, Transport, infrastructure et politique réglementaire pour la Chambre de commerce du Canada, le gouvernement fédéral devrait accorder une « exonération complète du loyer jusqu'à ce que le nombre de voyageurs soit stabilisé ». [Mme Hunka](#) a dit avoir apprécié le report pour 2021, mais a soutenu que cette mesure ne suffisait pas pour compenser le manque de revenus causé par la pandémie. Selon [elle](#), compte tenu des sources de revenus limitées dont disposent les aéroports, le loyer à payer "hypothèque" la viabilité de l'aéroport international de Calgary.

## Principe utilisateur-payeur

**« La COVID-19 a révélé une faiblesse fondamentale de notre système aérien d'utilisateur-payeur: il ne fonctionne que s'il y a des sources de revenus. »**

[Anthony Norejko](#)  
président-directeur général, Association canadienne de l'aviation d'affaires

Les revenus des aéroports canadiens proviennent essentiellement des revenus aéronautiques, tels que les frais imposés aux transporteurs aériens, des revenus non aéronautiques, tels que ceux issus des activités commerciales à l'intérieur des aéroports et des frais d'amélioration aéroportuaire imposés sur les billets d'avion<sup>2</sup>. [Mme Pasher](#) a avancé que 90% des recettes des aéroports proviennent des passagers, ce qui explique pourquoi la diminution drastique du nombre de vols durant la pandémie a été difficile

1 TRAN, *Témoignages*, 44<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session : [John McKenna](#) (président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada [ATAC]); [Carmelle Hunka](#), (vice-présidente, Personnel Risques et avocate générale, Administration aéroportuaire de Calgary [Administration aéroportuaire de Calgary]); [David Rheault](#), (vice-président, Relations gouvernementales et avec les collectivités, Air Canada [Air Canada]); [Monette Pasher](#) (présidente intérimaire, Conseil des aéroports du Canada [CAC]); et Sunwing Airlines ([mémoire](#)).

2 Conseil des aéroports du Canada, [Le modèle canadien des aéroports](#).



pour les finances des aéroports. À cet effet, plusieurs témoins ont affirmé que la pandémie avait mis en évidence les failles du modèle utilisateur-payeur<sup>3</sup>. Certains se sont montrés préoccupés par les dettes accumulées par les aéroports durant la pandémie<sup>4</sup>, dont le montant a atteint environ 3 milliards de dollars, en plus des revenus de 4,6 milliards qui auraient été perdus en 2020-21, selon [M. Guy](#).

Dans l'ensemble, les témoins ne remettent pas en cause le modèle de gouvernance des aéroports canadiens, mais demandent un support accru de la part du gouvernement fédéral, que ce soit par un allègement des loyers ou l'augmentation du financement à travers certains programmes. De son côté, [M. Gradek](#) a appelé à revoir le système de financement des aéroports au Canada afin d'ouvrir la porte aux investissements privés. [Il](#) a fait la remarque suivante :

Le véhicule utilisé au Canada pour les aéroports est basé sur l'endettement et le modèle de l'utilisateur-payeur. Je pense que l'environnement aéroportuaire a besoin d'un autre véhicule, afin de développer notre structure aéroportuaire et de moderniser les aéroports.

Selon [John Lawford](#), directeur exécutif et avocat général au Centre pour la défense de l'intérêt public, les investissements privés dans les aéroports ne sont pas nécessairement une solution efficace pour financer un service public qu'il a qualifié d'« essentiel ». [Il](#) est d'avis que les services publics offerts directement par l'État sont souvent plus efficaces et que le gouvernement fédéral devrait « s'engager davantage » en particulier pour soutenir les petits aéroports. Sur ce sujet, [M. Gradek](#) a maintenu qu'il y avait un manque à combler, que ce soit par l'entremise du privé ou d'autres ordres de gouvernements, dans le financement des petits aéroports au Canada. [Il](#) a dit craindre que plusieurs d'entre eux ferment d'ici quelques années, n'étant pas en mesure de soutenir leurs opérations et d'investir dans leurs infrastructures.

---

3 TRAN, *Témoignages* : [Anthony Norejko](#) (président-directeur général, Association canadienne de l'aviation d'affaires [ACAA]); [Suzanne Acton-Gervais](#) (présidente-directrice générale intérimaire, Conseil national des lignes aériennes du Canada [CNLA]); [Howard Liebman](#), (directeur principal, Affaires gouvernementales et communautaires, Air Transat); [John Gradek](#) (chargé de cour et coordonnateur académique, Approvisionnement, Logistique, Opérations et Gestion de l'Aviation, École d'éducation permanente, Université McGill [à titre personnel]) et Sunwing Airlines ([mémoire](#)).

4 TRAN, *Témoignages* : [Pasher](#) (CAC); [Glenn Priestley](#) (directeur exécutif, Northern Air Transport Association [NATA]); [Martin Massé](#) (vice-président, Affaires publiques et Développement durable, Aéroports de Montréal [ADM]) et [Gradek](#) (à titre personnel).

## Les coûts dans le transport aérien canadien

« De toute évidence, l'un des principaux problèmes du Canada est non pas l'absence d'une ligne aérienne à faible coût, mais plutôt l'absence d'un contexte où les coûts sont bas pour les compagnies aériennes. »

[Joseph Sparling](#),  
président, Air North

Au Canada, les composantes des tarifs aériens comprennent les tarifs aériens de base, les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien (DPSTA), les frais d'amélioration aéroportuaires (FAA), les taxes et les autres frais, incluant les frais d'assurance, le carburant ou encore les frais de navigation. Selon [Sunwing Airlines](#), parmi les frais qui limiteraient la croissance du secteur du transport aérien au Canada, il y aurait le loyer des aéroports, les taxes municipales et les impôts fédéraux, les frais de navigation, les DPSTA et les FAA. [Julian Roberts](#), président-directeur général de Pascan Inc., a affirmé que jusqu'à 40% de la valeur des billets d'avion servent uniquement à payer les taxes et les frais.

[Suzanne Acton-Gervais](#), présidente-directrice générale intérimaire du Conseil national des lignes aériennes du Canada a renchéri en affirmant qu'il avait été prouvé que « les taxes et les frais élevés imposés aux compagnies aériennes canadiennes et aux voyageurs plaçaient l'industrie aérienne du Canada dans une situation de désavantage concurrentiel par rapport à d'autres pays ». Selon [M. McKenna](#), les taxes gouvernementales incluant les taxes sur le carburant d'aviation et la taxe sur le carbone ont une incidence sur les coûts du transport aérien. D'autres témoins ont aussi mentionné les coûts élevés du carburant d'aviation comme facteur contribuant au prix élevé des billets d'avion au pays<sup>5</sup>.

Des témoins ont dit observer une tendance actuelle à l'augmentation des FAA dans les aéroports canadiens<sup>6</sup>. Selon [M. Gradek](#), les transporteurs aériens à bas prix semblent cibler le prix des FAA comme une des raisons expliquant pourquoi ils n'arrivent pas à offrir des tarifs bas aux Canadiens qui sont similaires à ceux en Europe et aux États-Unis. En plus de la hausse des FAA, selon [M. Roberts](#), les frais d'aérogare, les frais d'atterrissage et les frais de sécurité augmentent constamment. Selon [David Rheault](#), les

---

5 TRAN, *Témoignages* : [Julian Roberts](#) (président-directeur général, Pascan Inc.); [Norejko](#) (ACAA); [Priestley](#) (NATA); et [Joseph Sparling](#) (président, Air North).

6 TRAN, *Témoignages* : [Roberts](#) (Pascan Inc.); et [Gradek](#) (à titre personnel).



augmentations de frais ont un impact encore plus grand dans les petits marchés régionaux, puisqu'il y a moins de passagers par vol pour absorber les coûts, une opinion partagée par [M. Roberts](#) qui demande une plus grande équité entre les transporteurs régionaux et nationaux au niveau du montant des frais à payer aux aéroports. [Il](#) a donné l'exemple suivant :

Quant aux frais d'atterrissage et d'aérogare, par exemple, pour un petit turbopropulseur de moins de 40 sièges, nous payons 240 \$, comparativement à un avion à réaction transportant plus de 100 passagers, pour lequel on doit payer 306 \$. Il est vraiment difficile de répartir le coût supplémentaire sur un si petit nombre de sièges, ce qui fait augmenter considérablement le prix des billets.

Selon [M. Roberts](#), il serait souhaitable que les frais à payer aux aéroports soient plus proportionnels entre les transporteurs. Cela pourrait être réalisé en fixant le montant des frais en fonction du nombre de sièges, de sorte que tous les transporteurs, et conséquemment les passagers, paieraient le même prix par siège. [Il](#) a dit considérer que le problème d'iniquité est le même au niveau des frais de navigation imposés par NAV CANADA, la société ayant augmenté ses frais de 29,5% dans les dernières années. [Leigh Ann Kirby](#), vice-présidente, cheffe des affaires juridiques et secrétaire générale de NAV CANADA, a expliqué au Comité que même si le trafic aérien avait considérablement chuté durant la pandémie de COVID-19, la société devait tout de même assurer l'intégralité de ses services, ce qui a fait gonfler son niveau d'endettement. Cela dit, [Mme Kirby](#) a insisté sur le fait que l'augmentation des frais était pour respecter ses engagements et non pour combler le manque à gagner de la société.

Durant son témoignage, [Serge Larivière](#), président de l'aéroport international de Mont-Tremblant et directeur général de la Coopérative de transport régional du Québec, a expliqué qu'il existe différentes catégories d'aéroports d'entrée au Canada et que dans le cas de l'aéroport international de Mont-Tremblant, afin d'obtenir des services douaniers, il devait payer des frais de recouvrement des coûts à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Il s'est prononcé contre cette pratique, suggérant qu'en l'espace de 15 ans, le dédouanement d'un avion de quatre à quinze sièges était passé de 275\$ à 1 200\$. Il a également soutenu que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) avait récemment décidé de « recouvrer les coûts des services qu'elle offre ». Dénonçant cette pratique, [M. Larivière](#) a demandé au gouvernement fédéral d'augmenter le budget pour l'ASFC et l'ACSTA afin qu'elles puissent offrir leurs services sans avoir recours à celle-ci. Dans un même ordre d'idées, [Sunwing Airlines](#) a dit que pour offrir des vols vers des destinations soleil à partir d'aéroports régionaux au lieu d'avoir à passer par les grands aéroports, le gouvernement fédéral doit « garantir des ressources et des infrastructures adéquates aux aéroports régionaux » afin notamment de pouvoir y faire les contrôles de sécurité.

Selon [Joseph Sparling](#), président d'Air North, des études tendent à démontrer que les tarifs aériens intérieurs au Canada sont plus élevés que ceux aux États-Unis et que cela s'expliquerait par le fait que « les États-Unis offrent un contexte d'exploitation où les coûts sont plus bas qu'au Canada pour les compagnies aériennes ». Cela aurait un impact sur la compétitivité de notre secteur aérien et expliquerait pourquoi, selon les données soulevées par [M. Sparling](#), environ 5% des voyageurs canadiens traverseraient la frontière en voiture pour prendre l'avion dans un aéroport américain. Selon [M. McKenna](#), avant la pandémie de COVID-19, cela correspondait à environ cinq millions de passagers par année. [Mme Pasher](#) et [M. Larivière](#) ont attesté que le soutien financier du gouvernement américain aux aéroports des États-Unis était plus important que celui fourni par le gouvernement fédéral canadien.

## Transport aérien régional

**« Les petits aéroports sont essentiels pour les gens qui vivent dans les régions rurales et éloignées du Canada. Ils ne servent pas seulement les citoyens de ces régions, mais bien la population de l'ensemble de la province. »**

[Gladys Atrill](#),  
maire, ville de Smithers

Des témoins ont encouragé le gouvernement fédéral à considérer le transport aérien non pas comme un luxe, mais comme un lien de connectivité important pour la population canadienne, en particulier pour celle qui réside en régions éloignées et nordiques<sup>7</sup>. Selon [M. Sparling](#), le transport aérien devrait être traité comme un service public, en particulier dans les régions éloignées. De son côté, [Mme Pasher](#) a qualifié les aéroports canadiens de « plaques tournantes du transport » qui stimulent le développement économique des villes et villages du pays.

Au sujet de la province de Québec, [M. Larivière](#) a attesté que l'offre aérienne était moindre que celle dans le reste du pays et que cela avait un impact sur le développement des régions et le tourisme intraprovincial. Selon [ce dernier](#), lorsqu'il s'agit de transport régional, il y a une sensibilité au prix des billets qui diffère de lorsqu'il s'agit de vols hors province. [Il](#) est d'avis qu'il existe un marché pour les billets de moins de 400\$ pour le transport régional, mais qu'au-dessus de ce montant, les gens vont

---

7 TRAN, *Témoignages* : [Sparling](#) (Air North); [Norejko](#) (ACAA); [Serge Larivière](#) (président, Aéroport international de Mont-Tremblant); [Gladys Atrill](#) (maire, ville de Smithers); [McKenna](#) (ATAC); et [Gradek](#) (à titre personnel).



plutôt opter pour la voiture lorsque cela est possible, annuler leurs plans ou encore choisir une destination internationale pour laquelle leur sensibilité au prix des billets d'avion est moindre. Afin de réduire le coût du transport aérien au niveau régional, [M. Larivière](#) se demande s'il y aurait moyen de réduire les frais dans les petits aéroports et si les frais de service de NAV CANADA pourraient être réduits pour les liaisons régionales.

Lors de son passage devant le Comité, [Gladys Atrill](#), mairesse de la ville de Smithers, Colombie-Britannique, a expliqué que depuis la pandémie de COVID-19, le service régulier à l'aéroport municipal était uniquement desservi par Air Canada et qu'il n'y avait qu'un vol par jour. Tout en notant le manque de concurrence, elle a décrié l'existence d'une différence notable dans le prix des billets entre les vols de Smithers-Vancouver et ceux de Terrace-Vancouver, les premiers étant "souvent beaucoup plus chers" alors que les distances sont comparables et que les aéronefs sont les mêmes. Afin de remédier à cette situation, elle a proposé la mise en œuvre de réglementations qui lieraient la distance parcourue par les vols au prix des billets. Selon [Mme Atrill](#), si les aéroports voisins proposent des vols plus fréquents, à des horaires plus intéressants et à des prix plus bas, cela peut avoir des répercussions sur l'attrait de la communauté de Smithers et de Bulkley Valley pour les entreprises et les touristes.

[M. Larivière](#) a informé le Comité que la situation décrite par Mme Atrill n'est pas unique à Smithers, mais est vécue également dans les régions du Québec. Selon lui, il faudrait assurer une saine concurrence au Canada dans le transport aérien régional, et pour ce faire, [il](#) a suggéré d'établir un prix plancher pour toutes les destinations : cela ferait en sorte qu'un transporteur ne pourrait pas proposer un prix très bas, avec pour objectif précis d'éliminer un compétiteur.

Des témoins ont parlé des accords entre les gros transporteurs aériens et les plus petits comme étant une solution à préconiser afin de desservir les régions et les relier aux transporteurs qui offrent des vols internationaux<sup>8</sup>. Illustrant les avantages des accords signés entre Pascan avec Air Canada et Air Transat, [M. Roberts](#) a fait la remarque suivante :

Avant la pandémie, si quelqu'un voulait prendre un vol à partir de Sept-Îles, il devait se rendre à Montréal pour prendre un vol d'Air Canada. Cette année, un client de Sept-Îles peut prendre un vol, offert par PASCAN, en direction de Québec ou de Dorval. Par la suite, il a le choix d'embarquer sur un vol d'Air Canada ou d'Air Transat. Les passagers du Québec ont maintenant plus de choix.

---

8 TRAN, *Témoignages* : [Yani Gagnon](#) (vice-président exécutif, Pascan Inc.); [Sparling](#) (Air North); et [Roberts](#) (Pascan Inc.).

[Howard Liebman](#), directeur principal, Affaires gouvernementales et communautaires pour Air Transat s’est réjoui de cet accord, soulignant qu’il était mutuellement bénéfique, puisque cela permet d’amener plus de touristes internationaux dans les régions et donne aux clients régionaux un plus grand accès au réseau d’Air Transat. [M. Roberts](#) a fait valoir que le gouvernement fédéral pourrait aider en veillant à ce que des accords intercompagnies soient mis en place. [M. Sparling](#) a déclaré qu’à son avis, de tels accords devraient être obligatoires entre tous les transporteurs aériens canadiens. [Andrew Gibbons](#), vice-président, Affaires gouvernementales et réglementaires pour WestJet Airlines Ltd., a indiqué que la compagnie n’avait pas eu besoin d’encouragement de la part du gouvernement fédéral pour signer des accords avec des transporteurs régionaux, puisqu’ « il y avait un marché que nous voulions servir ».

## Programmes de financement

« [N]ous devons nous assurer que nos aéroports sont en mesure de fonctionner dans une réalité post-pandémique, ce qui signifie investir dans leur santé. Plus précisément, cela signifie des investissements dans l’infrastructure, la technologie et l’innovation des aéroports. »

[Robin Guy](#),  
directeur principal, Transport, infrastructure et politique réglementaire,  
Chambre de commerce du Canada

Des témoins ont indiqué apprécier l’ensemble des programmes mis en place par le gouvernement fédéral pendant la pandémie de COVID-19 pour assurer la survie et le rétablissement de l’industrie du transport aérien, ainsi que ceux qui existaient avant<sup>9</sup>. Ils ont notamment mentionné les programmes suivants :

- Programme d’aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA),
- Programme des infrastructures essentielles des aéroports (PIEA),

---

9 TRAN, *Témoignages* : [Andrew Gibbons](#) (vice-président, Affaires gouvernementales et réglementaires, WestJet Airlines Ltd. [WestJet]); [Liebman](#) (Air Transat); [Atrill](#) (ville de Smithers); [Pasher](#) (CAC); [Norejko](#) (ACAA); [Robin Guy](#) (directeur principal, Transport, infrastructure et politique réglementaire, Chambre de commerce du Canada); [Leigh Ann Kirby](#), (vice-présidente, cheffe des affaires juridiques et secrétaire générale, NAV CANADA); et [Priestley](#) (NATA).



- Fonds national des corridors commerciaux (FNCC),
- Initiative de transport aérien régional (ITAR),
- Fonds d'aide pour les aéroports, et
- Subvention salariale d'urgence du Canada<sup>10</sup>.

Bien qu'ils soient reconnaissants envers ces programmes, les témoins ont également convenu que plus de financement était nécessaire. En ce qui concerne le PAIA, un programme qui finance des projets d'infrastructures dans les aéroports régionaux du Canada, [Mme Pasher](#) et le [Airport Management Council of Ontario](#), ont tous deux suggéré de le faire passer à 95 millions par année, au lieu des 38 millions actuels. Ces deux témoins ont également recommandé au gouvernement fédéral de reconduire l'ITAR, un programme qui visait à soutenir le transport aérien régional et local dans le cadre de la relance post pandémie de COVID-19. [Martin Massé](#), vice-président, Affaires publiques et Développement durable pour Aéroports de Montréal (ADM) s'est montré déçu de la fin du PIEA, un programme lancé en 2021 pour les grands aéroports qui finance des projets d'infrastructure reliés à la sûreté, la sécurité et l'accès au transport en commun, invoquant les importants projets à venir à ADM, donc celui de la construction d'une station pour le Réseau express métropolitain. De son côté, [Mme Hunka](#) a demandé au gouvernement fédéral que l'Aéroport international de Calgary ait accès à des fonds pour des projets d'immobilisations essentiels, que ce soit par l'entremise du FNCC ou par le rétablissement du PIEA.

Des témoins ont demandé au gouvernement fédéral d'offrir plus de soutien financier à NAV CANADA<sup>11</sup>. Selon [M. McKenna](#), le gouvernement fédéral devrait considérer la société comme un service essentiel et, à l'avenir, la soutenir financièrement s'il advenait une autre crise qui ferait baisser drastiquement ses revenus.

## LES DÉFIS DE LA RELANCE DU SECTEUR DU TRANSPORT AÉRIEN

Lors de son passage au Comité, [Craig Hutton](#), sous-ministre adjoint associé, Politiques pour le ministère des Transports, a expliqué que durant la pandémie de COVID-19, le trafic aérien avait chuté de plus de 90% et était resté à un très bas niveau pendant plus

---

10 Voir : Transports Canada, [Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires](#); Transports Canada, [Programme des infrastructures essentielles des aéroports](#); Transports Canada, [Fonds national des corridors commerciaux](#); Gouvernement du Canada, [Initiative du transport aérien régional](#); Transports Canada, [Fonds d'aide pour les aéroports](#); et Gouvernement du Canada, [Subvention salariale d'urgence du Canada \(SSUC\)](#).

11 TRAN, *Témoignages* : [McKenna](#) (ATAC); et [Sparling](#) (Air North).



d'un an. Selon ce dernier, en janvier 2022, le trafic représentait moins de 40% de celui de 2019 et en mai 2022, il était passé à près de 80% par rapport à 2019. Des témoins ont dit estimer que le rétablissement à 100% du trafic devrait se faire au plus tard en 2024<sup>12</sup>.

Trevor Boudreau, gestionnaire, Relations gouvernementales pour l'Administration de l'aéroport de Vancouver, a illustré la hausse importante du trafic en expliquant que l'Aéroport de Vancouver avait vécu sa « plus vigoureuse augmentation du nombre de passagers en 90 ans d'existence » entre les mois de février 2022 et les mois de mai à août 2022.

La hausse rapide du trafic a, selon M. Hutton, exercé une pression sur l'ensemble du secteur du transport aérien canadien et, à cause de la nature mondiale du secteur, « les retards et la congestion à l'étranger [ont contribué] aux retards et à la congestion au Canada ». Il ont fait la remarque suivante au sujet des retards vécus dans les aéroports canadiens au printemps :

Au cours de la semaine du 3 au 9 juin, 10 % des passagers en moyenne ont attendu plus de 15 minutes à l'aéroport Pearson, comparativement à 23 % au cours de la semaine du 9 au 15 mai. À Vancouver, ce taux est passé de 26 % à 13 % au cours de la même période.

En plus des retards lors de l'embarquement au Canada, des retards ont été enregistrés pour les voyageurs internationaux qui rentrent au Canada, principalement à l'aéroport Pearson de Toronto. Ces retards sont dus à un ensemble de facteurs cumulatifs, notamment: les effectifs globaux du système; les limites de l'infrastructure, les retards à l'étranger entraînant une convergence des vols et les mesures de santé publique.

Mme Acton-Gervais s'est dite préoccupée par les retards et les temps d'attente vécus dans les aéroports et a dit qu'il était important que les voyageurs aient « l'assurance que leurs déplacements seront prévisibles et agréables et qu'ils s'effectueront sans retard ».

M. Gibbons a renchéri sur l'importance de régler ce problème, craignant que les gens évitent de réserver des voyages par peur de patienter trop longtemps dans les aéroports.

Neil Parry, vice-président, Opérations, ACSTA, a dit penser que l'ensemble du secteur du transport aérien canadien s'était préparé pour un été occupé entre juillet et août 2022 et la demande en avril et en mai a largement dépassé leurs prévisions. Selon M. Gradek, voyant la demande de vols augmenter au printemps 2022, les compagnies aériennes ont présenté un programme de vols chargé pour y répondre. Il considère qu'il y a eu une déconnexion entre l'offre de vols et la capacité de l'infrastructure aéroportuaire à gérer

---

12 TRAN, *Témoignages* : Massé (ADM); Hunka (Administration aéroportuaire de Calgary).



ce trafic. [M. Gradek](#) a dit considérer qu'il y a eu un manque de coordination entre les différentes parties prenantes du secteur du transport aérien et que c'est ce qui explique en partie les retards observés dans les aéroports au cours de l'été 2022.

Lors de son passage au Comité, [M. Hutton](#) a expliqué que le ministère travaillait en collaboration avec ses partenaires fédéraux, donc l'ACSTA et l'ASFC, ainsi qu'avec l'industrie, donc les transporteurs aériens et les autorités aéroportuaires, afin de trouver des solutions pour réduire les retards dans les aéroports. [Il](#) a aussi insisté sur le fait que le ministère est un régulateur, qu'il « ne joue pas de rôle dans les questions opérationnelles des partenaires du secteur » et qu'il joue plutôt un rôle de « facilitateur pour améliorer la communication de l'information et la planification » requise dans l'ensemble du réseau pour résoudre le problème des retards.

MM. [Rheault](#) et [Gibbons](#) ont fait savoir au Comité qu'Air Canada et WestJet collaboraient avec le ministère afin de trouver des solutions et ont assuré le Comité que tous prenaient la situation des retards dans les aéroports au sérieux. Questionnés de façon plus générale au sujet de leur relation avec le ministère, MM. [Boudreau](#) et [Massé](#) ont indiqué qu'ils étaient en communication avec celui-ci, un constat partagé par [Mme Hunka](#) qui a mentionné que les communications s'étaient améliorées au cours de la pandémie de COVID-19. Selon [M. Massé](#), la différence durant la pandémie de COVID-19 a été la forte présence des intervenants du secteur de la santé, avec lequel les autorités aéroportuaires avaient moins l'habitude de traiter. De son côté, [M. McKenna](#) a dit croire que « les gens de Transports Canada avaient fait de leur mieux » pour accommoder le secteur du transport aérien suite aux mesures mises en place par le gouvernement fédéral durant la pandémie de COVID-19. Toutefois, [il](#) a aussi eu l'impression que « les personnes qui prenaient [l]es décisions n'étaient pas du tout conscientes de leur incidence sur [le] secteur et qu'elles ne s'en souciaient pas », une situation qu'il a qualifiée de « très frustrante ».

## Mesures sanitaires

**« Nous pensons donc qu'on devrait revoir les politiques, les restrictions et les mesures sanitaires qui s'appliquent actuellement au transport aérien, pour qu'elles soient conséquentes non seulement avec ce qui se passe ailleurs dans l'économie canadienne, mais également avec les mesures en place dans les autres pays. »**

[David Rheault](#),  
vice-président, Relations gouvernementales et avec collectivités, Air Canada

Les mesures de santé publique applicables dans les aéroports canadiens ont considérablement évolué depuis mars 2020. Le 26 septembre 2022, le gouvernement fédéral a annoncé la levée, à compter du 1er octobre, des dernières restrictions à l'entrée au Canada, incluant les exigences en matière de dépistage, de quarantaine, le port du masque et a rendu facultative l'utilisation de l'application ArriveCAN<sup>13</sup>. La majorité des témoignages contenus dans cette section ont été présentés devant le Comité entre les mois de mai et juin 2022.

Des témoins ont identifié les mesures de santé publique parmi les raisons derrière les retards et les délais dans les aéroports canadiens. Certains ont demandé de façon générale au gouvernement fédéral de revoir l'ensemble des mesures, alors que d'autres avaient des demandes plus précises<sup>14</sup>. [Mme Pasher](#) a soutenu que la tenue de tests de dépistage de la COVID-19 à l'arrivée dans les principaux aéroports canadiens créait des goulots d'étranglement et a identifié cette mesure comme étant « le fardeau le plus lourd » qui pesait sur les aéroports. Elle a demandé au gouvernement fédéral de déplacer les tests à l'extérieur des aéroports. À cet égard, [Mme Hunka](#), qui a témoigné devant le Comité en septembre 2022, s'est réjoui de l'annonce récente du gouvernement fédéral de mettre fin aux tests aléatoires et de rendre le port du masque et l'utilisation d'ArriveCAN facultatifs. Cette décision permettra, selon elle, aux Canadiens de « voyager sans restriction, comme les citoyens du reste du monde ». [M. McKenna](#) a d'ailleurs soutenu que le Canada avait tardé à alléger les mesures de santé publique en comparaison avec le reste du monde. [M. Rheault](#) a aussi demandé au gouvernement fédéral de revoir les mesures de santé publique dans le transport aérien afin qu'elles soient cohérentes avec ce qui se passe ailleurs dans l'économie canadienne. [M. Gibbons](#) s'est montré du même avis en donnant pour exemple le fait que des tests aléatoires n'étaient pas requis dans d'autres sphères d'activité.

Au sujet de l'application ArriveCAN, un outil numérique utilisé par les voyageurs pour transmettre des renseignements précis avant leur entrée au Canada qui a été rendu obligatoire en novembre 2020, [M. Guy](#) a recommandé au gouvernement fédéral d'en faire la promotion. En effet, selon ce dernier, certains voyageurs n'étaient pas au courant lors de leur arrivée au pays qu'ils devaient obligatoirement fournir des renseignements sur leur voyage et leur vaccination à travers cette application. Selon [Denis Vinette](#), vice-président, Direction générale des voyageurs pour l'ASFC, ArriveCAN est « la façon la plus

---

13 Voir : Agence de la santé publique du Canada, [À compter du 1er octobre, le gouvernement du Canada abrogera les mesures liées à la COVID-19 à la frontière et pour les voyages](#), communiqué, 26 septembre 2022.

14 TRAN, *Témoignages* : [Guy](#) (Chambre de commerce du Canada); [Pasher](#) (CAC); [Priestley](#) (NATA); [Pasher](#) (CAC); [McKenna](#) (ATAC); [Acton-Gervais](#) (CNLA); [Rheault](#) (Air Canada); [Gibbons](#) (WestJet); [Liebman](#) (Air Transat); et Sunwing Airlines ([mémoire](#)).



rapide, la plus facile et la plus sécuritaire pour les voyageurs de montrer qu'ils satisfont aux exigences de la santé publique ». De son côté, [Sunwing Airlines](#) a dit être d'avis que les délais de traitement des passagers aux points de contrôles, incluant pour ceux qui ont rempli correctement leurs informations dans ArriveCAN, sont plus longs qu'avant et provoquent de la congestion dans les aéroports. Il a recommandé au gouvernement fédéral de « supprimer les questions et les contrôles de santé redondants posés par ArriveCAN aux points de contrôle gouvernementaux ». [M. Vinette](#) a dit croire que la fonction de Déclaration de l'AFSC, une nouvelle fonction d'ArriveCAN qui permet aux voyageurs de remplir leur déclaration de douane à l'avance, réduira « considérablement » le temps de traitement lorsque ces derniers entreront au Canada par les aéroports.

[Glenn Priestley](#), directeur exécutif pour Northern Air Transport Association, a abordé la question de l'obligation vaccinale pour les employés du secteur du transport aérien, alors que le secteur doit composer avec une pénurie de main-d'œuvre. Il a dit être d'avis que l'exigence vaccinale, alors encore en vigueur au moment du témoignage, ralentissait la reprise du secteur, puisque du personnel non vacciné mais disponible demeurait à la maison. [M. Gibbons](#) a dit être du même avis, mentionnant que plus de 300 employés de WestJet avaient perdu leur emploi en raison de l'obligation de vaccination. L'exigence de vaccination pour les employés des secteurs de transport sous réglementation fédérale a été suspendue le 20 juin 2022<sup>15</sup>.

---

15 Voir : Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, [Suspension de l'obligation de vaccination pour les voyageurs intérieurs, les employés du secteur des transports et les employés fédéraux](#), communiqué, 14 juin 2022.

## Délais de traitement par passager

« Les voyageurs doivent avoir l'assurance que leurs déplacements seront prévisibles et agréables et qu'ils s'effectueront sans retard. Les normes de service doivent être claires. Les retards et les temps d'attente excessifs dans les aéroports, dont on a fait état récemment, sont préoccupants. »

Suzanne Acton-Gervais

présidente-directrice générale intérimaire,  
Conseil national des lignes aériennes du Canada

Des témoins ont identifié la pénurie de personnel au sein des services frontaliers et de sécurité dans les aéroports comme étant une des principales causes des retards vécus dans les aéroports au cours du printemps et de l'été 2022<sup>16</sup>.

D'une part, M. Norejko a déclaré que « chaque partenaire de l'écosystème aéroportuaire – y compris [l'ASFC et l'ACSTA] – a de la difficulté à reconstruire sa capacité » après la forte baisse de la demande vécue durant la pandémie de COVID-19. D'autre part, M. Parry a soutenu que la capacité de dotation en personnel de l'ACSTA a augmenté et que les temps d'attente des passagers diminuent. Il a fait remarquer que les temps d'attente en période de pointe tels que les mois d'été ont toujours existé et continueront d'exister, mais que l'ACSTA veut les voir atteindre des niveaux normalisés à mesure qu'elle ajuste sa capacité en fonction du volume prévu et des arrivées des passagers.

De son côté, M. Vinette a assuré que l'ASFC « surveille continuellement les volumes et les temps d'attente afin de répartir les ressources et d'ajuster les niveaux de dotation en conséquence ». Il a réitéré les mesures prises par l'ASFC pour accroître son effectif en vue des volumes estivaux, telles que l'augmentation du temps de disponibilité des agents et l'embauche des étudiants. Sunwing Airlines a néanmoins indiqué que même si plus d'agents de l'ACSTA et de l'ASFC ont été embauchés, « le temps de traitement des titres de compétences du personnel est trop long ».

Le Comité a entendu parler d'autres facteurs qui ont eu un effet sur les temps d'attente. Par exemple, M. Guy a caractérisé les « énormes retards dans le traitement des

---

16 TRAN, *Témoignages* : Guy (Chambre de commerce du Canada); Pasher (CAC); Norejko (ACAA); Acton-Gervais (CNLA); Gibbons (WestJet); Craig Hutton (sous-ministre adjoint associé, Politiques, ministère des Transports [Transports Canada]); et Trevor Boudreau (gestionnaire, Relations gouvernementales, Administration de l'aéroport de Vancouver).



demandes de passeport et de NEXUS » comme un défi supplémentaire dans le système de transport aérien. En outre, MM. [Hutton](#) et [Parry](#) ont constaté que des changements dans les habitudes des voyageurs ont eu un effet sur le temps de traitement, en particulier une hausse de passagers aériens qui se présentent avec les bagages à main, ce qui, selon M. Parry, demande plus de temps à traiter.

Quelques témoins ont mis en évidence le succès des technologies introduites récemment dans certains aéroports pour réduire les temps d'attente. [Mme Hunka](#) a raconté que l'Aéroport international de Calgary a réussi à réduire les délais de traitement en mettant en place une file d'attente virtuelle pour les points de contrôle de sécurité. Selon elle, ce système appelé la YYC Express<sup>17</sup>, offre aux passagers l'option de s'inscrire en ligne jusqu'à quatre jours avant leur vol pour obtenir une heure précise dans la file d'attente à l'un des points de contrôle de sécurité, ce qui « permet à l'aéroport de répartir les passagers entre les points de contrôle les moins fréquentés pendant les périodes de pointe ». Elle a expliqué que la YYC Express a été mise en œuvre et financée exclusivement par l'Administration aéroportuaire de Calgary. Elle a demandé au gouvernement fédéral d'investir dans de telles technologies pour améliorer l'expérience des voyageurs, ainsi que dans des appareils de contrôle plus efficaces et autres technologies qui permettraient aux voyageurs de passer plus efficacement aux douanes et à l'immigration.

[M. Boudreau](#) a appuyé les propos de Mme Hunka et a annoncé le lancement de la YVR Express<sup>18</sup> pour l'Aéroport international de Vancouver, ainsi que l'arrivée anticipée du système de la file d'attente virtuelle dans tous les autres grands aéroports du Canada. De plus, il a mis l'accent sur l'utilisation des données et des solutions numériques pour améliorer le rendement opérationnel de l'Aéroport international de Vancouver. Par exemple, la plateforme jumelle numérique « a permis [aux travailleurs de première ligne] d'améliorer la surveillance afin de déployer des ressources en temps réel pour soutenir les voyageurs, les compagnies aériennes et les organismes gouvernementaux quand ils en ont besoin ».

Certains témoins ont également dit croire à la nécessité d'adopter un programme pour les voyageurs dignes de confiance au Canada<sup>19</sup>. [M. Guy](#) et [Mme Pasher](#) ont cité le programme PreCheck des États-Unis comme une mesure qui, par l'entremise de la navigation rapide et sécuritaire des voyageurs préautorisés, permet de réduire les goulots d'étranglement aux points de contrôle de sécurité. [M. Norejko](#) a renchéri en

---

17 Voir : Aéroport international de Calgary, [YYC Express](#) [CONTENU BILINGUE].

18 Voir : Aéroport international de Vancouver, [YVR Express](#).

19 TRAN, *Témoignages* : [Guy](#) (Chambre de commerce du Canada); [Pasher](#) (CAC); et [Norejko](#) (ACAA).

exprimant son souhait de voir « une ligne distincte [...] où l'on reconnaît ces passagers et leur attribue un profil de risque » et la possibilité d'une collaboration entre l'industrie aérienne et l'ACSTA pour établir un tel programme.

## Pénuries de main-d'œuvre

« [L]es voyageurs subissent également des retards dus à d'autres services aéroportuares, notamment la manutention des bagages. La pénurie de personnel au sol a également des répercussions importantes à cet égard. »

[Craig Hutton](#)

sous-ministre adjoint associé, Politiques, ministère des Transports

Plusieurs témoins ont parlé de l'impact des déséquilibres du marché du travail dans l'industrie aérienne sur les opérations aéroportuares<sup>20</sup>, que ce soit en raison de la mobilité de la main-d'œuvre, de la concurrence des salaires ou des conditions de travail.

[M. Priestley](#) a porté l'attention du Comité sur la disparité de main-d'œuvre qualifiée et disponible entre les différentes régions du Canada. Selon lui, il n'est pas rare que les pilotes et les spécialistes de l'entretien qui ont fait leur formation dans le Nord soient « ensuite recrutés par les grandes compagnies aériennes du Sud », ce qui explique la disponibilité insuffisante du personnel dans le Nord.

[Mme Hunka](#) a attesté que le plus grand défi de l'Administration aéroportuaire de Calgary en matière d'embauche et de maintien en poste des employés est celui des « travailleurs peu spécialisés »; l'une des causes étant l'augmentation des taux de rémunération en raison de l'inflation. Citant l'exemple des agents de service d'escale, elle a expliqué qu'une fois embauchés, certains agents passent d'une entreprise à l'autre en fonction du salaire offert. [M. Gradek](#) a ajouté que la compétitivité courante de l'industrie des services nuit au secteur de l'aviation, surtout quand « d'autres organisations qui gravitent autour des aéroports » offrent des salaires plus attrayants.

[M. Boudreau](#) a attesté que la mise en œuvre d'une politique sur le salaire de subsistance, telle que celle introduite par l'Aéroport international de Vancouver<sup>21</sup>, peut

---

20 TRAN, *Témoignages* : [Pasher](#) (CAC); [Roberts](#) (Pascan Inc.); [Priestley](#) (NATA); [Norejko](#) (ACAA); [Gagnon](#) (Pascan Inc.); [Sparling](#) (Air North); [Gibbons](#) (WestJet); [Hutton](#) (Transports Canada); [McKenna](#) (ATAC); [Gradek](#) (à titre personnel); [Massé](#) (ADM); et [Hunka](#) (Administration aéroportuaire de Calgary).

21 Voir : Aéroport international de Vancouver, [Politique sur le salaire minimum vital](#).



aider à la rétention des employés. Il a soulevé que tous les employés embauchés par l'aéroport reçoivent au minimum « 20,52 \$ l'heure, ce qui englobe le salaire et les avantages ».

## Autres facteurs contributifs aux retards dans les aéroports

**« Nous sommes vraiment redevables à ceux qui ont tenu bon avec nous. Tous travaillent maintenant au retour à la normale. Mais l'État doit nous rattraper et nous aider dans tous ces efforts. »**

John McKenna

président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada

Le Comité a entendu des témoignages sur d'autres éléments qui ont contribué aux délais dans les aéroports, en particulier les défis liés à l'accès aux cartes d'identité de zones réglementées (CIZR) et les processus de licences et certifications pour les pilotes.

Mme Pasher a insisté sur la forte demande des CIZR et a dit avoir remarqué que les travailleurs dans un aéroport qui en possèdent une « passent parfois d'une entreprise à l'autre au sein de l'aéroport ». Mme Hunka a maintenu que « le délai de traitement de ces cartes a augmenté, ce qui a accru la pression sur le système ».

M. McKenna a identifié des retards dans les services offerts par Transports Canada, entre autres pour la certification de titres, le renouvellement de licences et l'administration d'examens professionnels et de tests périodiques pour les pilotes, ainsi que la certification d'aéronefs.

## Exigences réglementaires sur les heures de vol et de service et les subventions

**« [L]orsque le gouvernement nous ordonne de faire quelque chose dans un délai précis, la réglementation devrait être plus étroitement liée à la possibilité d'obtenir le financement nécessaire pour obtempérer. »**

Gladys Atrill

maire, ville de Smithers



Des témoins ont désigné des nouvelles exigences réglementaires comme obstacles qui, notamment, aggraverait les pénuries de main-d'œuvre existantes dans le système de transport aérien et augmenteraient les coûts pour les petits aéroports<sup>22</sup>. Dans son [mémoire](#), le Airport Management Council of Ontario a stipulé :

Avec chaque nouvelle norme réglementaire imposée, les exploitants d'aéroports sont responsables d'évaluer les répercussions pour leur aéroport et, au besoin, de mettre en œuvre les mesures d'exploitation/d'immobilisation requises afin d'assurer le respect de ces normes, et ce, à leurs frais.

Des exemples d'accroissement des exigences réglementaires soulevés par les témoins comprennent :

- Les exigences liées aux nouvelles heures de fonctionnement sous le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC),
- La mise en œuvre de Publication de Transports Canada (TP) 312 sur les normes et pratiques recommandées pour les aérodromes,
- Le cadre général de présentation des rapports en matière des terrains d'aviation,
- L'obligation relative à l'aire de sécurité d'extrémité de piste,
- L'obligation relative aux systèmes de gestion de la sécurité, et
- La modification de la *Loi sur les langues officielles*<sup>23</sup>.

[M. Roberts](#) a noté que les exigences en matière d'heures de vol et de service qui s'appliqueront aux exploitants aériens régis par les sous-parties 703 et 704 du RAC « exercer[ont] une pression supplémentaire sur l'industrie ». En particulier, [M. Priestley](#)

---

22 TRAN, *Témoignages* : [Priestley](#) (NATA); [Roberts](#) (Pascan Inc.); et Airport Management Council of Ontario ([mémoire](#)).

23 Voir : [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, dans *Gazette du Canada*, Partie II, vol. 152, n° 25, 12 décembre 2018; Transports Canada, [Normes et pratiques recommandées pour les aérodromes - TP 312](#); Transports Canada, [Le Canada adopte le nouveau format mondial de notification du compte rendu de l'état de surface de piste](#); Gouvernement du Canada, [Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien \(parties I, III et VI – RESA\) : DORS/2021-269 Transports Canada](#); Transports Canada, [Systèmes de gestion de la sécurité en aviation](#); et Patrimoine canadien, [Détails sur le projet de loi intitulé Loi modifiant la Loi sur les langues officielles, édictant la Loi sur l'usage du français au sein des entreprises privées de compétence fédérale et apportant des modifications connexes à d'autres lois](#), document d'information.



a allégué que la réduction d'une heure de la journée de service d'un pilote rendrait impossibles des allers-retours qui l'étaient avant et occasionnerait plus de coûts. [M. Priestley](#) a fait également remarquer que la révision des normes et pratiques recommandées pour les aérodromes signifient que les vieux aéroports n'y sont plus conformes.

Concernant les subventions, [Mme Atrill](#) a demandé au gouvernement fédéral de soulager le fardeau placé sur les petits aéroports en fournissant le financement nécessaire pour se conformer à des nouvelles exigences fédérales en temps opportun. [Elle](#) a noté que les subventions revêtent une importance particulière pour les petits aéroports, comme l'Aéroport de Smithers, qui « sont essentiels pour les gens qui vivent dans les régions rurales et éloignées du Canada ».

En ce qui concerne l'aéroport de Mirabel, [Jacob Charbonneau](#), maire de la Ville de Mirabel, s'est dit préoccupé par les conséquences de la servitude de non-construction entourant les pistes de l'aéroport sur le développement des communautés avoisinantes. Le maire de Mirabel a fait appel au Comité pour aider à lever la servitude qui, selon lui, est la raison principale pour laquelle il est devenu « difficile d'envisager le développement économique du secteur de l'aéroport et des secteurs limitrophes ».

## L'Office des transports du Canada et le Règlement sur la protection des passagers aériens

[Tom Oommen](#), directeur général, Direction générale de l'analyse et de la liaison pour l'Office des transports du Canada (OTC) s'est présenté devant le Comité pour parler des deux rôles de l'OTC sous le régime de la *Loi sur les transports au Canada* :

D'une part, il agit à titre de tribunal quasi judiciaire lorsqu'il règle des cas comme des plaintes relatives au transport aérien ou ferroviaire. D'autre part, il agit à titre d'organisme de réglementation lorsqu'il établit des règlements, publie des lignes directrices, rend une détermination et fait respecter la loi.

Entre autres règlements, l'OTC a établi et mis en œuvre le *Règlement sur la protection des passagers aériens* (RPPA).

Selon [lui](#), les plaintes que l'OTC a reçues au cours de l'été ont largement trait aux interruptions de service et à l'annulation de vols, c'est-à-dire qu'elles portaient surtout sur l'indemnisation, le remboursement ou les bagages. Lorsqu'interrogé sur l'arriéré des plaintes soumises à l'OTC, [M. Oommen](#) a indiqué que le processus de traitement avait gagné en efficacité. Notamment, il a précisé qu'avant la pandémie, l'OTC traitait environ 5 000 plaintes par année, mais a réussi à faire passer ce chiffre à 15 000 plaintes en

moyenne par année grâce à l'aide de son personnel. De plus, il a annoncé que l'OTC dispose de 11,5 millions de dollars qui ont été octroyés par le gouvernement fédéral dans le budget de 2022 pour aider à maintenir ce taux de résolution. Au moment de son témoignage, [il](#) a estimé l'arriéré à 25 000 plaintes.

[M. Lawford](#) a exprimé l'avis qu'une agence spécialisée dans les plaintes administratives, associée à un superviseur réglementaire pour les problèmes systémiques, serait préférable à l'approche formelle quasi judiciaire actuelle de l'OTC en matière de résolution des conflits. Il a illustré ce propos avec des exemples tels que la Commission des plaintes relatives aux services de télécom-télévision et de l'Ombudsman des services bancaires et d'investissement.

De plus, [il](#) a soutenu que le RPPA lui-même n'est pas une formalité administrative et que sa modification ne réduira pas les retards dans les aéroports ni la frustration des voyageurs. Il s'agit d'un recours pour les passagers aériens. Il en est de même pour les bagages en retard ou égarés, auxquels il a fait la remarque suivante :

En raison de la Loi sur le transport aérien, la Convention de Montréal stipule que l'indemnisation [de ces bagages] doit figurer dans les tarifs intérieurs des transporteurs aériens. Cela signifie que les frustrations des consommateurs en matière de bagages ne peuvent être résolues que par une directive du ministre ou de l'OTC à l'intention des compagnies aériennes pour qu'elles respectent à une norme minimale dans leurs tarifs.

Il a tout de même encouragé le Comité à soutenir le RPPA dans l'intérêt des consommateurs<sup>24</sup>.

## RÉUNION 27 – RETARDS ET ANNULATIONS DANS LES AÉROPORTS

Le 19 août 2022, le ministre des Transports a comparu devant le Comité avec les représentants de l'ASFC, de l'ACSTA, de Transports Canada et de l'Agence de la santé publique du Canada, afin de répondre à des questions. Les membres du Comité ont demandé que la réunion fasse l'objet d'une section distincte dans le présent rapport.

Dans son allocution, l'honorable [Omar Alghabra](#), ministre des Transports, a fourni quelques chiffres concernant les progrès récents en matière de retards dans les aéroports. Par exemple, il a déclaré que le nombre de passagers aériens au Canada a augmenté de 252% entre janvier et août. Concernant l'ACSTA, il a mentionné que

---

24 Durant son témoignage du 26 janvier 2023 devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes pour l'étude sur le Règlement sur la protection des passagers aériens (RPPA), [M. Lawford](#) a informé le Comité que le Centre pour la défense de l'intérêt public est en faveur de la modification du RPPA.



l'Administration a embauché 1 700 agents depuis le mois de mai et continue d'en embaucher. Il a ajouté que, pendant la deuxième semaine d'août, les agents de l'ACSTA inspectaient en 15 minutes 87 % des passagers qui s'envolaient des quatre principaux aéroports au Canada, en comparaison avec les 63 % de la première semaine de mai. De plus, il a affirmé que seulement 2 % des vols prévus dans les quatre aéroports ont été annulés, ce qui se rapproche de la moyenne habituelle et constitue une amélioration comparée à 5 % pendant la première semaine de juillet.

Le [ministre Alghabra](#) a reconnu le déséquilibre entre la demande des gens qui ont envie de voyager et la main-d'œuvre disponible pour les servir. Il s'est enquis de la possibilité de la mise en place d'une norme de service pour les éléments du transport aérien qui relèvent de la compétence fédérale, bien qu'il ait précisé que, par exemple, la manutention des bagages est la responsabilité des compagnies aériennes. [Michael Keenan](#), sous-ministre, ministère des Transports, a parlé des files d'attente de l'ACSTA dans certains aéroports. Il a expliqué que les plus longues sont pour le prédédouanement, parce que l'ACSTA doit éviter d'envoyer trop d'individus dans les salles d'attente du service douanier des États-Unis. Il a assuré que Transports Canada travaille avec ses homologues américains pour accroître le débit aux aéroports de Toronto et Montréal.

Des témoins ont soutenu la mise en œuvre et l'utilisation de l'application ArriveCAN pour la transmission de renseignements relatifs aux mesures de santé publique afin de permettre la réduction des temps d'attente à l'avance. Sans l'application, ces renseignements auraient dû être traités manuellement<sup>25</sup>. Selon [Jennifer Lutfallah](#), vice-présidente, Direction générale de la sécurité sanitaire et des opérations régionales, Agence de la santé publique du Canada, il n'y a eu que 190 contraventions relativement à la non-conformité depuis qu'ArriveCAN est devenue obligatoire pour la frontière terrestre et aérienne. Elle a également souligné le rôle de facilitateur des agents de la santé publique, et qu'une contravention n'est pas la première solution qu'ils utilisent pour faire appliquer ArriveCAN.

Le [ministre Alghabra](#) a justifié la mise en œuvre des mesures de santé publique imposées aux voyageurs, y compris les mandats de vaccination dans les secteurs de transport sous réglementation fédérale, en parlant de leur efficacité à réduire la propagation de la COVID-19 et à protéger la santé et la sécurité publique. En plus de l'obligation vaccinale, [Mme Lutfallah](#) a listé d'autres mesures instaurées afin de « réduire les risques pour la sécurité des Canadiens », telles que les tests, la période de

---

25 TRAN, *Témoignages* : [L'honorable Omar Alghabra](#) (ministre des Transports); [Denis Vinette](#) (vice-président, Direction générale des voyageurs, Agence des services frontaliers du Canada [ASFC]); et [Michael Keenan](#) (sous-ministre, ministère des Transports [Transports Canada]).

quarantaine, les mesures d'isolement et le port du masque. [M. Keenan](#) a déclaré que Transports Canada s'appuie sur l'expertise et les renseignements à jour de l'ASPC pour orienter l'élaboration de ses mesures.

Le [ministre Alghabra](#) a pointé vers le travail accompli par Transports Canada depuis l'hiver pour soutenir l'ACSTA dans sa capacité de répondre aux demandes en vue de la relance de l'aviation, tandis que [M. Vinette](#) a articulé les mesures prises par l'ASFC pour accroître et maintenir son effectif. Celles-ci incluent la planification et la répartition des ressources en fonction des fluctuations saisonnières, l'embauche annuelle d'agents étudiants des services frontaliers, l'appui aux services de première ligne par d'autres moyens et dans le cadre d'autres programmes, ainsi que le doublement de l'objectif de recrutement pour les deux prochaines années.

Le ministre et le sous-ministre du ministère des Transports ont abordé les nouvelles dispositions du RPPA qui concernent les obligations des transporteurs aériens envers leurs clients<sup>26</sup>. [M. Keenan](#) a noté qu'elles sont nécessaires pour « consolider les exigences en matière de remboursement en cas de perturbation majeure et lorsque la compagnie aérienne est dans l'incapacité de garantir le vol ».

Par ailleurs, des témoins ont commenté le fonctionnement du programme d'incitatif pour les agents de contrôle<sup>27</sup>. [M. Parry](#) ne considère pas que le programme a incité les agents à aller travailler en étant malade, parce qu'« il s'agit d'une indemnité supplémentaire » et les agents « ont droit à toute leur rémunération de base, qui comprend leur salaire horaire, leurs prestations de soins médicaux et dentaires, leurs congés de maladie payés [et] leurs congés payés ».

Dernièrement, des témoins ont parlé des progrès réalisés pour faciliter la circulation des passagers dans les aéroports grâce aux avancées technologiques et aux services numériques, tels que les bornes d'inspection et les portes électroniques<sup>28</sup>.

## CONCLUSION

Le Comité a mis en lumière des événements récents et des enjeux persistants qui ont considérablement affecté les activités au sein du secteur du transport aérien au Canada. Au cours de l'étude, les témoins ont partagé leurs perspectives sur le modèle de

---

26 TRAN, *Témoignages* : [Alghabra](#) (ministre des Transport); et [Keenan](#) (Transports Canada).

27 TRAN, *Témoignages* : [Mike Saunders](#) (président et chef de la direction, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien [ACSTA]); et [Neil Parry](#) (vice-président, Operations, (ACSTA)).

28 TRAN, *Témoignages* : [Keenan](#) (Transports Canada); et [Vinette](#) (ASFC).



financement des aéroports canadiens et les coûts qui leur sont associés. Ils ont ainsi exprimé leurs préoccupations à l'égard de divers délais survenus au printemps et à l'été 2022. Notamment, plusieurs d'entre eux ont constaté que le modèle utilisateur-payeur était défaillant et ont attribué les débordements dans les aéroports aux mesures de santé publique, aux retards dans les aéroports étrangers et en grande partie aux manques de main-d'œuvre pour répondre à l'afflux de voyageurs. Les témoins ont aussi proposé des solutions, dont certaines sont reflétées dans les recommandations du rapport, pour rendre les systèmes aéroportuaires plus viables et plus efficaces, afin d'offrir une meilleure expérience aux passagers aériens.

## 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](#).

Organismes et individus	Date	Réunion
<b>Air North</b> Joseph Sparling, président	2022/05/16	19
<b>Association canadienne de l'aviation d'affaires</b> Anthony Norejko, président-directeur général	2022/05/16	19
<b>Chambre de commerce du Canada</b> Robin Guy, directeur principal, Transport, infrastructure et politique réglementaire	2022/05/16	19
<b>Conseil des aéroports du Canada</b> Monette Pasher, présidente intérimaire	2022/05/16	19
<b>Northern Air Transport Association</b> Glenn Priestley, directeur exécutif	2022/05/16	19
<b>Pascan Aviation inc.</b> Yani Gagnon, vice-président exécutif Julian Roberts, président et chef de la direction	2022/05/16	19
<b>Air Canada</b> David Rheault, vice-président, Relations gouvernementales et avec les collectivités	2022/06/02	21
<b>Air Transat</b> Howard Liebman, directeur principal, Affaires gouvernementales et communautaires	2022/06/02	21
<b>Conseil national des lignes aériennes du Canada</b> Suzanne Acton-Gervais, vice-présidente Relations avec les intervenants et affaires réglementaires	2022/06/02	21

<b>Organismes et individus</b>	<b>Date</b>	<b>Réunion</b>
<b>Coopérative de transport régional du Québec</b> Serge Larivière, directeur général et président de l'aéroport international de Mont-Tremblant	2022/06/02	21
<b>Ville de Smithers</b> Gladys Atrill, mairesse	2022/06/02	21
<b>WestJet Airlines Ltd.</b> Andrew Gibbons, vice-président, Affaires extérieures	2022/06/02	21
<b>Administration canadienne de la sûreté du transport aérien</b> Neil Parry, vice-président, Opérations Nancy Fitchett, vice-présidente, Affaires organisationnelles et chef des services financiers	2022/06/16	25
<b>Agence de la santé publique du Canada</b> Kimby Barton, vice-présidente par intérim, Direction générale de la sécurité sanitaire et des opérations régionales	2022/06/16	25
<b>Agence des services frontaliers du Canada</b> Denis Vinette, vice-président, Direction générale des voyageurs	2022/06/16	25
<b>Ministère des Transports</b> Craig Hutton, sous-ministre adjoint associé, Politiques Aaron McCrorie, sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté Colin Stacey, directeur général, Politiques aériennes Stephanie Hébert, sous-ministre adjointe, Programmes	2022/06/16	25
<b>NAV CANADA</b> Jonathan Bagg, directeur, Relations avec l'industrie et les parties prenantes Leigh Ann Kirby, vice-présidente, cheffe des affaires juridiques et secrétaire générale	2022/06/16	25



<b>Organismes et individus</b>	<b>Date</b>	<b>Réunion</b>
<b>Administration de l'aéroport de Vancouver</b> Trevor Boudreau, gestionnaire, Relations gouvernementales	2022/09/28	30
<b>Aéroports de Montréal</b> Martin Massé, vice-président, Affaires publiques et Développement durable	2022/09/28	30
<b>Association du transport aérien du Canada</b> John McKenna, président et chef de la direction	2022/09/28	30
<b>Calgary Airport Authority</b> Carmelle Hunka, vice-présidente, Personnel, risques et avocate générale	2022/09/28	30
<b>À titre personnel</b> John Gradek, chargé de cours et coordonnateur académique, approvisionnement, logistique, opérations et gestion de l'aviation, École d'éducation permanente, Université McGill	2022/10/03	31
<b>Centre pour la défense de l'intérêt public</b> John Lawford, directeur exécutif et avocat général	2022/10/03	31
<b>Office des transports du Canada</b> Tom Oommen, directeur général, Direction générale de l'analyse et de la liaison	2022/10/03	31
<b>Ville de Mirabel</b> Mario Boily, directeur général Patrick Charbonneau, maire	2022/10/03	31



## 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](#).

**Airport Management Council of Ontario**

**NAV CANADA**

**Sunwing Airlines**



# 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 nos 19, 21, 25, 30, 31, 50 et 51](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,  
Peter Schiefke



## **RAPPORT COMPLÉMENTAIRE**

### **AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT EFFICACE ET ABORDABLE DES AÉROPORTS DU CANADA**

**Déposé par les membres conservateurs du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités**

**Le 9 février 2023**

#### **INTRODUCTION**

Nous, les membres conservateurs du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, souhaitons remercier le Comité, son personnel, les analystes et les nombreux témoins qui ont formulé de précieux commentaires sur la façon de réduire les formalités administratives et les coûts dans les aéroports ruraux et urbains du Canada.

Bien que nous souscrivions à l'orientation générale du rapport du Comité, ses recommandations ne nous semblent pas suffisamment ambitieuses pour répondre à l'impératif urgent qu'est la réduction des coûts imposés aux voyageurs et des formalités administratives qui aggravent les retards dans les aéroports canadiens et portent préjudice aux voyageurs, aux compagnies aériennes et aux aéroports.

Nous tenons aussi à souligner que les mesures liées aux voyages prises par le gouvernement dans le contexte de la pandémie, y compris les exigences relatives à la vaccination et le recours à l'application ArriveCAN, sont à l'origine de la perte de personnel, de la baisse des niveaux de service et des répercussions subies par les aéroports, les compagnies aériennes et le secteur du tourisme, qui ne s'en sont pas encore remis.

C'est donc dans cette optique que nous déposons le présent rapport complémentaire contenant quatre recommandations.

#### **UN EXAMEN EXHAUSTIF**

L'une des recommandations du rapport est de réaliser un examen des coûts. Les membres conservateurs appuient cette recommandation, mais estiment également que la gouvernance, les opérations, la formation, la reddition de comptes et les structures tarifaires des aéroports devraient aussi faire l'objet d'un examen approfondi. Cela permettrait de mieux déterminer les secteurs dans lesquels le gouvernement du Canada devrait investir pour améliorer les aéroports et les aspects du transport aérien réglementés par le gouvernement fédéral au Canada.

Compte tenu des témoignages recueillis sur la gouvernance, les opérations et les frais, c'est le moins que l'on puisse exiger.

## **UN EXAMEN DE LA CONCURRENCE**

Pour réduire les coûts imposés aux voyageurs canadiens, il est essentiel d'accroître la concurrence.

De l'avis des membres conservateurs, les Canadiens méritent que l'on examine en profondeur les mesures que le gouvernement du Canada peut prendre pour accroître la concurrence dans ce secteur.

Les conservateurs croient que le gouvernement du Canada doit cerner les formalités réglementaires et administratives ainsi que les coûts qui empêchent de nouveaux transporteurs potentiels de pénétrer le marché canadien, et remédier à la situation. Nous jugeons nécessaire d'examiner la concurrence dans l'ensemble du système, tant à l'échelle des grands aéroports internationaux qu'à celle des aéroports et des marchés ruraux.

Cet aspect est d'autant plus important que, comme l'ont indiqué des témoins au Comité, un nombre croissant de voyageurs canadiens traversent la frontière pour prendre des vols moins coûteux à partir d'aéroports américains limitrophes. Or, ces billets ne génèrent ni recettes ni taxes dans le système canadien, ne contribuent pas à en couvrir les frais et constituent, de plus en plus, une occasion manquée.

## **LE RETRAIT DE LA TAXE SUR LE CARBONE**

Il ressort de l'étude du Comité que les aéroports canadiens, en particulier les petits aéroports, ont du mal à assumer les nombreux coûts qui leur incombent. Ceux-ci comprennent les impôts fonciers élevés, les frais de NAV CANADA, les frais d'aérogare, les frais de sécurité ainsi que les taxes fédérales, dont la taxe sur le carbone.

Jusqu'à 40 % du prix d'un billet d'avion sert à couvrir les taxes et les frais, ce qui nuit à la compétitivité et à la viabilité du secteur ainsi qu'à l'industrie touristique et manufacturière du Canada.

Dans le cadre de cette étude, le Comité avait pour mandat de réaliser un examen rigoureux des coûts; toutefois, cet examen est incomplet s'il ne se penche pas sur la taxe fédérale sur le carbone.

Lors de son témoignage, M. John McKenna, président de l'Association du transport aérien du Canada, a indiqué que l'augmentation annuelle de la taxe fédérale sur le carbone avait une incidence considérable sur le coût des voyages. M. McKenna a ainsi corroboré le témoignage d'autres intervenants, notamment des compagnies aériennes, selon qui les taxes fédérales font obstacle à la croissance.



## **L'ÉLIMINATION DE L'APPLICATION ARRIVECAN**

Parmi les facteurs qui ont contribué à la frustration des voyageurs aériens canadiens au cours de la dernière année, mentionnons l'insistance avec laquelle le gouvernement du Canada a imposé l'utilisation de l'application ArriveCAN, ce qui a entraîné bien des problèmes évitables.

Si l'application ArriveCAN est devenue facultative à la fin de l'été 2022, les membres conservateurs du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités constatent qu'elle est tombée en désuétude et recommandent l'élimination définitive de cette application coûteuse et défectueuse.

## **RECOMMANDATIONS**

Les membres conservateurs recommandent les mesures suivantes en complément des recommandations contenues dans le rapport du Comité sur la réduction des formalités administratives et des coûts dans les aéroports du Canada :

### **1. Un examen approfondi des opérations et des frais**

Que le gouvernement du Canada effectue un examen approfondi des activités de gouvernance des aéroports ainsi que de la formation, de la reddition de comptes et des structures tarifaires dans le secteur aéroportuaire.

### **2. Un examen de la concurrence**

Que le gouvernement du Canada examine de façon approfondie notre capacité concurrentielle à attirer d'éventuels nouveaux transporteurs dans le marché canadien.

### **3. L'élimination de la taxe fédérale sur le carbone appliquée au transport aérien**

Que le gouvernement du Canada réduise les coûts assumés par les passagers canadiens, soutienne le transport aérien dans les régions rurales, éloignées et nordiques, et rende les transporteurs canadiens plus compétitifs par rapport à leurs concurrents internationaux en supprimant la taxe fédérale sur le carbone applicable au transport aérien.

### **4. L'élimination définitive de l'application ArriveCAN**

Que le gouvernement du Canada renonce définitivement à l'utilisation facultative ou obligatoire de l'application ArriveCAN.

###





## **Opinion complémentaire**

### **Rapport sur la réduction des formalités administratives et des coûts dans les aéroports du Canada**

Par le bureau de Xavier Barsalou-Duval

Présenté au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le 8 février 2023

## **Introduction**

Tout d'abord, le Bloc Québécois salue les membres du Comité ainsi que le personnel du comité pour le professionnalisme dont ils ont fait preuve et le travail qu'ils ont accompli au cours de cette étude et remercie tous les témoins et citoyens qui ont nourri le débat sur les investissements ciblés qui doivent être faits dans les infrastructures.

Cependant, il est de l'avis du Bloc Québécois qu'il s'agit encore d'un rapport qui ne répond pas au péché originel des coûts et des formalités administratives dans le transport aérien régional : la structure de financement des aéroports régionaux.

## **Luxe ou services essentiels ?**

La structure de financement des aéroports canadiens est passée depuis leur privatisation à un système utilisateur-payeur. C'est-à-dire un système où les aéroports et les communautés qui les entourent sont responsables de lever les fonds nécessaires au fonctionnement de l'infrastructure. La pandémie et les enjeux de revenus qui ont frappé de plein fouet les aéroports avec la réduction draconienne du nombre de passagers a mis en lumière les dangers liés à ce mode de financement. Le problème est cependant plus large pour les aéroports en région éloignée et nordique. On voit ce problème souligné dans le sommaire du rapport :

« Le transport aérien est un lien de connectivité essentiel pour les communautés éloignées et nordiques et qu'il ne doit pas être considéré comme un luxe. Bien que la majorité des témoins aient exprimé leur appréciation pour les divers programmes de financement du gouvernement fédéral visant à soutenir le transport aérien, ils ont également indiqué que le financement était insuffisant pour assurer la viabilité de l'ensemble du réseau canadien. »

Le comité a choisi d'adopter une recommandation visant l'investissement des loyers perçus par le gouvernement fédéral pour l'utilisation des infrastructures aéroportuaires dans les aéroports. C'est un pas vers l'avant que nous appuyons. Cependant, les aéroports en région éloignée et nordique appartiennent souvent directement aux collectivités, et ne paient donc pas de loyer au gouvernement fédéral. Ils sont cependant tenus de respecter la réglementation fédérale et de trouver les fonds pour mettre à niveau leurs infrastructures pour pouvoir garder leur aéroport à jour. Leurs passagers doivent aussi payer les frais et les taxes fédérales, qui ajoutent un lourd fardeau au prix des billets :

« Julian Roberts, président-directeur général de Pascan Inc., a affirmé que jusqu'à 40% de la valeur des billets d'avion servent à payer les taxes et les frais »

## **Notre proposition**

Nous proposons donc de changer la structure administrative des aéroports éloignés et nordiques pour qu'ils soient considérés comme des services publics, et donc qu'on traite leur financement comme tel. Cela signifie mettre fin au principe

d'utilisateur-payeur et considérer que le retour sur investissement se fait indirectement dans l'accroissement de l'accessibilité vers les communautés plutôt qu'en frais sur les voyageurs. Nous proposons aussi la prise en charge des frais de sécurité de l'ACSTA et les frais de navigations de NAV Canada devraient être pris en charge par le fédéral, en plus d'exonérer les billets d'avion vers les aéroports éloignés et nordiques de TPS, comme les autres biens et services essentiels.

## **Conclusion**

Si un service est considéré comme essentiel, il se doit d'être accessible à la population sans établir une barrière financière prohibitive qui dépasse la capacité de payer des utilisateurs. Il est aussi important de considérer que les aéroports en région éloignées et nordiques ne sont pas que ceux qui sont inaccessibles par la route. Les communautés des régions du Bas-Saint-Laurent (01), de l'Abitibi-Témiscamingue (08), de la Côte-Nord (09), du Nord-du-Québec (10) et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (11) dépendent des infrastructures aéroportuaires pour assurer une connexion fiable et rapide avec les grands centres, notamment pour le transport de patients ayant besoin de soins plus spécialisés. Comme le mentionne le rapport :

« Des témoins ont encouragé le gouvernement fédéral à considérer le transport aérien non pas comme un luxe, mais comme un lien de connectivité important pour la population Canadienne [et Québécoise], en particulier pour celle qui réside en région éloignée et nordique. Selon M. Sparling, le transport aérien doit être traité comme un service public, en particulier dans les régions éloignées. »

Il est donc temps d'écouter les voix qui s'élève aux quatre coins du Québec et du Canada pour demander que le transport aérien régional soit véritablement considéré comme un service public. Il est donc temps de mettre fin au système d'utilisateur-payeur, de considérer les externalités positives du transport aérien régional et d'entamer la réflexion sur un nouveau modèle de financement.

