

**Rapport sur la viabilité des petits aéroports  
rédigé par le  
Groupe de travail  
sur les questions aériennes**

Septembre 2006



# Table des matières

<b>Sommaire</b> .....	<b>1</b>
<b>1.0 Introduction</b> .....	<b>8</b>
<b>2.0 Définitions</b> .....	<b>8</b>
<b>2.1. Viabilité</b> .....	<b>8</b>
<b>2.2. Petits aéroports</b> .....	<b>8</b>
<b>3.0 Portée des travaux</b> .....	<b>9</b>
<b>3.1. Aéroports visés</b> .....	<b>9</b>
<b>3.2. Description de l’approche</b> .....	<b>9</b>
<b>4.0 Mission et rôle des aéroports</b> .....	<b>10</b>
<b>4.1. Les données</b> .....	<b>10</b>
<b>4.1.1. Principales lacunes dans les données</b> .....	<b>11</b>
<b>5.0 Analyse des tendances récentes</b> .....	<b>11</b>
<b>5.1. Tendances démographiques</b> .....	<b>11</b>
<b>5.2. Industrie du transport aérien</b> .....	<b>14</b>
<b>5.2.1. Aperçu</b> .....	<b>14</b>
<b>5.2.2. Mouvements d’aéronef</b> .....	<b>17</b>
<b>5.2.3. Missions des aéroports</b> .....	<b>19</b>
<b>5.2.4. Détermination de la mission « dominante » des aéroports</b> ....	<b>20</b>
<b>5.2.5. Zones desservies</b> .....	<b>22</b>
<b>5.2.6. Réglementation de la sécurité aéroportuaire</b> .....	<b>24</b>

<b>6.</b>	<b>Prochaines étapes .....</b>	<b>25</b>
6.1.	Aide aux petits aéroports.....	25
6.2.	Pratiques exemplaires.....	26
6.3.	Planification aéroportuaire .....	28
6.4.	Options d'actions futures .....	29
	<b>Annexe A - Études récentes sur les petits aéroports .....</b>	<b>32</b>
	<b>Annexe B - Liste des aéroports visés par l'analyse du Groupe de travail .....</b>	<b>38</b>
	<b>Annexe C - Tableaux chronologiques détaillés (voir CD)</b>	
	<b>Annexe D – Les services aériens aux petits aéroports .....</b>	<b>44</b>
	<b>Annexe E - Vue d'ensemble de l'aide antérieure et actuelle offerte aux petits aéroports .....</b>	<b>80</b>
	<b>Annexe F - Aide provinciale et territoriale accordée aux aéroports .....</b>	<b>84</b>

**RAPPORT SUR LA VIABILITÉ DES PETITS AÉROPORTS**  
**DU GROUPE DE TRAVAIL**  
**SUR LES QUESTIONS AÉRIENNES**

**Sommaire**

En septembre 2004, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a reconnu que la viabilité des petits aéroports est une responsabilité partagée et qu'il appartient à tous les partenaires d'élaborer des critères objectifs et des grilles d'évaluation afin de déterminer la mission des petits aéroports et de définir des options d'actions futures. Cette résolution s'est traduite par la mise sur pied du Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur les questions aériennes, dirigé par Transports Canada, et dont les travaux sont résumés dans le présent document.

La Politique nationale des aéroports (PNA) de Transports Canada, mise en œuvre en 1994, a regroupé dans six catégories les 150 aéroports<sup>1</sup> que possédait, exploitait ou subventionnait le gouvernement fédéral : aéroports nationaux, aéroports régionaux et locaux, petits aéroports, aéroports satellites, aéroports éloignés et aéroports de l'Arctique. En règle générale, l'aéroport desservant la capitale nationale, les aéroports situés dans les capitales provinciales et territoriales et les aéroports dont le trafic annuel a été supérieur à 200 000 passagers, en moyenne, pendant trois années consécutives ont été regroupés dans la catégorie du Réseau national d'aéroports (RNA). Les autres aéroports offrant des services aériens réguliers de transport de passagers mais avec un trafic annuel de moins de 200 000 passagers ont été classés comme aéroports régionaux et locaux. Les aéroports n'offrant pas de service aérien régulier font partie de la catégorie des petits aéroports. Les aéroports satellites, les aéroports éloignés ainsi que les aéroports de l'Arctique répondent à des critères géographiques. Pour ce qui est de la catégorie des aéroports éloignés, le gouvernement du Canada considère les services aériens comme « le seul moyen de transport fiable accessible à longueur d'année pour les collectivités isolées » pour plusieurs d'entre eux.<sup>2</sup>

Aux termes de la PNA, le gouvernement fédéral a reconnu que les aéroports possédés et exploités par des intérêts locaux sont en mesure de fonctionner selon une orientation plus commerciale et de façon plus rentable, de mieux répondre aux besoins locaux et de mieux adapter les niveaux de service aux demandes locales.

Des 150 aéroports considérés dans la PNA, Transports Canada demeure propriétaire de 23 aéroports du RNA<sup>3</sup> et continue d'aider 21 aéroports de catégories petits, régionaux ou éloignés.<sup>4</sup> Sauf en ce qui concerne ceux appartenant à Transports Canada, la majorité des aéroports au Canada ont été exploités en général par diverses entités, notamment des

---

<sup>1</sup> À l'exclusion du site désigné pour un aéroport à Pickering (Ontario) et du site de l'ancien aéroport de Bonnechere (Ontario).

<sup>2</sup> Source : Transports Canada, Politique nationale des aéroports, 1994.

<sup>3</sup> Le RNA comprend 26 aéroports, dont les 23 aéroports appartenant au fédéral et les 3 aéroports des capitales territoriales.

<sup>4</sup> À l'exception de Pickering et de Bonnechere.

gouvernements provinciaux et territoriaux, des administrations municipales, des commissions aéroportuaires et des entreprises privées.

À partir des données de 2004, le Groupe de travail a recensé 362 aéroports aux fins de son examen, soit 348 aéroports certifiés et 14 aéroports faisant partie de la PNA en 1994 mais dont le statut est passé d' « aéroport certifié » à « aéroport enregistré »<sup>5</sup>.

Les missions et les rôles respectifs de ces aéroports ont été définis. Les missions ont été divisées en deux catégories : commerciales et non commerciales. Les missions commerciales ont été subdivisées comme suit : « aéroports régionaux », « aéroports de troisième niveau » et « autres aéroports ». Leur définition repose sur les services aériens commerciaux réguliers dominants par rapport aux autres aéroports. Abstraction faite des aéroports du RNA dans les 362 aéroports à l'étude, 51 aéroports avaient une mission « d'aéroport régional », 81 aéroports, une mission d' « aéroport de désenclavement » et 204, une mission « autre aéroport ». Les missions non commerciales incluaient l'utilisation d'un aéroport pour les services d'ambulance aérienne ou comme base pour des opérations de lutte contre des incendies de forêt. Les missions non commerciales peuvent exiger des aéroports qu'ils offrent leurs services à la demande et qu'ils composent avec une demande imprévisible et pas nécessairement régulière. Des aéroports visés par l'étude, 131 aéroports hors RNA n'avaient pas de mission non commerciale. Il est important de souligner qu'aucun aéroport n'a qu'une seule et unique mission, et que d'autres activités afférentes à des services aériens peuvent s'ajouter à la mission dominante d'un aéroport.

Un certain nombre d'études ont été menées sur les petits aéroports au cours des dernières années, à la demande des ministères provinciaux responsables des transports, de Transports Canada, de l'Association des aéroports du Canada atlantique et de la Colombie-Britannique. Les deux premières études ont abouti à l'adoption de la résolution

---

<sup>5</sup> Un aéroport est un « aérodrome » pour lequel le ministre des Transports a délivré un certificat en vertu du *Règlement de l'aviation canadien (RAC)*. La certification d'un « aérodrome » en vertu de la sous-partie 2 de la Partie III du *RAC* est généralement requise lorsqu'un service aérien régulier est assuré ou lorsque le site est situé dans une zone bâtie. La certification implique la conformité avec un très grand nombre de spécifications techniques et d'exploitation en vue de garantir un niveau cible de sécurité à la collectivité aéronautique et au public. Le ministre des Transports exerce une surveillance sur la sécurité dans ces sites, dans le cadre du programme de certification. Un aérodrome enregistré est un « aérodrome » que le ministre des Transports inscrit dans le *Supplément de vol – Canada*. Ces aérodromes ne sont tenus de se conformer à aucune des spécifications techniques ou d'exploitation imposées à un « aéroport » mais doivent assurer et maintenir la conformité avec certaines spécifications d'ordre général énumérées dans la sous-partie 1 de la Partie III du *RAC* pour fin de publication. Le ministre assure une surveillance minimale de ces sites.

Le nombre d'aéroports certifiés au Canada fluctue constamment. Lorsque la PNA a été introduite en 1994, il y avait 726 aéroports certifiés au Canada. Transports Canada en possédait, exploitait ou subventionnait 150, et la plupart des aéroports au Canada appartenaient à des intérêts locaux et étaient exploités par ceux-ci. Au milieu des années 1990, 94 % de tous les passagers et de tout le fret aérien étaient traités par 26 des 150 aéroports fédéraux. En 2004, lorsque le Groupe de travail a entrepris ses travaux, le Canada comptait 348 aéroports certifiés; deux années plus tard, ce nombre était de 352. De plus, le nombre d'aéroports certifiés a été réduit de 726 en 1994 à 348 en 2004, alors que le statut de plusieurs aéroports est passé de « certifié » à « enregistré », un statut correspondant mieux au type de services aériens offerts dans ces installations.

prise lors de la réunion de 2004 du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, pour le lancement des activités de ce Groupe de travail. L'annexe A donne les grandes lignes des différentes études. Chaque étude s'est penchée sur les nombreux facteurs d'influence sur la viabilité des petits aéroports. Les données démographiques de la zone desservie par chaque aéroport ont été reconnues comme ayant une incidence directe sur les possibilités opérationnelles et financières offertes. Cependant, ces études traitaient d'options différentes pour ce qui est de la question de la viabilité des petits aéroports. Elles n'utilisaient pas la même définition de « petits aéroports » et n'avaient pas la même perception quant à ce qui constitue un petit aéroport. Par conséquent, aux fins de son exercice, le Groupe de travail a adopté une définition élargie des petits aéroports, soit tous les aéroports hors RNA dont le trafic annuel est inférieur à 200 000 passagers. Cette définition englobe beaucoup plus de petits aéroports que celles qui ont été utilisées lors d'études précédentes et a fourni au Groupe de travail une vue d'ensemble des situations et des rôles différents des aéroports à l'intérieur du réseau aéroportuaire canadien.

Le Groupe de travail a examiné les données provenant de nombreuses sources. À noter que le Groupe de travail n'a pas eu accès à de l'information cruciale, comme les états financiers vérifiés des aéroports ou des données sur le fret aérien. Ce manque d'information, combiné au peu de données disponibles sur les petits aéroports, a eu une incidence sur la portée de l'analyse.

Nombre de facteurs ont contribué à modifier l'environnement des petits aéroports. Signalons entre autres, la déréglementation des compagnies aériennes intérieures, la fusion d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International Ltée, l'arrivée sur le marché des transporteurs à faibles coûts, la politique de l'Agence des services frontaliers du Canada sur le recouvrement des coûts afférents à la prestation de ses services aux aéroports qui n'offraient pas de tels services au moment de la mise en œuvre de cette politique, la Politique nationale des aéroports de 1994, la commercialisation du système de navigation aérienne du Canada, les événements tragiques survenus au cours des dernières années, comme les attaques terroristes en 2001 qui ont amené la mise en place de mesures de sûreté accrues dans 89 aéroports canadiens financées par le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, la crise du SRAS<sup>6</sup> en 2003, la guerre en Iraq, l'urbanisation accrue, combinée à la diminution (et au vieillissement) de la population, et la baisse du revenu disponible moyen dans plusieurs régions rurales et éloignées.

Tous ensemble, ces facteurs ont exercé et continuent d'exercer un impact sur les habitudes des voyageurs aériens ou sur les aéroports. La propension à voyager par avion est en rapport avec la population, la répartition de la population par groupe d'âge (les personnes âgées voyagent moins), le revenu disponible, la présence de grandes compagnies aériennes, l'emplacement des sièges sociaux et les attractions touristiques, pour n'en nommer que quelques-uns. Les exploitants d'aéroport n'exercent aucun contrôle sur ces facteurs, mais ceux-ci influent sur la demande pour les voyages par avion et sur la prestation des services aériens. L'adaptation à un environnement si volatile n'est pas facile. Un certain nombre de petits aéroports touchés par ces changements ont redéfini leurs objectifs et leurs opérations de manière à être en mesure de satisfaire aux

---

<sup>6</sup> Syndrome respiratoire aigu sévère

exigences de ce nouvel environnement. Toutefois, malgré tous ces efforts, certains aéroports sont toujours dans une situation non rentable.<sup>7</sup>

Au début des années 1990, les grandes compagnies ont pu absorber les pertes découlant de leurs opérations régionales grâce aux profits tirés d'autres secteurs de leurs réseaux de service. Cependant, au cours des dernières années, des événements les ont obligés à rechercher davantage la rentabilité et à évaluer leurs routes au cas par cas. Dans l'environnement concurrentiel actuel, les facteurs relatifs à la viabilité orientent les décisions des transporteurs aériens en ce qui a trait à la taille de leur parc d'aéronefs, aux destinations qu'ils desservent et à la fréquence du service qu'ils offrent. Une baisse ou un affaiblissement de la demande pour des services peut entraîner des changements dans la fréquence des services offerts ou dans les points d'origine ou de destination des vols ou encore, l'abandon d'un service.

Ces dernières années, des pressions ont été exercées au sein même de l'industrie pour une restructuration ou un rajustement des opérations, alors que de nouveaux intervenants ont émis de nouvelles idées, réduit les coûts et proposé des modèles différents de gestion du personnel. Par exemple, les transporteurs à faibles coûts ont fait leur apparition au sein de l'industrie avec des modèles d'exploitation différents par rapport à ceux des transporteurs traditionnels. Les transporteurs canadiens à faibles coûts exercent leurs activités dans les grands aéroports mais desservent moins d'aéroports et moins de liaisons que les compagnies aériennes traditionnelles. Bien qu'ils offrent des services pour un certain nombre de paires de villes, leurs activités et leurs décisions ne sont pas basées sur un réseau, mais plutôt sur la viabilité des services offerts pour chaque paire de villes. Disposant d'une faible marge de profit, les transporteurs à faibles coûts n'hésitent pas à quitter les marchés qui ne peuvent pas demeurer profitables.

La présence d'un transporteur à faibles coûts dans une région influe sur la dynamique du marché. Comme la grande majorité des voyageurs aériens sont à la recherche des tarifs les plus bas possibles, les transporteurs ont dû trouver des moyens de réduire leurs coûts. Les transporteurs traditionnels n'ont eu d'autre choix que de réagir devant les nouvelles forces de la concurrence sur le marché.

L'analyse des petits aéroports dans le contexte du réseau aéroportuaire canadien est un élément important de la présente étude, dans la mesure où le Groupe de travail a pu déterminer les causes principales de la viabilité des petits aéroports.

---

<sup>7</sup> *The Sypher: Mueller International Study of the Viability of Smaller Canadian Airports (2002)* – l'étude commandée par les ministères provinciaux responsables des transports explique en détail la façon dont un échantillon de 26 aéroports au Canada avec un trafic passagers embarqués/débarqués inférieur à 200 000 se sont adaptés à l'environnement changeant, en redéfinissant leurs objectifs et leurs opérations. Le rapport révèle que d'importants gains d'efficacité ont déjà été réalisés par certains de ces aéroports, à preuve les situations financières améliorées depuis leur cession. La hausse des recettes aéronautiques et commerciales s'est avérée très importante pour d'autres aéroports qui ont pris part à l'étude. Cependant, malgré le fait que plusieurs petits aéroports ont été en mesure de réaliser des gains d'efficacité et d'augmenter leurs recettes, l'étude a conclu qu'une aide financière externe au chapitre des dépenses en capital et d'exploitation sera nécessaire à long terme pour les petits aéroports.



Le rôle d'un aéroport est habituellement perçu comme étant axé sur la collectivité desservie, par exemple amener des touristes, attirer des entreprises et les maintenir en place, permettre l'évacuation de personnes malades, servir de base pour les avions-citernes. Cela dit, la perspective plus globale dans laquelle s'est déroulée cette étude a permis de cerner des concepts plus larges, comme la « zone desservie » d'un aéroport, délimitée par un rayon de 200 kilomètres.

Au sein d'une industrie du transport aérien guidée par des principes commerciaux, la décision d'un transporteur de desservir une région est prise en fonction de considérations commerciales. Appelés à choisir entre des aéroports dont les zones desservies respectives se chevauchent et qui affichent une demande limitée, les transporteurs aériens vont peut-être décider de concentrer leurs efforts sur un de ces aéroports. La décision du transporteur va tenir compte de certains facteurs, comme l'emplacement géographique de la population par rapport à l'emplacement comme tel des aéroports, l'accessibilité relative des aéroports, l'infrastructure aéroportuaire disponible dans chaque installation par rapport aux exigences techniques du transporteur (notamment les spécifications des aéronefs), les redevances aéroportuaires et la proximité du marché. Ces facteurs sont essentiels du point de vue de la capacité d'un aéroport à attirer une compagnie aérienne et de celle du transporteur à maintenir la viabilité de ses activités. D'un point de vue régional, les aéroports dont les zones desservies respectives se chevauchent peuvent nuire à la viabilité des services aériens à l'échelle régionale s'ils sont en compétition pour un faible trafic et, de ce fait, affaiblir la demande au point de la rendre non solvable.

L'environnement commercial des transporteurs aériens a obligé ceux-ci à envisager une approche régionale plutôt que locale en vue de maintenir la viabilité de leurs services aériens, particulièrement lorsque d'autres modes de transport peuvent aussi répondre aux besoins des voyageurs.

Les zones desservies des aéroports ne sont plus les mêmes depuis l'arrivée sur le marché des transporteurs à faibles coûts. La réussite de ces derniers a clairement démontré l'importance qu'accordent les voyageurs au prix des billets d'avion. Pour ceux-ci, les services et les prix offerts par les transporteurs à faibles coûts dépassent le cadre de la zone habituellement desservie par un aéroport. Les passagers sont disposés à parcourir de grandes distances pour se rendre à un aéroport lorsque cela leur permet de prendre un vol à un coût moins élevé, principalement lorsque le réseau routier permet un accès raisonnable et acceptable à ces aéroports.

Les petits aéroports ont été examinés en tenant compte de l'infrastructure de transports, y compris les autres aéroports et les autres modes de transport, à proximité et sur les marchés avoisinants. Les chevauchements de marché ou la présence d'autres modes de transport aident à comprendre la capacité des transporteurs aériens commerciaux de desservir un aéroport plutôt qu'un autre. De plus, aux fins de l'analyse des zones desservies, la densité de la population constitue un indicateur du nombre de destinations pouvant être desservies directement à partir d'un aéroport donné. Les aéroports desservant des régions à plus faible densité de population offrent, de toute évidence, un minimum de choix de destinations comparativement aux aéroports desservant des régions à densité plus élevée de population. La préférence des voyageurs pour un mode de

transport est dictée en grande partie par les choix offerts, le coût et la commodité des services, notamment des facteurs temporels.

Dans la mesure où les causes profondes des préoccupations liées à la viabilité varient d'un aéroport à l'autre, le Groupe de travail en est venu à la conclusion qu'il n'y a pas de solution dite « universelle ». Les options d'actions futures doivent être flexibles, prendre en compte les causes de la non-viabilité d'un aéroport et refléter le rôle de l'aéroport au sein de la collectivité et dans le réseau aéroportuaire canadien.

Les options d'actions futures doivent tenir compte des réalités du réseau de transport dans la région ainsi que du rôle des aéroports dans ce réseau. Par contre, la mission remplie par l'aéroport au cours des dernières années doit être analysée à la lumière de l'évolution prévisible de la collectivité et des besoins régionaux ainsi que des autres priorités de transport à l'échelle locale et régionale.

Cette évaluation a incité le Groupe de travail à proposer les options suivantes d'actions futures touchant la viabilité des petits aéroports.

### Principes généraux

- Les actions futures doivent compléter les initiatives en place;
- Les actions futures doivent être alignées sur les missions des aéroports et sur les secteurs de compétence pertinents;
- L'information sur l'aide financière publique disponible et fournie aux aéroports doit être largement diffusée, afin d'aider à optimiser l'utilisation des ressources publiques restreintes; et
- Les actions futures doivent reconnaître que les petits aéroports constituent une infrastructure essentielle pour plusieurs collectivités canadiennes et que les exigences en matière de financement doivent être considérées dans le contexte des priorités liées à l'infrastructure.

### Mesures visant à améliorer la viabilité des petits aéroports

- Les petits aéroports devraient être admissibles aux programmes d'infrastructure appropriés, nouveaux ou renouvelés. Ces programmes :
  - devraient porter principalement sur les aspects aéronautiques de l'exploitation d'un aéroport, comme les pistes et les aides à la navigation;
  - ne devraient pas appuyer les opérations aéroportuaires;
  - ne devraient pas dupliquer l'aide financière pour des projets spécifiques prévue dans d'autres programmes fédéraux, provinciaux, territoriaux ou aéroportuaires;
  - devraient tenir compte des préoccupations d'autres aéroports sur le plan de la compétitivité pour des projets spécifiques;
  - devraient exclure les aéroports de propriété fédérale.
- Les programmes d'aide en place, par exemple la réduction de la taxe provinciale sur le carburant d'aviation, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

(PAIA) et le Transportation Partnerships Program de la Colombie-Britannique, doivent continuer d'être offerts aux petits aéroports.

- Les administrations devraient envisager des exemptions de taxes foncières, allant d'une exemption complète pour tous les aéroports à des exemptions sélectives, conditionnelles, partielles ou temporaires.
- Reconnaissant l'importance de limiter les coûts, les aéroports qui ne l'ont pas déjà fait doivent être incités à réduire leurs coûts d'exploitation en fonction de leurs activités réelles et de prévisions réalistes. Cela veut dire « rajuster » leurs activités de manière à tenir compte de la demande locale ou régionale. Cela peut également vouloir dire offrir de la formation en vue d'accroître les capacités en matière de planification financière et de gestion.
- Les aéroports, peu importe leur taille, devraient entreprendre, de façon générale, une planification aéroportuaire axée sur l'exploitation commerciale et des pratiques exemplaires. Si un petit aéroport ne possède pas les ressources nécessaires pour entreprendre l'élaboration d'un plan d'activités, une aide devrait être offerte à cet égard. Les options prévues incluent la mise sur pied par les associations aéroportuaires d'un « modèle de plan aéroportuaire » ou l'octroi d'une aide financière publique.
- La planification aéroportuaire devrait être effectuée ou coordonnée à l'échelle régionale, de façon à tenir compte des zones desservies qui se chevauchent en raison de l'emplacement géographique, de la topographie ou de l'accès par transport terrestre.
- Les associations aéroportuaires, avec la collaboration des autorités, devraient élaborer, documenter et diffuser des pratiques exemplaires pour les petits aéroports, y compris la possibilité de tenir des ateliers afin de partager ces pratiques exemplaires au sein des administrations et entre celles-ci.
- Les petits aéroports devraient participer à l'examen des normes et pratiques des aéroports, soit directement ou par l'entremise de leurs associations respectives, pour permettre aux administrations d'évaluer l'impact financier de la réglementation aéroportuaire.

**RAPPORT SUR LA VIABILITÉ DES PETITS AÉROPORTS**  
**DU GROUPE DE TRAVAIL**  
**SUR LES QUESTIONS AÉRIENNES**

## **1. Introduction**

Lors de sa réunion à Québec en septembre 2004, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière du gouvernement fédéral, des provinces et des territoires a adopté la résolution suivante relativement à la viabilité des petits aéroports :

*« Il est convenu que la viabilité des petits aéroports est une responsabilité partagée et que Transports Canada prendra la tête des efforts visant à élaborer, avec les provinces et les territoires, des critères et des grilles d'évaluation objectifs qui permettront de définir la mission des aéroports (tourisme, transport des marchandises, développement régional), de même que des options d'actions futures ». [traduction]*

Un Groupe de travail fédéral-provincial-territorial, dirigé par Transports Canada, a été mis sur pied et toutes les administrations ont participé aux travaux.

## **2. Définitions**

### **2.1. Viabilité**

La « viabilité » désigne un concept financier qui habituellement va de pair avec des entités « commerciales » et reflète le niveau de rentabilité et le rendement sur capitaux propres. Lorsqu'il s'agit d'un aéroport exploité sans but lucratif, le concept doit être rajusté. L'excédent brut d'exploitation (actuel et prévisible) d'un aéroport détermine sa capacité à couvrir ses coûts d'exploitation, à rembourser ses dettes et à financer les besoins futurs (légitimes et réalistes) d'investissement. Aux fins de l'exercice du Groupe de travail, cette capacité équivaut à la viabilité.

### **2.2. Petits aéroports**

Un certain nombre d'études ont été menées sur les petits aéroports au cours des dernières années (voir annexe A). Elles ne comprenaient pas de définition commune de « petits aéroports », et il n'y avait pas de consensus sur ce qui constitue un petit aéroport. Par conséquent, aux fins de son exercice, le Groupe de travail a adopté une définition globale de « petits aéroports », qui s'applique également à tous les aéroports hors RNA (Réseau national d'aéroports) dont le trafic annuel est inférieur à 200 000 passagers. Cette définition englobe un large éventail de petits aéroports dont les cadres d'activité et les rôles varient grandement à l'intérieur du réseau aéroportuaire canadien.

### 3. Portée des travaux

#### 3.1. Aéroports visés

Le Groupe de travail a inclus dans la portée de ses travaux tous les aéroports certifiés<sup>8</sup> et tout aéroport inclus dans la Politique nationale des aéroports (PNA) dont le statut est passé de « certifié » à « enregistré ». L'annexe B renferme la liste des 362 aéroports visés par le présent rapport.

Le Groupe de travail a aussi adopté une démarche axée sur le « réseau aéroportuaire » en vue de définir les missions et les rôles des aéroports. Ainsi, un aéroport en particulier n'a pas été considéré de façon isolée par rapport aux autres aéroports du réseau aéroportuaire canadien.

#### 3.2. Description de l'approche

Les activités du Groupe de travail comportaient deux phases, entreprises de façon simultanée. La première visait l'élaboration de critères et de grilles d'évaluation en vue de définir les missions des aéroports. Un manque de données à cet égard a limité le travail.

La seconde phase consistait à définir des options d'actions futures. Au cours de cette étape, les membres du Groupe de travail ont relevé des sources d'aides existantes pour les petits aéroports au sein de leurs administrations compétentes respectives. L'aide désigne des programmes et initiatives financiers et techniques ainsi que l'aide touchant les plans d'activités. Elle ne s'adresse pas spécifiquement aux aéroports, mais ceux-ci devaient y avoir accès.

---

<sup>8</sup> L'exigence relative à la certification des aéroports s'applique aux aérodromes situés dans la zone bâtie d'une ville ou d'un village; aux aérodromes terrestres utilisés par un exploitant aérien comme base d'exploitation principale ou pour la prestation d'un service aérien régulier de transport des passagers; ou à tout autre aérodrome pour lequel le ministre des Transports est d'avis que le respect des exigences nécessaires à la délivrance d'un certificat d'aéroport serait conforme à l'intérêt public. En ce qui a trait à la certification des aéroports, les exploitants d'aéroport ont la responsabilité, entre autres, d'élaborer et de diffuser un manuel d'exploitation d'aéroport approuvé, d'assurer l'entretien de l'aéroport conformément aux exigences prévues dans le manuel d'exploitation d'aéroport, d'exposer de façon détaillée les procédures d'exploitation générales de l'aéroport, y compris les heures d'ouverture, les plans de gestion et de sécurité de l'aire de trafic, les procédures relatives à l'accès côté piste et au contrôle de la circulation, les services de déneigement, de déglacage et de tonte du gazon, les services d'urgence de l'aéroport, comme les services d'intervention d'urgence et les services médicaux, les procédures relatives au danger que présentent les oiseaux et les animaux, les programmes de sécurité aéroportuaire, dont le contrôle des dommages causés par des corps étrangers, les programmes de sûreté aéroportuaire, la délivrance de NOTAM. Ils doivent aussi informer Transports Canada et les exploitants d'aéronef lorsque les services ou les installations sont inférieures aux exigences prescrites dans la Partie III du *Règlement de l'aviation canadien*, et dans le manuel d'exploitation d'aéroport. Un aérodrome qui possède un certificat est appelé un « aéroport ».

L'aérodrome d'un exploitant peut être enregistré et inscrit dans le *Supplément de vol-Canada* ou le *Supplément hydroaérodromes* lorsque l'exploitant communique des renseignements initiaux relatifs à l'emplacement, au marquage, au balisage lumineux, à l'utilisation ou à l'exploitation de l'aérodrome.

## **4. Mission et rôle des aéroports**

### **4.1. Les données**

Dans le but de définir la mission et le rôle des aéroports qui font l'objet de l'examen, les renseignements suivants ont été compilés pour chacun d'eux. (Les données sont résumées dans les tableaux à l'annexe C.)

#### Information générale

Cette catégorie comprend ce qui suit :

- La mention de l'aéroport dans la PNA;
- Le type de propriété;
- La mise en place de mesures de sûreté accrues après les attaques terroristes du 11 septembre 2001;
- L'admissibilité de l'aéroport au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA);
- Le type d'exploitants desservant l'aéroport;
- Les types d'aéroports avec lesquels l'aéroport a des liens.

#### Information spécifique concernant le type de services aux aéroports

Cette catégorie comprend ce qui suit :

- Le type de service aérien à chaque aéroport (vols réguliers ou affrétés, intérieurs ou internationaux);
- Les autres types de service aérien offert, comme Medivac et la formation en vol;
- Les autres utilisations de l'aéroport (par exemple, base de lutte contre les incendies de forêt, activités reliées à la justice, opérations aériennes militaires);
- Des données historiques sur les changements dans le nombre de mouvements d'aéronef déclarés par les aéroports et dans la population desservie par ceux-ci.

#### Information technique spécifique concernant la certification des aéroports

- L'information contenue dans le Système de normes avec rapports d'activités de Transports Canada, un système de suivi servant à saisir les données pertinentes au processus de certification d'aéroport, a été obtenue et compilée. À partir de cette source d'information, les données techniques sur chaque aéroport ont été examinées, notamment sur le nombre, le type et la longueur des pistes à chaque aéroport.

#### Emplacement physique

- Des systèmes de géomatique ont été utilisés pour déterminer l'emplacement physique de chaque aéroport et pour évaluer le degré de proximité d'un aéroport par rapport à un autre ainsi qu'aux autres modes de transport.

#### **4.1.1. Principales lacunes dans les données**

Le Groupe de travail n'a pas eu accès à des états financiers vérifiés pour la plupart des aéroports à l'étude. Les données financières des aéroports fournies dans le cadre d'une étude de Transports Canada en 2004 étaient restreintes (détails insuffisants quant aux sources de revenus et aux dépenses, comptes non distincts dans le cas des aéroports exploités par des municipalités dans le système municipal de comptabilité, difficulté de présenter les dépenses en capital des aéroports municipaux, et hésitation de la part d'aéroports gérés par des tiers ou des entités du secteur privé à fournir leurs données financières pour des raisons de confidentialité).

L'analyse des séries chronologiques a été limitée par le délai d'exécution que le Groupe de travail devait respecter. Ainsi, l'analyse portait principalement sur les récentes tendances qui pouvaient avoir une incidence éventuelle sur les opérations aériennes futures. Le Groupe de travail n'a pas essayé d'établir des prévisions sur les niveaux d'activités aux différents aéroports.

Le transport aérien sert également au transport de marchandises. Il n'est pas possible, cependant, d'établir un profil complet des activités de transport aérien de marchandises au Canada en raison des nombreux écarts dans les données sur le fret aérien. Il n'y a pas de données officielles sur le fret aérien pour les petits aéroports, ce qui a nui considérablement au Groupe de travail.

Il n'y avait aucune donnée sur les liens entre les petits aéroports et le tourisme.

### **5. Analyse des tendances récentes**

#### **5.1. Tendances démographiques**

Selon les données du Recensement de 2001, presque 80 % de la population canadienne vit en milieu « urbain », 19 % demeurent à une distance raisonnable d'une zone urbaine comptant une population d'au moins 10 000 habitants, et les autres vivent en « milieu rural éloigné », sans aucune interaction avec les régions urbaines comptant plus de 10 000 personnes. Les régions rurales isolées des zones urbaines, quoique relativement peu nombreuses, se voient plus dans certaines provinces, surtout en Saskatchewan (15 %) et à Terre-Neuve-et-Labrador (5 %).

Six provinces ont enregistré de faibles changements dans leur population entre 1996 et 2001: l'Île-du-Prince-Édouard (+0,5 %), la Nouvelle-Écosse (-0,1 %), le Nouveau-Brunswick (-1,2 %), le Québec (+1,5 %), le Manitoba (+0,5 %) et la Saskatchewan (-1,1 %). Entre 1996 et 2001, la population d'une province et de deux territoires a diminué de 5 % ou plus : Terre-Neuve-et-Labrador (-7 %), le Yukon (-6,8 %) et les Territoires du Nord-Ouest (-5,8 %).

La population des centres urbains de 10 000 habitants ou plus a augmenté de 5,2 % entre 1996 et 2001, et celle vivant à l'extérieur des centres urbains a diminué légèrement (-0,4 %). Terre-Neuve-et-Labrador est la seule province dans laquelle la population urbaine a diminué.

Une région métropolitaine de recensement (RMR) est formée d'une ou de plusieurs municipalités adjacentes gravitant autour d'un grand secteur urbain (appelée noyau urbain). Un noyau urbain doit compter au moins 100 000 habitants pour former une RMR. Pour être incluses dans une RMR, les autres municipalités adjacentes doivent avoir un degré d'intégration élevé dans la région urbaine centrale, lequel est mesuré en fonction des débits urbains tirés des données du recensement sur les milieux de travail.

Le Recensement de 2001 a désigné 27 RMR<sup>9</sup> regroupant plus de 64 % de la population du Canada. Dans 11 de ces 27 RMR, la population a augmenté à un taux plus rapide que la moyenne nationale de 4 %, neuf ont connu une croissance positive plus faible, alors que la population a diminué dans sept autres (Sudbury, Thunder Bay, St. John's, Saint-Jean, Trois-Rivières, Chicoutimi-Jonquière et Regina).

La population a surtout augmenté dans les zones métropolitaines situées dans le Sud du Canada (près de la frontière canado-américaine). Elle a diminué dans les régions dont les économies sont fondées sur les ressources, comme le Nord du Québec, le Nord de l'Ontario, le Nord de la Colombie-Britannique et de grandes étendues rurales du Manitoba et de la Saskatchewan. La seule exception a été l'Alberta, où l'industrie pétrolière attire les nouveaux arrivants.

---

<sup>9</sup> St. John's, Halifax, Saint-Jean, Chicoutimi-Jonquière, Québec, Sherbrooke, Trois-Rivières, Montréal, Ottawa-Hull, Kingston, Oshawa, Toronto, Hamilton, St. Catherines-Niagara, Kitchener, London, Windsor, Sudbury, Thunder Bay, Winnipeg, Regina, Saskatoon, Calgary, Edmonton, Abbotsford, Vancouver et Victoria.



<b>Tableau 1</b> <i>Caractéristiques des zones urbaines et rurales</i> <sup>10</sup>						
	<b>Toronto- Montréal- Vancouver</b>	<b>Grand centre urbain</b>	<b>Moyen centre urbain</b>	<b>Petit centre urbain</b>	<b>Zone d'influence urbaine</b>	<b>Milieu rural éloigné</b>
<b>Revenu par habitant (\$)</b>	18 352	18 514	15 795	14 061	12 208	8 624
<b>Revenu d'emploi par travailleur (\$)</b>	36 421	35 105	32 414	29 995	26 822	23 173
<b>Taux d'emploi (%)</b>	61	65	60	57	57	50
<b>Groupe d'âge actif par rapport à la population active (%)</b>	81	81	81	81	80	74
<b>Rapport emploi-population (%)</b>	50	53	49	46	46	37

*Source : Statistique Canada, L'Observateur économique canadien, août 2005*

Des différences dans la composition urbaine-rurale sont observées dans l'ensemble des provinces, tout comme de grands écarts dans les revenus par habitant dans le continuum rural-urbain. Dans presque toutes les provinces, les revenus par habitant diminuent dans les petites villes, par rapport aux grandes villes, dans les régions rurales par rapport aux villes, et dans les régions rurales éloignées par rapport à celles qui gravitent autour d'un centre urbain. Le degré de variation du revenu par habitant dans chaque catégorie urbaine-rurale, pour l'ensemble des provinces, est toujours inférieur à la variation dans chaque province. La répartition de la population entre les zones urbaines et rurales et la prospérité relative des économies des grands centres urbains expliquent les différences de revenu dans les provinces.

<sup>10</sup> Statistique Canada divise les zones urbaines en quatre catégories :

- les grandes zones urbaines comptant une population de 1 500 000 ou plus, c.-à-d. Toronto, Montréal et Vancouver;
- les grands centres urbains comptant une population de 500 000 à 1 499 999;
- les moyens centres urbains comptant une population entre 100 000 et 499 999;
- les petits centres urbains comptant une population entre 10 000 et 99 999.

Pour ce qui est des zones rurales, Statistique Canada établit une différence entre :

- les régions rurales situées à distance de navettage des centres urbains;
- les régions rurales plus éloignées qui ne sont pas à distance de navettage d'un centre urbain.

Les changements dans les données démographiques du Canada ont eu une incidence sur l'industrie aéronautique. L'examen des données du Recensement de 2001 fait état des tendances au chapitre des services aériens au cours de cette période et permet de comprendre les forces en jeu qui ont une incidence sur la viabilité des petits aéroports.

## **5.2 Industrie du transport aérien**

### **5.2.1 Aperçu**

L'industrie du transport aérien comprend trois composantes interreliées : les services de transport aérien, les services de navigation aérienne et les aéroports. Les caractéristiques physiques et techniques de l'aéroport déterminent la nature et la portée de ses opérations, tout comme le font les liens économiques et sociaux avec leurs tendances saisonnières particulières, les distances par rapport aux destinations et aux autres aéroports, et la zone desservie<sup>11</sup>.

Au cours des douze dernières années, l'industrie du transport aérien a été confrontée à de nombreux défis et a subi d'importants changements. La déréglementation, l'urbanisation de la population, le terrorisme et les changements dans les dépenses des individus et des entreprises ont eu des répercussions sur elle. Les petits aéroports n'ont pas été épargnés.

Lorsque la PNA a été introduite en 1994, il y avait 726 aéroports certifiés au Canada. La plupart des aéroports au Canada étaient possédés et exploités par des intérêts locaux, alors que Transports Canada en possédait, exploitait ou subventionnait 150 seulement. Au milieu des années 1990, 94 % de tous les passagers et de tout le fret aérien étaient traités par 26 des 150 aéroports fédéraux. En 2005, le nombre total d'aéroports certifiés était de 348, alors que plusieurs aéroports certifiés ont changé leur statut réglementaire à « enregistré » de manière à ce qu'il soit mieux aligné au type de services aériens offerts à ces aéroports.

Au début des années 1990, les grandes compagnies aériennes étaient en mesure d'absorber les pertes découlant de leurs opérations régionales grâce aux profits qu'elles réalisaient ailleurs dans leurs réseaux. Toutefois, au cours des dernières années, des événements les ont obligés à rechercher davantage la rentabilité et à évaluer leurs routes au cas par cas.

Compte tenu de l'environnement concurrentiel actuel, les facteurs relatifs à la viabilité orientent les décisions des transporteurs aériens en ce qui a trait à leur parc d'aéronefs, aux destinations qu'ils desservent et à la fréquence des services offerts. Une baisse ou un affaiblissement de la demande peuvent entraîner des changements dans la fréquence des

---

<sup>11</sup> Une zone desservie se définit comme la zone géographique regroupant les clients habituels d'une exploitation commerciale en particulier. Dans le cas d'un aéroport, cela signifie la zone géographique regroupant les utilisateurs potentiels – expéditeurs et passagers – de l'aéroport. Une approche servant à évaluer la zone desservie par un aéroport consiste à définir un rayon raisonnable (mesuré en kilomètres) autour de l'aéroport, puis d'étudier la population et les activités dans cette zone de rayonnement pré-définie. Cette approche permet également d'établir si d'autres aéroports et infrastructures de transport sont disponibles dans cette zone.

services offerts ou dans les points d'origine ou de destination desservis, ou encore l'abandon d'un service.

Ces dernières années, des pressions ont été exercées au sein même de l'industrie pour une restructuration ou un rajustement des opérations, alors que de nouveaux intervenants ont émis de nouvelles idées, réduit les coûts et proposé des modèles différents de gestion du personnel. Par exemple, les transporteurs à faibles coûts ont fait leur apparition au sein de l'industrie avec des modèles d'exploitation différents par rapport à ceux des transporteurs traditionnels. Les transporteurs canadiens à faibles coûts exercent leurs activités dans les grands aéroports mais desservent moins d'aéroports et moins de liaisons que les compagnies aériennes traditionnelles. Bien qu'ils offrent des services pour un certain nombre de paires de villes, leurs activités et leurs décisions ne sont pas basées sur un réseau, mais plutôt sur la viabilité des services offerts pour chaque paire de villes. Disposant d'une faible marge de profit, les transporteurs à faibles coûts n'hésitent pas à quitter les marchés qui ne peuvent pas demeurer profitables..

La présence d'un transporteur à faibles coûts dans une région modifie la dynamique du marché. La préférence accrue des voyageurs pour des tarifs moins élevés et le mode de transport qu'ils choisissent ont des répercussions sur les transporteurs aériens et sur les aéroports. Les voyageurs sont disposés à parcourir de plus grandes distances pour accéder aux services d'un transporteur à faibles coûts. Comme la grande majorité des voyageurs aériens sont à la recherche des tarifs les plus bas possibles, les transporteurs ont dû trouver des moyens de réduire leurs coûts. Les transporteurs traditionnels n'ont eu d'autre choix que de réagir devant ces nouvelles forces du marché et de concurrence.

Dans ce nouvel environnement, les aéroports, bien que perçus parfois comme des monopoles, font face également à des pressions et même à de la concurrence, lorsqu'un ou plusieurs des scénarios suivants se produisent :

- les zones desservies se chevauchent;
- l'aéroport n'a pas de créneau spécialisé;
- l'accès à l'aéroport est limité ou inférieur aux aéroports de dégagement;
- un autre mode de transport concurrence les services aériens offerts à l'aéroport;
- les tendances démographiques et économiques sont moins favorables.

Cet environnement exigeant a obligé certains aéroports à adopter des approches et des modèles d'affaires innovateurs afin d'être en mesure de faire face aux nouvelles réalités qui sont apparues.

Il est important d'examiner les tendances dans les services aériens régionaux du point de vue national. Une analyse détaillée est présentée à l'annexe D.

Le tableau 2 illustre l'évolution du trafic de passagers aux aéroports canadiens entre 1992 et 2002. Le trafic de passagers est concentré dans 94 % des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA). Au cours de la même période, le trafic aux aéroports hors RNA, dans les régions du Sud du Canada, qui offrent toutes un accès à d'autres modes de transport, a

diminué de 14 %. Par contre, le trafic aux aéroports du RNA a augmenté de 30 % et est demeuré relativement stable aux aéroports hors RNA situés en région éloignée.

**Tableau 2**  
***Passagers embarqués / débarqués aux aéroports canadiens***

Catégorie d'aéroport	Nombre d'aéroports	Passagers		Changement en pourcentage	Pourcentage au Canada	
		1992	2002		1992	2002
Aéroports du RNA*	29	56 657 600	73 802 100	30,4 %	91,3 %	94 %
Aéroports hors RNA : aéroports dans le Sud	110	4 264 000	3 655 200	-14,3 %	6,9 %	4,6 %
Aéroports hors RNA : aéroports éloignés	202	1 144 000	1 137 400	-0,6 %	1,8 %	1,4 %
Total	341**	62 065 600	78 594 700	26,8 %	100 %	100 %

\* Comprend les 26 aéroports du RNA plus Abbotsford, centre-ville d'Edmonton et Hamilton.

\*\* Il est important de souligner que 341 aéroports sur 362 sont couverts par la portée des travaux du Groupe de travail.

Le tableau 3 présente, par région, le trafic aux aéroports hors RNA situés dans le Sud, pour la même période. Le trafic passagers a diminué dans toutes les régions, sauf les provinces des Prairies, et le Québec a été la région la plus durement touchée. Les résultats dans les provinces des Prairies sont faussés par la prise en considération de Fort McMurray et de Grande Prairie, deux aéroports à forte croissance; le trafic aux autres aéroports dans cette région a diminué en réalité de 27 %.

**Tableau 3**  
***Passagers embarqués / débarqués aux aéroports hors RNA dans le Sud du Canada***

Région	Nombre d'aéroports	Passagers		Changement en pourcentage	Pourcentage au Canada	
		1992	2002		1992	2002
Atlantique Canada	10	570 600	443 400	-22,5 %	0,9 %	0,6 %
Québec	18	582 400	342 800	-41,1 %	0,9 %	0,4 %
Ontario	30	1 184 900	869 300	-26,6 %	1,9 %	1,1 %
Provinces des Prairies	21	514 000	656 500	+27,7 %	0,8 %	0,8 %
Colombie-Britannique	31	1 412 100	1 344 300	-4,8 %	2,3 %	1,7 %

La raison de la diminution du trafic aux petits aéroports est attribuable en partie à la structure changeante de l'industrie canadienne du transport aérien. Une concurrence active au cours des années 1990 a provoqué le développement excessif des réseaux et un contrôle inefficace des recettes et des coûts afférents aux services offerts aux petites collectivités. Le coût élevé de la desserte des marchés des court-courriers à faible densité ainsi que la structure des frais et droits ont freiné le développement du trafic régional. La situation se détériorera encore davantage lorsque les principaux transporteurs retireront du service leurs aéronefs vieillissants dans quelques années.

Les difficultés rencontrées par les petits aéroports ne peuvent pas toutes être attribuées à des enjeux touchant les transporteurs aériens. Dans plusieurs cas, la diminution du trafic aux petits aéroports est étroitement liée aux conditions démographiques et économiques

locales. Des services aériens de remplacement, parfois à échelle réduite, ont immédiatement été offerts dans la plupart des collectivités qui ont perdu un service régional. La transition vers un nouveau service s'est mieux déroulée dans les régions où d'autres compagnies aériennes étaient déjà actives. Les transporteurs sont plus à l'aise pour offrir un service aérien de remplacement lorsqu'ils ont une bonne connaissance du marché local et peuvent prendre de l'expansion sans solliciter de façon excessive leurs propres ressources.

Dans le cas des petits aéroports qui n'offrent plus de service aérien, il s'agit d'un manque de clientèle. En général, il faut un minimum de 25 000 passagers par année pour supporter un service aérien régional biquotidien. L'utilisation de petits aéronefs et une diminution de la fréquence peuvent contribuer à réduire le seuil mais entraînent des coûts plus élevés par passager, coûts qui sont refilés aux voyageurs. Devant ces coûts plus élevés, les passagers cherchent d'autres moyens de voyager (s'il en existe). Toutes les collectivités qui ont perdu un service aérien génèrent beaucoup moins de trafic que le minimum requis pour soutenir un service aérien commercial.

Bien que l'examen des tendances passées et actuelles aide à comprendre la viabilité des aéroports, il est aussi important d'envisager l'avenir. Au cours des prochaines années, il faut s'attendre à d'autres changements dans l'industrie du transport aérien. Pour certains intervenants de ce secteur, les changements se traduiront par une croissance et pour d'autres, par un ralentissement de leurs activités. Au cours des dernières années, l'importance et le rythme des changements ont été exceptionnels. C'est dans un tel contexte que les aéroports régionaux et les petits aéroports continueront de fonctionner et maintiendront ou atteindront la viabilité à long terme.

### **5.2.2. Mouvements d'aéronef**

L'information relative au mouvement d'aéronef n'était disponible que pour 305 des 362 aéroports faisant l'objet de l'évaluation. Le tableau 4 résume les mouvements d'aéronef en 2003. Les nombres les plus élevés sont observés aux aéroports situés dans le Sud du pays. Les aéroports qui comptent moins de 5 000 mouvements d'aéronef par année risquent de connaître des problèmes de viabilité.

<b>Tableau 4</b> <b><i>Aéroports et mouvements d'aéronef rapportés en 2003</i></b>					
	<b><i>Mouvements d'aéronefs</i></b>				<b><i>Total</i></b>
	<b>0 to 4 999</b>	<b>5 000 à 24 999</b>	<b>25 000 à 49 999</b>	<b>50 000 +</b>	
<b>RNA/ Grands aéroports</b>	-	6 (6)	7 (7)	16 (15)	<b>29 (28)</b>
<b>Autres (aéroports dans le Sud)</b>	64 (22)	51 (43)	16 (14)	5 (3)	<b>136 (82)</b>
<b>Autres (aéroports éloignés)</b>	115 (15)	25 (15)	-	-	<b>140 (30)</b>
<b>Total</b>	<b>179 (27)</b>	<b>82 (64)</b>	<b>23 (21)</b>	<b>21 (18)</b>	<b>305 (140)</b>

N.B. : \*Les aéroports pour lesquels aucune donnée n'était disponible ont été exclus. Les chiffres entre parenthèses sont les données pour les aéroports qui relèvent de la Politique nationale des aéroports.

En se fondant sur le nombre connu de sièges des aéronefs inclus dans les statistiques sur les mouvements d'aéronef en 2003, nous avons estimé le nombre maximum de sièges offert durant l'année à 305 aéroports (Tableau 5). Tous ces sièges n'ont pas nécessairement été occupés par un passager générateur de recettes. Les aéroports dont la capacité est de moins de 10 000 sièges devraient être confrontés à un problème de viabilité, puisque cela ne représenterait qu'un volume annuel de moins de 10 000 passagers.

<b>Tableau 5</b> <i>Aéroports* et nombre maximum total de sièges offert en 2003</i>					
	<i>Nombre maximum de sièges par année</i>				<i>Total</i>
	<b>0 to 9 999</b>	<b>10 000 à 99 999</b>	<b>100 000 à 499 999</b>	<b>500 000 +</b>	
<b>RNA/ Grands aéroports</b>	-	-	8 (7)	21 (21)	<b>29 (28)</b>
<b>Autres (aéroports dans le Sud)</b>	53 (16)	53 (42)	29 (25)	-	<b>135 (83)</b>
<b>Autres (aéroports éloignés)</b>	62 (5)	72 (21)	7 (6)	-	<b>141 (32)</b>
<b>Total</b>	<b>115 (21)</b>	<b>125 (63)</b>	<b>44 (38)</b>	<b>21 (21)</b>	<b>305 (143)</b>

N.B. : \*Les aéroports pour lesquels aucune donnée n'était disponible ont été exclus. Les chiffres entre parenthèses sont les données pour les aéroports qui relèvent de la Politique nationale des aéroports.

### 5.2.3. Missions des aéroports

Le Groupe de travail a adopté une démarche axée sur le « réseau aéroportuaire » pour définir les missions et les rôles des aéroports. Ainsi, un aéroport n'a pas été considéré en faisant abstraction des autres aéroports du réseau aéroportuaire canadien.

Les missions ont été classées en deux catégories principales, soit commerciales et non commerciales.

Une mission **commerciale** comprend des services aériens réguliers ou des services à la demande de transport de passagers offerts à destination ou en provenance d'un aéroport certifié. Les missions de nature commerciale ont été subdivisées comme suit : « aéroports régionaux », « aéroports de troisième niveau » et « autres aéroports ». Elles se différencient selon les services aériens commerciaux réguliers dominants offerts aux aéroports. Plus précisément, les missions commerciales se distinguent comme suit :

- *Mission commerciale – aéroport régional – Type A*, soit un aéroport offrant des services aériens réguliers avec un des aéroports internationaux du Canada.
- *Mission commerciale – aéroport régional – Type B*, soit un aéroport offrant des services aériens réguliers avec des aéroports non internationaux certifiés canadiens, dans une région donnée, et traitant un nombre cible de vols réguliers ou de passagers.
- *Mission commerciale – aéroport de désenclavement – Type A*, soit un aéroport qui offre des services aériens réguliers avec un aéroport régional de type A.

- *Mission commerciale – aéroport de désenclavement – Type B*, soit un aéroport qui offre des services aériens réguliers avec un aéroport régional de type B.
- *Mission commerciale – autre aéroport*, soit un aéroport qui ne répond pas aux critères de mission commerciale d'un « aéroport régional » ou « aéroport de troisième niveau ».

Les missions **non commerciales** comprennent les opérations de l'aviation générale (distinction faite entre Medivac, une base de lutte contre les incendies de forêt, de la formation en vol et les autres activités d'aviation générale), les opérations militaires, les vols en appui aux services juridiques et policiers, ou autres activités aéronautiques non commerciales.

La signification du mot « commercial » dans ce contexte désigne les mouvements d'aéronef qui procurent un accès au transport aérien au grand public (services passagers) ou aux expéditeurs (fret aérien). À tout aéroport donné, il peut y avoir d'autres mouvements d'aéronef liés à une mission non commerciale qui peuvent générer des recettes pour l'aéroport.

#### **5.2.4 Détermination de la mission « dominante » des aéroports**

Plusieurs aéroports répondent à un large éventail de besoins en matière de transport aérien et, par conséquent, peuvent remplir plus d'une mission. Du point de vue de la viabilité, il est important de déterminer si c'est une mission « commerciale » ou « non commerciale » qui prédomine à chacun des aéroports puis de déterminer la sous-catégorie la plus appropriée. Les aéroports dont la mission dominante est semblable peuvent être regroupés, afin qu'on puisse déterminer s'ils ont d'autres facteurs en commun et, ainsi, s'il y a lieu de préconiser un partage de leurs meilleures pratiques entre elles.

Les aéroports pour lesquels aucune donnée n'était disponible ont été classés sous « autres aéroports ». L'absence d'information signifiait qu'ils ne remplissaient pas de mission commerciale « d'aéroport régional » ou « d'aéroport de désenclavement ». Du point de vue du réseau aéroportuaire, le rôle commercial d'un aéroport classé dans la catégorie « autres aéroports » serait de nature « locale » entre deux points, avec une desserte minimale des autres aéroports au pays. Tel qu'indiqué au tableau 6, des 362 aéroports faisant l'objet de l'évaluation, 204 ont été classés dans la catégorie « autres aéroports ».



**Tableau 6**  
*Mission commerciale dominante des aéroports*

	<i>Mission commerciale dominante</i>					<i>Total</i>
	<b>Aéroport régional - Type A</b>	<b>Aéroport régional - Type B</b>	<b>Aéroport de désenclavement - Type A</b>	<b>Aéroport de désenclavement - Type B</b>	<b>Autres aéroports*</b>	
<b>RNA/ Grands aéroports</b>	22 (22)	2 (1)	5 (5)	-	-	<b>29 (28)</b>
<b>Autres (aéroports dans le sud)</b>	15 (12)	28 (23)	28 (25)	4 (3)	87 (28)	<b>162 (91)</b>
<b>Autres (aéroports éloignés)</b>	3 (1)	4 (1)	30 (16)	17 (2)	117 (11)	<b>171 (31)</b>
<b>Total</b>	<b>40 (35)</b>	<b>34 (25)</b>	<b>63 (46)</b>	<b>21 (5)</b>	<b>204 (39)</b>	<b>362 (150)</b>

N.B. : \*Les aéroports pour lesquels aucune donnée n'était disponible sont indiqués dans la colonne « autres aéroports ». Les chiffres entre parenthèses et en rouge sont les données pour les aéroports qui relèvent de la Politique nationale des aéroports.

Un résumé de l'information recueillie sur les missions non commerciales des aéroports figure au tableau 7. Plus de 131 aéroports n'ont rapporté aucun vol non commercial, alors que 156 autres n'avaient rapporté qu'une seule activité non commerciale. Les autres aéroports ont rempli au moins trois types de mission non commerciale.

<b>Tableau 7</b>					
<i>Nombre de missions non commerciales des aéroports</i>					
	<i>Nombre de missions non commerciales</i>				<i>Total</i>
	<b>Aucune*</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3+</b>	
<b>RNA/ Grands aéroports</b>	4 (4)	10 (10)	12 (11)	3 (3)	<b>29 (28)</b>
<b>Autres (aéroports dans le Sud)</b>	34 (14)	74 (37)	41 (30)	13 (10)	<b>162 (91)</b>
<b>Autres (aéroports éloignés)</b>	93 (12)	72 (16)	5 (2)	1 (1)	<b>171 (31)</b>
<b>Total</b>	131 (30)	156 (63)	58 (43)	17 (14)	<b>362 (150)</b>

N.B. : Les aéroports pour lesquels aucune donnée n'était disponible sont indiqués dans la colonne « aucune ». Les chiffres entre parenthèses sont les données pour les aéroports qui relèvent de la Politique nationale des aéroports.

#### **5.2.5. Zones desservies**

La zone desservie d'un aéroport est particulièrement pertinente lorsqu'il s'agit de viabilité. Si deux zones desservies se chevauchent, les aéroports concurrencent le même trafic. En se basant sur un rayon de 200 kilomètres pour désigner la zone desservie, le tableau 8 démontre qu'il y a chevauchement avec au moins un autre aéroport dans le cas de tous les aéroports faisant l'objet de l'évaluation, sauf 26. Au total, il y a 111 aéroports avec au moins 7 aéroports dans un rayon de 200 kilomètres alors que 98 aéroports ont entre 4 et 6 aéroports se situant dans un rayon de 200 kilomètres. Ces données suggèrent un excès de capacité aéroportuaire mais elles ne tiennent pas compte des questions « d'accès » et de « topographie », deux facteurs clés permettant de définir le degré d'isolement et d'éloignement de la collectivité desservie par un aéroport.

<b>Tableau 8</b>					
<i>Aéroports situés près d'autres aéroports certifiés dans un rayon de 200 km</i>					
	<i>Nombre d'aéroports certifiés dans un rayon de 200 km</i>				<i>Total</i>
	<i>Aucun</i>	<i>1 à 3</i>	<i>4 à 6</i>	<i>7 +</i>	
<b>RNA/ Grands aéroports</b>	2 (2)	9 (9)	7 (6)	11(11)	<b>29 (28)</b>
<b>Autres (aéroports dans le Sud)</b>	4 (4)	42 (23)	57 (34)	59 (30)	<b>162 (91)</b>
<b>Autres (aéroports éloignés)</b>	20 (5)	76 (16)	34 (8)	41 (2)	<b>171 (31)</b>
<b>Total</b>	26 (11)	127 (48)	98 (48)	111 (43)	<b>362 (150)</b>

N.B. : Les chiffres entre parenthèses sont les données pour les aéroports qui relèvent de la Politique nationale des aéroports.

Les données des recensements de 1996 et de 2001 ont servi à classer les aéroports selon les changements de population dans leur zone desservie et ceux dans les mouvements d'aéronef (Tableau 9). L'information permettant de procéder à cette analyse était disponible pour 187 des aéroports faisant l'objet de l'évaluation. De ce nombre, 53 ont connu une baisse démographique et une diminution du nombre de mouvements d'aéronef, et la plupart de ces aéroports sont situés dans le Sud du Canada.

<b>Tableau 9</b>						
<b>Changements au niveau de la population et des mouvements d'aéronefs aux aéroports</b>						
	<b>Changements au niveau de la population et des mouvements d'aéronefs</b>					<b>Total</b>
	<b>Pop. ▼ Mouv. ▼</b>	<b>Pop. ▼ Mouv. ▲</b>	<b>Pop. ▲ Mouv. ▼</b>	<b>Pop. ▲ Mouv. ▲</b>	<b>Info. non-disp.</b>	
<b>RNA/ Grands aéroports</b>	6 (6)	2 (2)	10 (10)	10 (9)	1 (1)	<b>29 (28)</b>
<b>Autres (aéroports dans le Sud)</b>	34 (24)	20 (16)	18 (13)	22 (13)	68 (25)	<b>162 (91)</b>
<b>Autres (aéroports éloignés)</b>	13 (8)	17 (6)	7 (2)	28 (5)	106 (10)	<b>171 (31)</b>
<b>Total</b>	<b>53 (38)</b>	<b>39 (24)</b>	<b>35 (25)</b>	<b>60 (27)</b>	<b>175 (36)</b>	<b>362 (150)</b>

Légende : Pop. = Population; Mouv. = Mouvements d'aéronefs; ▼ = diminution; ▲ = augmentation; Info. non-disp. = Information non disponible. Les chiffres entre parenthèses sont les données pour les aéroports qui relèvent de la Politique nationale des aéroports.

### 5.2.6. Réglementation de la sécurité aéroportuaire

Transports Canada reconnaît que la réglementation de la sécurité peut constituer un fardeau pour les exploitants d'aéroport et, par conséquent, s'est engagé à s'assurer que cette réglementation est élaborée de manière à réduire ce fardeau au minimum, tout en améliorant la sécurité des opérations aux aéroports canadiens. À cette fin, Aviation civile de Transports Canada a institué un processus de consultation ouvert et transparent en ce qui a trait aux changements à la réglementation. Transports Canada vise toujours à promouvoir une réglementation axée sur le rendement, en vue d'offrir aux intervenants de l'industrie de l'aéronautique, comme les exploitants d'aéroport, une souplesse optimale pour se conformer aux exigences réglementaires en matière de sécurité.

Le document TP312, intitulé *Aérodromes – normes et pratiques recommandées*, fait l'objet d'un examen de concert avec des représentants de l'industrie, afin de déterminer les secteurs nécessitant un rajustement des exigences. Un objectif important de cet examen consiste à aligner les exigences réglementaires en matière de sécurité sur le type et le niveau d'exploitation d'un aéroport. Transports Canada considère cette approche, également appliquée dans d'autres pays, comme étant la plus souple et la plus appropriée pour ce qui est de fournir un cadre réglementaire propice à des opérations aériennes sécuritaires dans les aéroports canadiens, tout en réduisant au minimum le fardeau des exigences réglementaires pour les exploitants d'aéroport.

Les petits aéroports devraient participer à l'examen des normes et pratiques des aérodromes, soit directement ou par le biais de leurs associations, afin de permettre aux administrations d'évaluer les impacts financiers de la réglementation aéroportuaire.

## 6. Prochaines étapes

### 6.1. Aide aux petits aéroports

Plusieurs administrations possèdent et exploitent des aéroports éloignés. Le gouvernement fédéral est toujours propriétaire de 7 aéroports régionaux / locaux, dont 5 sont exploités par Transports Canada, et assume les déficits d'exploitation des autres. Il est également propriétaire de 10 aéroports éloignés, dont 7 sont exploités par Transports Canada (2 par ses propres employés et 5 à contrat) et il subventionne les déficits d'exploitation des trois autres.

Terre-Neuve-et-Labrador possède et exploite 22 aéroports; le Québec, 27 aéroports; l'Ontario, 29 aéroports; le Manitoba, 24 aéroports; la Saskatchewan, 18 aéroports; la Colombie-Britannique, 2 ou 3 pistes d'atterrissage; le Yukon, 29 aéroports; les Territoires du Nord-Ouest, 27 aéroports; et le Nunavut, 25 aéroports certifiés et 3 pistes d'atterrissage supplémentaires. Dans le cas des provinces et des territoires, l'emplacement physique de l'aéroport, par exemple, une région « éloignée », est un facteur important lorsqu'il s'agit de décider d'être propriétaire et d'exploiter des aéroports (pistes d'atterrissage). Il y a aussi des cas où le rôle particulier exercé par l'installation aéroportuaire, p. ex., pour la protection contre les incendies de forêt, en justifie la propriété et l'exploitation.

En plus d'être propriétaire, plusieurs autorités ont aidé et continuent d'aider les petits aéroports de différentes façons, notamment au moyen de programmes de financement spécifiques et d'allègement fiscal. L'annexe E donne un aperçu de l'aide publique antérieure et actuelle offerte aux aéroports. L'information sur l'aide financière publique disponible et fournie aux petits aéroports doit être largement diffusée, afin d'aider à optimiser l'utilisation des ressources publiques restreintes.

Les programmes d'aide en place doivent continuer d'être offerts aux petits aéroports. Au nombre de ces programmes, citons la réduction de la taxe provinciale sur le carburant d'aviation, le PAIA fédéral, et le Transportation Partnerships Program de la Colombie-Britannique.

Des options d'actions futures visant à assurer la viabilité des petits aéroports doivent compléter les mesures en place et doivent aligner les missions des aéroports sur la responsabilité juridictionnelle appropriée.

Des exemptions de taxes foncières doivent être envisagées comme un moyen de venir en aide aux aéroports. Elles peuvent consister en une exemption totale pour tous les aéroports ou en des exemptions sélectives, conditionnelles, partielles ou temporaires.

Les petits aéroports doivent être admissibles à des programmes nouveaux ou renouvelés d'infrastructure. Pour les petits aéroports, ces programmes :

- doivent porter principalement sur les aspects aéronautiques de l'exploitation d'un aéroport, comme les pistes et les aides à la navigation;
- ne doivent pas appuyer les opérations aéroportuaires;

- ne doivent pas dupliquer l'aide financière pour des projets spécifiques prévue dans d'autres programmes fédéraux, provinciaux, territoriaux ou aéroportuaires conjoints;
- doivent tenir compte des préoccupations d'autres aéroports sur le plan de la compétitivité;
- doivent exclure les aéroports appartenant au fédéral.

## **6.2. Pratiques exemplaires**

Bien que le but premier du Groupe de travail ait été de mettre au point une base de données améliorée dans le but de mieux comprendre les activités (missions) des petits aéroports, les discussions tenues depuis deux ans ont permis de partager une vaste expérience à propos des pratiques exemplaires qui ont contribué à la réussite des activités des petits aéroports. À plusieurs reprises, on a fait valoir que les meilleures pratiques sont habituellement bien comprises. Il est toutefois évident, si l'on se base sur les pratiques en place et les défis actuels à certains petits aéroports, que les leçons et les approches des exploitants qui ont connu du succès ne sont pas toujours appliquées. Malgré la situation unique de chaque aéroport, les remarques générales qui suivent sont offertes aux fins de discussion et dans une optique de perfectionnement continu.

Les principales caractéristiques des petits aéroports qui connaissent du succès sont :

- Participation initiale et aide du milieu local des affaires, en tant qu'utilisateur du service aérien. Une demande garantie et la loyauté des clients sont essentielles pour le maintien de l'exploitation;
- Participation initiale et aide des administrations locales – que ce soit par le biais d'un traitement fiscal préférentiel ou d'autres formes d'aide novatrices (voir la section Aide aux petits aéroports). Les administrations locales sont les plus aptes à aider un aéroport local quand ce dernier est perçu comme un actif et une priorité par la collectivité;
- Participation des administrations municipales ou des gouvernements provinciaux et territoriaux. Élément particulièrement important dans certaines régions où il y a chevauchement des zones desservies. Une certaine coordination des plans et de l'aide peut être nécessaire pour un niveau durable des opérations à long terme;
- Participation initiale active et aide des transporteurs. Des garanties de loyauté contribuent à une certaine stabilité pour fin de planification. Il faut reconnaître que le but des transporteurs n'est pas de « faire la charité ». Si de meilleures occasions d'affaires se présentent ailleurs, ils vont chercher à en profiter;
- Rajustement des opérations dans le but d'équilibrer les coûts et les recettes. Cela peut vouloir dire la rationalisation des actifs, la réduction des heures d'ouverture, afin de minimiser les coûts d'exploitation, ou la modification du statut de l'aéroport de « certifié » à « enregistré », lorsqu'il y a interruption prolongée des services passagers et qu'il en sera ainsi pour un avenir immédiat;

- Plan d'activités axé davantage sur une exploitation commerciale, auquel souscrivent le milieu des affaires et les administrations locales. Grande vision avec des actions axées sur la réalité;
- Évaluation réaliste des défis et reconnaissance que les services doivent être utilisés, sinon ils seront perdus ou abandonnés. L'aide financière locale peut servir à un projet pilote qui devra faire ses preuves dans un délai limité; les opérations durables dépendent du marché;
- Esprit d'entrepreneur. Comme il faut reconnaître qu'il faut du temps pour établir des opérations aéroportuaires, un bon plan d'activités semble « être l'élément le plus important » pour tirer le meilleur parti des actifs disponibles. Cela peut comprendre un aménagement novateur des terrains excédentaires, la prestation de services commerciaux connexes, (formation de pilote, etc.) et de certains services à l'extérieur par l'exploitant de l'aéroport, suite à des activités de marketing personnelles ou à des possibilités offertes, même à l'échelle internationale);
- Évaluation continue de la situation et maintien de partenariats. Les changements de situation entraînent de nouvelles possibilités et de nouveaux défis. Certains petits aéroports ont profité de la création de partenariats avec des utilisateurs qui ont des intérêts directs dans l'implantation ou le maintien de services aériens à des aéroports en particulier. Ces partenariats avaient pour but d'établir des liens entre la demande et l'offre pour des services aériens, afin d'attirer ou de maintenir un transporteur à un aéroport en particulier, de partager les risques avec un transporteur, d'atténuer une partie des coûts pour les utilisateurs de services aériens en région éloignée, ou simplement d'inviter la collectivité à utiliser les services aériens. Voici des exemples de tels partenariats.

#### La création d'une banque de crédits aériens

Plus de 250 entreprises se sont regroupées, sous l'égide de l'Administration aéroportuaire de Frédéricton et de la Chambre de commerce de Frédéricton, en vue de créer une banque de crédits aériens de 2,5 M\$, une garantie monétaire d'un niveau minimum de dépenses au chapitre des tarifs aériens.

#### Prise en charge des services d'escale pour les transporteurs aériens

L'aéroport de Bathurst a offert d'assumer la responsabilité des services d'escale au nom d'Air Canada Jazz.

#### Campagne de sensibilisation du public

L'Administration aéroportuaire de Bathurst a eu recours à une campagne de sensibilisation du public dans le but de démontrer l'importance de l'aéroport.

## Aide du gouvernement et de la collectivité

Après avoir perdu ses vols internationaux à partir de Francfort, le gouvernement du Yukon a garanti à Air Transat des recettes équivalentes à 150 passagers par vol (pour 20 vols). Le Yukon a accepté d'absorber la différence si le nombre de passagers n'est pas atteint, et il a investi pour aider l'aéroport à obtenir un groupe de démarrage pneumatique, un charge-conteneurs et des chariots-remorques ainsi qu'un tracteur pour avion. L'industrie du tourisme du Yukon, les municipalités ainsi que le marché allemand ont collaboré avec le gouvernement du Yukon avant que l'engagement soit pris.

Il est nécessaire d'élaborer, de documenter et de diffuser des données sur les pratiques exemplaires de manière à ce que les petits aéroports soient informés des initiatives adoptées à d'autres aéroports pouvant offrir des possibilités éventuelles. Cela peut se faire par l'entremise des associations aéroportuaires avec l'aide des différentes administrations.

### **6.3. Planification aéroportuaire**

Les opérations aéroportuaires nécessitent une planification efficace et adéquate, fondée sur une vision réaliste à long terme, dans le but d'atteindre des objectifs pré-définis. D'après des études antérieures, plusieurs aéroports ne possèdent pas de plan d'immobilisations, de plan d'activités, de plan stratégique ou de plan développement/plan directeur. *« L'absence de tels plans nuit à la viabilité à long terme de ces aéroports ... les aéroports où il n'existe aucune planification adéquate se bornent à parer au plus pressé. Ils courent le risque de passer d'un mode viable à non viable en raison de l'incapacité de prévoir les changements et de s'y adapter. »* [traduction] (Étude de la C.-B. pp. 13-14)

Le Groupe de travail est d'avis que tous les aéroports, peu importe leur taille, doivent généralement entreprendre une planification aéroportuaire axée sur l'exploitation commerciale qui tient compte des pratiques exemplaires. Si un petit aéroport ne possède pas les ressources nécessaires pour entreprendre l'élaboration d'un plan d'activités, une aide pourrait lui être offerte à cet effet. Les options pour donner suite à une telle suggestion incluent la mise sur pied par les associations aéroportuaires d'un « modèle de plan aéroportuaire » ou le soutien financier public pour l'élaboration d'un tel plan.

Reconnaissant l'importance de maîtriser les coûts, les aéroports devraient être encouragés à réduire leurs coûts d'exploitation en fonction de leurs activités réelles et de prévisions réalistes. À cet égard, cela peut également vouloir dire offrir de la formation en vue d'accroître les capacités en matière de planification financière et de gestion.

La planification est également essentielle à l'échelle régionale. Les résultats de l'étude menée par la Colombie-Britannique concernant les aéroports régionaux, publiés en 2005, renferment un certain nombre d'observations utiles qui appuient et encouragent la planification au niveau régional.

*« Les aéroports ont des coûts d'infrastructure fixes élevés et enregistrent des rendements d'échelle, alors que la planification aéroportuaire se fait*



*habituellement au niveau de chaque collectivité. Certains aéroports reconnaissent que dans certaines circonstances, il existe des **synergies potentielles pouvant découler de la planification au niveau régional.*** » (Étude de la C.-B., p.16)

*« Même dans un contexte futur où le soutien accru à l'exploitation et aux immobilisations aéroportuaires est disponible, et que la viabilité de l'aéroport n'est pas directement en cause, les collectivités peuvent avoir l'impression qu'une démarche axée sur le réseau aéroportuaire est la meilleure façon de procéder. Dans les cas où deux aéroports ou plus acceptent de partager une zone desservie commune, de répartir le trafic entre deux aéroports ou plus, cela peut mener à une situation où aucun des aéroports n'aura la masse critique nécessaire pour appuyer un niveau de service (la fréquence, la taille des aéronefs, les tarifs) qui permet d'atteindre le seuil nécessaire pour appuyer une économie locale et régionale véritablement viable. Bien que tous les aéroports dans le système puissent attirer un certain niveau d'activités, la région en tant que telle connaît des niveaux de trafic sous-optimaux (et par le fait même des recettes) ainsi que des coûts d'infrastructure et d'exploitation plus élevés que nécessaire.*

*L'expérience avec les transporteurs à faibles coûts est que les voyageurs conduiront pendant deux heures et demie ou plus pour avoir accès à des services aériens de leur choix. Ainsi, les collectivités qui se situent dans cette zone de rayonnement commune peuvent facilement regrouper leur demande respective du marché pour attirer un meilleur niveau de service à une installation en particulier que celui qui pourrait être offert dans des installations distinctes. La rationalisation des services à une installation peut donner lieu à une fréquence de service améliorée, et / ou des services assurés par des aéronefs de plus grande taille qu'il ne serait possible de le faire autrement – ces deux éléments pourraient avoir un effet stimulateur sur le marché. » [traduction] (Étude de la C.-B., p. 17)*

La planification aéroportuaire doit être effectuée ou coordonnée au niveau régional afin de tenir compte des zones de rayonnement où il y a chevauchement en raison de l'emplacement géographique, de la topographie et /ou de l'accès par transport de surface.

#### **6.4 Options d'actions futures**

Tout comme les autres intervenants qui ont examiné cette question, le Groupe de travail en est venu à la conclusion que les causes profondes des préoccupations liées à la viabilité des petits aéroports ne sont pas les mêmes d'un aéroport à un autre. Donc, il n'existe aucune solution universelle pour les petits aéroports. Reconnaisant la dynamique changeante du marché, les options d'actions futures doivent permettre toute la flexibilité permettant de tenir compte des causes propres à chacun des aéroports non viables et doivent refléter le rôle qu'exerce l'aéroport pour la collectivité et la région ainsi que celui qu'il exerce dans le contexte du système aéroportuaire canadien.

Les options d'actions futures doivent tenir compte des réalités du réseau de transport dans la région ainsi que du rôle que les aéroports y exercent. Dans ce réseau, la mission qu'a remplie l'aéroport au cours des dernières années doit également prendre en considération

l'évolution prévisible de la collectivité et des besoins régionaux ainsi que des autres priorités de transport aux niveaux local et régional.

Cette évaluation a incité le Groupe de travail à proposer les options d'actions futures suivantes :

### Principes généraux

- Les actions futures doivent servir de complément aux initiatives déjà en place;
- Les actions futures doivent être harmonisées aux missions des aéroports et être appuyées de responsabilités administratives pertinentes;
- L'information sur l'aide financière publique disponible et fournie aux aéroports doit être largement diffusée afin d'optimiser l'utilisation des ressources publiques restreintes; et
- Les actions futures doivent reconnaître que les petits aéroports constituent une infrastructure essentielle pour plusieurs collectivités canadiennes et que les exigences en matière de financement doivent être considérées dans le contexte des priorités liées à l'infrastructure.

### Mesures visant à améliorer la viabilité des petits aéroports

- Les petits aéroports doivent être admissibles aux programmes d'infrastructure appropriés, nouveaux ou renouvelés. Pour de tels aéroports, ces programmes :
  - doivent porter principalement sur les aspects aéronautiques de l'exploitation d'un aéroport, comme les pistes et les aides à la navigation;
  - ne doivent pas appuyer les opérations aéroportuaires;
  - ne doivent pas dupliquer l'aide financière pour des projets spécifiques prévue dans d'autres programmes fédéraux, provinciaux, territoriaux ou aéroportuaires;
  - doivent tenir compte des préoccupations des autres aéroports sur le plan de la compétitivité; et
  - doivent exclure les aéroports de propriété fédérale.
- Les programmes d'aide en place, par exemple la réduction de la taxe provinciale sur le carburant d'aviation, le PAIA, et le Transportation Partnerships Program de la Colombie-Britannique, doivent continuer d'être accessibles aux petits aéroports.
- Les administrations devraient envisager des exemptions de taxes foncières, allant d'une exemption complète pour tous les aéroports à des exemptions sélectives, conditionnelles, partielles ou temporaires.
- Reconnaissant l'importance de maîtriser les coûts, les aéroports qui ne l'ont pas déjà fait doivent être incités à réduire leurs coûts d'exploitation en fonction de leurs activités réelles et de prévisions réalistes. Cela veut dire « rajuster » leurs opérations de manière à tenir compte de la demande locale ou régionale. Cela peut également vouloir dire offrir de la formation en vue d'accroître les capacités en matière de planification financière et de gestion.
- Les aéroports, peu importe leur taille, doivent généralement entreprendre une planification aéroportuaire axée sur l'exploitation commerciale, qui tient compte des pratiques exemplaires. Si un petit aéroport ne possède pas les ressources nécessaires

pour entreprendre l'élaboration d'un plan d'activités, une aide devrait lui être offerte à cet effet. Les options incluent la mise sur pied par les associations aéroportuares d'un « modèle de plan aéroportuaire » ou l'octroi d'une aide financière publique pour l'élaboration de tels plans.

- La planification aéroportuaire doit être effectuée ou coordonnée à l'échelle régionale afin de tenir compte des zones desservies qui se chevauchent en raison de l'emplacement géographique, de la topographie ou de l'accès par transport terrestre.
- Les associations aéroportuares, en collaboration avec les autorités, doivent élaborer, documenter et faire connaître les pratiques exemplaires des petits aéroports, y compris la possibilité de tenir des ateliers comme moyen de partager les pratiques exemplaires au sein des autorités et entre celles-ci.
- Les petits aéroports doivent participer à l'examen des normes et pratiques des aérodromes, soit directement ou par l'entremise de leurs associations respectives, pour permettre aux autorités d'évaluer l'impact financier de la réglementation aéroportuaire.

## ÉTUDES RÉCENTES SUR LES PETITS AÉROPORTS

Quatre études clés ont été menées sur les petits aéroports ces dernières années.<sup>12</sup> Deux d'entre elles avaient une portée nationale, tandis que les autres avaient une portée régionale/provinciale. Un résumé de ces études et de deux autres en cours est présenté ci-dessous.

### **Sypher : Mueller International – Étude de la viabilité des aéroports secondaires au Canada (août 2002)<sup>13</sup>**

Cette étude, demandée par les ministères provinciaux responsables des transports, a été effectuée en 2002. Les données proviennent d'entrevues menées sur place dans 26 aéroports de moins de 200 000 passagers annuels embarqués/débarqués. Cette étude avait trois objectifs : déterminer la situation financière actuelle des aéroports et la façon dont la situation avait évolué durant les dernières années; prévoir la situation financière à venir et la viabilité de ces aéroports; déceler les zones problématiques potentielles de ces aéroports.

D'après cette étude, des gains d'efficacité considérables ont déjà été réalisés dans ces petits aéroports, lesquels se reflètent dans les situations financières de ces derniers. La croissance des revenus (aéronautiques et commerciaux) dans plusieurs aéroports compris dans l'étude a déjà été importante. Toutefois, étant donné les niveaux de trafic décroissants enregistrés, une croissance importante du trafic semble peu probable pour la plupart des petits aéroports.

En se basant sur les données de 2001, les aéroports ont été regroupés selon les critères suivants : *viable* (avec suffisamment de revenus pour couvrir les frais d'exploitation et le service de la dette), *autosuffisant* (suffisamment de revenus pour couvrir le décaissement d'exploitation), *non- autosuffisant* (budget de trésorerie insuffisant). Quatre aéroports se sont révélés *viabiles*, neuf *autosuffisants* et 13 *non-autosuffisants*.

Le trafic de passagers a été défini comme étant le facteur le plus important touchant la viabilité, suivi du niveau des Frais d'améliorations aéroportuaires (FAA), ainsi que les coûts de la main-d'œuvre, lesquels – en ce qui concerne les aéroports non-autosuffisants – ne pourraient pas être réduits davantage pour atteindre l'autosuffisance. L'impôt foncier ne semble affecter la viabilité que dans une certaine mesure; pour certains aéroports, ils représentent un élément « important » des coûts.

Ainsi, les revenus commerciaux par embarquement aux aéroports financièrement autonomes et ceux qui ne le sont pas sont plus élevés que ceux enregistrés par les

<sup>12</sup> D'autres études liées à la viabilité des petits aéroports ont été résumées par le Conseil des aéroports du Canada. Ces résumés peuvent être consultés dans le document suivant : Conseil des aéroports du Canada. Examen consolidé des études sur la viabilité des petits aéroports (mars 2006) :

<http://www.cacairports.ca/news2/ReviewofSmallAirportStudies.pdf>

<sup>13</sup> Le texte complet de ce rapport peut être consulté en ligne à <http://www.comt.ca/french/aeroports.htm>

aéroports viables, ce qui signifie que l'absence de viabilité n'est pas nécessairement attribuable au défaut de produire des revenus d'origine commerciale.

L'étude conclut que l'exploitation locale des aéroports a été efficace et qu'il faudra continuer à rendre davantage commerciale les opérations des aéroports. Cependant, un appui financier externe pour les besoins en capitaux pour les infrastructures aéroportuaires et les opérations sera nécessaire à long terme pour plusieurs petits aéroports.

### **Transports Canada – Études sur les aéroports régionaux et les petits aéroports (juillet 2004)<sup>14</sup>**

En 2004, le ministère des Transports a publié une analyse des aéroports de Transports Canada qui ne faisaient pas partie du Réseau national des aéroports et qui avaient été cédés au moment où l'étude était menée. Des 93 aéroports ciblés, 66 ont fourni des données de leurs états financiers vérifiés et rempli des questionnaires.

L'étude visait à identifier des facteurs systémiques et essentiels influençant la viabilité actuelle et future des aéroports régionaux et des petits aéroports afin de comprendre l'impact des cessions sur les collectivités desservies par ces aéroports.

D'après l'étude, la plupart des aéroports ayant un revenu supérieur à 500 000 \$ par année, plus de 30 000 passagers embarqués/débarqués et plus de 13 000 mouvements d'aéronefs payants ont généré des excédents. Les salaires et les autres coûts de fonctionnement représentent plus de 75 % des coûts totaux, et il est souligné que les autres coûts, notamment les impôts fonciers et l'assurance ont commencé à augmenter. Les aéroports qui ont un budget de trésorerie positif pourraient financer quelque 25 % de leurs besoins en capitaux. Les aéroports qui accusent un déficit ne sont pas en mesure de financer leurs besoins en capitaux. Environ 52 % des aéroports ayant un excédent opérationnel ont des niveaux élevés de mouvements de passagers et d'aéronefs et sont situés dans des zones desservies plus peuplées.

L'étude examine également les zones desservies par les aéroports en utilisant cinq indicateurs (population, revenu annuel moyen, revenu familial moyen, niveau d'emploi et secteur d'emploi) et en comparant les valeurs résultantes à leurs valeurs moyennes pour tous les aéroports à l'étude. En général, les aéroports ayant plus de deux indicateurs supérieurs à la moyenne de tous les aéroports étudiés présentent des excédents

L'étude examine également la distance pour les autres aéroports comme indicateur de concurrence entre les aéroports et avec le transport de surface. La plupart des aéroports présentant des excédents se situent à plus de 250 km d'un aéroport du Réseau national des aéroports (RNA) et à plus de 250 km d'un aéroport desservi par un transporteur à faible coût (TFC). Les aéroports accusant un déficit se situent souvent dans un rayon de 250 km d'un aéroport du RNA et/ou d'un aéroport ayant un TFC.

---

<sup>14</sup> Le texte complet est disponible en ligne à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/programmes/aeroports/EARPA/menu.htm>

Étant donné que le prix est important pour les consommateurs, la proximité d'un aéroport concurrent offrant un service à rabais entraîne des difficultés financières pour les autres aéroports. Le niveau de service offert dans un aéroport est également déterminant pour le rendement financier : un niveau de service plus élevé dans un aéroport génère de meilleurs résultats financiers que ses concurrents situés dans un rayon de 250 km. Les mouvements d'aéronefs légers (aviation générale) génèrent des revenus peu importants.

L'étude conclut que les aéroports accusant un déficit de fonctionnement doivent presque tous surmonter le même obstacle : base insuffisante de passagers potentiels pour attirer ou appuyer un service aérien important. La démographie de chaque zone desservie (population, revenu, emploi et industrie) a un impact direct sur les opportunités opérationnelles et financières qui pourraient être offertes à un exploitant d'aéroport.

**ADI Limited – *Atlantic Canada Airports Economic Impacts Study Policy Framework* (juillet 2003)<sup>15</sup>**

L'étude de ADI Limited, demandée par l'Association des aéroports du Canada Atlantique (AACA), couvrait 17 aéroports membres du Canada atlantique. Elle portait sur l'importance qu'ont les aéroports, en termes économiques, pour les réseaux de transport nationaux et internationaux et le développement régional.

Selon l'étude, la gestion au niveau local des aéroports a un impact positif sur la conduite de leurs affaires. Ces derniers sont plus aptes à modifier leurs plans d'affaires aux besoins en transport aérien des collectivités et des entreprises. Ils peuvent générer une demande accrue en offrant de meilleurs services à meilleur prix.

L'étude conclut que la réussite d'un aéroport dépend de plusieurs éléments et de ses acteurs. Une gamme de facteurs économiques et sociaux et d'autres tels que la distance des liaisons offertes ou entre les aéroports, le bassin de population et la saisonnalité déterminent la particularité des services aériens offerts dans chaque aéroport.

L'étude présente aussi un cadre stratégique efficace de collaboration comme étant l'une des clés de réussite des petits aéroports. Les éléments recommandés dans le cadre de ce travail sont : réduire les taxes et les frais concernant les aéroports, les transporteurs et les passagers; créer des règlements raisonnables; faire des aéroports des partenaires dans la création de politiques publiques; appuyer le rôle des aéroports dans le développement économique; établir des rôles appropriés aux autres paliers de gouvernement; accroître la sensibilisation et l'appui du public; s'assurer que les aéroports disposent des outils de formation et des compétences appropriées.

---

<sup>15</sup> Le rapport complet n'est pas disponible en ligne, mais peut être consulté en contactant l'Association des aéroports du Canada atlantique (<http://www.acairports.ca>)

**InterVISTAS Consulting, Inc. - B.C. Regional Airports: A Policy Guide to Viability (2005)<sup>16</sup>**

Publiée en 2005, cette étude portait spécialement sur la viabilité économique des « aéroports régionaux » en Colombie-Britannique qui était autrefois exploitée par Transports Canada.<sup>17</sup> L'étude a été demandée par l'Airline Industry Monitoring Consortium of British Columbia (AIMBC).

L'étude indique que la viabilité est un problème qui concerne surtout les aéroports régionaux. Ce problème a pour origine, en partie, la façon dont la Politique nationale des aéroports (PNA) a été mise en œuvre. Les récents événements, notamment les chocs subis par l'industrie, l'augmentation des frais et des taxes ainsi que la hausse progressive du fardeau réglementaire sont aussi des facteurs aggravants. Le rapport énumère un certain nombre d'éléments pour que les aéroports régionaux deviennent financièrement viables à long terme :

- Cadre stratégique du gouvernement fédéral;
- Fonds fédéraux appropriés par le biais du PAIA;
- Services offerts par d'autres fournisseurs sur lesquels les aéroports comptent;
- Pratiques de gestion/gouvernance des aéroports concernant la formation et la planification;
- Questions relatives aux infrastructures régionales.

L'étude présente un examen des programmes gouvernementaux visant à aider les aéroports régionaux, tant au niveau fédéral que provincial (l'ouest canadien), ainsi que des programmes américains, australiens et de l'Union européenne. Tous ces programmes fournissent un appui direct/indirect aux petits aéroports et aux aéroports régionaux. En conclusion, ce qui ressort de cette étude est que le gouvernement fédéral investit nettement moins, contrairement aux autres pays, dans le réseau des aéroports. Il perçoit un plus grand montant des loyers des aéroports que ce qu'il retourne par le biais du programme PAIA.

Les mesures proposées concernent tous les intervenants, la province de la Colombie-Britannique, le gouvernement du Canada, l'industrie touristique, l'industrie aéroportuaire de la Colombie-Britannique et les entreprises connexes en soutien à l'aviation.

---

<sup>16</sup> Le rapport complet peut être consulté en ligne à <http://www.intervistas.com/4/reports/BCregionalAirports.pdf>

<sup>17</sup> Veuillez noter que cette étude n'a pas tenu compte des quatre aéroports du Réseau national des aéroports (RNA) de la Colombie-Britannique.

## **Autres études actuellement en cours sur les aéroports**

### **Ontario Municipal Airports Study<sup>18</sup>**

L'Airports Management Conference of Ontario (AMCO), avec l'aide d'un comité directeur composé de représentants des ministères du gouvernement de l'Ontario des Transports, du Développement économique et du Commerce, du Développement du Nord et des Mines et des Richesses naturelles et d'un représentant de la FedNor (Industrie Canada), mène une étude sur les aéroports municipaux de l'Ontario, laquelle a cinq objectifs :

- déceler les tendances, les questions, les défis et les problèmes particuliers que doivent résoudre les aéroports municipaux de l'Ontario;
- définir l'importance socio-économique des aéroports municipaux pour les collectivités régionales;
- déterminer la viabilité durable des aéroports municipaux en Ontario;
- déterminer les besoins clés à court terme (1 à 2 ans) et à long terme (5 à 10 ans) des aéroports municipaux en Ontario;
- identifier les solutions possibles (secteur privé et public) en vue de relever les défis clés et de résoudre les problèmes touchant la viabilité durable des aéroports municipaux en Ontario.

Les résultats de cette étude, qui s'achèvera en octobre 2006, serviront à fournir aux aéroports municipaux de l'Ontario un outil visant à communiquer leur rôle et leur importance pour les collectivités régionales et à assurer leur viabilité à long terme par le biais d'une étude de rentabilisation.

### **Stratégie à l'égard des aéroports du Nord – Alberta et Colombie-Britannique**

Une rencontre réunissant les premiers ministres et les ministres responsables des Transports de la Colombie-Britannique et de l'Alberta a initié une collaboration entre ces deux provinces et les intervenants de l'aviation pour l'élaboration d'une stratégie à l'égard des aéroports du Nord. Les aéroports du réseau, qui seront couverts dans la stratégie, sont généralement définis comme étant ceux publics le long du corridor routier 16 ainsi que les points au Nord.

Cette étude examinera les occasions de renforcer le rôle du secteur de l'aviation (aéroports et services) afin de contribuer davantage au développement économique du Nord. L'objectif est d'élaborer une stratégie équilibrée qui peut être menée par les intervenants, les aéroports et les transporteurs.

En janvier 2006, deux ateliers ont été organisés pour les intervenants à Prince George et Edmonton en vue d'élaborer les éléments d'une stratégie. De vastes consultations ont été menées auprès de nombreux autres intervenants, notamment les bureaux de développement économique et les chambres de commerce. Un troisième atelier s'est

---

<sup>18</sup> Site Web de l'Airport Management Conference of Ontario (AMCO) : <http://www.amco.on.ca>



également tenu à Edmonton en mars 2006, où plus de 40 représentants ont examiné les questions stratégiques et les mesures gagnantes qui feront partie de la stratégie finale.

Dans l'élaboration de la « Stratégie à l'égard des aéroports du Nord », les actions retenues tiennent compte du fait que les aéroports fonctionnaient dans un réseau davantage en complémentarité que sur une base compétitive. En conclusion, la stratégie contient des mesures qui ne sont pas particulières aux aéroports du Nord, et qui peuvent s'appliquer aux autres aéroports, peu importe leur situation géographique. Les aéroports du Centre et du Sud pourront utiliser cette stratégie afin d'avoir du succès, tout comme les aéroports du Nord.

La version finale de la Stratégie à l'égard des aéroports du Nord devrait être achevée au début de l'automne 2006.

**LISTE DES AÉROPORTS VISÉS PAR LES TRAVAUX  
DU GROUPE DE TRAVAIL**

**Alberta**

Calgary International	Lethbridge
Camrose	Lloydminster
Cold Lake Regional	Manning
Edmonton City Centre (Blatchford Field)(Municipal)	Medicine Hat
Edmonton International	Peace River
Edson	Rainbow Lake
Fort Chipewyan	Red Deer Regional
Fort McMurray	Slave Lake
Grande Prairie	Springbank, Calgary (Satellite)
High Level	Vermillion
Hinton/Jasper-Hinton	Villeneuve, Edmonton (Satellite )
Innisfail	Wetaskiwin

**British Columbia / Colombie Britannique**

Abbotsford	Penticton
Anahim Lake	Pitt Meadows (Satellite)
Bella Bella Community (Campbell Island)	Port Hardy
Bella Coola	Powell River
Boundary Bay (Satellite)	Prince George
Campbell River	Prince Rupert
Castlegar	Princeton
Chilliwack	Qualicum Beach
Comox	Quesnel
Cranbrook	Salmon Arm (Shuswap Regional)
Dawson Creek	Sandspit
Fort Nelson	Smithers
Fort St. John	Terrace (Northwest Regional, Terrace- Kitimat)
Grand Forks	Texada/Gillies Bay
Kamloops	Tofino
Kelowna	Vancouver International
Langley	Vanderhoof
Lytton	Vernon
Mackenzie	Victoria International
Masset	Williams Lake
Midway	
Nanaimo	

**Manitoba**

Berens River	Bloodvein River
--------------	-----------------

Brandon Municipal  
Brochet  
Churchill  
Cross Lake (Charlie Sinclair Memorial)  
Dauphin (Lt. Col W.G. Billy Baker)  
Flin Flon  
Gillam  
Gimli Industrial Park  
Gods Lake Narrows  
Ilford  
Island Lake / Garden Field  
Lac Brochet  
Little Grand Rapids  
Lynn Lake  
Norway House  
Oxford House  
Pikwitonei

Pine Dock  
Portage La Prairie/Southport  
Pukatawagan  
Red Sucker Lake  
Shamattawa  
Shoal Lake  
South Indian Lake  
St. Andrews, Winnipeg (Satellite)  
St. Theresa Point  
Swan River  
Tadoule Lake  
The Pas  
The Pas / Grace Lake  
Thicket Portage  
Thompson  
Winnipeg International  
York Landing

#### **New Brunswick / Nouveau Brunswick**

Bathurst Regional  
Charlo  
Fredericton  
Grand Manan

Miramichi (Chatham)  
Moncton/Greater Moncton International  
Saint John  
St.-Léonard

#### **Newfoundland-Labrador / Terre-Neuve - Labrador**

Black Tickle  
Cartwright  
Charlottetown  
Churchill Falls  
Clarenville  
Deer Lake  
Exploits Valley (Botwood)  
Gander International  
Goose Bay  
Hopedale  
Makkovik  
Mary's Harbour

Nain  
Natuashish  
Port Hope Simpson  
Postville  
Rigolet  
St. Anthony  
St. John's International  
St. Lewis (Fox Harbour)  
Stephenville  
Wabush  
Williams Harbour  
Winterland

#### **Nova Scotia / Nouvelle Écosse**

Digby  
Halifax International

Halifax/Shearwater  
Sydney

Waterville/Kings Co. Municipal

Yarmouth

**Northwest Territories / Territoires du Nord-Ouest**

Aklavik  
Delin e  
Fort Good Hope  
Fort Liard  
Fort McPherson  
Fort Providence  
Fort Resolution  
Fort Simpson  
Fort Simpson Island  
Fort Smith  
Hay River  
Holman

Inuvik (Mike Zubco)  
Lutsel k'e  
Norman Wells  
Paulatuk  
Rae Lakes  
Sachs Harbour  
Tuktoyaktuk  
Tulita (Fort Norman)  
Wekweti (Snare Lake)  
Wha Ti  
Wrigley  
Yellowknife

**Nunavut**

Arviat  
Baker Lake  
Cambridge Bay  
Cape Dorset  
Chesterfield Inlet  
Clyde River  
Coral Harbour  
Gjoa Haven  
Hall Beach  
Igloolik  
Iqaluit  
Kimmiruk/Lake Harbour

Kugaaruk (Pelly Bay)  
Kugluktuk (Coppermine)  
Nanisivik  
Pangnirtung  
Pond Inlet  
Qikitarjuaq  
Rankin Inlet  
Repulse Bay  
Resolute Bay  
Sanikiluaq  
Taloyoak  
Whale Cove

**Ontario**

Angling Lake/Wapekeka  
Attawapiskat  
Bearskin Lake  
Big Trout Lake  
Bonnechere  
Brampton  
Brantford  
Burlington Airpark  
Carp, Ottawa

Cat Lake  
Chapleau  
Chatham-Kent  
Cochrane  
Collingwood  
Cornwall Regional  
Deer Lake  
Dryden Regional  
Earlton-Timiskaming Regional

Elliot Lake Municipal	Ottawa / Macdonald-Cartier
Emsdale	International
Fort Albany	Ottawa/Rockcliffe
Fort Frances Municipal	Owen Sound/Billy Bishop Regional
Fort Hope	Peawanuck
Fort Severn	Pelee Island
Gananoque	Pembroke
Geraldton (Greenstone Regional)	Peterborough
Goderich	Pickering
Gore Bay-Manitoulin	Pickle Lake
Hamilton	Pikangikum
Hearst Rene Fontaine Municipal	Poplar Hill
Hornepayne Municipal	Red Lake
Iroquois	Round Lake (Weagamow Lake)
Kapuskasing	Sachigo Lake
Kasabonika	Sandy Lake
Kashechewan	Sarnia (Chris Hadfield)
Keewaywin	Sault Ste. Marie
Kenora	Sioux Lookout
Kingfisher Lake	Slate Falls
Kingston	Smith Falls - Montague (Russ Beach)
Kirkland Lake	St. Catharines / Niagara District
Kitchener/Waterloo	St. Thomas Municipal
Lansdowne House	Stratford Municipal
Lester B. Pearson International, Toronto	Sudbury
London	Summer Beaver
Manitouwadge	Terrace Bay
Manitowaning/Manitoulin East	Thunder Bay
Municipal	Timmins
Marathon	Toronto City Centre (Island)
Moosonee	Toronto/Buttonville Municipal
Muskoka	Toronto/Downsview
Muskrat Dam	Wawa
Nakina	Webequie
North Bay	Welland
North Spirit Lake	Warton
Ogoki Post	Windsor
Orillia-Mara	Wunnummin Lake
Oshawa	

### **Prince Edward Island / Île du Prince Édouard**

Charlottetown

## Quebec / Québec

Aéroport International de Montréal,  
(Mirabel)  
Aéroport International Jean-Lesage,  
Québec  
Akulivik  
Alma  
Aupaluk  
Bagotville  
Baie-Comeau  
Bonaventure  
Bromont  
Charlevoix  
Chevery  
Chibougamau/Chapais  
Chisasibi  
Eastmain River  
Forestville  
Gaspé  
Havre St-Pierre  
Île d'entrée  
Île-aux-Grues  
Îles-de-la-Madeleine  
Inukjuak  
Ivujivik  
Kangiqsualujjuaq (Georges River)  
Kangiqsujuaq (Wakeham Bay)  
Kangirsuk  
Kégashka  
Kuujuuaq  
Kuujuarapik (Great Whale)  
La Grande Rivière (LG-2)  
La Romaine  
La Tabatière  
Lourdes-de-Blanc-Sablon  
Mont-Joli  
Montmagny  
Montréal/Mascouche  
Natashquan  
Ottawa/Gatineau  
Pierre-Elliott-Trudeau International,  
(Dorval) Montréal  
Port-Menier  
Puvirnituk  
Quaqtaq  
Rimouski  
Rivière-du-Loup  
Roberval  
Rouyn-Noranda  
Salluit  
Schefferville  
Sept-Îles  
Sherbrooke  
St. Hubert, Montréal (Satellite )  
St-Augustin  
St-Jean  
Tasiujaq  
Tête-à-la-Baleine  
Trois-Rivières  
Umiujaq  
Val d'Or  
Waskaganish  
Wemindji

## **Saskatchewan**

Buffalo Narrows  
Fond Du Lac  
John G. Diefenbaker, Saskatoon  
Kindersley  
La Loche  
La Ronge (Barber Field)  
Meadow Lake  
North Battleford (Cameron McIntosh)  
Points North Landing

Prince Albert (Glass Field)  
Regina  
Stony Rapids  
Swift Current  
Uranium City  
Weyburn  
Wollanston Lake  
Yorkton

## **Yukon**

Dawson  
Old Crow

Watson Lake  
Whitehorse International

## LES SERVICES AÉRIENS AUX PETITS AÉROPORTS

*Le contenu de ce document, élaboré initialement au début de 2005, avait pour objet de décrire l'état des services aériens dans les petits aéroports à un point donné dans le temps. Même s'il s'agit d'une démarche raisonnable pour décrire la structure générale de l'industrie, de nombreux éléments risquent de devenir vite périmés dans un pays aussi vaste et dynamique que le Canada.*

*Avant tout, le rôle de Jazz a radicalement changé depuis 2005. Avec l'achat de plus de 60 nouveaux avions de transport régional à réaction depuis trois ans, Jazz dessert désormais plusieurs liaisons importantes qui étaient, jusque-là, desservies exclusivement par Air Canada. Bien que le rôle de Jazz au sein d'Air Canada ait évolué, pratiquement tous ces changements touchent les services dans les aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA). En revanche, la desserte par Jazz des petits aéroports a été remarquablement stable depuis deux ans et n'a pas été affectée par les événements récents. Grâce à sa stabilité retrouvée, le trafic dans bon nombre d'aéroports régionaux desservis par Jazz a cessé de diminuer.*

*En raison d'une conjoncture d'augmentation des prix du carburant, de baisse de la demande et de concurrence intense, d'énormes pressions continuent de s'exercer sur l'industrie du transport aérien régional. Certaines compagnies aériennes, comme Regional 1 Airlines et Northern Hawk Aviation, ont cessé toute activité alors que d'autres comme Hawkair et Pascan Aviation ont considérablement réduit leurs activités depuis deux ans. Dans l'ensemble, la plupart des communautés touchées bénéficiaient d'autres services aériens sauf deux, Charlo et St.-Léonard, au Nouveau-Brunswick, qui ne sont plus desservies par aucun transporteur. Le 5 septembre 2006, Canjet a annoncé qu'elle mettait fin à ses services réguliers, le 10 septembre 2006, pour se concentrer sur les vols affrétés.*

*La principale thèse de ce document, à savoir que les petits aéroports situés dans le Sud du Canada ont connu une évolution radicalement différente de celle des aéroports du RNA ou des petits aéroports des régions éloignées, demeure aussi valable aujourd'hui qu'elle l'était il y a deux ans. Les nombreux changements survenus dans le réseau, depuis lors, corroborent le fait que bon nombre de petits aéroports continuent d'éprouver des difficultés posées par un trafic et des services aériens statiques ou à la baisse.*

### **Introduction**

De nombreuses forces ont refaçonné l'industrie canadienne du transport aérien depuis dix ans. Par suite de la déréglementation de l'industrie du transport aérien intérieur en 1988, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International ont jugé qu'il était nécessaire d'offrir toute la palette des services au Canada et à l'étranger. Du fait de cet objectif, les deux compagnies ont cherché à implanter des compagnies aériennes régionales affiliées pour desservir les aéroports trop petits pour accueillir régulièrement des avions à réaction et pour alimenter les liaisons intérieures et internationales assurées par des vols long-courriers. En raison de cette concurrence, les deux compagnies



aériennes ont constitué des réseaux régionaux qui se sont livrés une concurrence trop intense. Ce processus n'était pas propre au Canada. D'autres compagnies aériennes, en particulier aux États-Unis, ont créé des filiales régionales comme instrument de concurrence, alors que les compagnies aériennes européennes se sont servies des filiales pour conforter leur présence sur les marchés secondaires.

La situation intérieure est demeurée relativement stable jusqu'au milieu des années 1990, lorsque les deux compagnies aériennes ont compris que leurs filiales régionales ne tenaient pas leur promesse initiale. Les services régionaux des Lignes aériennes Canadien International, dans l'Est du Canada, ont été sérieusement compromis, en 1994, lorsque Air Atlantic a déposé son bilan. Inter-Canadien a succédé à Air Atlantic, mais elle aussi a cessé toute activité, en 1999. De plus, Air Canada a été contrainte de fusionner les quatre filiales régionales qui lui appartenaient à 100 % pour former la compagnie Jazz, partiellement à cause de leurs mauvais résultats financiers. Les deux compagnies se sont efforcées de rationaliser leurs réseaux régionaux afin d'améliorer la rentabilité, mais les compressions n'ont pas été suffisamment profondes à cause de la concurrence excessive que se livraient les deux transporteurs.

Le paysage de la concurrence s'est mis à changer lorsque WestJet a inauguré de nouvelles liaisons dans l'Ouest du Canada, en 1995. Le barème des tarifs de WestJet a miné la structure tarifaire des principales compagnies, les obligeant à offrir les mêmes tarifs et la même capacité sur les marchés concurrentiels. Bien que WestJet ait commencé par concentrer ses efforts sur les principaux marchés de l'Ouest du Canada, ses services se sont progressivement étendus vers l'Est et vers les marchés de moindre importance.

Le plein impact des compagnies aériennes à faible coût comme WestJet, dans d'autres pays, n'a pas été ressenti avant 2000-2001. Les difficultés éprouvées par les compagnies aériennes exploitant des réseaux complets ont été documentées depuis lors. La demande en Amérique du Nord s'est effondrée après les événements du 11 septembre, tandis que l'on se préoccupait de plus en plus de la sûreté de l'aviation et que les recettes continuaient de baisser, à cause de l'expansion prise par les transporteurs à faible coût. L'épidémie de syndrome respiratoire aigu sévère et la hausse des prix du carburant ont imposé un fardeau supplémentaire à l'industrie du transport aérien. Au Canada, tous ces changements ont abouti à la faillite de Canada 3000, en 2001, et ont obligé Air Canada à demander la protection contre ses créanciers en 2003.

Même si une analyse de ces incidents peut ressembler à une digression, il est important de décrire l'effet profond qu'ils ont eu sur la desserte aérienne des petits aéroports. Au début des années 1990, les grandes compagnies aériennes étaient en mesure d'absorber les pertes de leurs opérations régionales car elles dégageaient des bénéfices ailleurs sur leurs réseaux. Toutefois, les événements des quelques dernières années ont obligé ces compagnies aériennes à se préoccuper davantage de leurs bénéfices et à évaluer chaque liaison selon sa valeur intrinsèque. Par ailleurs, compte tenu de l'expansion des compagnies aériennes à faible coût, les voyageurs s'attendent désormais à des tarifs alléchants sur tous les marchés, même si cela n'est pas économiquement rentable.

L'objectif primordial de cette annexe est d'examiner ce qu'il est advenu des services aériens régionaux dans une optique nationale. Les doléances sur la médiocrité des

services et les tarifs élevés se multiplient tandis que les compagnies aériennes subissent des pressions de plus en plus lourdes pour exploiter leurs services aériens régionaux de manière rentable. La plupart des petits aéroports sont lourdement tributaires des transporteurs régionaux comme source de revenu et ils ont subi les conséquences néfastes de la réduction des services aériens régionaux. Cette annexe n'analysera pas l'impact financier sur les aéroports, étant donné que cela a déjà été fait dans d'autres études, mais se concentrera plutôt sur les services aériens.

### Trafic aux petits aéroports

Dans ce type d'analyse, il est important de situer dans le contexte national le débat sur les changements locaux survenus dans les services aériens. C'est pour cette raison que les tableaux qui suivent fournissent des indicateurs clés et des statistiques sur le trafic.

#### Canada Indicateurs clés

Superficie totale (km <sup>2</sup> )	Population (au 1 <sup>er</sup> juillet 2004)	PIB (2003 – en millions)
9 984 670	31 946 300	1 214 211 \$

#### *Passagers embarqués/débarqués aux aéroports canadiens*

Catégorie d'aéroport	Nombre d'aéroports	Passagers		Variation en %	% du Canada	
		1992	2002		1992	2002
Aéroports du RNA*	29	56 657 600	73 902 100	30,4 %	91,3 %	94,0 %
Aéroports hors RNA : Sud	110	4 264 000	3 655 200	-14,3 %	6,9 %	4,6 %
Aéroports hors RNA : éloignés	202	1 144 000	1 137 400	-0,6 %	1,8 %	1,4 %
Total	341	62 065 600	78 694 700	26,8 %	100,0 %	100,0 %

\* Comprend 26 aéroports du RNA plus Abbotsford, Edmonton City Centre et Hamilton.

Note : Les chiffres sur les passagers sont des estimations pour certains aéroports et ils peuvent être différents des statistiques officielles.

Source : Transports Canada, Résumés régionaux.

Un examen rapide de ces tableaux nous montre que 94 % du trafic passagers est concentré dans les aéroports du RNA. Cela veut dire que la grande majorité du trafic aérien n'englobe pas la desserte des petites localités. Deuxièmement, le trafic dans les petites localités a évolué différemment que celui dans les grands aéroports et dans les aéroports les plus éloignés. De plus, cette tendance est observable dans toutes les régions du Canada.

Le tableau ci-dessus comporte des statistiques sur le trafic en ce qui concerne les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux. Les aéroports analysés sont en gros classés selon leur statut dans la Politique nationale des aéroports de 1994. Ces catégories ont pour seul objet de montrer de quelle façon le trafic régional a évolué depuis dix ans et elles ne renvoient à aucune classification officielle des aéroports. On trouvera ci-après une brève description des catégories d'aéroports :

- *Aéroports du RNA : comprennent tous les aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA), plus ceux d'Abbotsford, de Hamilton et d'Edmonton (City Centre). Les aéroports du RNA sont des aéroports qui desservent les capitales du*

*pays, des provinces et des territoires ou des aéroports où l'on recense plus de 200 000 passagers embarqués et débarqués par an. Si l'on a ajouté à ce groupe les aéroports d'Abbotsford et de Hamilton, c'est que leur volume actuel de trafic dépasse de loin le seuil des 200 000 passagers. L'aéroport d'Edmonton City Centre figure dans ce groupe car il a été fermé à la plupart des vols passagers peu avant 1994 et que les vols ont été transférés à l'aéroport international d'Edmonton. En tant que groupe, ces aéroports desservent les villes les plus peuplées du Canada et ont vu leur trafic augmenter de 30 % entre 1992 et 2002.*

- *Aéroports hors RNA dans le Sud du Canada : englobe les aéroports dans les régions non éloignées du Sud du Canada. Tous les aéroports de cette catégorie bénéficient d'un accès facile au réseau routier. Les plus grands aéroports de ce groupe sont en général desservis par Air Canada Jazz et seuls quelques-uns d'entre eux – à savoir Comox, Deer Lake, Fort McMurray et Grande Prairie – sont desservis par des compagnies aériennes à faible coût. Il se peut que les aéroports dont la densité de trafic est inférieure soient desservis par une compagnie aérienne indépendante de troisième niveau exploitant des vols pour le compte d'Air Canada, comme Central Mountain Air, ou qu'ils ne soient pas desservis du tout par Air Canada. Le trafic total de ce groupe d'aéroports a reculé de 14 % entre 1992 et 2002.*
- *Aéroports hors RNA dans les régions éloignées : englobent tous les aéroports hors RNA dans les territoires de même que les aéroports dans les régions du Sud du Canada qui ne bénéficient pas d'un accès facile tout au long de l'année au réseau routier. Dans la pratique, ce groupe n'englobe que quelques aéroports reliés au réseau routier, mais ceux-ci sont tellement éloignés des grands centres urbains que les voyages en avion sont la seule option pratique. Air Canada Jazz ne dessert pas la plupart des aéroports de ce groupe. Le trafic dans ce groupe d'aéroports est demeuré relativement stable; il a reculé de 1 % entre 1992 et 2002.*

Plusieurs facteurs expliquent la baisse du trafic aux aéroports hors RNA dans le Sud du Canada. Les compagnies à faible coût comme CanJet, Jetsgo et WestJet ont fait de sérieuses incursions sur les marchés intérieurs, même si leurs efforts visent à desservir les aéroports du RNA où la demande est la plus élevée. Dans bien des cas, les habitants des plus petites localités à proximité des grands aéroports préfèrent se rendre par la route jusqu'aux aéroports desservis par des compagnies à faible coût, ce qui milite contre les petits aéroports. Ce phénomène a bénéficié des grandes améliorations apportées aux réseaux routiers, comme la construction du pont de la Confédération reliant l'Île-du-Prince-Édouard et la route Coquihalla en Colombie-Britannique.

Un autre élément tient au fait que les grandes compagnies aériennes n'ont pas réussi à maîtriser la capacité et les coûts des transporteurs régionaux durant les années 1990. Aussi bien Air Canada que les Lignes aériennes Canadien International ont justifié l'ajout de vols court-courriers en turbopropulseurs comme moyen de réduire leurs charges d'exploitation et d'alimenter les vols long-courriers, sans se préoccuper outre mesure de la rentabilité. Maintenant que la restructuration de l'industrie est terminée, le nouvel objectif des compagnies est de limiter la capacité afin de rehausser les bénéfices. Par

suite de ce nouvel objectif, la société mère insiste pour que les vols régionaux apportent une contribution positive au réseau dans son ensemble. D'où la vulnérabilité des liaisons où la demande est insuffisante ou de celles qui ne contribuent guère au trafic de correspondance. De ce fait, Air Canada Jazz a dû modifier la façon dont elle dessert de nombreux petits aéroports. Dans certains cas, elle a réussi à maintenir la desserte de certains petits aéroports en cédant des routes à des transporteurs indépendants de troisième niveau. Dans d'autres cas, elle a été contrainte d'abandonner certaines liaisons. Dans la majorité des cas, d'autres compagnies ont immédiatement remplacé les liaisons ainsi abandonnées. Toutefois, certaines localités, en particulier Charlo, Miramichi, St.-Leonard et Yarmouth, ont perdu à tout jamais leurs services aériens.

L'utilisation de petits appareils pour assurer des liaisons court-courriers est une façon d'opérer très coûteuse. D'aucuns pensent que les coûts des compagnies aériennes sont encourus par mille, mais ils seraient surpris d'apprendre qu'une part élevée des coûts des compagnies aériennes sont sans rapport avec la distance parcourue. Les réservations, l'émission des billets, l'enregistrement des passagers et la manutention des bagages sont autant d'activités qui coûtent à peu près la même chose, quelle que soit la distance du vol. Les dépenses relatives aux équipages et les coûts de possession d'un aéronef sont encourus même lorsque l'aéronef est immobilisé au sol, et ils doivent être recouverts. Des dépenses considérables se rattachant aux équipages, aux aéronefs, à l'exploitation et au carburant sont encourues durant la circulation au sol et les manœuvres après le décollage et avant l'atterrissage. En termes généraux, le coût global d'un vol de 1 000 km est à peine supérieur à celui d'un vol de 300 km.

## Canada atlantique

La géographie du Canada atlantique se prête bien à l'expansion du transport aérien. Les services aériens sont le lien le plus efficace avec le reste du Canada. Les grandes distances et les services de traversier qui prennent un temps considérable font souvent des voyages en avion le meilleur choix pour voyager dans la région. Les services aériens sont également perçus comme une aubaine pour l'économie locale, puisqu'ils injectent des recettes touristiques durant la saison de pointe l'été.

### Canada atlantique Indicateurs clés

Province	Superficie totale (km <sup>2</sup> )	Population (au 1 <sup>er</sup> juillet 2004)	PIB (2003 – en millions)
Nouveau-Brunswick	72 908 (0,7 %)	751 400 (2,4 %)	22 358 \$ (1,8 %)
Terre-Neuve-et-Labrador	405 212 (4,1 %)	517 000 (1,6 %)	18 015 \$ (1,5 %)
Nouvelle-Écosse	55 284 (0,6 %)	937 000 (2,9 %)	28 813 \$ (2,4 %)
Île-du-Prince-Édouard	5 660 (0,1 %)	137 900 (0,4 %)	3 883 \$ (0,3 %)
Total	539 064 (5,4 %)	2 343 300 (7,3 %)	73 069 \$ (6,0 %)

Note : Les chiffres entre parenthèses indiquent la part en pourcentage du total canadien.

À l'instar de toutes les autres régions du Canada, les services aériens dans le Canada atlantique ont subi des changements en profondeur depuis dix ans. Comme en fait foi le tableau ci-dessous, cela s'est traduit par la croissance des plus grands aéroports mais pas des aéroports de taille moyenne et des aéroports les plus éloignés. La baisse du trafic dans

les aéroports de taille moyenne s'est également accompagnée d'une réduction importante des vols intrarégionaux.

***Passagers embarqués/débarqués dans les aéroports du Canada atlantique***

Catégorie d'aéroport	Nombre d'aéroports	Passagers		Variation en %	% du Canada	
		1992	2002		1992	2002
Aéroports du RNA	7	3 864 700	4 192 100	8,5 %	6,2 %	5,3 %
Aéroports hors RNA : Sud	10	570 600	442 400	-22,5 %	0,9 %	0,6 %
Aéroports hors RNA : éloignés	15	40 200	32 800	-18,5 %	0,1 %	0,0 %
Total	32	4 475 500	4 667 300	4,3 %	7,2 %	5,9 %

Note : Les chiffres sur les passagers sont des estimations pour certains aéroports et ils peuvent être différents des statistiques officielles.

Source : Transports Canada, Résumés régionaux.

La baisse constante du trafic aérien dans les petits aéroports s'est soldée par plusieurs changements au cours des dernières années. Premièrement, Jazz a cessé de desservir St.-Leonard (NB), Stephenville (NL) et Yarmouth (NS) en janvier 2003. En même temps, Jazz a cessé de desservir les routes intérieures de Terre-Neuve-et-Labrador. Une autre stratégie à laquelle Air Canada a recouru pour faire face à la baisse du trafic a consisté à céder certains vols assurés par Jazz à des partenaires indépendants de troisième niveau à code partagé exploitant de plus petits appareils à turbopropulseurs. C'est ainsi qu'Air Canada a cédé la liaison Gander-St. John's à Air Labrador en 2001, puis à Exploits Valley Air Services en décembre 2004. De plus, plusieurs vols régionaux vers ou au départ d'Halifax ont été cédés à Air Georgian en 2004. Les vols ainsi cédés visent toutes les liaisons à destination de Fredericton, Moncton et Saint John, de même que certains vols à destination de Charlottetown et Sydney.

Plusieurs années d'instabilité dans les compagnies aériennes canadiennes ont précédé ces changements chez Air Canada. Air Atlantic desservait la région en tant que filiale régionale des Lignes aériennes Canadien International jusqu'à ce qu'elle dépose son bilan en 1994. Inter-Canadien ayant son siège à Montréal a remplacé Air Atlantic dans la région, mais elle aussi a été contrainte de déposer son bilan en novembre 1999. Les services régionaux de Canadien recoupaient plus ou moins ceux offerts par Jazz, à quelques exceptions près. Canadien desservait le Nord du Nouveau-Brunswick par les aéroports de Charlo et Miramichi alors qu'Air Canada desservait Bathurst et St.-Leonard. De plus, Canadien offrait un service à destination de Stephenville. Après avoir absorbé les Lignes aériennes Canadien International, Air Canada s'est remise à desservir Charlo et Miramichi par l'entremise d'Air Labrador; toutefois, la liaison a cessé quelques mois plus tard en raison d'un piètre coefficient d'occupation. Jazz a repris la liaison Halifax-Stephenville, mais l'a abandonnée dans le cadre des coupures de services en 2003.

Cette baisse des services aériens régionaux a ouvert de nouvelles perspectives aux compagnies aériennes locales. C'est ainsi qu'Air Labrador et Provincial Airlines ont réussi à reprendre la plupart des liaisons à l'intérieur de Terre-Neuve-et-Labrador délaissées par Jazz. De plus, Pascan Aviation a brièvement offert une nouvelle liaison reliant Charlo et St.-Léonard à l'aéroport Saint-Hubert de Montréal, mais elle a abandonné cette liaison en avril 2005 en raison d'un trop petit nombre de passagers. Parmi les localités touchées par les récentes compressions, Charlo, Miramichi,

St.-Leonard et Yarmouth ne sont plus desservies par aucune compagnie. Tous ces aéroports accueilleraient moins de dix passagers par jour.

Le remplacement d'Air Canada sur les routes à l'intérieur de Terre-Neuve-et-Labrador a été atténué par le fait qu'Air Labrador et Provincial Airlines assuraient déjà des vols dans la région. En outre, Air Labrador et Innu Mikun Airlines, cette dernière officiant comme coentreprise avec Provincial Airlines, ont déjà offert des services le long de la côte nord du Labrador, desservant sept communautés éloignées depuis leur base située à Goose Bay (l'exploitation des gisements de nickel de Voisey Bay donnera un nouvel élan aux services aériens dans cette région). Outre sa desserte de la côte nord du Labrador, Air Labrador dessert six communautés sur la côte sud du Labrador au départ de Goose Bay et de St. Anthony. Certaines des localités situées sur la côte sud sont désormais accessibles par un service combiné de traversier et de transport routier via Blanc-Sablon. Air Labrador a cessé de desservir les six communautés en avril 2004.

Air Canada reste la compagnie la plus importante à desservir la région, mais elle utilise des stratégies multiples pour desservir les petits aéroports. Elle utilise des avions de transport régional à réaction pour relier directement Toronto à Charlottetown, Fredericton, Moncton et Saint John, de même que sur la liaison Moncton-Montréal. Air Canada a l'intention de céder ses liaisons régionales par avion à réaction à Jazz en 2005 dans le cadre de sa nouvelle stratégie. Les liaisons intrarégionales sont assurées par la plaque tournante de Halifax, et la région bénéficie d'un accès supplémentaire au réseau national via Montréal.

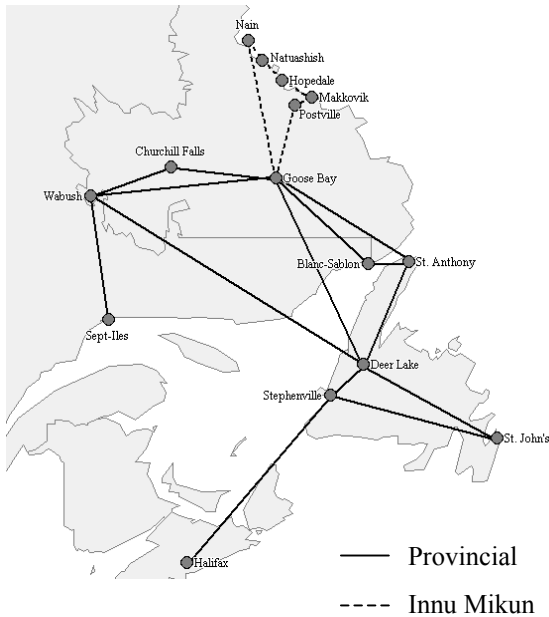
La région de l'Atlantique a réussi à attirer de nouvelles liaisons assurées par des compagnies à faible coût, mais les services sont limités aux communautés les plus peuplées. CanJet assure la desserte tout au long de l'année de Deer Lake, Halifax, Moncton et St. John's; tandis que WestJet dessert Gander, Halifax, Moncton et St. John's. Le vol de WestJet à destination de Gander a été abandonné au printemps 2005.

Certaines communautés se sont évertuées à essayer d'attirer des services aériens ou à les améliorer. Afin d'inaugurer une nouvelle liaison à destination de Boston, des entreprises de Fredericton ont créé une banque de voyages qui a pris l'engagement d'acheter des billets pour la liaison envisagée. Cette initiative a convaincu Delta Airlines d'inaugurer une liaison en 2003. De même, des entreprises locales et la province se sont efforcées de promouvoir le trafic et de garantir des recettes à l'aéroport de Bathurst durant l'été 2004.

**Figure 1**  
**Services aériens dans le Canada atlantique**  
**Situation au 1<sup>er</sup> janvier 2005**



### Provincial Airlines



### Air Labrador (uniquement les liaisons dans le Canada atlantique)



## Québec

En tant que plus vaste province du Canada, le Québec présente des défis exceptionnels à l'industrie du transport aérien. De par son immensité géographique, quantité d'habitants des petites communautés comptent uniquement sur les liaisons aériennes. Le niveau d'activités le plus élevé a trait à la desserte des communautés éloignées dans la région du Nunavik et de la Baie-James. Plus au sud, des communautés des régions de l'Abitibi, du Saguenay et de l'extrême-est de la province comptent sur des services régionaux pour relier de petites communautés aux villes de Montréal et de Québec. Toutefois, les communautés les plus au sud bénéficient d'un bon réseau routier, ce qui a découragé l'expansion du transport aérien dans les petites villes.

### Québec Indicateurs clés

Superficie totale (km <sup>2</sup> )	Population (au 1 <sup>er</sup> juillet 2004)	PIB (2003 – en millions)
1 542 056 (15,4 %)	7 542 800 (23,6 %)	254 263 \$ (20,9 %)

Note : Les chiffres entre parenthèses indiquent la part en pourcentage du total canadien.

Depuis quelques années, beaucoup se plaignent de la dégradation de la qualité des services aériens régionaux assurés par Air Canada Jazz au Québec. Les critiques font observer que les tarifs élevés et les horaires peu commodes dissuadent les gens d'utiliser le transport aérien, ce qui entrave le développement économique des régions périphériques de la province. Plus récemment, d'aucuns se sont dits préoccupés par l'avenir des services régionaux tandis qu'Air Canada émerge de la protection contre ses créanciers et que Québecair Express cesse d'assurer des services.



### *Passagers embarqués/débarqués aux aéroports du Québec*

Catégorie d'aéroport	Nombre d'aéroports	Passagers		Variation en %	% du Canada	
		1992	2002		1992	2002
Aéroports du RNA	3	8 668 300	9 182 800	5,9 %	14,0 %	11,7 %
Aéroports hors RNA : Sud	18	582 400	342 800	-41,1 %	0,9 %	0,4 %
Aéroports hors RNA : éloignés	30	264 300	219 900	-16,8 %	0,4 %	0,3 %
Total	51	9 515 000	9 745 500	2,4 %	15,3 %	12,4 %

Note : Les chiffres sur les passagers sont des estimations pour certains aéroports et ils peuvent être différents des statistiques officielles.

Source : Transports Canada, Résumés régionaux.

Comme le montre le tableau ci-dessus, le Québec est la province qui a été la plus touchée par le ralentissement du trafic aérien régional, puisqu'elle a enregistré une baisse de 41 % du trafic entre 1992 et 2002. Beaucoup des facteurs qui ont entraîné le déclin du transport aérien régional au Canada sont encore plus marqués au Québec, comme le coût élevé des services aériens régionaux sur les petits marchés et les difficultés financières des compagnies aériennes régionales, notamment la cessation des liaisons assurées par Inter-Canadien. La desserte du Québec est encore plus difficile que celle d'autres régions, étant donné qu'une bonne part de la demande de services aériens est divisée entre Montréal et Québec. Par opposition aux aéroports régionaux du Sud, le trafic dans les aéroports des régions éloignées s'est beaucoup mieux comporté. La baisse de 17 % peut être attribuable aux résultats d'un seul aéroport, alors que le trafic est à la hausse dans la plupart des aéroports de cette catégorie.

Air Canada continue de desservir les dix aéroports qu'elle dessert au Québec, même si elle a dû réduire la fréquence de certaines liaisons afin d'accroître sa rentabilité. En particulier, Jazz a dû restructurer ses liaisons sur de nombreux marchés, notamment en abandonnant sa liaison entre Québec, Baie-Comeau et Mont-Joli. En 2004, Air Canada a encore réduit ses fréquences pour comprimer ses dépenses. Malgré ces changements, le maintien des liaisons assurées par Jazz est toujours menacé. Jazz dessert de nombreux petits aéroports avec le strict minimum de vols et en assurant la desserte d'aéroports multiples avec un seul vol, ce qui coûte très cher. En outre, rares sont les routes qui alimentent les liaisons intérieures et internationales d'Air Canada, ce qui les rend encore plus vulnérables. Si cette tendance à la baisse persiste, Air Canada n'aura d'autre choix que de cesser de desservir certains de ces aéroports ou de céder les liaisons à d'autres compagnies.

Air Canada et la province de Québec ont conclu une entente de trois ans en vue de promouvoir les services aériens régionaux. L'entente en vigueur, signée en janvier 2003, stipule qu'Air Canada doit offrir des tarifs basés sur Internet sur 15 liaisons régionales au Québec. En échange, la province s'est engagée à acheter à Air Canada un nombre non précisé de billets pour ses employés. À cause de cette entente, Québec a renoncé à assurer le financement futur de nouvelles compagnies aériennes sur les liaisons compétitives. À l'époque, plusieurs nouvelles compagnies aériennes exerçaient des pressions sur le gouvernement provincial pour obtenir une aide financière.

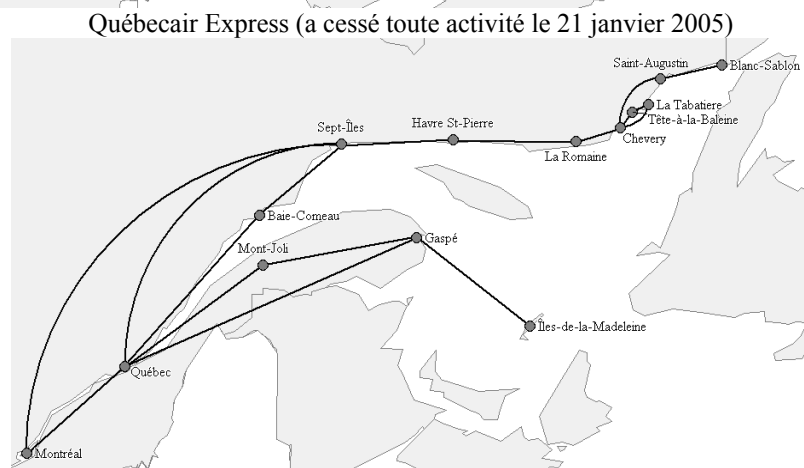
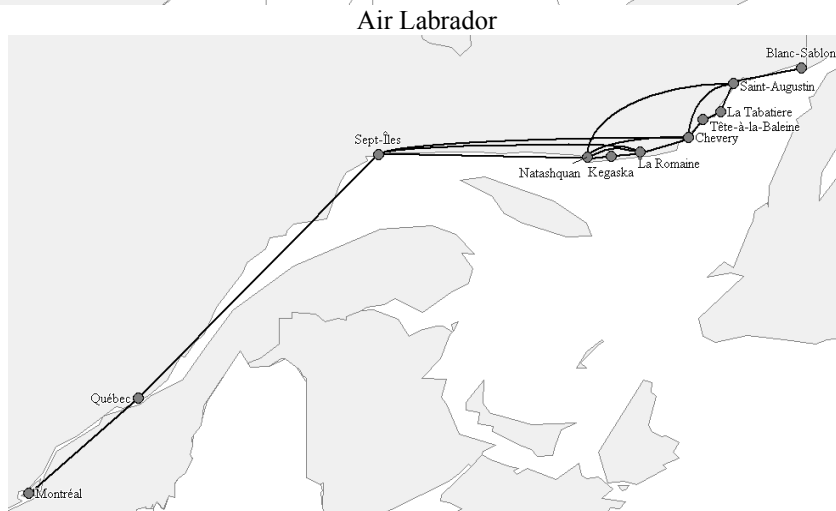
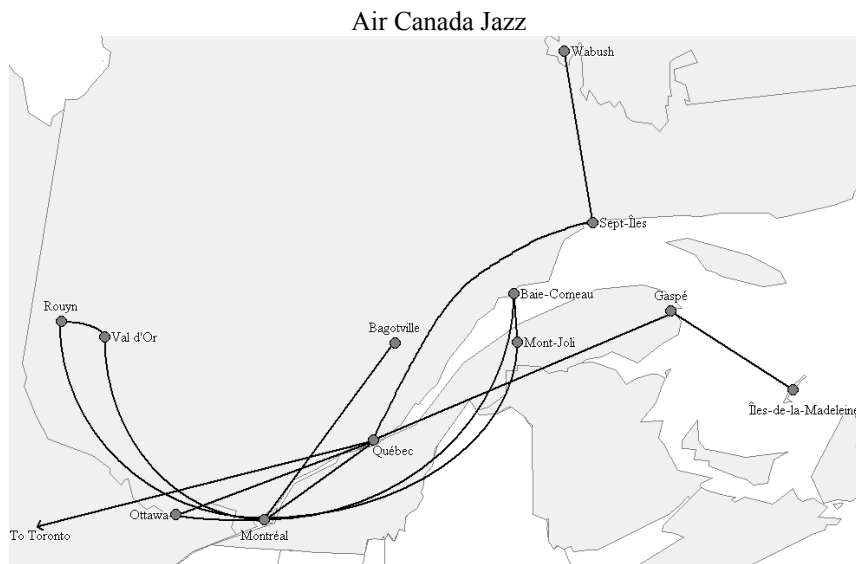
D'autres compagnies sont très concurrentielles par rapport à Jazz sur les liaisons au Québec. Pascan Aviation, qui a inauguré ses vols en 1999, s'est concentrée sur

11 destinations au Québec avec une flotte de monomoteurs à neuf places. En outre, Air Labrador dessert désormais la côte nord du Saint-Laurent et exploite une liaison qui relie Sept-Îles à Québec et Montréal. Québécoir Express desservait 14 destinations avec une flotte de trois appareils, mais elle a cessé toute activité en janvier 2005, ce qui a incité plusieurs autres compagnies à augmenter leur fréquence ou leur capacité sur ces liaisons.

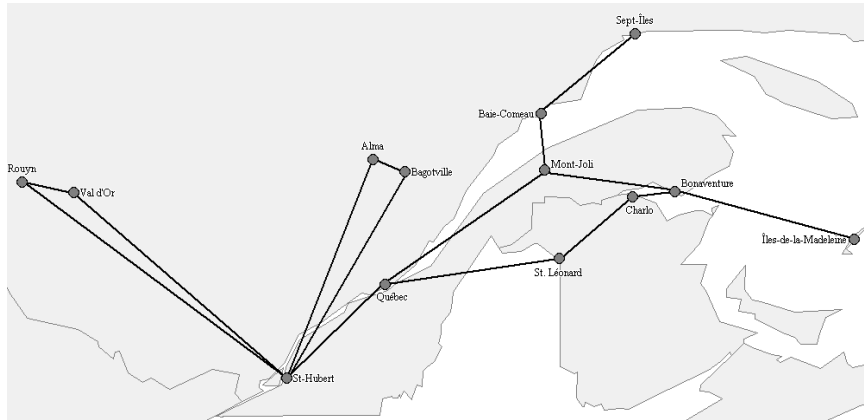
Par opposition au sud, les services aériens dans les régions nordiques sont demeurés stables. Cette stabilité est partiellement le résultat direct du règlement des revendications territoriales mettant en cause le projet de la baie de James entre le gouvernement provincial et les groupes autochtones. La Société Makivik, qui représente les Inuits de la région du Nunavik, a acheté First Air et Air Inuit. De même, la nation crie est désormais propriétaire à 100 % d'Air Creebec. Le groupe First Air/Air Inuit dessert au total 21 aéroports de la région (dont deux, ceux de Sanikiluaq et Wabush, ne sont pas situés au Québec). Les liaisons assurées par Air Inuit sont relativement complexes, mais, en général, les régions de l'extrême-nord sont desservies via une base à Kuujuaq alors que la plupart des communautés situées le long de la baie d'Hudson sont reliées directement à Montréal. Air Creebec a adopté une stratégie analogue dans la région de la baie de James, en assurant des vols directs à destination de Montréal au départ des dix communautés qu'elle dessert au Québec. Air Creebec dessert elle aussi cinq communautés en Ontario au départ d'une base à Timmins.

Les compagnies aériennes à faible coût ne desservent pas encore de petits aéroports du Québec, essentiellement parce que très peu de ces communautés génèrent une demande suffisante pour justifier des liaisons fréquentes en avion à réaction. Jetsgo a bien essayé d'exploiter un vol quotidien entre Montréal et Bagotville, mais elle a dû abandonner ses plans sans même avoir inauguré cette liaison. La compagnie a invoqué la faiblesse des réservations et le traitement défavorable qui lui était réservé en vertu de l'accord régional de transport aérien entre Air Canada et Québec comme motifs de sa décision. Toutefois, le nombre de sièges offerts par Jetsgo aurait dépassé la capacité actuelle de Jazz sur ce marché.

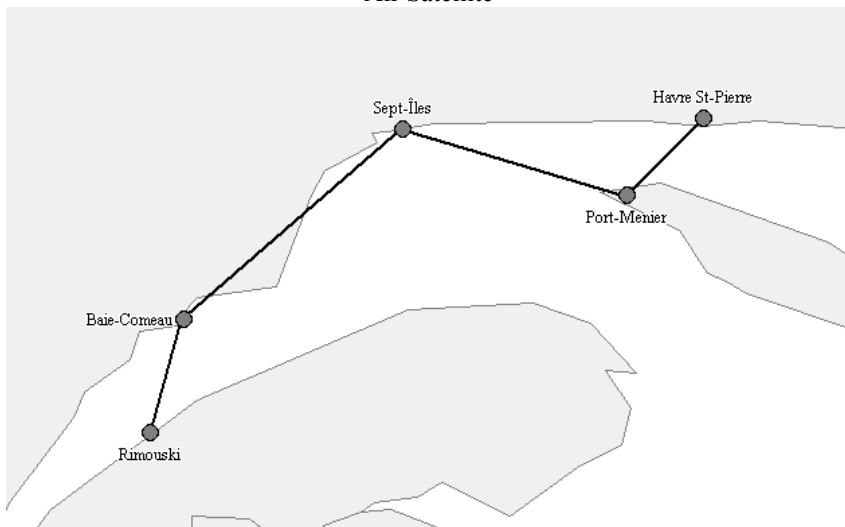
**Figure 2**  
**Services aériens au Québec**  
**Situation au 1<sup>er</sup> janvier 2005**



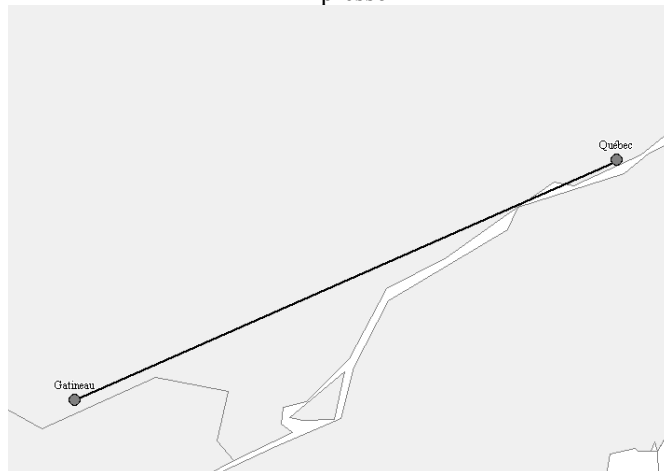
### Pascan Aviation



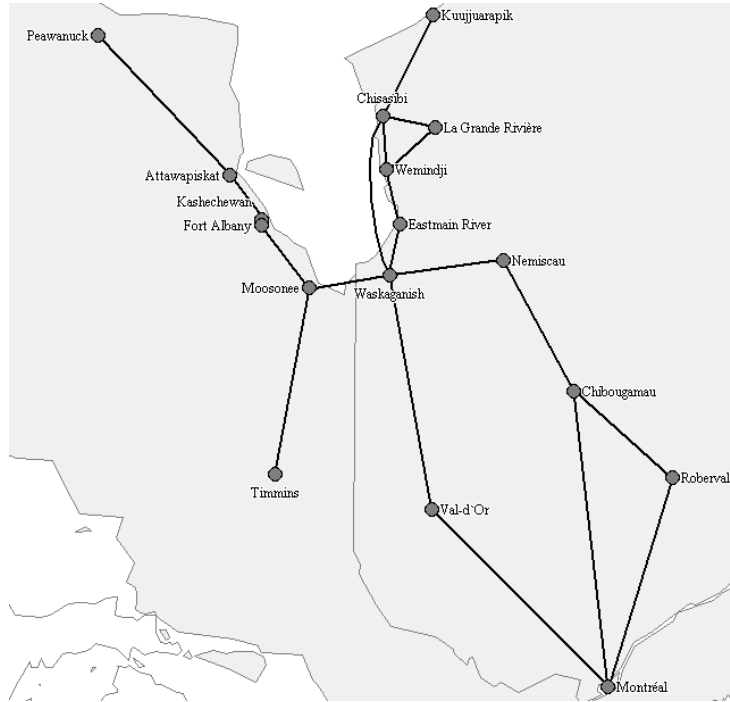
### Air Satellite



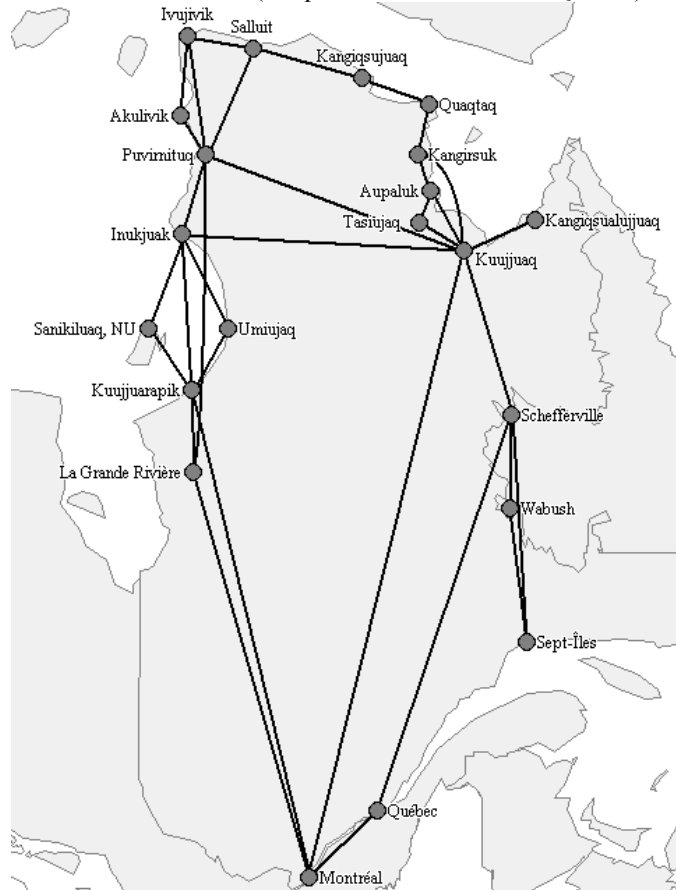
### Expresso



### Air Creebec



### First Air/Air Inuit (uniquement les liaisons au Québec)



## Ontario

En tant que province la plus peuplée du Canada, l'Ontario possède également certains des aéroports les plus fréquentés du pays. Toutes les villes du sud de la province bénéficient d'un bon accès au réseau routier provincial, même si les encombrements peuvent à l'occasion constituer un problème. Les plus grands centres urbains du nord de la province jouissent également d'un bon accès au réseau routier, mais il faut néanmoins tenir compte des longues distances des déplacements. Dans les régions du Nord-Ouest et de la Baie-James, l'avion est le seul moyen de transport sur lequel on puisse compter tout au long de l'année.

### Ontario Indicateurs clés

Superficie totale (km <sup>2</sup> )	Population (au 1 <sup>er</sup> juillet 2004)	PIB (2003 – en millions)
1 076 395 (10,8 %)	12 392 700 (38,8 %)	493 416 \$ (40,6 %)

Note : Les chiffres entre parenthèses indiquent la part en pourcentage du total canadien.

Les statistiques sur le trafic en Ontario suivent de près celles à l'échelle nationale, avec une baisse de 27 % enregistrée aux aéroports hors RNA du Sud. Cette baisse reflète l'impact de la fin des subventions accordées par la province à Norontair en 1996. À l'époque, Norontair desservait 17 destinations, dont 11 n'étaient desservies par aucune autre compagnie. D'autres compagnies aériennes ont cherché à desservir plusieurs des aéroports, mais leurs efforts ont fini par échouer, sauf à deux aéroports : Fort Frances et Kapuskasing. Norontair assurait également des liaisons vers les plus grandes villes du nord de l'Ontario, tandis que Bearskin Airlines continue de les desservir sans subventions.

### *Passagers embarqués/débarqués aux aéroports de l'Ontario*

Catégorie d'aéroport	Nombre d'aéroports	Passagers		Variation en %	% du Canada	
		1992	2002		1992	2002
Aéroports du RNA + Hamilton	5	22 418 600	28 841 500	28,7 %	36,1 %	36,6 %
Aéroports hors RNA : Sud	30	1 184 900	869 300	-26,6 %	1,9 %	1,1 %
Aéroports hors RNA : éloignés	30	239 900	292 900	22,1 %	0,4 %	0,4 %
Total	65	23 843 400	30 003 700	25,8 %	38,4 %	38,1 %

Note : Les chiffres sur les passagers sont des estimations pour certains aéroports et ils peuvent être différents des statistiques officielles.

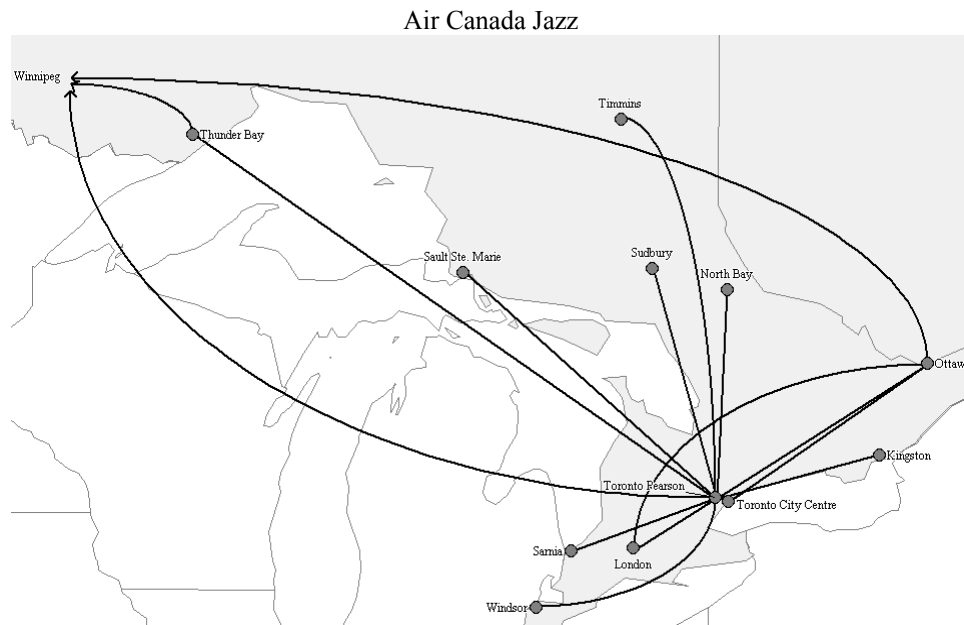
Source : Transports Canada, Résumés régionaux.

Les compagnies à faible coût ont connu un certain succès sur les marchés les plus importants de l'Ontario, mais elles ont eu du mal à s'imposer sur les plus petits marchés de la province. WestJet a fait une incursion sur les marchés de Sault-Sainte-Marie et Sudbury en décembre 2001, mais a dû abandonner ses vols en septembre 2003 en raison de résultats inférieurs à ce qu'elle prévoyait. De même, Jetsgo a brièvement desservi Timmins entre décembre 2002 et avril 2003. À l'heure actuelle, Windsor est le seul petit aéroport à être desservi par une compagnie à faible coût, avec trois vols hebdomadaires assurés par WestJet à destination de Calgary durant la saison hivernale. D'autres vols sont assurés durant l'été. WestJet a annoncé qu'elle se retirerait de l'aéroport de Windsor

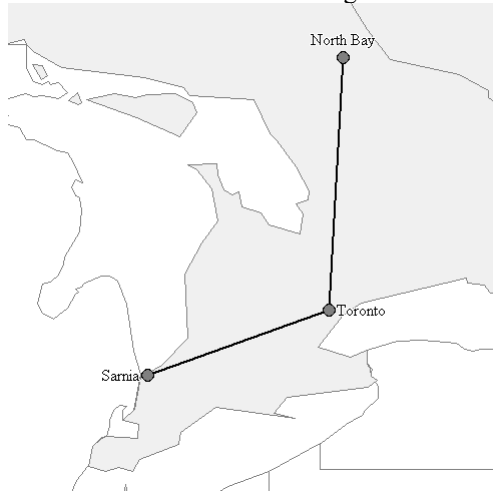
le 30 octobre 2005 pour se redéployer à London. Canjet, qui avait inauguré une liaison à destination de Hamilton en avril 2004 lorsque WestJet a déménagé sa plaque tournante de l'Est à Toronto, a annoncé qu'elle se retirerait de ce marché le 18 juillet 2005.

Air Creebec assure des liaisons vers les communautés le long de la Baie-James et de la baie d'Hudson à partir d'une base située à Timmins. Wasaya Airways, en collaboration avec Bearskin Airlines, assure la desserte de 25 communautés du Nord-Ouest de l'Ontario au départ de bases situées à Red Lake et Sioux Lookout. La plupart des communautés desservies par Air Creebec et Wasaya Airways n'ont aucune route ou ne sont accessibles que par des routes de glace durant les mois d'hiver, et le trafic à ces aéroports a augmenté de 22 % entre 1992 et 2002. Ce sont des groupes autochtones locaux qui sont propriétaires à 100 % des deux compagnies aériennes.

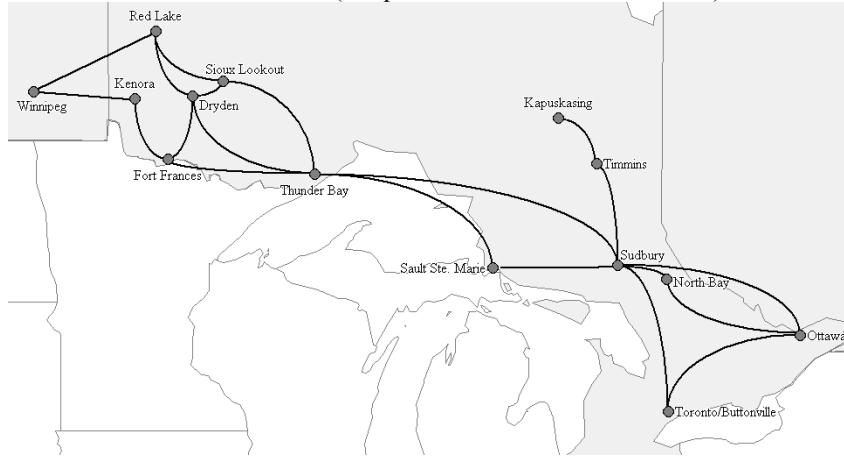
**Figure 3**  
**Services aériens en Ontario**  
**Situation au 1<sup>er</sup> janvier 2005**



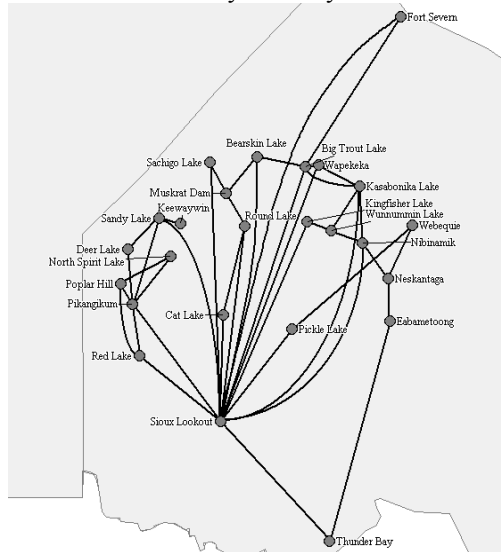
### Air Canada/Air Georgian



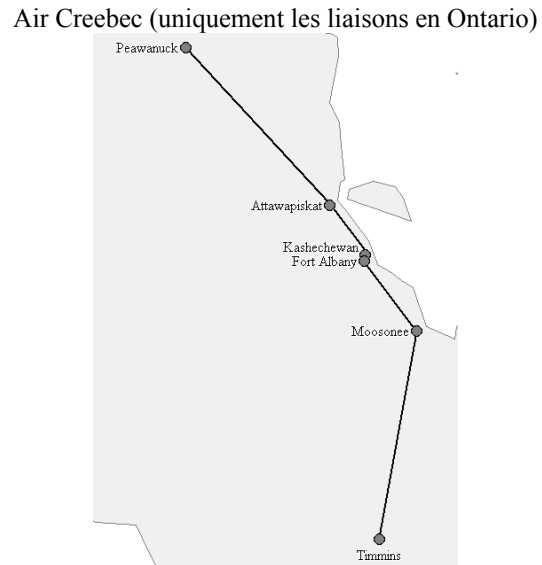
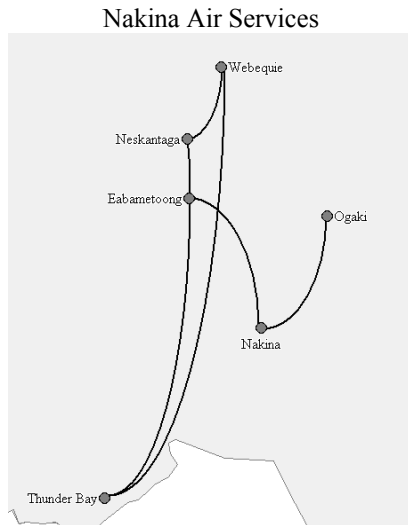
### Bearskin Airlines (uniquement les liaisons en Ontario)



### Wasaya Airways







## Provinces des Prairies

Les services aériens régionaux dans les provinces des Prairies ont connu une évolution différente de celle des autres régions du Canada. Les filiales régionales d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International n'ont jamais desservi le sud du Manitoba et de la Saskatchewan, en dehors des plus grandes villes. Toutefois, de nombreux services locaux sont offerts dans les régions nordiques des deux provinces, lesquelles sont presque entièrement tributaire des services aériens. En revanche, les routes sont mieux aménagées dans l'extrême-nord de l'Alberta, ce qui atténue le besoin de disposer de services aériens à destination des communautés reculées.

### Provinces des Prairies Indicateurs clés

Province	Superficie totale (km <sup>2</sup> )	Population (au 1 <sup>er</sup> juillet 2004)	PIB (2003 – en millions)
Alberta	661 848 (6,6 %)	3 201 900 (10,0 %)	170 631 \$ (14,1 %)
Manitoba	647 797 (6,5 %)	1 170 300 (3,7 %)	38 078 \$ (3,1 %)
Saskatchewan	651 036 (6,5 %)	995 400 (3,1 %)	36 778 \$ (3,0 %)
Total	1 960 681 (19,6 %)	5 367 600 (16,8 %)	245 487 \$ (20,2 %)

Note : Les chiffres entre parenthèses indiquent la part en pourcentage du total canadien.

À première vue, les aéroports hors RNA du Sud ne semblent pas avoir suivi la tendance nationale, puisque le trafic y a augmenté de 28 % entre 1992 et 2002. Toutefois, la totalité de cette croissance a intéressé deux aéroports : Fort McMurray et Grande Prairie. Si l'on ne tient pas compte des résultats de ces deux aéroports, le trafic total aux autres aéroports a en fait diminué de 27 %. À l'instar des autres régions du Canada, le trafic aux aéroports dans les communautés éloignées des Prairies est demeuré relativement stable depuis dix ans.

### *Passagers embarqués/débarqués dans les aéroports des provinces des Prairies*

Catégorie d'aéroport	Nombre d'aéroports	Passagers		Variation en %	% du Canada	
		1992	2002		1992	2002
Aéroports du RNA + Edmonton City Centre	6	10 629 100	14 950 600	40,7 %	17,1 %	19,0 %
Aéroports hors RNA : Sud	21	514 000	656 500	27,7 %	0,8 %	0,8 %
Aéroports hors RNA : éloignés	35	181 100	181 300	0,1 %	0,3 %	0,2 %
Total	62	11 324 200	15 788 400	39,4 %	18,2 %	20,1 %

Note : Les chiffres sur les passagers sont des estimations pour certains aéroports et ils peuvent être différents des statistiques officielles.

Source : Transports Canada, Résumés régionaux.

En général, les services aériens dans les provinces des Prairies sont éminemment concurrentiels, Air Canada et WestJet se livrant une concurrence directe sur la plupart des marchés importants. À cause de cette concurrence, Air Canada a dû restructurer la majeure partie de ses services régionaux dans l'Ouest du Canada. La desserte de Lethbridge a été cédée par Jazz à Central Mountain Air en juillet 2002, les vols continuant d'être exploités au moyen du code d'Air Canada, qui a conclu une entente analogue avec Central Mountain Air sur la liaison Calgary–Medicine Hat en 2000. Air Canada a cédé d'autres liaisons en Alberta à Central Mountain Air mais a suspendu le partage de codes. Les liaisons à destination de Peace River ont été cédées à Central Mountain Air en novembre 2001, alors que les liaisons à destination de High Level et Rainbow Lake l'ont été en juillet 2002. En outre, Jazz continue de desservir Fort McMurray et Grande Prairie, tout comme WestJet.

Un certain nombre de compagnies assurant des liaisons locales en Alberta ont décidé de combler le vide laissé par Jazz. C'est ainsi que Peace Air, qui a son siège social à Peace River, dessert 11 villes de l'Alberta, ainsi que Fort Nelson et Fort St. John en Colombie-Britannique. Integra Air assure des liaisons entre sa base de Lethbridge et Edmonton. QuikAir offre un service de navette fréquent entre sa base de Calgary et Edmonton. Corporate Express, qui a aussi son siège social à Calgary, offre des services réguliers à destination de Fort McMurray. Regional 1 Airlines, un récent venu sur le marché, a inauguré des vols au mois d'octobre 2004 reliant Lethbridge et Red Deer à Kelowna et Vancouver.

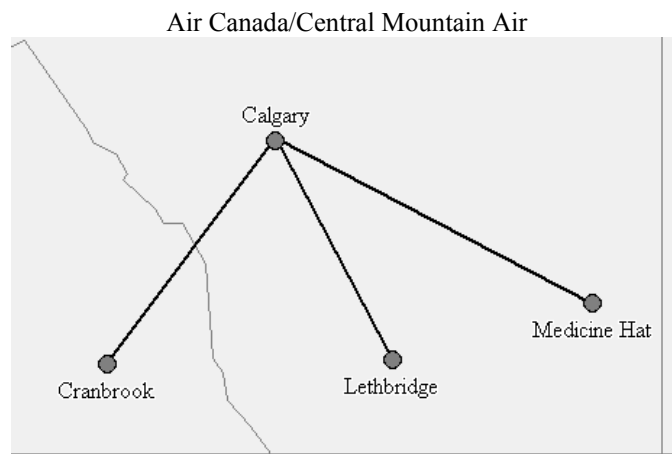
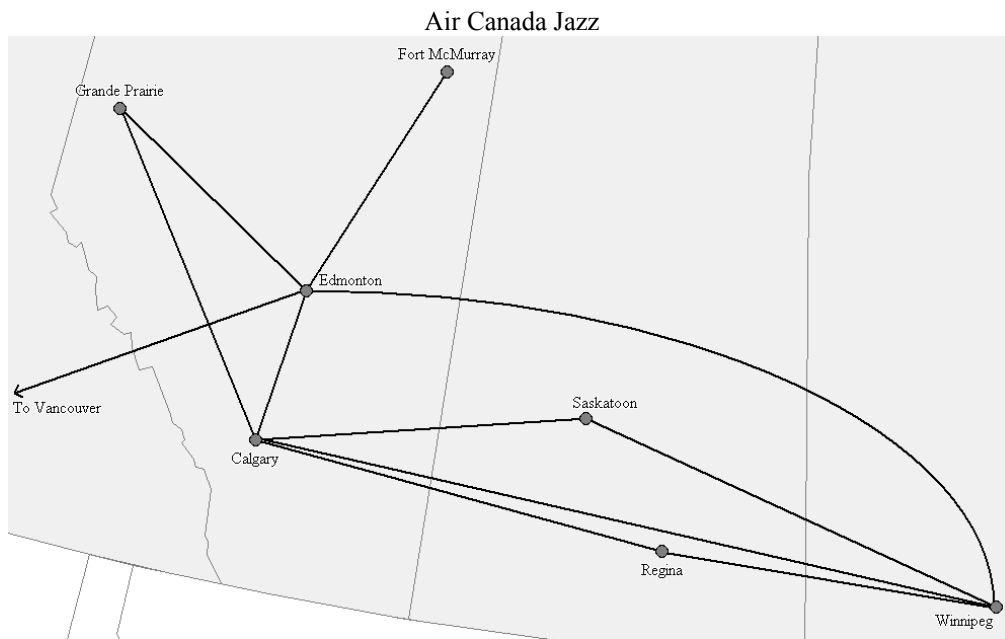
La géographie du nord du Manitoba se prête on ne peut mieux au transport aérien. Les plus grandes communautés de cette région – Flin Flon, The Pas et Thompson – bénéficient d'un accès tout au long de l'année au réseau routier, mais les distances routières importantes incitent les gens à prendre l'avion. De même, Churchill et Gillam, plus au nord, ont accès à des services ferroviaires voyageurs, mais la durée des trajets est considérable. En outre, le transport aérien est le seul moyen d'accès pratique tout au long de l'année aux communautés autochtones des régions du Nord.

Calm Air, la plus importante compagnie aérienne de la région, a adopté une approche à deux niveaux à l'égard de son offre de services. D'une part, elle dessert les deux plus grands aéroports directement au départ de Winnipeg avec des turbopropulseurs de 34 sièges. D'autre part, elle utilise des appareils plus petits pour desservir les communautés plus éloignées au départ d'une base à Thompson. Tous les vols de

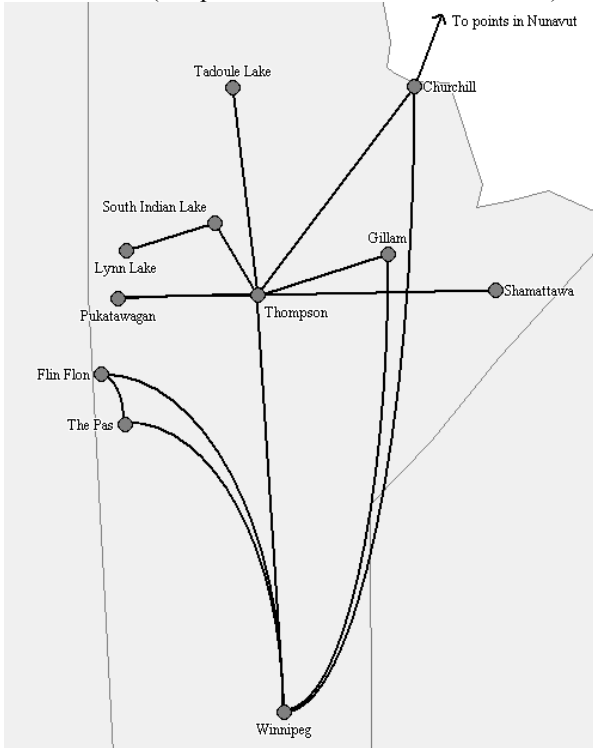
Calm Air portent le code d'Air Canada pour les vols de correspondance. Skyward Aviation offre des liaisons complètes à destination des communautés éloignées à partir de sa base de Thompson ainsi que plusieurs vols directs au départ de Winnipeg. Skyward a cessé ses activités le 31 janvier 2005 lorsque son certificat d'exploitation a été révoqué par Transports Canada. Perimeter Airlines offre une liaison directe au départ de Winnipeg vers la région et exploite également plusieurs liaisons au départ de Thompson sous la raison sociale de Dene Cree Air. Bearskin Airlines assure des liaisons à destination de Flin Flon et The Pas, en concurrence directe avec Calm Air.

La plupart des communautés des régions du nord de la Saskatchewan sont accessibles par la route uniquement durant l'hiver, et la longueur des trajets fait de l'avion le seul moyen de transport pratique. Transwest Air est actuellement la seule compagnie à desservir ces communautés. Les vols à destination du Nord proviennent de Saskatoon, font escale à Prince Albert et poursuivent leur route vers le nord à destination de six communautés. Norcanair, qui a cessé ses activités en février 2005, desservait un réseau semblable. Outre ces services, Transwest Air et West Wind Aviation assurent des liaisons régulières entre Régina et Saskatoon.

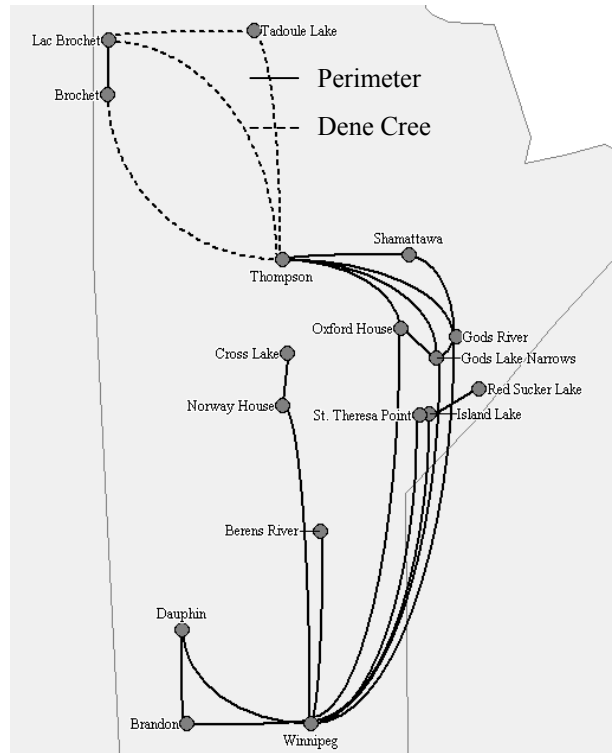
**Figure 4**  
**Services aériens dans les provinces des Prairies**  
**Situation au 1<sup>er</sup> janvier 2005**



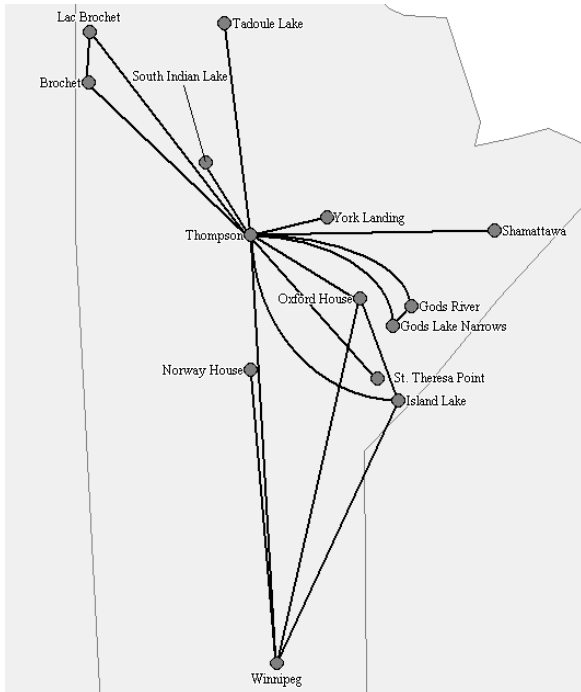
Calm Air (uniquement les liaisons au Manitoba)



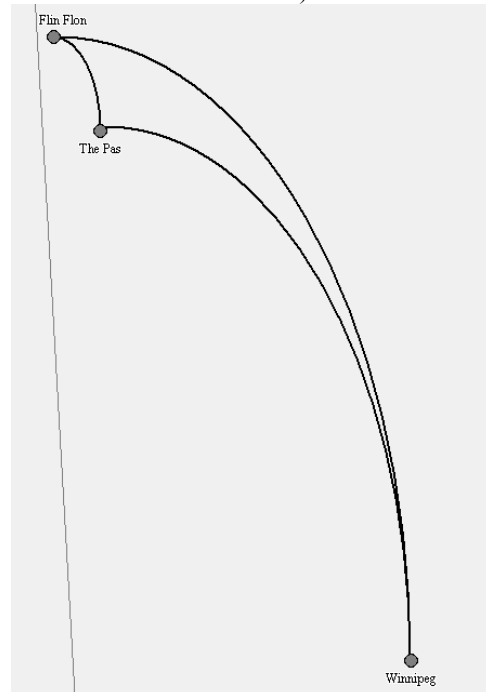
Perimeter Airlines



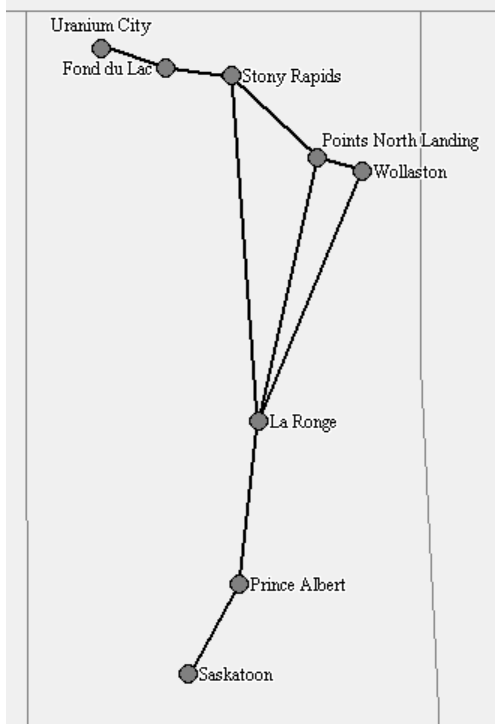
Skyward Aviation (services suspendés le 31 janvier 2005)



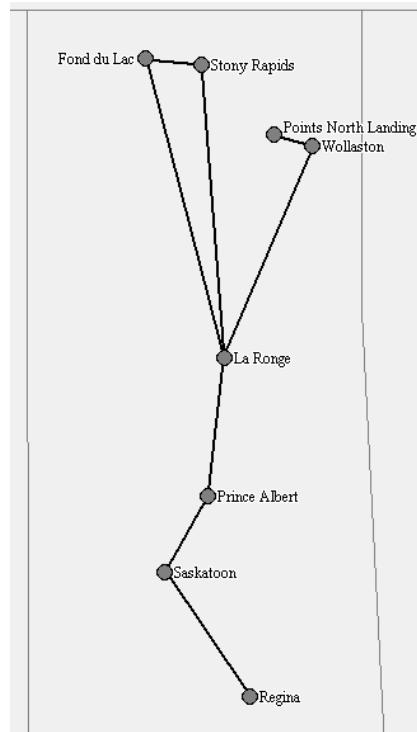
Bearskin Airlines (uniquement les liaisons au Manitoba)



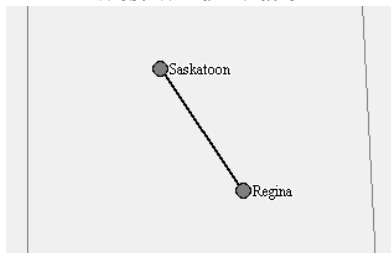
Norcanair (services suspendus le 21 février 2005)



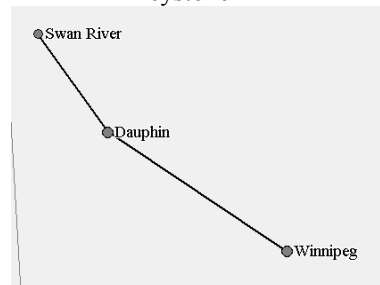
Transwest Air



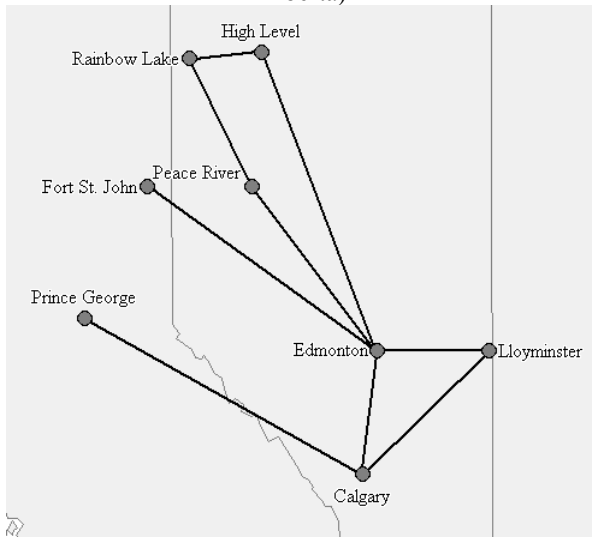
West Wind Aviation



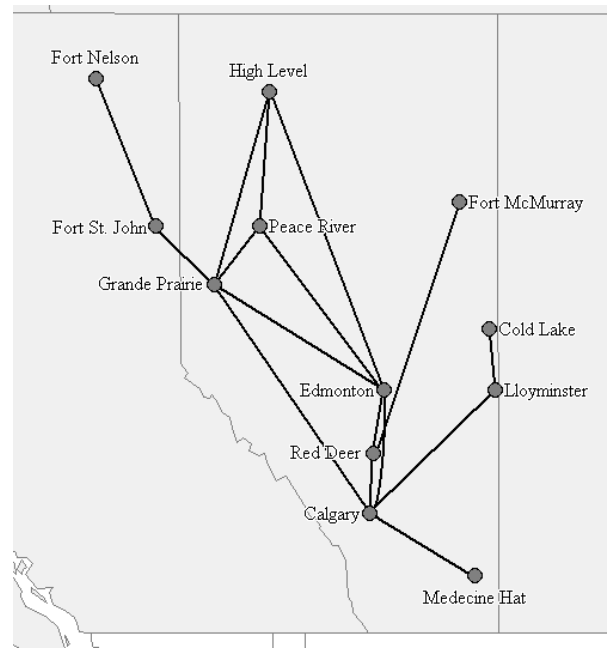
Keystone Air



Central Mountain Air (uniquement les liaisons en Alberta)



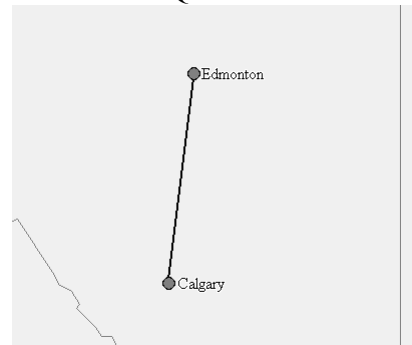
Peace Air



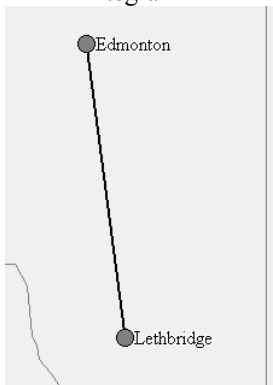
Regional 1



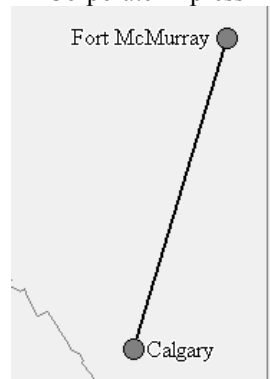
QuikAir



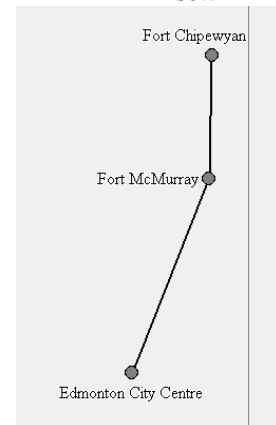
Integra Air



Corporate Express



Air Mikisew



## Colombie-Britannique

La Colombie-Britannique offre des perspectives exceptionnelles aux transporteurs régionaux. Les vols à destination de l'intérieur de la province peuvent durer jusqu'à deux heures, alors que ceux à destination de l'île de Vancouver ne durent pas plus de 15 minutes. L'autre facteur qui distingue les services aériens en Colombie-Britannique est leur forte dépendance à l'égard des hydroaérodromes dans les régions côtières.

La notion d'éloignement est relative en Colombie-Britannique. Les communautés côtières du sud peuvent être considérées comme éloignées même si elles sont situées à peu de distance des villes. Malgré la présence de bons services de traversier, les déplacements courants deviennent difficiles. Le réseau routier dans les régions nordiques de la province est mieux aménagé que dans d'autres régions du pays, même si les déplacements y restent difficiles en raison de la longue durée des trajets et du tracé sinueux des routes. Les communautés des régions nordiques jouissent d'un accès facile tout au long de l'année au réseau routier, mais elles sont éloignées des centres urbains par des distances importantes. Il n'y a pas de distinction aussi prononcée entre les aéroports éloignés et non éloignés, comme c'est le cas dans les autres provinces.

### Colombie-Britannique Indicateurs clés

Superficie totale (km <sup>2</sup> )	Population (au 1 <sup>er</sup> juillet 2004)	PIB (2003 – en millions)
944 735 (9,5 %)	4 196 400 (13,1 %)	142 418 \$ (11,7 %)

Note : Les chiffres entre parenthèses indiquent la part en pourcentage du total canadien.

En général, le trafic aux aéroports hors RNA reflète la dynamique nationale. Une bonne part de la baisse du trafic dans les aéroports éloignés s'explique sans doute par une chute de l'activité aérienne liée à l'exploitation forestière et à l'exploitation minière à travers la province. Bon nombre de ces sites sont désormais accessibles par la route, ce qui élimine le besoin de liaisons aériennes.

### *Passagers embarqués/débarqués aux aéroports de Colombie-Britannique*

Catégorie d'aéroport	Nombre d'aéroports	Passagers		Variation en %	% du Canada	
		1992	2002		1992	2002
Aéroports du RNA + Abbotsford	5	10 698 400	16 208 900	51,5 %	17,2 %	20,6 %
Aéroports hors RNA : Sud	31	1 412 100	1 344 300	-4,8 %	2,3 %	1,7 %
Aéroports hors RNA : éloignés	43	89 400	58 300	-34,8 %	0,1 %	0,1 %
Total	79	12 199 900	17 611 500	44,4 %	19,7 %	22,4 %

Note : Les chiffres sur les passagers sont des estimations pour certains aéroports et ils peuvent être différents des statistiques officielles.

Source : Transports Canada, Résumés régionaux.

Air Canada reste le transporteur régional le plus important, même si la compagnie a considérablement réduit ses liaisons durant sa restructuration. Jazz dessert au total 13 destinations au départ de sa base à Vancouver. Quatre de ces destinations sont également desservies au départ de Calgary. De plus, la liaison, Calgary–Cranbrook est exploitée par Central Mountain Air pour le compte d'Air Canada. Le code d'Air Canada



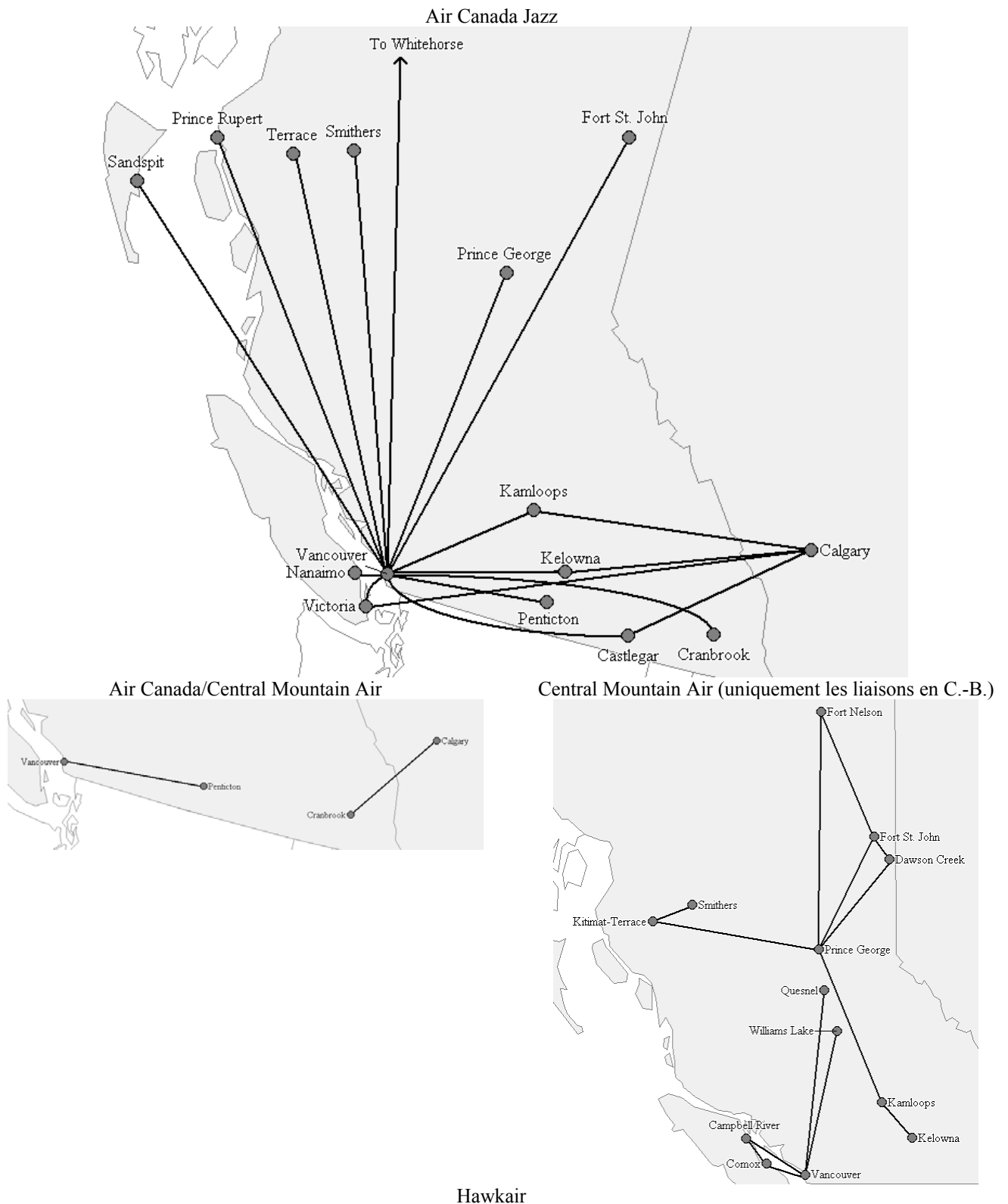
est également utilisé au départ de Vancouver vers quatre autres aéroports pour faciliter les correspondances. Central Mountain Air est responsable de la mise en marché des tronçons locaux. Quatre aéroports étaient auparavant desservis par Air Canada; Jazz a abandonné la liaison entre Campbell River et Comox en juillet 2002 et entre Quesnel et Williams Lake en novembre 2004. En dehors des liaisons qu'elle exploite parallèlement à Air Canada, Central Mountain Air dessert également 13 communautés en Colombie-Britannique, notamment une petite plaque tournante à Prince George, et elle a remplacé Jazz sur la liaison à destination de Fort Nelson en juin 2004.

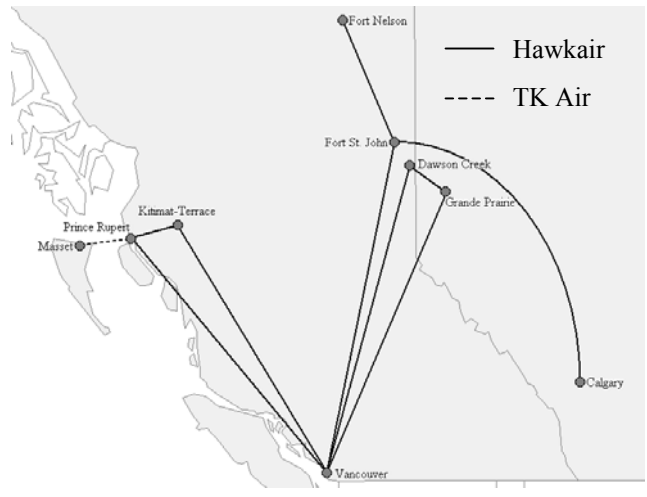
Dans l'ensemble, les marchés aériens régionaux demeurent très concurrentiels en Colombie-Britannique. WestJet est solidement implantée dans plusieurs des aéroports régionaux les plus fréquentés, parmi lesquels Comox, Kelowna et Prince George. Hawkair, qui a son siège à Terrace et qui exploite une flotte de quatre Dash 8, dessert huit destinations en Alberta et en Colombie-Britannique, dont plusieurs des marchés régionaux des régions nordiques de la Colombie-Britannique. Pacific Coastal Airlines assure la desserte de 12 communautés dans la province, avec de fréquents vols sur les marchés régionaux comme Campbell River, Cranbrook et Williams Lake, de même que des vols à destination de communautés éloignées comme Anahim Lake et Bella Coola au centre de la région côtière.

Plusieurs compagnies aériennes offrent des services court-courriers spécialisés au-dessus du détroit de Georgia, avec des héliports et des hydroaérodromes situés à proximité de Victoria et de Nanaimo sur l'île de Vancouver et de Vancouver sur le continent. Quatre transporteurs – Amigo Airways, Harbour Air, HeliJet et West Coast Air – offrent environ 60 vols aller-retour les jours de semaine, ce qui fait de ces liaisons les plus fréquentées du Canada. D'autres compagnies, comme Salt Spring Island Air et Seair Seaplanes, assurent des liaisons en hydravion à flotteurs entre Vancouver et les îles du Golfe.

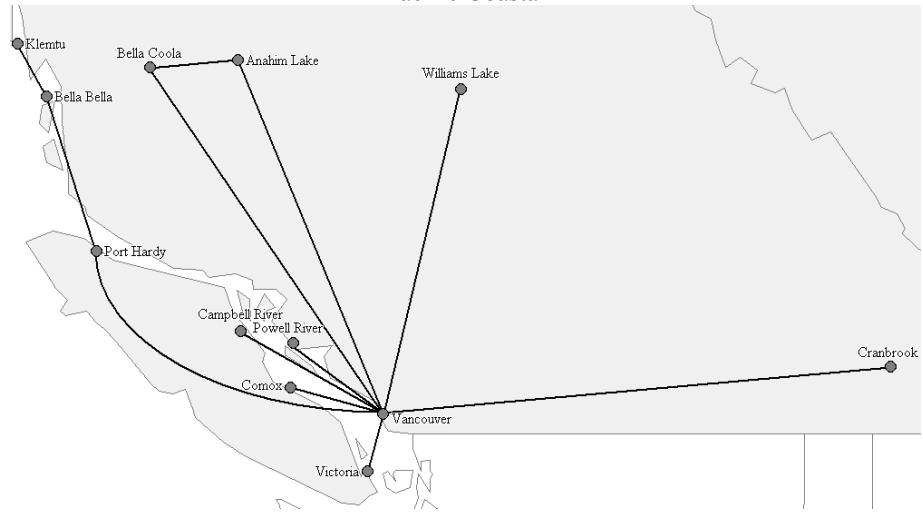
Certaines compagnies aériennes se spécialisent dans la desserte des communautés éloignées en Colombie-Britannique. C'est ainsi que Northern Thunderbird Air dessert plusieurs communautés dans les régions de l'extrême-nord au départ de sa base à Prince George et qu'elle assure des vols réguliers entre Smithers et Dease Lake. North Pacific Seaplanes, une filiale de Harbour Air, offre un service en hydravion au départ de Seal Cove à Prince Rupert à destination de sept communautés éloignées le long de la côte nord et dans les îles de la Reine-Charlotte. De plus, plusieurs autres compagnies offrent des services affrétés en hydravion vers les communautés éloignées des régions côtières.

**Figure 5**  
**Services aériens en Colombie-Britannique**  
**Situation au 1<sup>er</sup> janvier 2005**

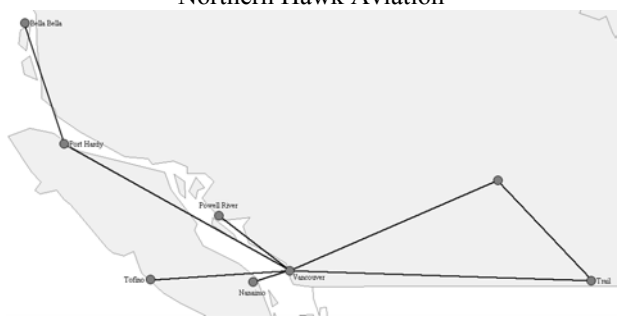




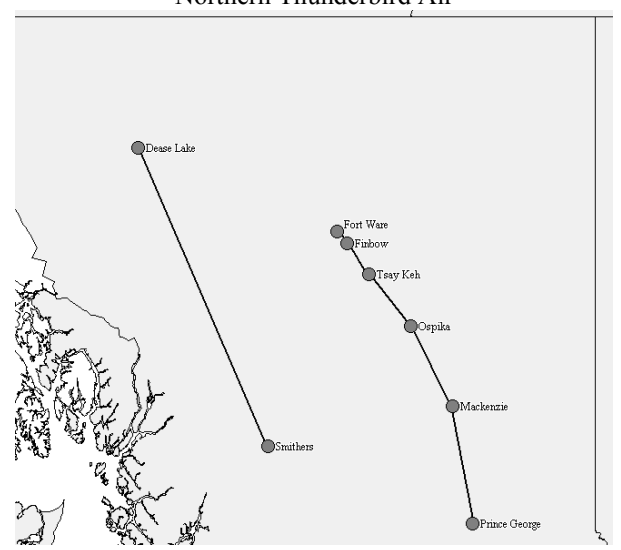
Pacific Coastal



Northern Hawk Aviation

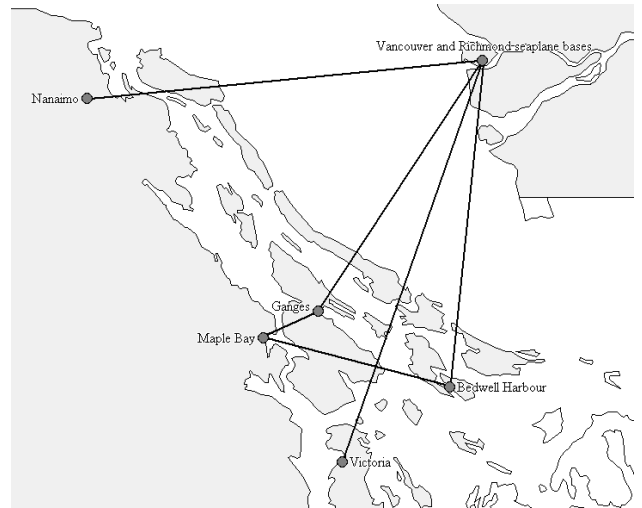


Northern Thunderbird Air

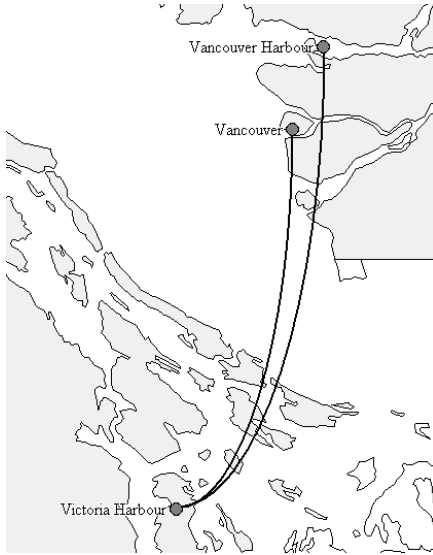


North Pacific Seaplanes

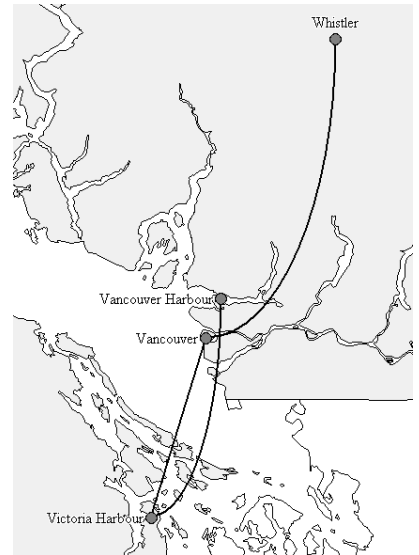
Harbour Air Seaplanes



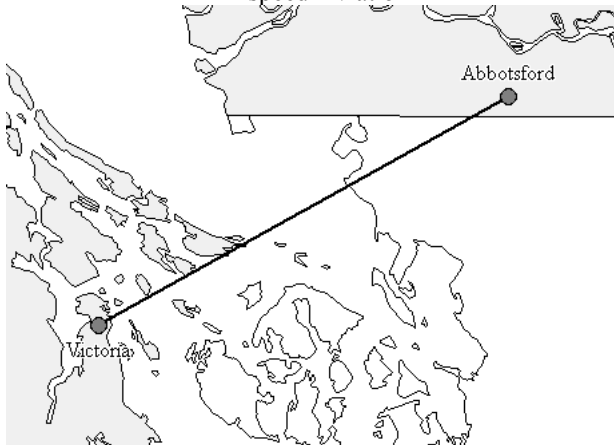
**West Coast Air**



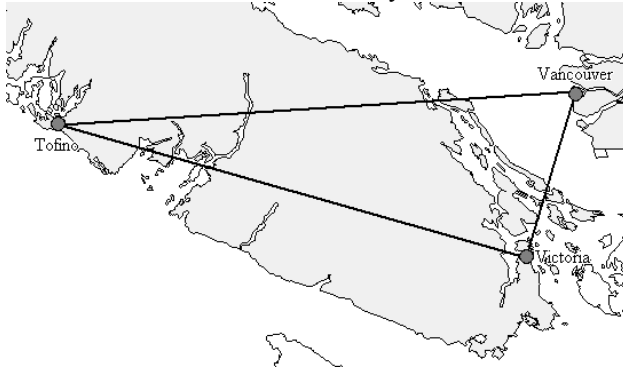
**HeliJet**



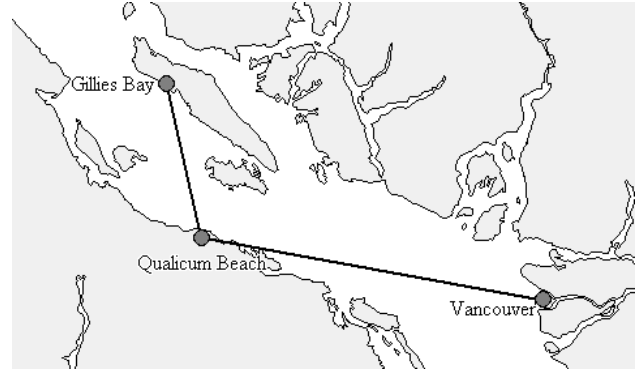
**Airspeed Aviation**



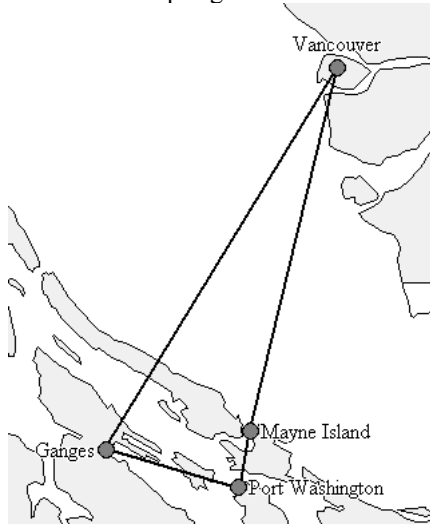
Sonicblue Airways



KD Air



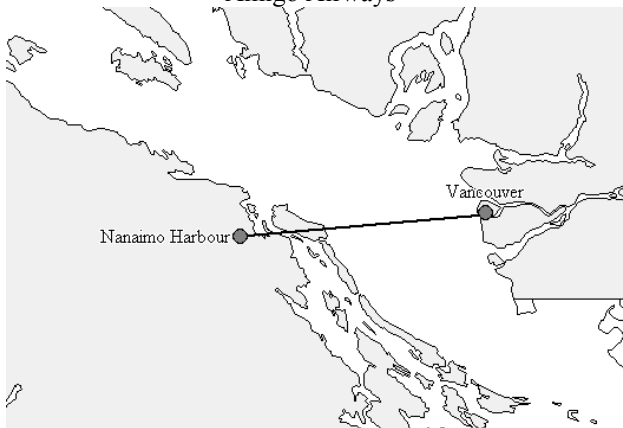
Salt Spring Island Air



Seair Seaplanes



Amigo Airways



Tofino Air Lines



## Nord du Canada

Les trois territoires du Canada couvrent près de 40 % de sa superficie, même s'ils ne comptent que pour 3/10 de 1 % de sa population. Toutefois, les habitants du Grand Nord ont trois fois plus de chances de prendre l'avion que leurs homologues du reste du Canada. L'immensité des distances, un réseau routier mal aménagé et la rudesse du climat font que presque tout le monde doit prendre l'avion, ne serait-ce que pour des déplacements courants. Par exemple, une bonne part de l'activité qui se rapporte aux secteurs de la santé et de l'application de la loi nécessite des voyages en avion.

### Nord du Canada Indicateurs clés

Territoire	Superficie totale (km <sup>2</sup> )	Population (au 1 <sup>er</sup> juillet 2004)	PIB (2003 – en millions)
Territoires du Nord-Ouest	1,346,106 (13.5%)	42,800 (0.1%)	\$3,332 (0.3%)
Nunavut	2,093,190 (21.0%)	29,600 (0.1%)	\$916 (0.1%)
Yukon	482,443 (4.8%)	31,200 (0.1%)	\$1,310 (0.1%)
Total	3,921,739 (39.3%)	103,600 (0.3%)	\$5,558 (0.5%)

Les aéroports des territoires ont accueilli 878 600 passagers en 2002, soit un peu plus de 1 % du total national. Près de 60 % du trafic a transité par les aéroports des trois capitales des territoires. Plusieurs autres aéroports tiennent lieu de plaques tournantes locales, en particulier Inuvik et Norman Wells dans les Territoires du Nord-Ouest et Rankin Inlet au Nunavut. Le trafic dans le Nord s'est mieux comporté que le trafic dans des aéroports de taille comparable dans le Sud du Canada.

### *Passagers embarqués/débarqués dans les aéroports du Nord du Canada*

Catégorie d'aéroport	Nombre d'aéroports	Passagers		Variation en %	% du Canada	
		1992	2002		1992	2002
Aéroports du RNA	3	378 500	526 300	39,0 %	0,6 %	0,7 %
Aéroports hors RNA : éloignés	49	329 100	352 300	7,0 %	0,5 %	0,4 %
Total	52	707 600	878 600	24,2 %	1,1 %	1,1 %

Note : Les chiffres sur les passagers sont des estimations pour certains aéroports et ils peuvent être différents des statistiques officielles.

Source : Transports Canada, Résumés régionaux.

La dépendance à l'égard du transport aérien varie selon les régions. Étant donné que le Yukon possède le réseau routier le mieux aménagé de tous les territoires, les transporteurs aériens commerciaux ne desservent que trois de ses communautés. En revanche, le Nunavut ne compte pratiquement aucune route et ses 25 communautés sont desservies par transport aérien. Le fret aérien, en particulier les envois de produits d'épicerie, joue également un rôle important dans l'aviation dans le Nord. Toutefois, la majeure partie des marchandises en vrac sont transportées vers le nord par la route dans la mesure du possible, par route de glace durant l'hiver dans l'ouest de l'Arctique et par bateau durant l'été dans l'est de l'Arctique.

Les marchés aériens du Nord demeurent étonnamment concurrentiels en dépit d'une demande relativement faible par rapport aux autres régions du Canada. De plus, les services dans le Nord sont demeurés relativement stables, en partie à cause du fait que les

habitants du Nord possèdent des intérêts financiers dans la plupart des compagnies aériennes qui desservent cette région.

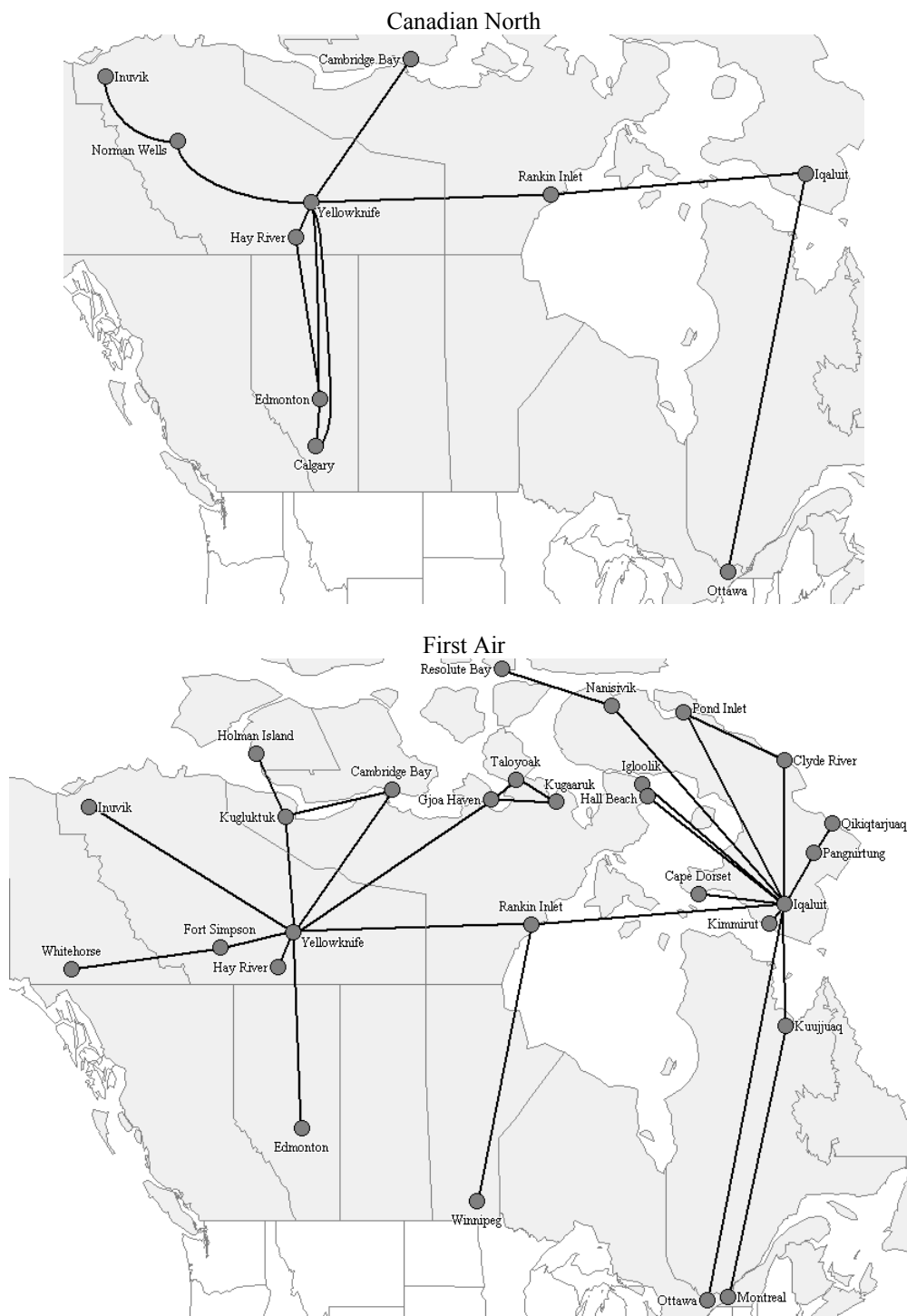
La plupart des compagnies aériennes qui desservent les régions du Nord ont une approche à deux niveaux. Des avions à réaction configurés pour transporter à la fois du fret et des passagers en cabine relient les plus grands centres du Nord aux portes d'entrée du Sud, en plus d'assurer des services intérieurs dans le Nord. Canadian North et First Air desservent toutes les deux les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut, alors qu'Air North dessert le Yukon. La présence d'Air Canada dans le Nord est limitée à la liaison Whitehorse–Vancouver.

Le deuxième niveau des services est constitué par les vols locaux et régionaux assurés par des avions à turbopropulseurs de plus petite taille, dont la plupart sont également configurés pour transporter à la fois des passagers et du fret. First Air exploite sa propre flotte de turbopropulseurs au départ de bases situées à Iqaluit et Yellowknife, tout comme Air North au départ de Whitehorse. Canadian North ne possède pas sa propre flotte de petits appareils mais a conclu une alliance avec Kenn Borek Air et North-Wright Airways pour mieux asseoir sa présence dans le Nord. Kenn Borek Air exploite des bases à Cambridge Bay, Iqaluit et Resolute alors que North-Wright Airways a son siège à Norman Wells. Parmi les autres compagnies aériennes qui assurent de nombreux services aériens locaux, il faut mentionner Air Tindi et Buffalo Airways à Yellowknife, et Calm Air et Keewatin Air à Rankin Inlet.

La plupart des compagnies se livrent également à d'autres activités essentielles comme celles d'avions-taxis affrétés, de vols d'évacuation sanitaire et de vols de réapprovisionnement, notamment la desserte des mines de diamant dans la région de Lac-au-gras dans les Territoires du Nord-Ouest. La construction du pipeline de la vallée du Mackenzie devrait donner un élan nouveau au trafic aérien au cours des dix prochaines années.

Les habitants du Nord se plaignent fréquemment de la qualité des services aériens dans la région. Les plaintes ont trait principalement au coût élevé des voyages en avion et des expéditions de fret par rapport aux coûts dans le Sud, à l'absence d'une liaison quotidienne dans la plupart des communautés, à la concurrence ruineuse entre First Air et Canadian North sur de nombreuses liaisons et à l'absence de correspondances pratiques vers les destinations du Sud. Toutefois, la plupart de ces difficultés sont dues au coût élevé qu'il y a à faire des affaires dans le Nord, au flux du fret aérien exclusivement vers le Nord et à la faiblesse de la demande dans la plupart des aéroports du Nord. C'est ainsi que bon nombre des difficultés sont inévitables.

**Figure 6**  
**Services aériens dans le Nord du Canada**  
**Situation au 1<sup>er</sup> janvier 2005**

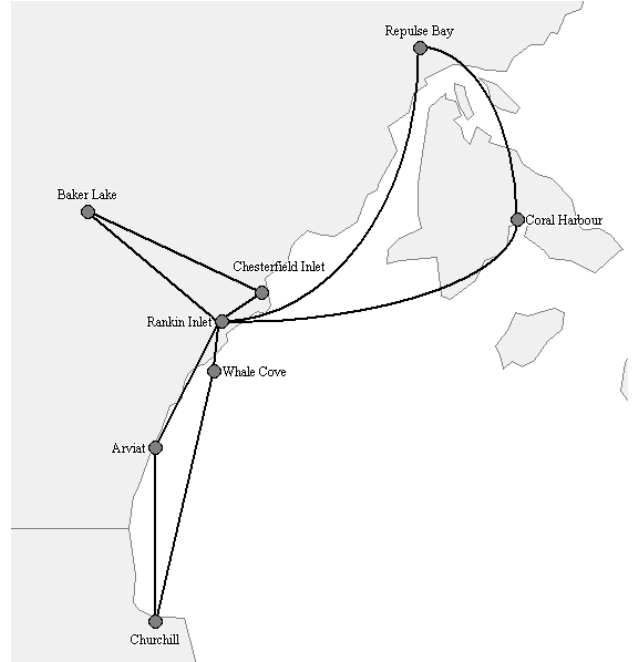




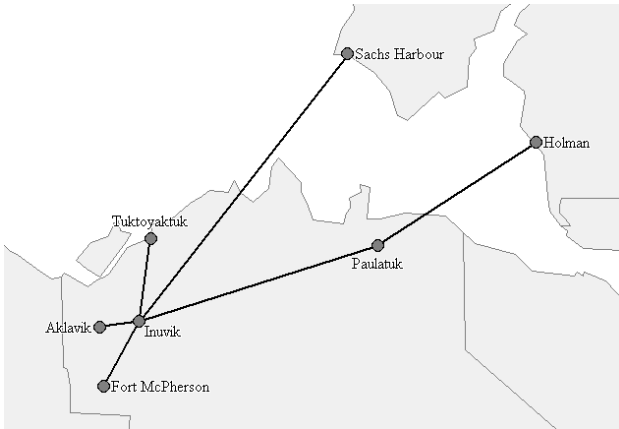
Air North



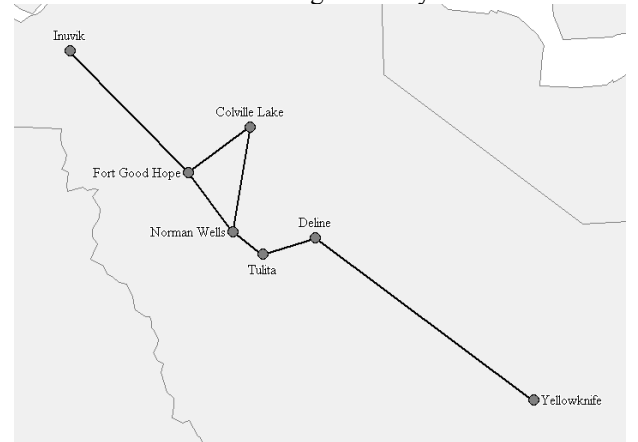
Calm Air



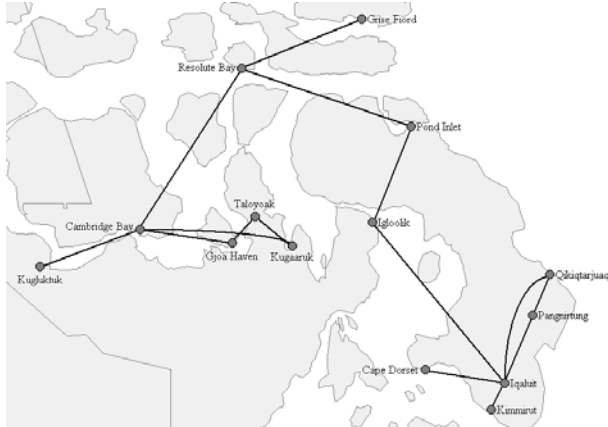
Aklak Air



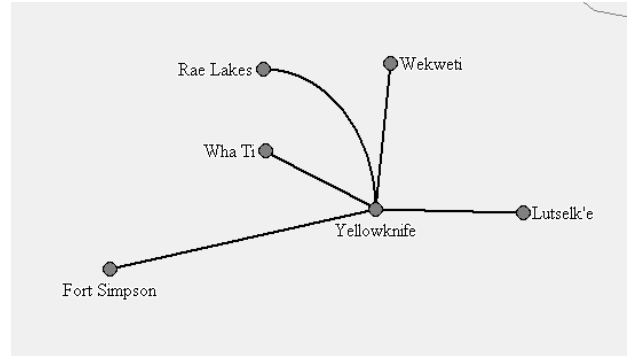
North-Wright Airways



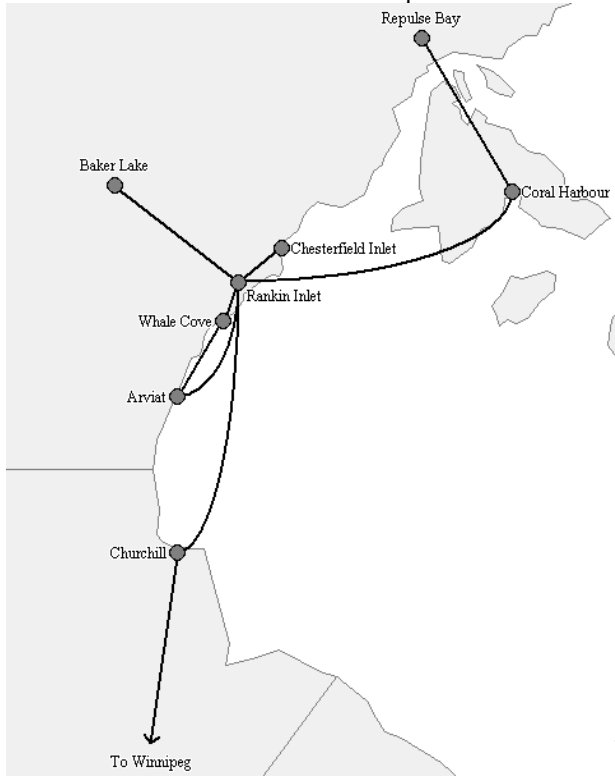
### Kenn Borek Air



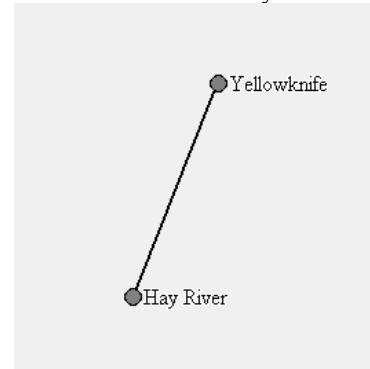
### Air Tindi



### Keewatin Air/Kivalliq Air



### Buffalo Airways



## Conclusions

Il est manifeste que le trafic aux petits aéroports n'a pas évolué de la même façon que dans les grands aéroports. Dans l'ensemble, le trafic a augmenté dans les grands aéroports en raison de l'accroissement de l'activité économique et de la généralisation des services à bas tarifs dans tout le pays. Les petits aéroports ont évolué différemment en fonction du niveau d'accès à d'autres moyens de transport. Les services et le trafic aériens dans la plupart des communautés éloignées sont restés relativement stables depuis dix ans et pourraient en fait augmenter parallèlement à la population de ces régions. Les activités pétrolières et minières dans certaines régions pourraient donner un nouvel élan au transport aérien. En revanche, le trafic aux petits aéroports qui bénéficient d'un bon accès au réseau routier et à d'autres moyens de transport a baissé à un rythme alarmant.

La baisse du trafic dans les petits aéroports est partiellement attribuable à l'évolution de la structure de l'industrie canadienne du transport aérien. La concurrence acharnée entre Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International a abouti à une expansion démesurée des réseaux et à un contrôle déficient des revenus et des coûts des liaisons à destination des petites communautés. L'absence d'une rentabilité uniforme à l'échelle régionale et la nécessité de remédier à la capacité excessive ont obligé Air Canada à pratiquer des compressions encore plus importantes. Le coût élevé de desserte des marchés court-courriers à faible densité et le barème des tarifs et des redevances ont découragé le développement du trafic régional. La situation risque de devenir encore plus critique du fait qu'Air Canada songe à retirer du service un certain nombre de ses turbopropulseurs vétustes au cours des prochaines années.

Toutes les difficultés des petits aéroports ne sont pas attribuables aux problèmes des compagnies aériennes. Des services aériens de remplacement, parfois à une moindre échelle, ont immédiatement été offerts à la plupart des communautés qui ont perdu leurs services régionaux. La transition vers les nouveaux services s'est faite plus en douceur dans les régions où d'autres compagnies aériennes exploitaient déjà des services. Les compagnies hésitent moins à offrir des services de remplacement lorsqu'elles ont une bonne connaissance du marché local et qu'elles peuvent prendre de l'expansion sans mettre leurs ressources à trop rude épreuve. La difficulté qui se pose aux petits aéroports qui ont entièrement perdu leurs services aériens est l'absence de clientèle. Il faut au minimum 25 000 passagers par an pour justifier des liaisons régionales à raison de deux vols par jour. L'utilisation d'aéronefs plus petits et la baisse des fréquences peuvent abaisser le seuil mais se traduire par une élévation des coûts par passager. Toutes les communautés qui ont perdu leurs services aériens avaient un trafic qui était nettement inférieur au seuil minimum nécessaire pour justifier des services aériens commerciaux.

D'autres communautés s'exposeront à des cessions de routes ou à l'abandon de services si le trafic continue de décroître. On ne saurait sous-estimer l'impact de cette réalité sur une communauté. La disparition de vols et de correspondances pratiques décourage le développement économique. Les petites communautés qui comptent sur les services passagers pour appuyer leurs aéroports devront trouver d'autres sources de financement pour maintenir leurs aéroports en service afin de continuer de pouvoir offrir d'autres services essentiels comme les vols d'évacuation sanitaire.

## ANNEXE E

### **VUE D'ENSEMBLE DE L'AIDE OFFERTE ET DISPONIBLE AUX PETITS AÉROPORTS**

#### **Programme de travaux d'Infrastructure au Canada**

Entre juin 1994 et la fin de mars 1996, la part du gouvernement fédéral dans le cadre de ce programme s'est chiffrée à 2,37 M\$ pour des projets aéroportuaires totalisant des dépenses de 7,1 M\$. Cette aide fédérale a visé tout un éventail de projets, notamment la réfection de la toiture des aérogares, des réparations, la reconstruction ou la modernisation des routes conduisant aux aéroports, les aires de stationnement des aéroports, la construction de hangars, de pistes.

#### **Programme d'Infrastructure Canada**

Quatorze projets aéroportuaires ont bénéficié entre 2001 et 2004 de l'aide du fédéral selon la formule du partage des coûts du Programme Infrastructure Canada : deux projets au Nouveau-Brunswick, deux en Ontario, deux en Saskatchewan, quatre en Alberta et quatre en Colombie-Britannique. Au total, 1,165 M\$ a été consacré à ces projets. Ce programme pour les aéroports était une source de financement ponctuelle.

#### **Aide financière spéciale accordée aux aéroports par les organismes fédéraux de développement régional**

Le gouvernement fédéral compte un certain nombre d'outils supportant le développement régional tels l'Agence de promotion économique du Canada atlantique et le Programme de diversification de l'économie de l'Ouest. Au fil des ans, et à titre spécial, certains aéroports ont bénéficié d'une aide financière pour élaborer un plan d'activités, une stratégie de commercialisation, etc. On trouvera des précisions sur les montants accordés dans les tableaux de l'annexe C.

#### **Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires de Transports Canada (PAIA)**

Ce programme fédéral finance les projets d'immobilisations liés à la sécurité, la protection des actifs et la réduction des charges d'exploitation. Pour être admissibles, les aéroports doivent accueillir tout au long de l'année des services passagers réguliers et ne pas appartenir ou être exploités par le gouvernement fédéral. Entre les exercices 1994-1996 et 2006-2007, 154 aéroports au total ont bénéficié de l'aide du PAIA, dont 55 avaient déjà bénéficié de crédits fédéraux lors de leur cession à des administrations locales. Au cours de cette période, près de 300 M\$ ont été alloués dans le cadre de ce programme.

### **Programme des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador**

Pour la période 2003-2004 à 2007-2008, le gouvernement du Canada aura versé une contribution financière pouvant atteindre 5 M\$ pour la remise en état des bandes d'atterrissage le long de la côte du Labrador par le biais du *Programme des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador*. Le programme de réfection finance des projets qui contribuent à prolonger la durée de vie des actifs aéroportuaires, comme les pistes, les voies de circulation, les aires de stationnement, les voies d'accès et les hangars pour les équipements et les passagers. L'objectif primordial de ce programme est de remettre en état les bandes d'atterrissage le long de la côte du Labrador afin d'assurer le maintien de leur potentiel opérationnel au niveau nécessaire pour répondre aux exigences de Transports Canada à l'égard de la certification des aéroports. Depuis 1983, près de 7 M\$ ont été investis dans des projets de remise en état des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador dans le cadre de ce programme. Les projets de remise en état qui relèvent de ce programme sont financés à 100 % par le gouvernement du Canada. La province de Terre-Neuve-et-Labrador est responsable de tous les coûts se rattachant à l'exploitation et à l'entretien courant des installations. Les bandes d'atterrissage sont situées dans les communautés suivantes : Black Tickle, Charlottetown, Cartwright, Davis Inlet, Fox Harbour, Hopedale, Makkovik, Mary's Harbour, Nain, Port Hope Simpson, Postville, Rigolet et Williams Harbour.

### **Aide aux aéroports au Québec et en Ontario**

Le Québec investit annuellement 5 M\$ pour des travaux d'immobilisation et 12 M\$ pour exploiter son réseau de 27 aéroports.

L'Ontario consacre 2,5 M\$ par an aux 29 aéroports dont il est le propriétaire et dont il assure l'exploitation.

### **Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires du Manitoba (PAIAM)**

Le Manitoba consacre 75 000 \$ par an aux aéroports certifiés et enregistrés qui ne reçoivent pas de vols réguliers (1 200 \$ pour les aéroports dont la piste n'est pas asphaltée et 2 400 \$ pour les aéroports dont la piste est asphaltée), dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires du Manitoba (PAIAM).

### **Programme d'aide aux aéroports communautaires de la Saskatchewan (PAAC)**

La Saskatchewan consacre 111 800 \$ à son PAAC qui vise l'exploitation et l'entretien des aéroports communautaires. La province n'a pas de programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires.

### **Programmes de l'Alberta**

L'Alberta consacre 2 M\$ par an à son Programme d'aéroports communautaires (CAP), auquel sont admissibles 72 aéroports communautaires pour des projets de remise en état.

Les aéroports admissibles au CAP de l'Alberta ne sont pas admissibles au PAIA de Transports Canada.

Un montant de 3 M\$ est disponible entre 2005 et 2010 en vertu du Programme d'infrastructures municipales de l'Alberta pour les projets d'infrastructure, incluant les aéroports communautaires.

Le Fonds Canada-Alberta d'infrastructures municipales-rurales englobe au titre des projets admissibles les projets de tourisme et de connectivité qui peuvent toucher les aéroports communautaires.

### **Programme de partenariats en transport de Colombie-Britannique**

Depuis 2004, la Colombie-Britannique a réservé 10 M\$ par an pour des contributions aux infrastructures de transport public portuaires et aéroportuaires. Le but du Programme de partenariats en transport (PPT) est d'allouer des contributions pour les investissements dans les infrastructures portuaires et aéroportuaires susceptibles d'entraîner d'importantes retombées économiques. Le PPT est accessible à tout aéroport de Colombie-Britannique, ouvert au public, à l'exception possible des plus grands aéroports du RNA de Vancouver et Victoria. Les investissements doivent être en lien avec des initiatives de développement économique de la région.

Les critères du programme sont les suivants :

- 1) le ministère des Transports doit contribuer au projet pour une part minoritaire;
- 2) le secteur privé doit investir dans le projet;
- 3) un solide plan d'affaire doit accompagner toute demande.

Le Ministère accorde une « contribution conditionnelle », assujettie à une entente passée avec tous les bailleurs de fonds, et la contribution est normalement versée à l'achèvement du projet ou progressivement selon certains jalons d'achèvement du projet, en fonction de la situation propre à chaque projet.

Les administrations locales/régionales, les administrations aéroportuaires et portuaires et certaines tierces parties sont admissibles.

Le PPT est un excellent catalyseur permettant d'encourager les communautés et les exploitants d'aéroports à trouver des moyens de maximiser l'utilisation de ces infrastructures comme moteur de développement économique, lorsqu'il existe de véritables opportunités. Jusqu'ici, la majorité des fonds ont été versés à des projets comme la prolongation des pistes, la modernisation des aérogares, etc. Une partie de l'affectation annuelle du PPT (jusqu'à 1 M\$) sert à verser des contributions aux exploitants de petits aéroports communautaires qui n'ont pas droit à l'aide du PAIA pour des projets de remise en état des immobilisations. Cela se fait selon une formule de partage des coûts où la part de la province peut atteindre 75 % du financement, selon les coûts du projet.

### **Aide aux aéroports dans les territoires**

Le Yukon consacre 4,4 M\$ par an aux 29 aéroports dont il est le propriétaire et dont il assure l'exploitation, alors que le Nunavut consacre 5,4 M\$ par an à ses 25 aéroports certifiés.

*L'annexe F donne un tableau sommaire des instruments de soutien existants dans les provinces et les territoires.*

### **Aide spéciale aux aéroports dans le cadre de programmes mixtes**

Le ministère du Développement économique de Colombie-Britannique peut également apporter une aide à même le Fonds d'infrastructures municipales-rurales comme il l'a fait par le passé dans le cadre du Fonds d'infrastructures Canada/Colombie-Britannique. Le montant de ces fonds dépend des priorités des municipalités et est également assujéti à certaines limites.

Le ministère du Développement économique de Colombie-Britannique a accordé des contributions uniques à des projets aéroportuaires, sans que cela ne soit une source de financement prévisible et récurrente.

Le ministère du Développement de l'Île-du-Prince-Édouard a accordé des fonds à des projets d'immobilisations au parc industriel de l'aéroport de Charlottetown.

Ponctuellement, le Nouveau-Brunswick a apporté une aide opérationnelle et financière aux petits aéroports.

### **Allègements fiscaux**

Les provinces du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard de même que le territoire du Nunavut exonèrent leurs aéroports de la taxe foncière provinciale-territoriale. En Ontario, depuis 2000, un « paiement tenant lieu d'impôts fonciers » pour les aéroports est fondé sur une mesure du rendement (ex. : le nombre de passagers).

Pour venir en aide à l'industrie du transport aérien, de nombreuses administrations ont supprimé la taxe sur le carburant d'aviation (Alberta, Terre-Neuve/Labrador et Nouveau-Brunswick pour les services aériens internationaux), l'ont réduite (Yukon) ou n'appliquent que la TPS sur le carburant (Nunavut). Dans certaines administrations, les services passagers et de fret aérien bénéficient d'un traitement différent à l'égard de la taxe sur le carburant (Colombie-Britannique, fret aérien international au Québec).

## Aide accordé aux aéroports par les provinces et les territoires (Annexe F)

	Propriétaire exploitant des aéroports	Appui financier	Fonds de recherche / études	Exonération d'impôt/taxe	Rôle de défense d'intérêts	Appui ou participation d'associations et d'administrations aéroportuaires	Autre
<b>Terre-Neuve-et-Labrador</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Propriétaire et exploitant de 22 pistes d'atterrissage (13 avec service régulier au Labrador et 9 sans service régulier sur la partie insulaire de la province).</li> <li>- 1 M\$ / année pour exploiter les 13 aéroports avec service régulier.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En vertu d'une entente F/P signée en 1982, <b>Transports Canada</b> fournit environ 1 M\$ / année pour des projets de restauration des immobilisations pour les 13 aéroports côtiers du Labrador.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Étude provinciale sur la viabilité des petits aéroports canadiens.</li> <li>- Le ministère de l'Innovation, du Commerce et du Développement rural a financé un certain nombre d'études portant sur la viabilité des aéroports, les possibilités de commercialisation et la diligence raisonnable pour financer les plans d'entreprise. Ce financement est accordé au gré du développement économique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exonération de la taxe sur le carburant pour les vols internationaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Agit au nom de la communauté provinciale des aéroports / compagnies aériennes pour traiter avec les divers autres participants de l'industrie (p. ex. le gouvernement fédéral, NAV Canada, etc.) au besoin.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le MT a fourni des fonds pour le démarrage de la nouvelle Association des aéroports du Canada atlantique (AACA) et perçoit des frais d'adhésion annuels.</li> <li>- Un représentant du MT participe aux réunions des intervenants du domaine aéroportuaire et aux assemblées générales annuelles.</li> <li>- On a demandé à T.-N. de nommer et de proposer des personnes à envisager à titre de représentant pour les deux aéroports du RNA et trois des conseils d'administration régionaux et locaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Un appui financier a été fourni pour couvrir les honoraires des syndics lorsque Stephenville a été mis sous la protection de la loi sur les faillites (max. 150 000 \$), ainsi qu'une garantie de prêt remboursable (max. 350 000 \$) pour faciliter les ententes de crédit et les coûts de restructuration. Les fonds sont fournis par l'entremise du ministère de l'Innovation, du Commerce et du Développement rural.</li> </ul>
<b>Nouvelle-Écosse</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aucun programme d'aide particulier pour les immobilisations aéroportuaires.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Étude provinciale sur la viabilité des petits aéroports canadiens.</li> <li>- Le bureau du développement économique de la Nouvelle-Écosse (BDENE) a fourni, à l'occasion, des fonds spéciaux pour le marketing et les plans d'entreprise des aéroports.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sert les intérêts de la communauté, des aéroports et des compagnies aériennes, mais aussi du commerce et du tourisme, pour traiter avec les divers autres participants de l'industrie (p. ex. le gouvernement fédéral, NAV Canada, etc.) au besoin.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A fourni des fonds pour le démarrage de la nouvelle AACA.</li> <li>- Perçoit des frais d'adhésion annuels à l'AACA.</li> <li>- Un représentant du ministère des Transports et des Travaux publics participe aux réunions des intervenants du domaine aéroportuaire et aux assemblées générales annuelles.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En vertu d'un accord de coopération entre le Canada et la Nouvelle-Écosse pour la diversification économique (EDA), l'Administration aéroportuaire de Sydney a reçu 888 000 \$ et la Commission aéroportuaire de Yarmouth a reçu 440 000 \$ sur deux années financières (1998-1999 et 1999-2000) pour divers postes, notamment la construction et l'agrandissement d'un hangar et l'élaboration de plans de marketing. 70 % des fonds provenaient de l'APECA et 30 % du BDENE. Aucune autre somme semblable n'a été fournie depuis 2000. L'EDA est expiré depuis le 31 mars 2006 et, en réalité, aucune autre somme n'est disponible pour les demandeurs pour le moment.</li> </ul>
<b>Île-du-Prince-Édouard</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les fonds ont été fournis par l'entremise du ministère du Développement pour les projets d'immobilisations, comme l'aménagement du parc commercial de l'aéroport de Charlottetown</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Étude provinciale sur la viabilité des petits aéroports canadiens.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'aéroport de Charlottetown est exonéré de l'impôt foncier provincial.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- A fourni des fonds pour le démarrage de la nouvelle AACA et perçoit des frais d'adhésion annuels.</li> </ul>	
<b>Nouveau-Brunswick</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- La province a fourni un appui en matière de fonctionnement et d'immobilisations à l'occasion aux aéroports régionaux/locaux et municipaux. Depuis 2001, le montant se chiffre à environ 700 000 \$.</li> <li>- Le programme fédéral provincial d'infrastructure fournit des fonds selon la formule de partage des coûts (1/3, 1/3, 1/3). En 2002, 1,05 M\$ (3,15 M\$ au total) ont servi pour diverses améliorations à l'infrastructure de l'aéroport de Moncton et 1,5 M\$ (4,5 M\$ au total) ont servi pour prolonger la voie de roulement à l'aéroport de Fredericton. En 2006, près de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le MT appuie diverses études, notamment l'Étude provinciale sur la viabilité des petits aéroports canadiens ainsi qu'une étude sur la viabilité potentielle des services aériens transfrontaliers.</li> <li>- Le MT a aidé à l'achat de données sur les compagnies aériennes à des fins de recherches réalisées par le Ministère et les aéroports.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le ministère des Finances offre une ristourne de taxe sur le carburant pour les services aériens internationaux (2,5 cents / litre).</li> <li>- La province exonère les aéroports de l'impôt foncier provincial (plus de 1 M\$ d'épargne chaque année pour le RNA du N.-B. et les aéroports régionaux/locaux).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le MT agit au nom de la communauté provinciale des aéroports / compagnies aériennes pour traiter avec les divers autres participants de l'industrie (p. ex. le gouvernement fédéral, NAV Canada, etc.) au besoin.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le MT a fourni des fonds pour le démarrage de la nouvelle AACA et perçoit des frais d'adhésion annuels.</li> <li>- Un représentant du MT participe aux réunions des intervenants du domaine aéroportuaire et aux assemblées générales annuelles.</li> <li>- La province compte des représentants aux conseils d'administration des 3 aéroports du RNA.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La province a participé à la banque de voyage établie par les services de Delta Airlines entre Fredericton et Boston. La province a investi 240 000 \$ en voyages prépayés, par avion, pendant deux ans. Business NB a également fourni une garantie de prêt de 1 M\$ pour ce service.</li> <li>- 2004 : la province a aidé l'aéroport de Bathurst au moyen d'une garantie de revenu de services de transport aérien / campagne de marketing (environ 150 000 \$).</li> <li>- Le ministère du Tourisme et des Parcs a aidé à réserver des services d'affrètement Moncton-Paris et Moncton-Hanover pour 2004 et 2005. Des fonds provinciaux ont servi à promouvoir ces nouveaux services à l'étranger (environ 200 000 \$ et 30 000 \$,</li> </ul>



## Aide accordé aux aéroports par les provinces et les territoires (Annexe F)

	Propriétaire exploitant des aéroports	Appui financier	Fonds de recherche / études	Exonération d'impôt/taxe	Rôle de défense d'intérêts	Appui ou participation d'associations et d'administrations aéroportuaires	Autre
		270 000 \$ (809 444 \$ au total) ont servi à la construction d'un pavillon polyvalent de 8 500 pi <sup>2</sup> à ce même aéroport.					respectivement). - La province a lancé une campagne sur le tourisme newyorkais de 500 000 \$ qui coïncide avec l'introduction d'un nouveau service Newark-Moncton de la Continental Airlines.
Québec	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transports Québec est propriétaire de 27 aéroports, la plupart en région éloignée.</li> <li>- 7 sont exploités à l'interne et 20 à contrat.</li> <li>- 22 avec service régulier (transporteurs régionaux / locaux).</li> <li>- Environ 12 M\$ / année pour exploiter les 27 aéroports.</li> <li>- Aucuns frais ni aucunes redevances d'atterrissage aux 26 aéroports qui appartiennent à la province.</li> <li>- D'autres organismes gouvernementaux sont propriétaires exploitants d'aéroports (Hydro-Québec : 5).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aucun programme d'aide particulier pour les immobilisations aéroportuaires.</li> <li>- 5 M\$ / année d'investissement dans l'infrastructure pour les aéroports de Transports Québec.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A fourni des fonds à l'occasion, de façon ponctuelle :</li> <li>- Étude provinciale sur la viabilité des petits aéroports canadiens.</li> <li>- Étude concernant la fiabilité et la sûreté de la nouvelle génération d'avions monomoteurs (Pilatus PC-12).</li> <li>- Étude sur le transport aérien au Québec.</li> <li>- Profil de la demande régionale en transport aérien par les passagers au Québec, et tendances.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aucune exonération</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Agit au nom de la communauté provinciale des aéroports / compagnies aériennes pour traiter avec les divers autres participants de l'industrie (p. ex. le gouvernement fédéral, NAV Canada, etc.) au besoin.</li> <li>- Participe aux réunions du CCRAC.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fournit un appui financier au Conseil des aéroports du Québec (CAQ), participe à leur développement et compte un observateur au conseil d'administration.</li> <li>- Fournit un appui financier à l'Association québécoise des transporteurs aériens (AQTA).</li> <li>- Fournit un appui financier à l'Association des gens de l'air du Québec (AGAQ) qui fait la promotion de l'usage du français dans l'industrie du transport aérien.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tous les accords (fonds du PAIA, entente de cession, etc.) entre les aéroports municipaux et le gouvernement fédéral doivent être approuvés par le gouvernement du Québec. Par exemple, la province a négocié un accord général avec l'ACSTA pour l'implantation des systèmes de détection des explosifs dans les aéroports concernés.</li> <li>- A produit la carte <i>Le Québec aérotouristique</i>.</li> <li>- Le gouvernement du Québec est bien préoccupé par les services aériens régionaux et fournit par conséquent des fonds pour conserver et développer les services aériens réguliers régionaux : fonds spéciaux pour des services aériens régionaux, programme de réduction du tarif aérien (650 000 \$ / année) pour les populations isolées ou éloignées, accord avec Air Canada pour les services régionaux (2,5 M\$ / année, terminé le 6 juillet 2006).</li> </ul>
Ontario	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Propriétaire exploitant de 29 aéroports éloignés (27 desservent des collectivités autochtones éloignées n'ayant pas accès à un réseau routier entretenu à l'année).</li> <li>- 6,0 M\$ / année pour l'exploitation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2,5 M\$ / année pour les 29 aéroports dont la province est propriétaire exploitant.</li> <li>- Programme pour les aéroports municipaux terminé en 1997 – du capital et des fonds d'exploitation ont été remis à 50 aéroports admissibles.</li> <li>- Trois aéroports municipaux ont récemment reçu des fonds pour des dépenses en capital par l'entremise d'Industrie Canada/FedNor et du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Étude provinciale sur la viabilité des petits aéroports canadiens.</li> <li>- Montants variables par l'entremise d'autres programmes fédéraux afin d'élargir les possibilités d'affaires aux aéroports (p. ex., FedNor, Ressources humaines et Développement des compétences Canada)</li> <li>- Étude dirigée par l'AMCO sur les aéroports municipaux de l'Ontario. 65 000 \$ de financement conjoint par l'entremise du min. du Dév. économique de l'Ontario, du min. du Dév. du Nord de l'Ont. et de FedNor.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aucune exonération.</li> <li>- En 2000, la province a établi une loi faisant en sorte que le paiement tenant lieu d'impôts fonciers (PTLIF) pour les administrations aéroportuaires soit fondé sur une mesure de débit, notamment celui des passagers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Agit au nom de la communauté provinciale des aéroports / compagnies aériennes pour traiter avec les divers autres participants de l'industrie (p. ex. le gouvernement fédéral, NAV Canada, etc.) sur demande et au besoin.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Compte des représentants provinciaux au conseil d'administration de 4 aéroports. Participation minimale dans le processus de nomination.</li> <li>- Est membre de l'AMCO (une association provinciale qui représente environ 60 aéroports municipaux) et de la Community Airports Group Cooperative (CAGC) qui représente environ 20 aéroports.</li> <li>- Compte des membres au sein du Conseil des aéroports du Canada (CAC).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le ministère du Développement économique et du Commerce assure la surveillance, et de temps à autre, rencontre des représentants de l'industrie du transport aérien (ATAC, IATA, etc). Le ministère du Tourisme et des Loisirs fait partie d'un groupe F/P/T qui prépare des rapports et fait des pressions auprès du gouvernement fédéral sur les questions aéronautiques, c.-à-d. CUTA).</li> </ul>
Manitoba	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Propriétaire exploitant de 24 aéroports éloignés dans le Nord.</li> <li>- 10 M\$ / année pour</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 150 000 \$ / année par l'entremise du programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires du Manitoba (MACAP) pour les</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Étude provinciale sur la viabilité des petits aéroports canadiens.</li> <li>- Financement d'une ou deux études de faisabilité ou de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le fret aérien à bord de certains vols internationaux est exonéré de la taxe</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plusieurs employés ministériels sont membres du Conseil aéronautique manitobain (CAM) et participent à leur conférence annuelle.</li> <li>- Des employés assistent aux réunions du comité des</li> </ul>	

## Aide accordé aux aéroports par les provinces et les territoires (Annexe F)

	Propriétaire exploitant des aéroports	Appui financier	Fonds de recherche / études	Exonération d'impôt/taxe	Rôle de défense d'intérêts	Appui ou participation d'associations et d'administrations aéroportuaires	Autre
	l'exploitation.	aéroports qui ne sont pas admissibles au fonds du PAIA <b>(NOTA : programme terminé en 2004).</b> - 75 000 \$ / année en fonds pour les aéroports certifiés et enregistrés n'ayant pas de service régulier. Les subventions de fonctionnement sont dans la catégorie des revenus généraux et sont de 1 200 \$ pour les aéroports dont la piste n'est pas pavée et de 2 400 \$ pour ceux dont la piste est pavée.	planification des activités liées à la cession d'aéroport dans la province. - A aidé l'Administration aéroportuaire de Winnipeg pour au moins une étude. - Réalisation d'une étude de l'incidence économique sur l'aviation.	provinciale sur le carburant.		exploitants d'aéroport de l'Association of Manitoba Municipalities (AMM) (la plupart des aéroports régionaux / locaux sont membres). - Membre de deux comités de l'Administration aéroportuaire de Winnipeg (comité consultatif communautaire et comité consultatif sur l'environnement) - A participé aux réunions du CCadRAC tenues à Winnipeg.	
<b>Saskatchewan</b>	- Le ministère de la Voirie et des Transports est propriétaire exploitant de 18 aéroports dans le Nord. - 1,5 M\$ / année pour l'exploitation.	- Crédit actuel de 111 800 \$ pour le programme d'aide aux aéroports locaux (CAAP) pour l'exploitation et l'entretien des aéroports locaux seulement. Aucun programme d'immobilisations pour l'entretien des aéroports locaux.	- Étude provinciale sur la viabilité des petits aéroports canadiens. - Étude interne sur les aéroports régionaux de la Saskatchewan (2001). L'étude comprenait un sondage par questionnaire sur les aéroports. - Étude de la conjoncture économique des aéroports de la Saskatchewan, mars 2002. -A appuyé une étude conjointe avec l'Administration aéroportuaire de Saskatoon et la WEDO sur la faisabilité d'horaire dans l'ouest du district administratif nord. Le rapport a été achevé en septembre 2006.	- Le Budget de 2005-2006 a fait passer la taxe sur le carburant aviation de 3,5 cents/l à 1,5 cent/l. - Les vols transfrontaliers et internationaux sont exonérés de la taxe sur le carburant aviation (au moyen d'une ristourne).		- Participe à la conférence annuelle du Saskatchewan Aviation Council (SAC). -Agit à titre de secrétariat pour le forum sur le développement de l'aviation en conjonction avec la conférence annuelle du SAC. - Participe aux consultations et aux réunions des directeurs du SAC. - Appuie la conception et la production de la carte des installations de transport aérien du SAC. - Assure la liaison avec l'administration aéroportuaire par l'entremise du forum sur le développement de l'aviation. - Assiste aux réunions du comité consultatif communautaire, de l'Administration aéroportuaire de Saskatoon et de l'Administration aéroportuaire de Regina.	- Même si, à l'heure actuelle, la Saskatchewan n'a pas de programme provincial d'aide financière pour les aéroports locaux, certains ont réussi à obtenir des fonds en vertu de l'ancien fonds sur l'infrastructure municipale rurale Canada-Saskatchewan administré par le service des Relations gouvernementales de la Saskatchewan. - Les aéroports ne sont pas admissibles à de l'aide en vertu de l'entente sur la taxe sur l'essence du nouveau Pacte pour les villes et les collectivités.
<b>Alberta</b>		- 2 M\$ / année pour les aéroports locaux sans service régulier par l'entremise du programme pour les aéroports locaux aux fins des projets de réhabilitation. 72 aéroports locaux sont admissibles à du financement. - 3 G\$ sur cinq ans (2005 à 2010) par l'entremise du programme d'infrastructure municipale de l'Alberta à toutes les municipalités pour des projets d'infrastructure qui pourraient comprendre des aéroports locaux.	- Participation à l'Étude provinciale sur la viabilité des petits aéroports canadiens. - Réalisation d'un projet de répertoire d'aéroport afin d'examiner les conditions des installations actuelles et de prévoir les futurs besoins d'investissement dans l'infrastructure pour les petits aéroports de l'Alberta. - Réalisation d'une étude sur la viabilité opérationnelle et les avantages socio-économiques d'aéroports choisis qui faisaient partie du projet de répertoire susmentionné.	- La taxe sur le carburant de 1,5 cent / litre a été retirée pour le trafic international (fret et passagers). La taxe sur le carburant pour le trafic intérieur est de 1,5 cent / litre.	- Agit au nom de la communauté provinciale des aéroports / compagnies aériennes pour traiter avec les divers autres participants de l'industrie (p. ex. le gouvernement fédéral, NAV Canada, etc.) au besoin.	- Participe aux réunions d'Aviation Alberta et aux assemblées générales annuelles.	Sources non traditionnelles possibles de financement et rôles potentiels : - le programme d'initiative de partenariats régionaux d'Affaires municipales de l'Alberta fournit des fonds pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'entreprise. - Développement économique de l'Alberta fournit des conseils et peut financer des études, de temps à autre, liées à des possibilités de développement économique en partenariat avec les aéroports. - La Capital Financing Authority de l'Alberta accorde des prêts pour des projets d'immobilisations au plus bas taux possible pour les administrations aéroportuaires reconnues en vertu de la <i>Regional Aéroports Authorities Act</i> de l'Alberta. - Aviation Alberta fournit des conseils aux aéroports membres et agit à titre de groupe de revendication pour les questions de transport aérien pour ses membres.

## Aide accordé aux aéroports par les provinces et les territoires (Annexe F)

	Propriétaire exploitant des aéroports	Appui financier	Fonds de recherche / études	Exonération d'impôt/taxe	Rôle de défense d'intérêts	Appui ou participation d'associations et d'administrations aéroportuaires	Autre
							- Le ministère de la Diversification de l'économie de l'Ouest a fourni des fonds, dans le passé, pour des projets du domaine aérospatial en Alberta.
<b>Colombie-Britannique</b>	- Le ministère des Forêts exploite 2 ou 3 pistes d'atterrissage à des fins de lutte contre l'incendie.	- Un programme de 10 M\$ par année pour les ports et les aéroports par l'entremise du programme de partenaires en transport (TPP) pour contribuer à des projets qui entraîneront des avantages économiques. - Programme fédéral/provincial d'infrastructure (1/3,1/3,1/3). La source provinciale de cette contribution n'est pas du MT. - Environ 1 M\$ du budget du TPP sont disponibles pour des projets de réhabilitation des immobilisations aux aéroports qui ne sont pas admissibles au PAIA fédéral. Environ 60 petites collectivités sont classées dans cette catégorie.	- Étude provinciale sur la viabilité des petits aéroports canadiens. - Autres études diverses au cas par cas. Exemple : - Peut servir à financer des études liées à la libéralisation des politiques internationales canadiennes de transport aérien. - Élaboration d'une stratégie visant les aéroports du Nord en collaboration avec l'Alberta.	- La taxe sur le carburant a été réduite à 2 cents / litre pour les opérations intérieures et internationales (était à 5 cents / litre). Ristourne de 100 % de la taxe sur le carburant pour les vols internationaux tout cargo et un montant proportionnel pour le fret transporté à bord de vols internationaux à passagers.		- Agit au nom de la communauté provinciale des aéroports / compagnies aériennes pour traiter avec les divers autres participants de l'industrie (p. ex. le gouvernement fédéral, NAV Canada, etc.) au besoin, ou de façon ponctuelle. - Participe aux activités du conseil de l'aviation de la C.-B. (même si elle ne compte pas de membre comme tel). - Membre associé de l'ATAC. - Personnes nommées au niveau provincial aux conseils des administrations aéroportuaires de Victoria et de Prince George. - Le comité consultatif du gouvernement provincial et de Vancouver se réunit une fois l'an.	- Le ministère du Développement économique (MDE) aide à choisir les projets d'infrastructure aéroportuaire, sur demande application, à titre de contributeur provincial pour les programmes fédéraux/provinciaux de travaux d'infrastructure. Le MDE peut, de temps à autre, financer des études visant à déterminer les possibilités en matière de tourisme, en collaboration avec les exploitants d'aéroport. - Le MT, Relations intergouvernementales, Tourism BC et le MDE participent aux activités de l'Airline Industry Monitoring Consortium of British Columbia (AIM BC), formé pour encourager des changements aux politiques fédérales sur le transport aérien qui viendront appuyer et améliorer la viabilité et la compétitivité du secteur de l'aviation.
<b>Yukon</b>	- Le territoire exploite 29 aéroports / aérodromes. - 6,52 M\$ / année pour l'exploitation et l'entretien. - Il y a deux directeurs d'aéroport, dont un pour Whitehorse. Les 28 autres aéroports sont gérés par le surintendant des aéroports locaux. - Atteint l'efficacité opérationnelle dans la gestion de 29 aéroports grâce au partage des ressources.	- 4,4 M\$ / année pour les 29 aéroports / aérodromes dont le territoire est propriétaire exploitant (y compris le recouvrement des projets du PAIA et de l'ACSTA); seulement 3 aéroports sont admissibles aux fonds du PAIA.	- Étude provinciale sur la viabilité des petits aéroports canadiens; Équipe de travail sur la viabilité des petits aéroports; - Coûts/avantages pour le pavage de l'aéroport Dawson; plans directeurs pour les aéroports.	Tous les aéroports du Yukon à l'intérieur des limites municipales doivent verser des subventions tenant lieu d'impôt. Le Yukon charge également des droits de concession d'avitaillement en carburant de 0,0452 \$/litre sur toutes les ventes de carburant.	Le ministère de la Voirie et des Travaux publics est propriétaire exploitant de 29 aérodromes publics dans le territoire du Yukon et représente le gouvernement pour toutes les questions d'aviation.	Membre du CAC, et appuie la Northern Air Transport Association (NATA)	
<b>T.N.-O.</b>	- Propriétaire exploitant des 27 aéroports qui constituent le réseau aéroportuaire de ce territoire. - Les aéroports sont classés comme suit : centre d'accès (Yellowknife), centres régionaux (Hay River, Inuvik) et aéroports locaux (les autres) - 6 directeurs d'aéroport veillent à l'exploitation et à l'entretien des aéroports	- Le soutien financier est de 3 à 14 M\$ annuellement selon l'autorisation de l'assemblée législative des T.N.-O. - Les aéroports de ce territoire répondent aux critères pour demander des fonds du PAIA.	- Étude provinciale sur la viabilité des petits aéroports canadiens - Plan des besoins financiers sur 20 ans, soit jusqu'en 2026. - Stratégie de marketing pour les aéroports des Territoires du Nord-Ouest (en cours) - Plan de vente au détail, aéroport de Yellowknife, novembre 2004.	- Les aéroports du gouvernement des T.N.-O. situés à l'intérieur des limites foncières versent des subventions tenant lieu d'impôt.	Le ministère des Transports appuie et représente tous les aéroports territoriaux dans leurs relations avec NavCanada, Transports Canada, les locataires, les utilisateurs des aéroports et autres intervenants.	- Membre du CAC et appuie le NATA.	- Facilite les accords de financement supplémentaire comme le PAIA.

## Aide accordé aux aéroports par les provinces et les territoires (Annexe F)

	Propriétaire exploitant des aéroports	Appui financier	Fonds de recherche / études	Exonération d'impôt/taxe	Rôle de défense d'intérêts	Appui ou participation d'associations et d'administrations aéroportuaires	Autre
	<p>régionaux avec leur propre personnel et gèrent les autres par l'entremise de contrats avec des municipalités et des entrepreneurs du secteur privé.</p> <p>- F et E pour l'ensemble des 27 aéroports = 23,4 M\$; revenu des redevances d'atterrissage, des baux et des concessions, etc. = 4,3 M\$ (2005/2006).</p>						
<b>Nunavut</b>	<p>- Le territoire est propriétaire exploitant de 25 aéroports agréés de l'Arctique et fournit un appui à 3 autres pistes d'atterrissage dans de petites collectivités inorganisées en municipalité le long de la côte arctique.</p> <p>- F et E de 14,4 M\$ / par année pour le fonctionnement et l'entretien.</p> <p>- Il y a un directeur des transports et un agent des aéroports dans chacune des 3 régions, soit Kivalliq, Kitikmeot et Baffin.</p> <p>- Quatre directeurs : Resolute, Iqaluit, Cambridge Bay et Rankin Inlet</p> <p>- Les 28 aéroports sont exploités en tant que réseau.</p>	<p>- 5,4 M\$ / année pour les 25 aéroports agréés dont le gouvernement du Nunavut est propriétaire exploitant</p>	<p>- Étude provinciale sur la viabilité des petits aéroports canadiens.</p> <p>- A réalisé une stratégie de transport au Nunavut.</p> <p>- Étude des services aériens en cours.</p>	<p>- Tous les aéroports du Nunavut sont exemptés des taxes territoriales; des subventions tenant lieu d'impôt sont versées à Iqaluit, la seule collectivité ayant une assiette fiscale.</p> <p>- La TPS est la seule taxe sur le carburant.</p>	<p>- Le Ministère représente entièrement les aéroports territoriaux concernant toutes les questions, que ce soit avec Transports Canada, Nav Canada, les utilisateurs, les intervenants, etc.</p>	<p>- Membre du CAC et appuie le NATA.</p>	<p>- Facilite les accords de financement supplémentaire comme le PAIA.</p>