ÉVALUATION DU FINANCEMENT DES AÉROPORTS ÉLOIGNÉS PAR TRANSPORTS CANADA

Préparé par :
Services d'évaluation ministériels
Transports Canada

Affiché dans le Site Web de Transports Canada en juillet 2007

TABLE DES MATIÈRES

	SOMMAIRE	i
1.0	INTRODUCTION	1
2.0	CONTEXTE	2
	2.1 Programme de contribution de fonctionnement et d'entretien pour les municipalités	4
	2.2 Contrats d'exploitation et d'entretien	4
	2.3 Exploitation par Transports Canada	4
	2.4 Financement des immobilisations	4
3.0	MÉTHODOLOGIE	5
	3.1 Questions d'évaluation	5
	3.2 Sources de données	6
	3.3 Facteurs limitatifs	6
	3.4 Modèle logique du financement des aéroports éloignés	8
4.0	PRINCIPALES CONSTATATIONS	9
	4.1 Pertinence	9
	4.2 Succès	16
	4.3 Rentabilité	19
Appendice 1 -	Évaluation du caractère éloigné des treize aéroports désignés	1-1
Appendice 2 –	Questions d'entrevue	2-1
Appendice 3 -	Liste des représentants communautaires interviewés	3-1
Appendice 4 -	Dépenses admissibles au Programme de contribution de fonctionnement et d'entretien pour les municipalités	4-1

SOMMAIRE

Ce rapport présente les résultats sommaires d'une évaluation du soutien financier de Transports Canada à l'exploitation de 13 aéroports ayant reçu la désignation d'aéroport « éloigné » aux termes de la Politique nationale des aéroports (PNA). Au départ, cette évaluation ne devait porter que sur les aéroports recevant un financement en vertu du Programme de contribution de fonctionnement et d'entretien pour les municipalités (PCFEM), afin de se conformer à la *Politique sur les paiements de transfert* du Conseil du Trésor dans son application à une prolongation du Programme après le 31 mars 2005. Six des neuf aéroports bénéficiant de ce financement sont des aéroports éloignés, et la portée de l'évaluation a donc été élargie pour englober sept autres aéroports éloignés financés à partir de budgets régionaux.

Principales constatations

Pertinence

- Huit aéroports portant actuellement la désignation d'aéroport éloigné ne répondent pas aux critères de la PNA pour cette désignation. Seulement cinq des collectivités correspondent au critère de devoir compter sur le transport aérien pour acheminer les passagers et le fret toute l'année.

- Le soutien financier du Ministère à l'exploitation d'aéroports éloignés est conforme à ses objectifs stratégiques et à son document de politique, *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada.* Le soutien ministériel est également pertinent du fait qu'il rejoint les objectifs du gouvernement fédéral de donner suite aux besoins et préoccupations des Canadiens vivant en région rurale et éloignée en fournissant une infrastructure qui soutienne le développement communautaire.

- Le Ministère ne possède pas d'approche coordonnée des services de financement aux collectivités éloignées pour les trois modes de transport, aérien, ferroviaire et maritime.

Succès

- Le succès du soutien financier du Ministère à ces aéroports est démontré par le fait qu'ils sont tous ouverts toute l'année, qu'ils sont tous conforme à la réglementation pertinente sur la sécurité et qu'aucun d'entre eux n'éprouve de problème notable lié à la sécurité. De plus, ces aéroports contribuent au développement socio-économique des collectivités.

Rentabilité

- Les évaluateurs n'avaient pas accès à des données financières suffisamment détaillées pour réaliser une analyse approfondie afin de comparer la rentabilité individuelle des aéroports éloignés, et ainsi suggérer des meilleures pratiques et comparer les trois formules de gestion employées pour l'exploitation des aéroports.

- À partir des renseignements disponibles, l'étude de la rentabilité des formules de financement du Ministère a fait ressortir ce qui suit :
    - La plupart des exploitants d'aéroport ont réussi à réduire les coûts d'exploitation, et tous ont pu augmenter les recettes depuis l'adoption de la PNA.
    - Aucune formule d'exploitation n'a semblé plus avantageuse qu'une autre. Les aéroports recevant des contributions du PCFEM avaient tendance à afficher des coûts d'exploitation moins élevés, tandis que ceux gérés par ou pour Transports Canada avaient tendance à enregistrer des recettes plus élevées.
    - L'exploitation de ces aéroports exigera une aide financière permanente.

Recommandations

- Le Programme de contribution de financement et d'entretien pour les municipalités devrait être remplacé par un nouveau programme de paiement de transfert, ciblé sur les aéroports éloignés et les trois aéroports régionaux et locaux appartenant actuellement à Transports Canada.

- Programmes et Cession devrait assurer un niveau approprié d'orientation fonctionnelle dans sa formule de financement des aéroports éloignés.

- Politiques devrait élaborer une approche coordonnée pour le financement des services aux collectivités éloignées et ce, pour tous les modes de transport.

- Politiques devrait passer en revue les critères employés pour déterminer si un aéroport est éloigné et établir des objectifs clairs à l'égard de tout programme de financement de cette catégorie d'aéroports.

- Suite à la revue des critères utilisés pour déterminer si un aéroport est « éloigné », et à l'acceptation d'objectifs de programme clairs, Programmes et Cession devrait produire un cadre de mesure du rendement pour le financement des aéroports éloignés par TC.

- Programmes et Cession devrait systématiquement recueillir des données financières détaillées sur tous les aéroports éloignés désignés. Les données recueillies devraient comprendre le détail de l'ensemble des dépenses et sources de recettes.

- Programmes et Cession devrait passer en revue la grille tarifaire des aéroports éloignés, en particulier de ceux qui déclarent des recettes sous la moyenne.

- Programmes et Cession devrait réaliser une analyse comparative des coûts des aéroports exploités avec des contributions du PCFEM et de ceux exploités par le Ministère, afin d'établir s'il existe des moyens de réduire les dépenses.

1.0 INTRODUCTION

Ce rapport présente les résultats d'une évaluation du soutien financier de Transports Canada à l'exploitation de 13 aéroports ayant reçu la désignation d'aéroport « éloigné » selon la Politique nationale des aéroports (PNA). Au départ, cette évaluation ne devait porter que sur les trois aéroports régionaux et locaux et les six aéroports éloignés recevant un financement en vertu du Programme de contribution de fonctionnement et d'entretien pour les municipalités (PCFEM) de Transports Canada. La *Politique sur les paiements de transfert* du Conseil du Trésor impose la réalisation d'une évaluation avant de pouvoir solliciter une prolongation du Programme après le 31 mars 2005. La portée de l'évaluation a cependant été élargie pour englober les trois mécanismes de financement au soutien de l'exploitation des 13 aéroports désignés comme aéroports éloignés. Ces mécanismes sont les suivants :

- Programme de contribution de fonctionnement et d'entretien pour les municipalités de Transports Canada;
- modalités contractuelles d'exploitation conclues par Transports Canada et un tiers;
- exploitation directe par Transports Canada.

La portée[1] de l'évaluation a été élargie pour les motifs suivants :

- six des neuf aéroports recevant des contributions du PCFEM portent la désignation d'aéroport éloigné[2] et il était difficile d'évaluer ces aéroports séparément des sept autres aéroports éloignés recevant une aide ministérielle;
- le PCFEM est un programme qui date et dont les objectifs ne correspondent plus au nouveau rôle du Ministère à l'égard des aéroports tel qu'énoncé dans la PNA, ce qui rend son renouvellement improbable;
- cette démarche est conforme à l'initiative de la Direction générale de la politique du transport aérien visant à passer en revue la politique sur les aéroports éloignés.

[1] Cette étude exclut également les aéroports portant la désignation d'aéroport de l'Arctique dans la PNA.
[2] Les aéroports de Natashquan, Baie-Comeau et Havre St-Pierre reçoivent également des contributions du PCFEM, mais ils ont la désignation d'aéroport régional-local dans le PNA et leur cession est prévue; ils ont donc été exclus de l'évaluation.

2.0 CONTEXTE

Avant 1994, Transports Canada jouait un rôle de premier plan dans l'exploitation et l'entretien des aéroports au Canada. Le PNA de 1994 a profondément transformé ce rôle, la responsabilité de Transports Canada passant de celle d'exploitant d'environ 150 aéroports à une fonction de réglementation du système de l'aviation civile. Le PNA ouvrait la voie à la cession d'aéroports à divers intéressés, pour ainsi libérer le gouvernement du Canada des responsabilités financières rattachées à l'exploitation et l'entretien des aéroports. Ce processus de cession excluait spécifiquement les 13 aéroports éloignés désignés dans le PNA[3] et énumérés au tableau 1.

Tableau 1 – Aéroports éloignés désignés dans le PNA

Province	Endroit
Colombie-Britannique	Sandspit
Alberta	Fort Chipewyan
Manitoba	Churchill, Norway House
Ontario	Moosonee
Québec	Îles-de-la-Madeleine, Lourdes-de-Blanc-Sablon, Eastmain River, Wemindji, Waskaganish, Kuujjuaq, Chevery, Schefferville

La PNA énonce deux critères pour la désignation d'un aéroport éloigné :

- le transport aérien est le seul moyen de transport fiable accessible toute l'année pour la collectivité desservie, et
- les collectivités desservies par les aéroports éloignés doivent compter sur le transport aérien pour acheminer la majeure partie des passagers et du fret ayant la collectivité pour destination ou point de départ.

La PNA prévoit que les aéroports éloignés qui recevaient un soutien financier en 1994 continueront de bénéficier d'un tel soutien, que l'on prendra des mesures à ces emplacements pour améliorer l'efficience d'exploitation, et qu'éventuellement, le gouvernement fédéral passera en revue son rôle à long terme à l'égard des aéroports éloignés. Il n'y a pas encore eu d'examen du rôle à long terme du gouvernement dans ce domaine, et l'exploitation des aéroports éloignés continue de faire l'objet de divers arrangements entre Transports Canada et des aéroports, comme l'indique le tableau 2 ci-après.

[3] Natashquan faisait au départ partie des aéroports éloignés et a perdu cette désignation lorsqu'une route ouverte toute l'année a rejoint la collectivité. Norway House s'est ajouté à la liste des aéroports éloignés en 1995.

Tableau 2 – Mécanismes de financement des aéroports éloignés				
Aéroport	**Propriétaire**	**Exploitant**	**Mécanisme de financement**	**Source de financement des immobilisations**
Sandspit (C-B)	TC	Région de TC	Région de TC	Région de TC
Fort Chipewyan (Alb.)	Administration locale	Administration locale	PCFEM de TC	Propriétaire et PAIA
Norway House (Man.)	Province	Administration locale	PCFEM de TC	Propriétaire et PAIA
Churchill (Man.)	TC	Région de TC	Région de TC	Région de TC
Moosonee (Ont.)	Province et Administration locale *	Administration locale	PCFEM de TC	Propriétaire et PAIA
Waskaganish (Qué.)	Administration locale **	Administration locale	Contrat F et E et Région de TC	Région de TC
Eastmain River (Qué.)	Administration locale **	Administration locale	Contrat F et E et Région de TC	Région de TC
Wemindji (Qué.)	Administration locale **	Administration locale	Contrat F et E et Région de TC	Région de TC
Kuujjuaq (Qué.)	TC	Administration locale	PCFEM de TC	Région de TC
Schefferville (Qué.)	TC	Organisation locale sans but lucratif	PCFEM de TC	Région de TC
Chevery (Qué.)	TC	Administration locale	PCFEM de TC	Région de TC
Lourdes-de-Blanc-Sablon (Qué.)	TC	Secteur privé et TC	Contrat F et E et Région TC	Région de TC
Îles-de-la-Madeleine (Qué.)	TC	Secteur privé et TC	Contrat F et E et Région TC	Région de TC

* La province de l'Ontario possède les terres et la municipalité possède les installations.
** Transports Canada possède les installations et les conseils de bande respectifs possèdent les terres.

2.1 Programme de contribution de fonctionnement et d'entretien pour les municipalités

Le tableau 2 indique que six aéroports éloignés recevaient des contributions du Programme de contribution de fonctionnement et d'entretien pour les municipalités (PCFEM). Le Programme est un mécanisme de financement lancé en 1972, qui autorisait le financement d'aéroports éloignés et régionaux et locaux pour compenser une partie de leur déficit d'exploitation et d'entretien. Le Programme visait à aider des organisations locales à continuer d'exploiter les aéroports. À l'annonce de la PNA en 1994, 31 aéroports recevaient des subventions d'exploitation en vertu de ce programme. Actuellement, seulement neuf aéroports reçoivent encore des contributions du Programme.

Le PCFEM est géré par trois bureaux régionaux, et les paiements sont versés une fois par an ou aux trois mois, selon l'entente conclue. Au cours des trois derniers exercices (2000-2001 à 2002-2003), Transports Canada a versé 6,1 millions $ dans le cadre du PCFEM. Les besoins futurs sont estimés à 2,4 millions $ par année.

2.2 Contrats d'exploitation et d'entretien

Les évaluateurs ont appris que Transports Canada négocie des contrats pour l'exploitation et l'entretien des aéroports d'Eastmain River, de Waskaganish, de Wemindji, des Îles-de-la-Madeleine et d Lourdes-de-Blanc-Sablon. Transports Canada perçoit les recettes de l'aéroport et établit au début de chaque exercice le montant à verser aux entrepreneurs pour l'exploitation et l'entretien. En fin d'exercice, tout déficit est à la charge des entrepreneurs. Des contrats sont négociés avec les conseils de bande cris pour l'exploitation des aéroports d'Eastmain River, de Waskaganish et de Wemindji, où les terres appartiennent au conseil de bande, et les installations à Transports Canada. Dans le cas des Îles-de-la-Madeleine et de Lourdes-de-Blanc-Sablon, le personnel de la Région du Québec gère les aéroports et accorde des contrats avec le secteur privé pour les services d'exploitation et d'entretien.

2.3 Exploitation par Transports Canada

Transports Canada possède et exploite les aéroports de Churchill et Sandspit, le financement de l'exploitation et de l'entretien provenant du budget d'exploitation des Régions.

2.4 Financement des immobilisations

Les propriétaires des aéroports sont responsables des dépenses en capital. Dans le cas des sept aéroports appartenant à Transports Canada et des trois appartenant à des conseils de bande, les bureaux régionaux de Transports Canada versent des fonds pour les dépenses en capital. Les propriétaires des trois autres aéroports peuvent présenter des demandes de contribution au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) de Transports Canada à l'égard de dépenses touchant la sécurité.

3.0 MÉTHODOLOGIE

3.1 Questions d'évaluation

La formulation des questions d'évaluation du tableau 3 visait à évaluer la pertinence, la réussite et la rentabilité du financement des aéroports éloignés.

Tableau 3 – Questions d'évaluation	
Pertinence	1. Le financement d'aéroports éloignés désignés dans la PNA est-il conforme aux priorités énoncées dans *Droit devant* [4] et aux objectifs stratégiques de Transports Canada?
	2. Le financement d'aéroports éloignés est-il conforme aux objectifs du gouvernement fédéral?
	3. Les aéroports en cause sont-ils effectivement éloignés?
Succès	4. Les aéroports sont-ils ouverts toute l'année?
	5. Les aéroports sont-ils sécuritaires?
	6. Est-ce que les aéroports visés par cette étude contribuent à la viabilité économique et sociale de collectivités éloignées?
Rentabilité	7. Les exploitants des aéroports ont-ils réussi à réduire les coûts d'exploitation et à augmenter les recettes d'exploitation?
	8. Les aéroports éloignés auront-ils un besoin permanent d'aide financière? Quelle sera la demande future?
	9. Quelle formule financière semble la plus avantageuse, des contributions par le PCFEM ou une gestion directe ou contractuelle par Transports Canada?

[4] *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada,* Transports Canada 2003.

3.2 Sources de données

Le tableau 4 indiquent les méthodes choisies pour recueillir les données nécessaires afin de répondre aux questions d'évaluation, et les sources de ces données.

Tableau 4 – Méthodes et sources de données	
Méthodes	**Sources de données**
Consultation de dossiers et documents	• Accords de contribution. • Dossiers sur des aéroports éloignés, notamment renseignements généraux et données financières. • Rapports d'événements opérationnels, p. ex., système de comptes rendus quotidiens des événements de l'aviation civile et avis aux navigants.
Entrevues et enquêtes[5]	• Programme des aéroports et personnel régional de Transports Canada. • Exploitants d'aéroport. • Représentants des communautés locales.

3.3 Facteurs limitatifs

Quelques facteurs limitatifs se sont manifestés en cours d'évaluation.

- La création du Programme de contribution de fonctionnement et d'entretien pour les municipalités (PCFEM) est antérieure à l'adoption des cadres de gestion et de responsabilisation axés sur les résultats (CGRR) s'appliquant aux programmes. Cela signifie qu'il n'y avait pas de modèle logique énonçant les liens entre les objectifs de programme et les résultats prévus, ni de plan d'évaluation ou de cadre de mesure du rendement. Transports Canada n'a pas non plus recueilli de données en vue d'évaluations ou de rapports sur le rendement du Programme. Ces facteurs rendent plus difficile une évaluation du succès du Programme. Afin de faciliter l'analyse de la formule de financement des aéroports éloignés, les évaluateurs ont mis au point un modèle logique simple énonçant les liens de cause à effet entre les activités du Programme et les résultats immédiats, intermédiaires et ultimes attendus (voir tableau 5).

- Il n'y avait pas de centre de responsabilité unique chargé de gérer le financement ministériel aux aéroports éloignés, pour assurer une orientation générale et suivre les résultats. Certains aéroports ont reçu un financement d'immobilisations et d'exploitation et d'entretien provenant de budgets régionaux, alors que d'autres recevaient des contributions du PCFEM et du PAIA. La vérification de 2003 des programmes de contributions aéroportuaires de Transports Canada[6] signalait que le

[5] Voir l'appendice 2 pour les questions d'entrevue et d'enquête, et l'appendice 3 pour la liste des personnes interrogées.
[6] http://www.tc.gc.ca/corporate-services/audit/2003/1577-03-001/menu.htm#1.2%20Background

PCFEM offrait peu d'orientation fonctionnelle aux gestionnaires régionaux, et qu'en l'absence d'un cadre de planification, chaque gestionnaire renouvelait des accords au cas par cas. Cette situation signifiait qu'il était difficile pour l'équipe d'évaluation de trouver une source d'information cohérente sur le Programme. Plusieurs sources différentes ont été consultées afin d'obtenir des données financières, et ces données étaient parfois incomplètes.

- Comme on l'a mentionné, le Programme de contribution de fonctionnement et d'entretien pour les municipalités de Transports Canada est un mécanisme de financement hérité qui a été créé en 1972. Depuis, le Ministère a adopté la PNA, qui représentait un important virage pour le gouvernement fédéral, sa fonction passant de propriétaire et exploitant d'aéroports à une fonction de propriétaire foncier et d'organisme de réglementation. Le PCFEM ne correspond plus à cette nouvelle approche et il devrait être révisé ou remplacé dans le contexte de la PNA.

- La PNA donnait aux aéroports de Natashquan, Baie-Comeau et Havre-Saint-Pierre la désignation d'aéroports régionaux et locaux, devant être cédés en conformité des politiques de la PNA. Ces aéroports ont été exclus du présent examen lorsque la portée de ce dernier s'est concentrée uniquement sur les aéroports éloignés. Il faut toutefois signaler que jusqu'à la cession de ces trois aéroports, le soutien de leurs activités créera un besoin régulier de contributions financières.

Pour six des aéroports éloignées, une grande partie de ces difficultés sera réglée lorsque l'on préparera la demande en vue de remplacer le PCFEM. Il y aura des objectifs de programme clairement énoncés, un modèle logique reliant des objectifs à des activités et des résultats, un cadre de mesure du rendement et un plan d'évaluation. Des dispositions de ce type pourraient cependant toujours manquer pour les sept aéroports éloignés que Transports Canada finance à l'extérieur du Programme, à partir de budgets régionaux.

Recommandation : Le Programme de contribution de financement et d'entretien pour les municipalités devrait être remplacé par un nouveau programme de paiement de transfert, ciblé sur les aéroports éloignés et les trois aéroports régionaux et locaux appartenant actuellement à Transports Canada.

Recommandation : Programmes et Cession devrait assurer un niveau approprié d'orientation fonctionnelle dans sa formule de financement des aéroports éloignés.

Recommandation : Suite à la revue des critères utilisés pour déterminer si un aéroport est « éloigné » et à l'acceptation d'objectifs de programme clairs, Programmes et Cession devrait énoncer un cadre de mesure du rendement pour le financement de tous les aéroports éloignés par TC.

3.4 Modèle logique du financement des aéroports éloignés

Le tableau 5 énonce les principes logiques du financement des aéroports éloignés par Transports Canada, employés aux fins de cette évaluation. La description qui précède des divers mécanismes de financement comprend les activités de programme entreprises par Transports Canada dans le cadre du Programme. La section succès du présent rapport traite du degré de réussite du Programme dans l'obtention des résultats. Comme on le signale à la section 3.3, ce modèle logique simple ne porte que sur les liens fondamentaux de cause à effet. Un nouveau modèle logique sera élaboré lorsque Programmes et Cession mettra au point le CGRR du nouveau programme de financement des aéroports éloignés.

Tableau 5 – Modèle logique du financement des aéroports éloignés

Activités et extrants de TC	Résultats immédiats	Résultats intermédiaires	Résultats ultimes
TC exploite certains aéroports éloignés. TC négocie, signe et gère des contrats avec d'autres entités qui exploitent certains aéroports éloignés. TC verse des contributions à certaines entités qui exploitent des aéroports éloignés. Une exploitation plus efficiente est mise en œuvre dans tous les aéroports éloignés.	Des aéroports sont exploités dans les 13 collectivités désignées éloignées dans la PNA.	Les aéroports éloignés sont sécuritaires et ouverts toute l'année.	L'accès au réseau de transport national soutient la viabilité économique et sociale de collectivités éloignées.

4.0 PRINCIPALES CONSTATATIONS

4.1 Pertinence

Le financement d'aéroports éloignés désignés dans la PNA est-il conforme aux priorités énoncées dans *Droit devant* [7] et aux objectifs stratégiques de Transports Canada?

***Constatation* :** *Le financement d'aéroports éloignés est conforme aux priorités énoncées dans Droit devant et aux objectifs stratégiques de Transports Canada.*

Dans *Droit devant*, Transports Canada énonce sa stratégie des services aux collectivités éloignées. On peut y lire que Transports Canada « … a l'intention de maintenir sa politique qui consiste à encourager les localités à contrôler l'infrastructure de transport et à trouver des arrangements innovateurs pour appuyer le transport dans les régions rurales du Canada. » Transports Canada s'engageait également à continuer « … de chercher les meilleurs moyens de fournir un accès raisonnable au réseau de transport national pour les communautés éloignées là où un tel accès n'est pas financièrement autonome mais est essentiel à leur survie. »

La PNA confère au gouvernement fédéral la latitude nécessaire pour gérer sa responsabilité à l'égard des aéroports éloignés. Il n'exclut pas la possibilité d'une cession d'aéroports éloignés, ce qui permet au gouvernement d'encourager le contrôle local de l'infrastructure de transport. La PNA permet également un financement fédéral des aéroports afin de fournir aux collectivités éloignées un accès au réseau de transport national.

Les objectifs stratégiques de Transports Canada sont axés sur le maintien et l'amélioration de la sûreté et de la sécurité du réseau de transport du Canada, ainsi que sur la contribution à la croissance économique et au développement social du Canada. La PNA soutient directement ces objectifs stratégiques ministériels, en permettant au gouvernement fédéral de verser à des aéroports éloignés un financement qui contribue à maintenir et améliorer la sécurité. L'accès à longueur d'année à un système de transport sécuritaire et efficient aide également à assurer le maintien de la viabilité économique et sociale des collectivités éloignées desservies par un aéroport. Les avantages économiques et sociaux ont été confirmés en entrevue avec des représentants communautaires.

[7] *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada,* Transports Canada 2003.

Le financement d'aéroports éloignés est-il conforme aux objectifs du gouvernement fédéral?

***Constatation* :** *Le financement d'aéroports éloignés exposé dans la PNA est conforme aux objectifs du gouvernement fédéral de donner suite aux besoins et préoccupations des Canadiens vivant en région rurale et éloignée en fournissant une infrastructure qui soutienne le développement communautaire.*

Comme on le relevait dans une évaluation antérieure du Programme de réfection des bandes d'atterrissage de la côte du Labrador, le gouvernement fédéral s'est engagé à s'occuper des besoins et des préoccupations des Canadiens vivant dans des régions rurales et éloignées. Cet engagement a pris forme officielle avec la création du Partenariat rural canadien, qui relève du Secrétariat rural.[8] Le Secrétariat rural constitue le point central du travail de partenariat du gouvernement canadien avec les Canadiens des régions rurales et éloignées en vue de bâtir des collectivités vigoureuses et dynamiques. Le Secrétariat facilite la liaison et la création de partenariats pour aborder des enjeux et des priorités du milieu rural.

Une priorité fédérale du Partenariat rural canadien est d'assurer le renforcement de la diversification économique des collectivités rurales. L'accès aux soins de santé à un coût raisonnable constitue une autre priorité. L'aide financière de Transports Canada aux aéroports éloignés contribue à ces deux priorités fédérales. Les aéroports assurent un lien entre les collectivités éloignées et le reste du pays, offrant des possibilités de maintenir leur viabilité économique par le tourisme, le commerce et les voyages d'affaires (p. ex., activités d'exploration des ressources). Les aéroports remplissent aussi une importante fonction d'évacuation médicale en transportant les patients qui ont besoin d'un traitement dans un plus grand centre.

Les aéroports en cause sont-ils effectivement éloignés?

***Constatation* :** *Huit aéroports actuellement désignés comme éloignés ne correspondent pas aux critères de la désignation d'aéroport « éloigné » de la PNA. Seulement cinq aéroports (Norway House, Chevery, Lourdes-de-Blanc-Sablon, Kuujjuaq et Fort Chipewyan) répondent aux critères actuels de désignation d'un aéroport « éloigné », parce qu'une liaison aérienne est nécessaire toute l'année pour transporter des passagers et des marchandises périssables.*

Certains aéroports désignés comme « éloignés » ne correspondent plus aux critères énoncés dans le PNA. Ces deux critères sont les suivants :

1. Le transport aérien est le seul mode de transport fiable disponible toute l'année pour la collectivité desservie par l'aéroport.

[8] Pour de plus amples renseignements sur le Secrétariat rural, voir http://www.agr.gc.ca/policy/rural

2. Les collectivités doivent compter sur le transport aérien pour acheminer la majeure partie des passagers et du fret ayant la collectivité pour destination ou point de départ.

Pour ce qui est du premier critère, aux fins de la présente évaluation, un aéroport n'était pas réputé éloigné si la collectivité :

- avait un service fiable de traversier ou de train toute l'année, ou
- avait accès au réseau routier canadien par une voie publique praticable en tout temps, ou
- était reliée par une voie publique praticable en tout temps à une autre collectivité ayant accès à des services de traversier, de train ou de transport aérien réguliers offerts toute l'année.

Pour ce qui est du deuxième critère, on a constaté que certaines collectivités étaient accessibles pendant des périodes limitées par barge, traversier ou route praticable l'hiver.[9] Dans ces situations, la majeure partie des marchandises non périssables était transportée par ces moyens, à cause de leur coût moindre. Aux fins de l'analyse de la présente étude, une collectivité était réputée « éloignée » si le transport de la majorité des passagers et de la plupart des marchandises périssables dépendait du transport aérien. Le tableau 6 présente une évaluation des 13 aéroports éloignés en fonction de ces deux critères.

[9] Une route praticable l'hiver traverse habituellement des lacs ou des rivières gelés dans un trajet vers des collectivités par ailleurs inaccessibles aux véhicules.

Tableau 6 – Évaluation de la conformité des aéroports aux critères de désignation d'aéroport éloigné du PNA					
Aéroport	**L'aéroport est-il ouvert toute l'année?**	**Autres moyens de transport**			**Évaluation du statut éloigné**
		Routier	Ferroviaire	Maritime	
Sandspit	Oui			Service de traversier avec Prince Rupert (toute l'année)	**Non**
Fort Chipewyan	Oui			Accès par bateau à Fort McMurray et Fort Fitzgerald (été)	**Oui**
Nonrway House	Oui	Accès routier pas toujours fiable			**Oui**
Churchill	Oui		3 trains par semaine (VIA)	Port maritime de l'Arctique et des Prairies (été)	**Non**
Moosonee	Oui		Service ferroviaire au moins trois fois par semaine		**Non**
Waskaganish*	Oui (6 jours par semaine)	Route praticable en tout temps			**Non**
Eastmain River*	Oui	Route praticable en tout temps			**Non**
Wemindji*	Oui (6 jours par semaine)	Route praticable en tout temps			**Non**
Kuujjuaq	Oui				**Oui**
Schefferville	Oui		Service ferroviaire une fois par semaine		**Non**
Chevery**	Oui				**Oui**
Lourdes-de-Blanc-Sablon**	Oui			Traversier (seulement pendant la saison de navigation)	**Oui**
Îles-de-la-Madeleine	Oui			Traversier (toute l'année)***	**Non**

Nota : L'appendice I traite plus en détail de l'évaluation du statut d'aéroport éloigné de chacun des aéroports qui précèdent.
* Le financement de ces trois aéroports par Transports Canada pourrait être assujetti aux modalités de la Convention de la Baie James et du Nord québécois (CBJNQ).
** La Province de Québec prévoit éventuellement prolonger la route praticable en tout temps jusqu'à Chevery et Lourdes-de-Blanc-Sablon. Si le projet se réalise, ces aéroports ne répondront plus aux critères actuels de désignation d'un aéroport éloigné.
*** Service de traversier depuis Souris (Î.-P.-É.), printemps/été/automne, et de Matane (Qué.), l'hiver.

L'examen des sections de la PNA portant sur les aéroports éloignés a fait ressortir les thèmes de réflexion suivants.

1. La désignation des 13 aéroports à titre d'aéroports éloignés repose sur des facteurs historiques, découlant en grande partie des responsabilités affectées à Transports Canada dans les années 1960 pour l'exploitation de plusieurs aéroports dans l'intérêt public. Ces responsabilités ont été maintenues lors de la transition vers une nouvelle politique d'aide financière aux aéroports en 1972.[10] Toutefois, comme on l'a mentionné précédemment, bien que la PNA ait profondément transformé les responsabilités de Transports Canada à l'égard des aéroports, la liste des aéroports éloignés est demeurée intacte. Maintenant, la désignation d'aéroport « éloigné » ne semble plus rattachée à un quelconque facteur distinctif, comme la propriété (seulement 10 des 13 appartiennent à Transports Canada), ou l'éloignement du centre de population le plus près, car 98 aéroports[11] appartenant à des provinces ou des municipalités sont isolés de la même manière, sans pour autant recevoir de contribution de Transports Canada. Cette situation risque de donner l'impression que Transports Canada est inéquitable dans son traitement des collectivités isolées. Par contre, toute tentative d'instituer un traitement équitable aurait probablement d'importantes conséquences financières.

2. Précédemment dans cette section, on évaluait le statut d'aéroport éloigné de 13 aéroports à partir des critères de désignation énoncés dans la PNA. Toutefois, les évaluateurs ont pu établir que Transports Canada a déjà tenu compte de manière officieuse d'autres facteurs, comme les suivants, pour déterminer si un aéroport isolé devrait obtenir la désignation d'aéroport éloigné.

   Distance et fréquence de service

   Bien des gens estimeraient qu'une collectivité est éloignée même si elle possède un accès routier, ferroviaire ou par traversier. Plusieurs collectivités de ce type ont un service ferroviaire, le plus fiable parce que le moins susceptible d'être perturbé par les conditions météorologiques. Cependant, le service ferroviaire à ces collectivités se limite à un seul ou quelques voyages par semaine, et les distances peuvent être longues. À titre d'exemple, il y a un service ferroviaire trois fois la semaine entre Churchill et Winnipeg, mais l'horaire prévoit que le voyage prend 36 heures. Pour bien des gens, cette situation ferait de Churchill un endroit qui reste éloigné. De même, certains services de traversier, bien que fiables, peuvent exiger un voyage de plusieurs jours, comme le service de Rimouski à Lourdes-de-Blanc-Sablon. Finalement, l'accès routier peut être fiable, mais dans une collectivité isolée, cet accès se traduit par de longues heures de conduite vers le centre de population le plus près.

[10] En vertu de la nouvelle politique d'aide financière adoptée en 1972, le Ministre se réservait le droit de désigner tout aéroport comme étant admissible à une subvention d'exploitation, à condition que la désignation puisse se justifier en regard de facteurs moins quantifiables liés à des avantages économiques, sociologiques ou pour l'aviation. (Source : SUPPRIMÉ EN RAISON DE L'AIPRP)

[11] Selon le *Remote/Isolated Airports Database Report* préparé par les Services d'évaluation ministériels en 2002, environ 98 aéroports auraient répondu aux critères actuels de la PNA pour être réputés éloignés s'ils avaient reçu un soutien financier au moment de l'annonce de la PNA.

Fiabilité

Il faut également expliciter ce qui est visé par le critère de fiabilité. Pour bon nombre de ces collectivités, les routes praticables l'hiver ou les expéditions par barge l'été sont fiables en ce qui a trait à des marchandises lourdes, volumineuses et non périssables, mais seul le transport aérien est fiable pour la livraison toute l'année de marchandises périssables, le transport de passagers et les évacuations médicales. Tous les aéroports éloignés actuellement désignés sont employés pour des évacuations médicales. Dans le cas des collectivités éloignées accessibles par route, on peut se demander comment la fiabilité d'un long trajet en ambulance se compare à celle d'un vol d'évacuation médiale en beaucoup moins de temps.

Coût

Un autre facteur dont il faut tenir compte est le fait que bien que le service aérien soit fiable, il est souvent beaucoup plus coûteux, et donc moins accessible que les services routiers ou ferroviaires lorsqu'ils sont disponibles. La plupart des collectivités reçoivent la majorité de leur marchandise (en poids et en taille) par d'autres moyens de transport moins coûteux, camions par des routes saisonnières, barges, navires de charge, trains ou traversiers. Dans de nombreuses collectivités, la majorité des passagers utilisent le transport routier ou ferroviaire lorsqu'il est disponible, parce qu'il est moins dispendieux que le transport aérien. Ainsi, la plupart des passagers à destination de Churchill, Moosonee et Schefferville semblent se déplacer par train, et la plupart de ceux à destination de Sandspit et des Îles-de-la-Madeleine utilisent le traversier.

Autres

D'autres facteurs, par exemple des ententes avec les Premières nations, pourraient influencer les décisions sur les services à certains aéroports éloignés. De plus, des ministères participant au Secrétariat rural, dont l'Agriculture, le MAINC et Santé Canada, interviennent également dans les services aux collectivités éloignées. Toute modification de la politique de Transports Canada visant les collectivités éloignées pourrait avoir une incidence sur leurs activités.

Comme les critères qui précèdent, et peut-être d'autres encore, semblent avoir été employés pour désigner certains aéroports comme étant éloignés, les évaluateurs proposent de passer ces critères en revue afin d'établir si certains ou l'ensemble d'entre eux devraient être officiellement intégrés au processus d'évaluation du caractère éloigné d'un aéroport.

Recommandation : Politiques devrait passer en revue les critères employés pour déterminer si un aéroport est éloigné et établir des objectifs clairs pour tout programme de financement de cette catégorie d'aéroports.

1. ***Constatation :*** *Le Ministère ne possède pas d'approche coordonnée pour les services de financement aux collectivités éloignées au chapitre du transport aérien, ferroviaire et maritime.*

   Les évaluateurs ont constaté un manque de coordination apparent parmi les divers modes dans l'approche du Ministère au financement de services à l'intention de collectivités éloignées. Transports Canada fournit également des services à des ports éloignés, et subventionne certains services ferroviaires vers des collectivités éloignées. Ces politiques individuelles ne renvoient pas une à l'autre, et ne mentionnent pas non plus si le Ministère devrait fournir plus d'un service subventionné à une collectivité éloignée.

   Aux fins de la Politique maritime nationale (1995), les ports éloignés sont définis comme ceux :

   - pour lesquels le transport maritime constitue le principal mode de transport pour le déplacement des personnes et des marchandises pendant au moins une partie de l'année;
   - dont l'installation dépend spécifiquement du quai fixe de Transports Canada qui s'y trouve, le long duquel les navires peuvent s'amarrer solidement; et
   - dont la collectivité n'est reliée par aucun réseau routier à un autre emplacement doté d'un quai, ni à aucun centre d'importance par un service de transport routier ou aérien assuré à longueur d'année.

   Ces critères diffèrent de ceux s'appliquant à la désignation d'aéroport éloigné en ce que l'installation portuaire peut constituer le principal mode de transport pour seulement une partie de l'année, plutôt que toute l'année. Sandspit et Cap-aux-Meules (Îles-de-la-Madeleine) sont classés ports éloignés en vertu de la Politique maritime nationale. De plus, Transports Canada subventionne le service de traversier entre l'Île-du-Prince-Édouard et Cap-aux-Meules.

   Il n'existe actuellement pas de définition ministérielle claire d'un service ferroviaire éloigné. Un rapport du Comité permanent des transports de la Chambre des communes, intitulé *La renaissance des services ferroviaires voyageurs au Canada* (1998), définissait le service aux centres éloignés comme « celui qui dessert une région où la population n'a pas raisonnablement accès à d'autres modes de transport ». Le Ministère verse des subventions considérables pour les services ferroviaires voyageurs visant trois collectivités (soit Schefferville, Moosonee et

Churchill), qui reçoivent également un financement pour leurs aéroports éloignés.[12] Les services ferroviaires et aériens sont comparables du fait que ces deux modes offrent un service toute l'année.

Transports Canada risque de nuire à la rentabilité de son approche globale de la desserte des collectivités éloignées du Canada, par manque de coordination lorsque le Ministère subventionne des services à une collectivité pour deux modes à la fois, et même parfois trois, sans relier de tels soutiens. Une telle situation peut survenir parce qu'il existe différentes définitions du caractère éloigné, et qu'il n'y a pas d'approche coordonnée du financement des services à des collectivités éloignées parmi l'ensemble des modes de transport. En examinant le niveau pertinent de service pour chaque mode depuis une perspective mieux intégrée, Transports Canada pourrait être en mesure de réduire ses dépenses par l'élimination du chevauchement des subventions aux services pour les collectivités éloignées. Les évaluateurs soulignent qu'un tel examen devrait envisager si un ou deux modes de transport peuvent assurer de manière efficiente le transport à la fois des passagers et des marchandises dans les situations où l'on subventionne actuellement deux ou trois modes de service éloigné.

Recommandation : Politiques devrait élaborer une approche coordonnée pour le financement des services aux collectivités éloignées et ce, pour tous les modes de transport.

4.2 Succès

Les aéroports sont-ils ouverts toute l'année?

Constatation : *L'ensemble des 13 aéroports éloignés étaient ouverts toute l'année.*

Une enquête auprès des exploitants d'aéroports et des gestionnaires régionaux de Transports Canada a révélé que l'ensemble des 13 aéroports éloignés étaient ouverts toute l'année.

L'équipe d'évaluation a analysé les NOTAM (*avis aux navigants*) déclarés par les 13 aéroports éloignés de 1999 à 2002. Le NOTAM est un avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes.[13] Cette analyse a révélé que les aéroports d'Eastmain River, de Waskaganish et de Wemindji diffusaient régulièrement des NOTAM indiquant que les services radio et météo n'étaient pas disponibles. Ainsi, en 2002, l'aéroport d'Eastmain River a diffusé 53 avis de ce type, portant habituellement sur une période de

[12] Voir le rapport des Services d'évaluation ministériels, *Évaluation de la politique sur les services ferroviaires voyageurs en région éloignée autres que ceux de VIA Rail*, 2000.
[13] Tel que défini par l'Organisation de l'aviation civile internationale, annexe 15, Canadian NOTAM Procedures Manual et la PIA Canada MAP 5.1

quatre à six heures. Pendant la même période, les aéroports de Wemindji et Waskaganish ont diffusé respectivement huit et onze NOTAM de ce type. Malgré la fréquence apparente de ces avis, l'équipe d'évaluation a confirmé que la diffusion de NOTAM de ce type ne changeait pas le statut d'un aéroport comme étant ouvert toute l'année.[14] Aucun autre aéroport éloigné n'a diffusé de NOTAM de ce type au cours de la période à l'étude.

Le fait que ces 13 aéroports soient ouverts toute l'année signifie également qu'ils font partie de l'infrastructure globale de sécurité de l'aviation. Ils offrent un emplacement alternatif permettant l'atterrissage d'avions qui connaissent des difficultés mécaniques ou autres situations d'urgence. Pendant la période à l'étude, on a déclaré un total de 20 atterrissages d'urgence à huit de ces aéroports.

De plus, ces dernières années, les progrès technologiques de l'aviation ont permis aux transporteurs de choisir de plus en plus souvent des itinéraires de vol survolant le Nord canadien. En conséquence, des représentants de l'industrie ont signalé le besoin lié à la sécurité de la disponibilité d'aéroports de déroutement le long de cet itinéraire. À cause de son emplacement et de sa piste asphaltée de 9 200 par 160 pieds, Churchill serait probablement l'un des aéroports favorisés pour cette fonction. Les évaluateurs soulignent que l'objectif visé par Transports Canada dans le financement d'aéroports éloignés est de donner à leurs collectivités un accès au réseau national de transport. En soi, le versement de subventions pour les coûts liés à des emplacements d'atterrissage en cas de déroutement de vols commerciaux dont la destination n'est pas une collectivité éloignée ne semble pas correspondre à cet objectif. Le Ministère pourrait décider d'aborder le maintien d'emplacements d'atterrissage pour le déroutement de vols commerciaux nordiques à titre de question distincte de politique.

Les aéroports sont-ils sécuritaires?

Constatation **:** *L'évaluation a permis de constater que les 13 aéroports éloignés étaient conformes aux règlements pertinents sur la sécurité.*

L'équipe d'évaluation a confirmé à partir de la Base de données nationales sur la sécurité des aérodromes que l'ensemble des 13 aéroports avaient été inspectés dans les délais prévus à la Politique sur la fréquence des inspections pour les aéroports et qu'ils avaient été jugés conformes.

[14] Au Canada, certains petits aéroports avec un achalandage relativement léger ont un indicatif d'appel indiquant qu'ils sont exploités avec une station radio d'aérodrome communautaire (CARS). Habituellement, un seul employé est chargé d'assurer à la fois les communications radio et les observations météorologiques pour l'aviation. Le *Supplément de vol - Canada* relève que les aéroports CARS ont souvent des heures d'exploitation limitées, sans horaire fixe. Les aéroports d'Eastmain River, de Wemindji et de Waskaganish sont tous de ce type, et sont en fait tenus de diffuser un NOTAM pour indiquer à quel moment et pendant combien de temps les services radio et météo ne seront pas disponibles, afin de faciliter la planification des vols par les pilotes.

(SUPPRIMÉ AIPRP)

Les problèmes afférents à la capacité d'intervention en cas d'incendie à l'aéroport de Churchill devraient probablement être réglés dans un proche avenir. L'enquête statistique de juin 2003 réalisée par Sécurité et Sûreté de TC désignait cet aéroport comme l'un de ceux qui devront se conformer au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) 308. Le RAC 308 porte sur la nécessité d'avoir sur place du matériel de lutte contre les incendies et du personnel formé afin de pouvoir intervenir dans toute situation d'urgence touchant un aéronef. (SUPPRIMÉ AIPRP) les aéroports sont bel et bien conformes aux dispositions réglementaires en matière de sécurité de Transports Canada.

Constatation : *L'évaluation n'a pas fait ressortir de problème notable en matière de sécurité*.

Le Système de comptes rendus quotidiens des événements de l'aviation civile (CADORS) est une base de données nationale sur les incidents de l'aviation, qui peut servir à isoler des tendances relativement aux incidents pour un aéroport donné. De même, une analyse longitudinale des NOTAM diffusés par un aéroport particulier peut permettre d'établir avec certitude si un aéroport connaît des problèmes chroniques touchant les aides à la navigation, l'éclairage du terrain d'aviation et autres instruments.

L'analyse des données CADORS des 13 aéroports a fait ressortir des cas d'erreur humaine, par exemple lorsque des véhicules se trouvaient sur la piste ou trop près de cette dernière, ou lorsque des aéronefs en mouvement nuisaient aux opérations d'autres aéronefs. Toutefois, le nombre et la nature de tels incidents n'étaient pas indicateurs d'une tendance de conditions dangereuses. De même, comme il s'agit d'emplacements éloignés en régions, il est compréhensible qu'il y ait eu des cas d'animaux s'aventurant sur les pistes, d'impacts d'oiseaux et de problèmes découlant des conditions hivernales. Le nombre d'événements CADORS de ce type correspond à cette réalité.

L'analyse des NOTAM des 13 aéroports n'a pas révélé de problème de sécurité restant à régler tel que l'éclairage extérieur des aéroports. L'éclairage est une préoccupation particulière aux aéroports éloignés situés au Nord desquels peuvent avoir plus de 18 heures consécutives de condition sombre ou de nuit. Dans le cas de Moosonee, les évaluateurs ont noté que depuis deux ans il y a un nombre élevé de NOTAM émis concernant la défectuosité de l'éclairage de la piste et des voies de circulation. Le personnel de l'aéroport est au courant de ce problème et a entrepris des initiatives internes pour les traiter. Cependant, l'aéroport demeure prédisposé au bris de l'éclairage étant donné du bris des câbles dû au gel. L'aéroport de Sandspit a également intervenu sur la question de son éclairage. Cet aéroport, possédé et exploité par Transports Canada, a reçu 361 000 $ pour améliorer son système d'éclairage de terrain d'aviation. L'aéroport de Norway House obtenait en 2003 un financement de 211 094 $ du PAIA pour installer un système d'indicateurs de trajectoire d'approche de précision, afin d'améliorer la sécurité. De cette façon, les gestionnaires d'aéroport se préoccupent des questions de sécurité.

Est-ce que les aéroports visés par cette étude contribuent à la viabilité économique et sociale de collectivités éloignées?

Selon les représentants communautaires interviewés pour cette étude[15], les aéroports éloignés représentent un élément important de l'infrastructure nécessaire au maintien de l'expansion socio-économique des collectivités qu'ils desservent.

- Comme on le mentionnait à la section 4.1, les aéroports éloignés jouent un rôle important dans les évacuations médicales, pour le transport aérien de patients devant être traités dans un plus grand centre. En fait, lorsque l'on demandait aux représentants communautaires en quoi l'aéroport était important pour leur collectivité, la majorité mentionnait l'évacuation médicale comme l'un des plus importants services offerts par l'aéroport. Ainsi, les aéroports de Norway House et de Churchill servent à des évacuations médicales plusieurs fois par mois.
- On a relevé que les aéroports soutenaient également la viabilité socioéconomique en maintenant un lien entre les collectivités éloignées et le reste du pays. Ce lien était jugé vital pour l'économie locale, en particulier lorsque l'avion constitue le seul moyen de transporter des gens et des marchandises toute l'année. L'appendice 1 présente des données socio-économiques plus détaillées sur chaque collectivité.
- Finalement, les répondants ont souligné que ces aéroports, en plus de desservir les collectivités où ils se trouvent, jouent également un rôle important pour les collectivités environnantes.

4.3 Rentabilité

Constatation : *Les évaluateurs n'avaient pas accès à des données financières suffisamment détaillées pour réaliser une analyse approfondie afin de comparer la rentabilité individuelle des aéroports éloignés, et ainsi suggérer des meilleures pratiques et comparer les trois formules de gestion employées pour l'exploitation des aéroports.*

La profondeur de l'analyse a été limitée par le manque de données financières complètes sur des éléments comme la grille tarifaire des aéroports (p. ex., redevances d'atterrissage et d'aérogare), les incidences sur les coûts et recettes des proportions respectives de vols de transport de passagers et de marchandises, et les coûts d'exploitation et d'entretien liés à des activités comme le déglaçage et le déneigement. En l'absence de données supplémentaires, les évaluateurs n'étaient pas en mesure d'effectuer une analyse comparative corroborée de la formule de contribution par rapport à la formule de gestion directe ou contractuelle. De plus, ils n'étaient pas en mesure de dégager des tendances des aéroports qui réussissaient à réduire les coûts ou à accroître les recettes, ce qui aurait permis de suggérer des meilleures pratiques à appliquer aux autres aéroports. À partir des données limitées disponibles, les évaluateurs ont pu réaliser certaines analyses pour contribuer à répondre à des questions sur la rentabilité du Programme.

[15] L'appendice 3 présente la liste des représentants communautaires interviewés, et l'appendice 2 est la liste des questions d'entrevue.

Les exploitants des aéroports ont-ils réussi à réduire les coûts d'exploitation et à augmenter les recettes d'exploitation, comme le prévoit la PNA?

Constatation : *La plupart des exploitants d'aéroport ont réussi à réduire les coûts d'exploitation, et tous ont pu augmenter les recettes.*

Comme on l'a mentionné, la PNA engageait le gouvernement fédéral à adopter des mesures d'efficience d'exploitation dans les aéroports éloignés afin d'en arriver à une exploitation rentable. Ce principe s'applique sur deux plans, la réduction des coûts d'exploitation et l'augmentation des recettes. Comme l'indique le tableau 7, les 13 aéroports éloignés ont réussi à réduire leur déficit d'exploitation (soit la différence entre les dépenses d'exploitation et d'entretien et les recettes) de 40 % en moyenne, et à augmenter les recettes de 90 % en moyenne pendant la période entre les données rapportées dans la PNA, 1994, et 2001-2002. Les réductions de déficit variaient considérablement parmi les aéroports, de 9 % à 94 %. Trois aéroports ont déclaré un déficit accru, soit de 4, 9 et 67 %.[16] Les aéroports de Churchill et Kuujjuaq affichaient d'importants déficits par rapport aux autres, tandis que Waskaganish et Lourdes-de-Blanc-Sablon comptaient les plus faibles déficits.

Tableau 7 - Comparaison des déficits et recettes d'exploitation – PNA 1994 à 2001-2002

Aéroport	Déficit PNA 1994	Déficit 2001-2002	% variation	Recettes PNA 1994	Recettes 2001-2002	% variation
Sandspit						
Fort Chipewyan						
Norway House						
Churchill						
Moosonee						
Waskaganish						
Eastmain River						
Wemindji						
Kuujjuaq						
Schefferville						
Chevery						
Lourdes-de-Blanc-Sablon						
Îles-de-la-Madeleine						
	(6 441 478 $)	(3 845 059 $)	-40 %	1 575 850 $	2 988 956 $	90 %

(LES MONTANTS POUR LES AÉROPORTS INDIVIDUELS DANS LE TABLEAU 7 ONT ÉTÉ SUPPRIMÉS EN RAISON DE L'AIPRP)

[16] Il manquait d'information pour établir le motif d'une augmentation des coûts d'une telle ampleur à Fort Chipewyan.

Il faut signaler que l'information n'était pas suffisamment détaillée pour permettre une analyse ou des conclusions sur les motifs des variations dans la capacité des aéroports à réduire leur déficit d'exploitation et augmenter leurs recettes. Il serait utile de procéder à une telle analyse, pour établir si les meilleures pratiques des aéroports qui ont réussi à réduire leurs coûts ou augmenter leurs recettes pourraient s'appliquer aux autres aéroports.

Pour ce qui est des recettes, tous les aéroports ont réussi à les augmenter en moyenne de 90 % dans la période entre l'adoption de la PNA et 2002. L'ampleur de cette augmentation des recettes ne doit pas être envisagée isolément. Si l'on compare l'augmentation des recettes et la baisse des déficits, des aéroports comme Sandspit, Waskaganish, Chevery et Lourdes-de-Blanc-Sablon se démarquent par leurs réalisations. Toutefois, malgré l'augmentation des recettes, il subsistait un déficit global considérable de près de 4 millions $ par année, que le Ministère doit assumer à partir des budgets régionaux ou des programmes ministériels.

En plus des déficits d'exploitation et d'entretien, les évaluateurs ont également relevé les importantes contributions du Ministère aux dépenses en capital visant à maintenir l'infrastructure aéroportuaire et à améliorer la sécurité. Ces fonds provenaient des budgets régionaux ou de programmes ministériels (p. ex., PAIA). Le tableau 8 indique que des investissements en capital de 37 millions $ ont été réalisés dans dix aéroports éloignés au cours de la période à l'étude, soit une moyenne annuelle de 7 millions $. Ces sommes sont considérablement plus élevées que les subventions d'exploitation versées, bien que les coûts d'immobilisation soient en général amortis sur un nombre d'année.

Tableau 8 – Dépenses en capital des aéroports éloignés, 1998-2003

Aéroport	Dépenses en capital
Sandspit	
Moosonee	
Waskaganish	
Eastmain River	
Wemindji	
Kuujjuaq	
Schefferville	
Chevery	
Lourdes-de-Blanc-Sablon	
Îles-de-la-Madeleine	
Total	37,64 M$

(LES MONTANTS POUR LES AÉROPORTS INDIVIDUELS DANS LE TABLEAU 8 ONT ÉTÉ SUPPRIMÉS EN RAISON DE L'AIPRP)

Les déficits, les recettes et l'achalandage variaient considérablement parmi ces aéroports. Pour établir un point de comparaison, les frais d'exploitation et d'entretien ont été comparés au volume du trafic, pour déterminer s'il existait un lien entre les deux. Le tableau 9 indique les coûts d'exploitation et d'entretien pour la période à l'étude.

Tableau 9 – Coûts d'exploitation et d'entretien des aéroports éloignés						
Aéroport	**1998-1999**	**1999-2000**	**2000-2001**	**2001-2002**	**Variation 1998-99 à 2001-02**	**Moyenne**
Sandspit						
Fort Chipewyan						
Norway House						
Churchill						
Moosonee						
Waskaganish						
Eastmain River						
Wemindji						
Kuujjuaq						
Schefferville						
Chevery						
Lourdes-de-Blanc-Sablon						
Îles-de-la-Madeleine						
Total	6 205 302 $	6 492 174 $	6 490 385 $	6 834 015 $	+10 %	500 440 $

(LES MONTANTS POUR LES AÉROPORTS INDIVIDUELS DANS LE TABLEAU 9 ONT ÉTÉ SUPPRIMÉS EN RAISON DE L'AIPRP)

Le tableau 10 indique le nombre annuel de vols des aéroports, ainsi qu'un coût moyen par vol, calculé en divisant les coûts moyens d'exploitation et d'entretien par le nombre moyen de mouvements d'aéronefs pour la période à l'étude.

Tableau 10 – Vols des aéroports éloignés							
Aéroport	**1997-1998**	**1998-1999**	**1999-2000**	**2000-2001**	**2001-2002**	**Nombre moyen de vols**	**Coût F et E moyen par vol**
Sandspit							
Fort Chipewyan							
Norway House							
Churchill							
Moosonee							
Waskaganish							
Eastmain River							
Wemindji							
Kuujjuaq							
Schefferville							
Chevery							
Lourdes-de-Blanc-Sablon							
Îles-de-la-Madeleine							
Moyenne							90,48 $

(LES MONTANTS POUR LES AÉROPORTS INDIVIDUELS DANS LE TABLEAU 10 ONT ÉTÉ SUPPRIMÉS EN RAISON DE L'AIPRP)

Le tableau 10 révèle d'importantes anomalies aux deux extrêmes du coût moyen. Au bas de la fourchette, le coût d'exploitation et d'entretien de 30,06 $ par vol de Moosonee se situe considérablement en bas de la moyenne, malgré les coûts d'exploitation et d'entretien relativement élevés de cet aéroport par rapport aux autres. Moosonee comptait le plus grand nombre moyen de vols par année, et le faible coût moyen par vol serait donc indicatif d'économies rattachées au volume. Pour deux autres aéroports aux coûts d'exploitation et d'entretien supérieurs à la moyenne, Churchill et Kuujjuaq, les coûts moyens par vol étaient quatre fois plus élevés que ceux de Moosonee. Cela pourrait s'expliquer en partie par le fait que ces deux aéroports ont un achalandage moitié moindre que celui de Moosonee. Néanmoins, une analyse plus détaillée des différences de coût semblerait justifiée, car Sandspit, avec un achalandage comparable à ceux de Churchill et Kuujjuaq, affiche des coûts d'exploitation et d'entretien moyens plus près de ceux de Moosonee. Il est probable que les conditions particulières des emplacements expliquent en partie cette différence, par exemple la longueur des pistes entretenues et les conditions météorologiques (ainsi, Sandspit a un climat plus doux que Churchill). Il faut noter que certains coûts ne varient pas en fonction du volume de mouvement aérien. Quoi qu'il en soit, les évaluateurs signalent qu'il serait utile d'examiner les états financiers afin d'établir si des mesures adoptées à Sandspit pourraient être reprises ailleurs afin d'améliorer la rentabilité.

Les aéroports de Wemindji et Eastmain River affichent également des coûts d'exploitation et d'entretien moyens élevés, malgré le fait que le montant de leurs coûts d'exploitation et d'entretien soit considérablement inférieur à la moyenne pour les 13

aéroports. Ces coûts élevés sont probablement attribuables à la faible quantité de vols, qui pourrait empêcher la réalisation d'économies.

Les aéroports éloignés auront-ils un besoin permanent d'aide financière? Quelle sera la demande future?

Constatation : *Les aéroports éloignés auront un besoin permanent d'aide financière. L'expérience récente indique que l'on peut s'attendre à ce que cette demande augmente de l'ordre de 3 % par année.*

En présumant que ces aéroports conservent leur désignation d'aéroport éloigné, ils semblent qu'ils continueront d'avoir besoin d'une aide financière pour leurs dépenses d'exploitation et en capital. La faible population de ces collectivités signifie que les mouvements d'aéronefs sont relativement peu nombreux, ce qui limite la marge de manœuvre pour rendre l'exploitation rentable. Moosonee, qui est un aéroport plaque tournante, a obtenu le plus faible coût moyen d'exploitation et d'entretien par vol, grâce au volume élevé de mouvements d'aéronefs. Ces aéroports étant éloignés, leurs coûts de fournitures, et leurs dépenses en capital et d'entretien sont tous élevés par rapport à ceux d'emplacements plus centraux. Les données obtenues pour cette évaluation semblent indiquer un besoin permanent d'aide financière, tant pour l'exploitation que pour les immobilisations.

On peut s'attendre à ce que la demande future d'aide financière augmente. Le tableau 7 indique une variabilité d'une année à l'autre des coûts et recettes d'exploitation et d'entretien, et bien que l'on ait amélioré l'efficience comparativement à il y a dix ans, les coûts d'exploitation et d'entretien ont augmenté d'environ 3 % par année ces dernières années. Cette tendance devrait se maintenir. Comme on l'indique à l'appendice 1, bon nombre de ces collectivités dépendent d'activités d'extraction des ressources ou du tourisme (soit chasse, pêche, écotourisme), et sans une augmentation marquée de ces activités, le besoin d'aide financière se maintiendra pour l'avenir.

De plus, les évaluateurs ont pu confirmer dans l'enquête auprès des exploitants d'aéroport et des représentants des collectivités éloignées que les aéroports éloignés n'ont pas accès à des sources de financement autres que TC. Les évaluateurs ont relevé les points suivants.

- Il existe trois programmes provinciaux de financement des immobilisations aéroportuaires, soit : le Programme d'aide en immobilisations aux aéroports du Manitoba; le Community Airport Program (CAP) de l'Alberta, et le Air Transport Assistance Program (ATAP) de Colombie-Britannique. Les 13 aéroports éloignés ne sont pas admissibles à ces programmes.
- Le gouvernement du Québec est une source indirecte de recettes pour quatre aéroports éloignés, Îles-de-la-Madeleine, Chevery, Lourdes-de-Blanc-Sablon et Schefferville, en offrant un remboursement de 30 % du prix des billets d'avion, jusqu'à concurrence de 50 $ pour un aller simple, de 100 $ pour un aller-retour, et de 300 $ par année par résident utilisant ces aéroports. Avec cette subvention, le

gouvernement du Québec encourage une utilisation accrue de ces aéroports, ce qui contribue à accroître leurs recettes.

- Le gouvernement du Manitoba finance le Programme d'aide aux aéroports du Manitoba, qui offre des subventions jusqu'à concurrence de 2 400 $ par année pour l'exploitation et l'entretien de petits aéroports exploités par des commissions aéroportuaires municipales. Aucun des aéroports éloignés ne recevait de financement de ce programme.
- Un examen a révélé qu'aucune aide financière n'était versée aux aéroports éloignés par d'autres ministères fédéraux.

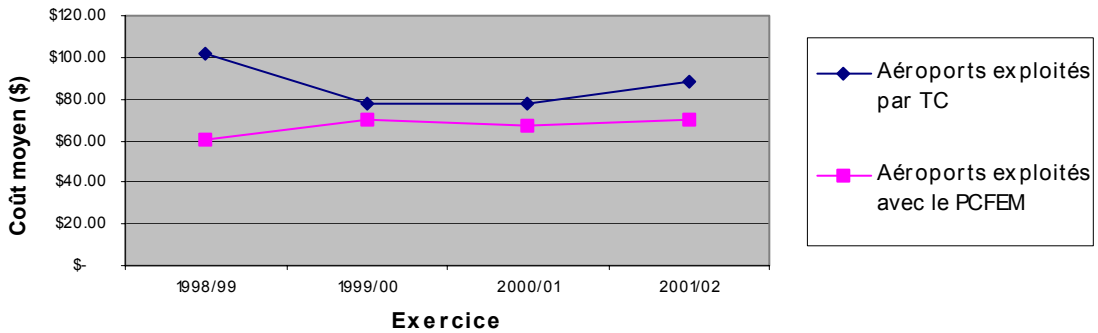
Quelle formule financière semble la plus avantageuse, des contributions par le Programme de contribution de fonctionnement et d'entretien pour les municipalités ou une gestion directe ou contractuelle par Transports Canada?

Constatation : *Aucune de ces formules ne présentait d'avantage apparent par rapport aux autres. Les aéroports recevant des contributions du PCFEM avaient tendance à afficher des coûts d'exploitation moins élevés et ceux gérés par ou pour Transports Canada, des recettes plus élevées.*

Il s'est avéré difficile de comparer les aéroports recevant des contributions et ceux exploités directement ou par contrat par Transports Canada, à cause des différences dans le trafic aérien, les recettes et les coûts. Néanmoins, afin de comparer les groupes d'aéroports, on a obtenu un ratio en reliant les coûts aux mouvements d'aéronefs.

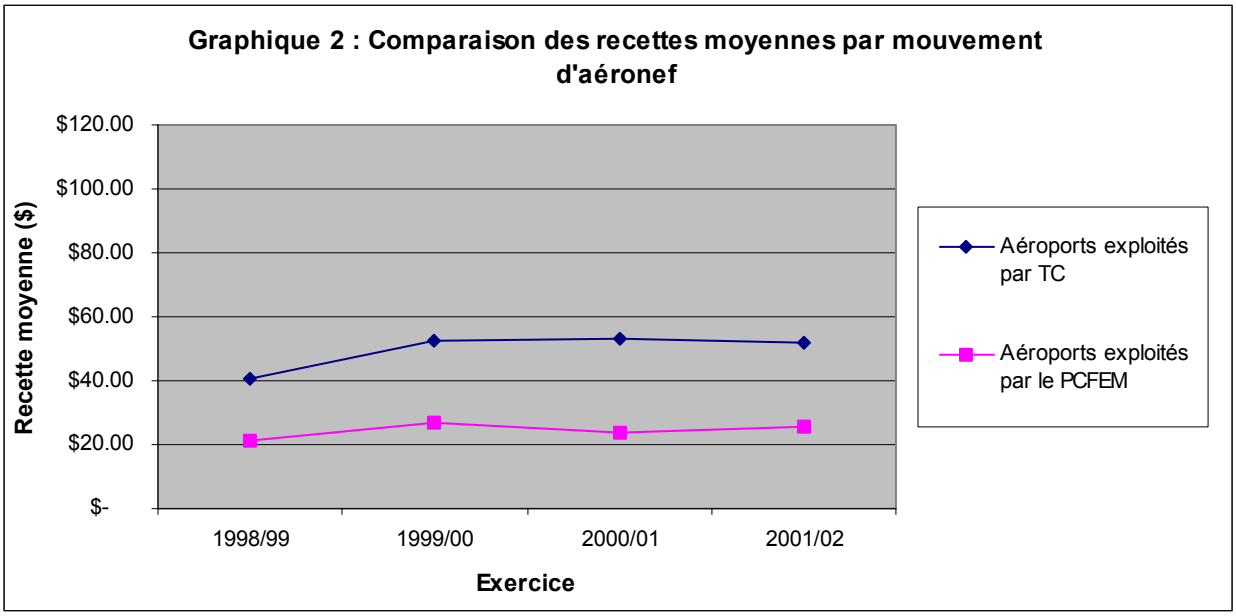
Comme l'indique le graphique 1, le coût moyen pour les aéroports[17] recevant des contributions du PCFEM s'établit à moins de 70 $ par mouvement d'aéronef, tandis que le coût moyen pour les aéroports exploités par Transports Canada est inférieur à 78 $.

Graphique 1 : Comparaison du coût moyen par mouvement d'aéronef

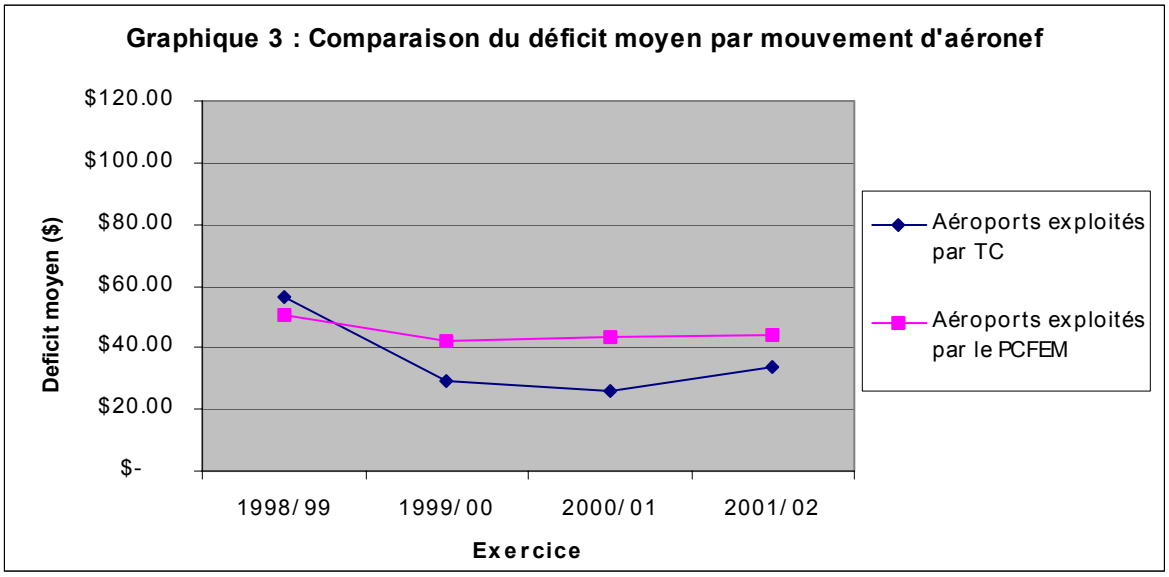


[17] Les aéroports de Eastmain River et Wemindji ont été exclus des données du graphique parce qu'ils comptaient peu de mouvements d'aéronefs en comparaison d'autres aéroports éloignés, aux fins du calcul de la moyenne des coûts de base de l'exploitation d'un aéroport. Ils ont donc été exclus du graphique pour éviter qu'ils ne faussent les comparaisons.

Cependant, comme l'illustre le graphique 2, les aéroports exploités directement ou en vertu d'un contrat par Transports Canada obtiennent des recettes plus élevées que les aéroports recevant une contribution du PCFEM. Ces derniers affichent des recettes moyennes entre 20 et 30 $ par mouvement d'aéronef, alors que les aéroports exploités par Transports Canada tirent des recettes moyennes supérieures à 40 $ par mouvement d'aéronef. Les évaluateurs n'ont pas réussi à établir l'origine de ces différences.



Le graphique 3 combine les coûts et les recettes afin d'illustrer le déficit moyen par mouvement d'aéronef. Il permet de constater que les aéroports exploités par ou pour Transports Canada avaient en général un déficit par mouvement d'aéronef inférieur d'environ 10 $ à celui des aéroports recevant des contributions du PCFEM.



Bien que les aéroports recevant des contributions semblent moins coûteux, les évaluateurs n'ont pas pu réaliser une analyse qui établirait de façon probante si l'une des formules de financement est plus rentable, à cause de données financières insuffisantes pour permettre la comparaison des coûts[18] entre les aéroports exploités directement ou en vertu d'un contrat par Transports Canada et les autres qui reçoivent des contributions du PCFEM. Les accords stipulent que les bénéficiaires doivent produire des relevés des dépenses et des recettes ainsi qu'un état du compte de caisse à chaque trimestre, mais ces données n'étaient pas disponibles pour l'évaluation. Pour réaliser une analyse des différentes formules de financement, il faudrait obtenir ces renseignements, ainsi que de l'information sur des éléments comme les redevances d'atterrissage et d'aérogare et les recettes de location pour tous les aéroports. Si le Ministère déployait plus d'efforts pour s'assurer que ces renseignements sont communiqués, il pourrait être possible d'étudier des facteurs comme les suivants :

- s'il existe des possibilités d'intégrer des mécanismes incitatifs à l'une ou l'autre des formules de financement pour accroître la rentabilité;
- s'il est possible d'améliorer l'efficience en variant la durée des accords de contribution ou des contrats, et
- si des facteurs étrangers à la formule de financement, comme les conditions météorologiques, pourraient expliquer les différences de coûts d'exploitation et d'entretien parmi les aéroports.

Néanmoins, à partir des renseignements obtenus, il semblerait possible de réduire les déficits des aéroports éloignés, compte tenu du fait que les aéroports recevant des contributions du PCFEM avaient tendance à afficher des frais d'exploitation moins élevés, et que les autres étaient en mesure d'obtenir des recettes plus élevées. Dans ce contexte, deux démarches peuvent être entreprises :

- étudier des façons d'augmenter les recettes produites par les aéroports exploités avec une contribution du PCFEM, en particulier leur grille tarifaire;
- étudier les meilleures pratiques de gestion des aéroports recevant des contributions du PCFEM, pour viser à réduire les dépenses des aéroports exploités par Transports Canada.

Recommandation : Programmes et Cession devrait systématiquement recueillir des données financières détaillées sur tous les aéroports éloignés désignés. Les données recueillies devraient comprendre le détail de l'ensemble des dépenses et sources de recettes.

Recommandation : Programmes et Cession devrait passer en revue la grille tarifaire des aéroports éloignés, en particulier de ceux qui déclarent des recettes sous la moyenne.

[18] L'appendice 3 présente les types de dépenses admissibles en vertu du PCFEM.

Recommandation : Programmes et Cession devrait réaliser une analyse comparative des coûts des aéroports exploités avec des contributions du PCFEM et de ceux exploités par le Ministère, afin d'établir s'il existe des moyens de réduire les dépenses.

APPENDICE 1 – Évaluation du caractère éloigné des treize aéroports désignés

Sandspit (C.-B.) – Propriétaire et exploitant, Transports Canada

Sandspit est une petite collectivité (500 habitants) à l'extrémité nord-est de l'île Moresby, dans les îles de la Reine-Charlotte en Colombie-Britannique. Les principales activités économiques sont le transport, l'exploitation forestière et le tourisme. Il y a deux vols réguliers quotidiens depuis Vancouver, et un autre depuis Prince Rupert. Harbour Air et Air Canada Jazz offrent un service toute l'année. L'été, Kelowna Flightcraft assure aussi un service. Des services de vols d'affrètement sont exploités par Harbour Air et Vancouver Island Helicopters. L'aéroport a une piste en dur de 5 120 pieds sur 150 pieds, un service complet d'atterrissage aux instruments, l'éclairage et tous les carburants.

Sandspit est également désignée comme port éloigné par Transports Canada. Il y a un service de traversier (subventionné par Transports Canada) depuis Prince Rupert, avec six traversées par semaine l'été et trois l'hiver, à destination de Skidegate Landing sur l'île Graham voisine. De ce point, il faut compter un trajet de traversier de 20 minutes vers la Baie Alliford de l'île Moresby, et un trajet routier de 10 minutes vers Sandspit.

Évaluation du caractère éloigné :

L'aéroport de Sandspit ne répond pas au critère d'aéroport « éloigné » selon lequel le transport aérien est utilisé pour le déplacement de la majeure partie des passagers et du fret. Le traversier depuis le continent offre des services de transport des passagers et du fret plus économiques et à longueur d'année. De plus, le traversier reliant les îles Moresby et Graham assure une liaison entre Sandspit et le village de Masset à 100 kilomètres au nord, qui comporte lui aussi un aéroport.

Fort Chipewyan (Alb.) – Propriétaire et exploitant, municipalité régionale de Wood Buffalo

Fort Chipewyan (1 000 habitants) se trouve sur la rive nord-ouest du lac Athabasca, au nord de l'Alberta. Il s'agissait à l'origine d'un poste de traite de la Compagnie du Nord-Ouest, construit à cet emplacement en 1788. Les industries des ressources constituent la principale source d'emploi des résidents, avec le gouvernement (santé, éducation et services sociaux), et une industrie du tourisme en croissance rattachée au parc national Wood Buffalo à proximité.
Dans son site Web, la municipalité régionale de Wood Buffalo indique que la collectivité est très tributaire du transport aérien. La collectivité jouit d'un service aérien régulier et de services d'affrètement. L'été, Fort Chipewyan a un accès par bateau à Fort McMurray et Fort Fitzgerald. Des routes praticables l'hiver relient la collectivité à Fort McMurray au sud et Fort Smith dans les Territoires du Nord-Ouest.

Évaluation du caractère éloigné : (√)

L'aéroport réunit les critères d'un aéroport éloigné.

Norway House (Man.) – Propriétaire, Province du Manitoba; exploitant, conseil de Norway House

Cet aéroport dessert une réserve et la collectivité adjacente de Norway House (500 habitants). La collectivité est située le long du lit est du fleuve Nelson, à environ 29 kilomètres au nord du lac Winnipeg. Une route toutes saisons relie Norway House à Jenpeg, où l'on peut accéder à la route provinciale 6 qui offre des liens vers Winnipeg au sud et d'autres destinations au nord. À vol d'oiseau, Norway House se trouve à 456 kilomètres au nord de Winnipeg et à 190 kilomètres au sud de Thompson. Les activités économiques sont la pêche et le piégeage commerciaux.

Manitoba Northern Airports exploite une piste d'atterrissage de pierre concassée de 3 940 pieds sur 100 pieds. L'aéroport comprend une aérogare, un système d'éclairage télécommandé, des installations de carburant et un service de données météorologiques officielles disponibles en tout temps. Muskeg Air, Mid-Manitoba Air, Northland Air Manitoba, Perimeter Airlines (Inland) Ltd. et Northwinds Northern Inc. offrent tous des vols réguliers et affrétés à destination de Norway House.

Évaluation du caractère éloigné : (√)

La plus grande partie des passagers et des marchandises sont acheminés par la route toute saison, qui permet un service de camionnage et d'autobus à destination de Winnipeg et de Thompson. Néanmoins, Norway House semble effectivement répondre aux critères de désignation d'un aéroport éloigné puisque, comme l'expliquait un représentant communautaire, le service de traversier sur le fleuve Nelson n'est pas fiable et peut être interrompu pour des périodes allant de quelques heures à une semaine. L'équipe d'évaluation a confirmé auprès de Transports et Services gouvernementaux du Manitoba que la traversée vers Sea Falls est effectivement interrompue pendant la période de transition entre l'ouverture et la fermeture de la route de glace et le début et la fin du service de traversier. Leurs registres ont produit les données historiques suivantes.

Fermeture du franchissement de Sea Falls sur la route provinciale 373 près de Norway House :
10 jours; du 20 décembre 1998 au 30 décembre 1998
3 jours; du 1er avril 1999 au 4 avril 1999
15 jours; du 19 décembre 1999 au 4 janvier 2000
6 jours; du 24 mars 2000 au 30 mars 2000
6 jours; du 9 décembre 2000 au 15 décembre 2000
11 jours; du 6 avril 2001 au 15 avril 2001
12 jours; du 16 avril 2002 au 28 avril 2002
2 jours; du 12 avril 2003 au 14 avril 2003

Churchill (Man.) – Propriétaire et exploitant, Transports Canada

Churchill (1 070 habitants) se trouve au nord du Manitoba, sur la rive ouest de la baie d'Hudson. L'économie locale, très diversifiée, repose sur plusieurs secteurs prospères comme l'extraction minière, les transports, l'exploitation forestière, la pêche commerciale, le piégeage et le tourisme. L'aéroport sert de plaque tournante pour le Nord, avec des services aériens, ferroviaires et maritimes. La ville est desservie par un hôpital/centre régional de soins de santé et traite un certain nombre d'évacuations sanitaires (MEDEVAC) entre Churchill et des centres plus importants situés au sud. L'aéroport comporte une piste de 9 200 pieds pour que les aéronefs de grande taille puissent y opérer, ainsi qu'une piste de gravier de 5 000 pieds. En 1998, on a construit une nouvelle aérogare. Calm Air et Kivalliq Air offrent des vols quotidiens à destination et en provenance de Winnipeg et vers le district Kivalliq du Nunavut. Calm Air exploite également trois vols par semaine à destination et en provenance de Thompson. Skyward Aviation assure des vols réguliers vers Thompson et le Nunavut.

Churchill est le terminus nord de la ligne Hudson Bay Rail. VIA Rail y exploite trois trains par semaine pendant toute l'année, un service financé par Transports Canada. Churchill est le seul port maritime de l'Arctique et des Prairies du Canada. La saison de navigation va de juillet à septembre. Une entreprise exploite un système élaboré de réapprovisionnement depuis le port de Churchill, par barge à destination du district Kivalliq du Nunavut pendant la saison de navigation.

Évaluation du caractère éloigné :

Churchill ne répond pas aux critères de désignation d'un aéroport « éloigné » pour les passagers et les marchandises. Il est plus économique de transporter le fret par voie maritime ou ferroviaire. Il y a également un service ferroviaire voyageurs trois fois la semaine. Les transporteurs aériens offrent les seules liaisons quotidiennes vers d'autres centres et l'aéroport sert aux évacuations médicales.

Moosonee (Ont.) – Propriétaire, Province de l'Ontario; exploitant, Moosonee Area Development Board

Moosonee (2 700 habitants) se trouve au nord-est de l'Ontario, à 12 kilomètres en amont de la baie James. L'Ontario Northland Railway offre des services de voyageurs (six jours par semaine en juillet et août, trois jours par semaine le reste de l'année) et de fret. Air Creebec offre des vols réguliers, soit deux vols quotidiens vers Timmons (sauf le dimanche, un vol), trois vols hebdomadaires vers Montréal, et des liaisons avec plusieurs autres collectivités nordiques, deux ou trois fois par semaine. Deux exploitants de vols d'affrètement assurent également un service à partir de Moosonee, Wabusk Air et Bushland Airways.

Moosonee est un centre régional comportant des activités dans les secteurs de l'éducation, du gouvernement, de la santé, du tourisme, de la construction et du transport. Moosonee est le seul port en eau salée de l'Ontario. Qualifiée de « *Gateway to the*

North » [portail du Nord], Moosonee est bien située pour desservir les côtes est et ouest de la baie James.

Évaluation du caractère éloigné :

Moosonee ne répond pas aux critères de désignation d'un aéroport « éloigné » pour les passagers et les marchandises. Il est plus économique de transporter le fret par voie ferroviaire. La société ferroviaire offre également un service voyageurs trois fois la semaine.

Waskaganish, (Qué.) – Propriétaire des installations, TC; propriétaire des terres, Conseil de bande de Waskaganish; exploitant, Conseil de bande de Waskaganish

Le village cri de Waskaganish (1 980 habitants) se trouve dans l'ouest du Québec, sur la rive de la Baie de Rupert, au sud de la Baie James. Une route toutes saisons relie maintenant Waskaganish à l'autoroute Matagami-Chisasibi. Cette route, achevée il y a deux ans, dessert maintenant la plupart des passagers et expéditeurs. Air Creebec offre deux vols quotidiens entre Waskaganish et Montréal, ainsi que des vols quotidiens vers plusieurs collectivités des environs. La plupart des vols transportent des passagers (90 %).

Évaluation du caractère éloigné :

Avec l'achèvement de la route toutes saisons, Waskaganish ne réunit plus les critères de désignation d'aéroport « éloigné ». Un représentant communautaire a souligné que l'aéroport dessert principalement les gens d'affaires ayant les moyens d'acheter un billet, et qu'il sert aussi aux évacuations médicales.

Eastmain River (Qué.) – Propriétaire des installations, TC; propriétaire des terres, Conseil de bande d'Eastmain River; exploitant, Conseil de bande d'Eastmain River

Le village cri d'Eastmain River (450 habitants) se trouve sur la rive est de la Baie James, à environ 100 km au nord de Waskaganish. Une route toutes saisons relie maintenant Eastmain River à l'autoroute Matagami-Chisasibi. Cette route dessert la plupart des passagers et expéditeurs. Air Creebec exploite deux vols quotidiens entre Eastmain River et Montréal, ainsi que des vols quotidiens vers plusieurs collectivités des environs. La plupart des vols transportent des passagers (843 vols en 2002), les autres vols se répartissant également entre le fret et d'autres catégories.

Évaluation du caractère éloigné :

Avec l'achèvement de la route toutes saisons, Eastmain River ne répond plus aux critères de désignation d'aéroport « éloigné ». Un représentant communautaire a souligné que la collectivité dépend de l'aéroport pour les évacuations médicales et certains types de fret.

Il a également signalé que l'autoroute pouvait être fermée pendant jusqu'à deux jours par des tempêtes hivernales.

Wemindji (Qué.) - Propriétaire des installations, TC; propriétaire des terres, Conseil de bande de Wemindji; exploitant, Conseil de bande de Wemindji

Le village cri de Wemindji (1 150 habitants) se trouve sur la rive est de la Baie James, à environ 100 km au nord d'Eastmain River. Une route toutes saisons relie maintenant Wemindji à l'autoroute Matagami-Chisasibi. Cette route dessert la plupart des passagers et expéditeurs. Air Creebec offre deux vols quotidiens entre Wemindji et Montréal, ainsi que des vols quotidiens vers plusieurs collectivités des environs.

Évaluation du caractère éloigné :

Avec l'achèvement de la route toutes saison, Wemindji ne réunit plus les critères de désignation d'aéroport « éloigné ». Comme Waskaganish et Eastmain River, la collectivité dépend de l'aéroport pour les évacuations médicales et certains types de fret.

Kuujjuaq (Qué.) – Propriétaire, Transports Canada; exploitant, Administration régionale Kativik

Le village inuit nordique de Kuujjuaq (1 470 habitants) se trouve au nord-est du Québec, à 48 kilomètres au sud de la Baie d'Ungava, sur la rive ouest de la rivière Koksoak. Le village constitue une destination touristique, et représente le principal centre de loisirs et de détente pour plusieurs collectivités inuites plus nordiques le long de la baie d'Ungava (soit Kangiqsualujjuaq, Tasiujaq, Aupaluk, Kangirsuk, Quaqtaq) et du détroit d'Hudson (soit Kangiqsujuaq, Salluit). Kuujjuaq est le centre de la région de la Baie d'Ungava, avec l'hôpital et les bureaux administratifs régionaux. Les principales activités économiques sont l'art et l'artisanat, le tourisme, les services, le transport, les pourvoiries, la construction et l'administration.

Kuujjuaq offre une importante liaison aérienne, qui permet de transporter les passagers, les biens essentiels et le fret vers les villages le long de la Baie d'Ungava et du Détroit d'Hudson. Environ la moitié des vols transportent des passagers, et 40 % d'entre eux du fret. Quelque 4 000 chasseurs et pêcheurs transitent chaque année par l'aéroport de Kuujjuaq, en route vers diverses pourvoiries du nord du Québec.

Évaluation du caractère éloigné : (√)

Kuujjuaq répond au critère selon lequel la plupart des passagers arrivent par voie aérienne. Bien que le fret puisse être expédié par barge de juin à octobre, la collectivité dépend du transport aérien toute l'année pour le transport des voyageur passagers.

Schefferville (Qué.) – Propriétaire, Transports Canada; exploitant, Société aéroportuaire de Schefferville

La collectivité de Schefferville (300 habitants) se trouve à 500 kilomètres au nord de Sept-Îles au nord-est du Québec, près de la frontière du Labrador. Au départ une ville minière, la population de la collectivité a atteint un sommet de 4 500 habitants en 1981. À la fermeture de la mine de fer en 1982, la plupart des résidents ont quitté la ville, qui est devenue une destination pour les chasseurs.

La collectivité est desservie par le Chemin de fer QNS&L et Air Inuit. Le service ferroviaire est offert une fois la semaine. Le service aérien (appareil à 12 passagers) entre Sept-Îles et Schefferville est quotidien, du dimanche au vendredi.

L'accès aérien à destination et en provenance de Schefferville est considérablement plus dispendieux que le service ferroviaire. Le prix d'un billet aller-retour pour un vol d'Air Inuit de Sept-Îles à Schefferville est d'environ 1 300 $ au tarif complet, et 600 $ au tarif excursion. Le service ferroviaire reçoit des subventions de Transports Canada à titre de service éloigné. Le train représente le mode d'accès à la région le moins dispendieux, un billet aller-retour coûtant 160 $. Les sept voitures-coaches de QNS&L ont une capacité allant de 36 à 54 passagers. Comme on le mentionnait dans l'évaluation du service ferroviaire éloigné, le service ferroviaire est nécessaire pour donner à la collectivité un accès au transport. De nombreux passagers affirment utiliser le service de QNS&L plusieurs fois par année. Certains utilisent le train pour des déplacements professionnels.

Évaluation du caractère éloigné :

L'aéroport de Schefferville ne répond pas aux critères de désignation d'aéroport éloigné, parce qu'il semble exister un service ferroviaire fiable pour déplacer la plupart des passagers et des marchandises.

Chevery (Qué.) – Propriétaire, Transports Canada; exploitant, Municipalité de la Côte-Nord du Golfe du St-Laurent

L'aéroport de Chevery se trouve dans la région de la Basse-Côte-Nord du Québec, environ 500 kilomètres à l'est de Sept-Îles. L'aéroport de Chevery appartient à Transports Canada et est exploité par la Municipalité de la Côte-Nord du Golfe du St-Laurent. Les installations de l'aéroport comprennent une aérogare, une piste asphaltée (4 500 pieds par 150 pieds) et un garage d'entretien. L'aéroport accueille des vols réguliers, des vols affrétés et du fret aérien. Il est ouvert toute l'année, les passagers représentant 90 % du trafic. Chevery est également desservie par Relais Nordik, qui assure un service de traversier et de fret d'avril à janvier.

Évaluation du caractère éloigné : (√)

Chevery est un aéroport éloigné parce que l'avion constitue le seul moyen de transport fiable toute l'année pour la collectivité.

Lourdes-de-Blanc-Sablon, QC – Propriétaire, Transports Canada / Québec Inc. (Aéropro)

Lourdes-de-Blanc-Sablon se trouve à l'extrémité Est du Québec, sur le détroit de Belle-Isle. L'aéroport accommode environ 12 000 passagers et plus de 6 400 atterrissages et décollages chaque année. En plus des vols réguliers, il sert aux évacuations médicales dans la région de la Basse-Côte-Nord. L'aéroport offre un service de transport des passagers et des marchandises toute l'année, avec un vol régulier par semaine.

Pendant la saison maritime, d'avril à janvier, la collectivité est desservie par deux traversiers. Un service dessert les collectivités du Québec le long du golfe du Saint-Laurent, l'autre service provient de St. Barbe (Terre-Neuve).

Évaluation du caractère éloigné : (√)

Lourdes-de-Blanc-Sablon répond aux critères de collectivité éloignée parce que l'avion constitue le seul moyen de transport fiable toute l'année.

Îles-de-la-Madeleine, QC – Propriétaire, Transports Canada; exploitant, Gestion Jacques Delaney Inc.

Les Îles-de-la-Madeleine se trouvent dans le milieu du golfe du Saint-Laurent. L'aéroport assure la liaison aérienne avec le reste du Québec et les Maritimes, avec des services de transport et d'approvisionnement toute l'année. Il dessert l'économie locale, reposant principalement sur la pêche et le tourisme. La ventilation des vols s'établit à environ 60 % de **passagers** (2 150 vols par année) et 40 % de fret (1 400 vols). Une partie considérable des produits de la mer des Îles est expédiée par voie aérienne, dont 80 000 kg de homard par année**.**

Cap-aux-Meules a la désignation de port éloigné, avec des installations exploitées par Transports Canada. Un traversier assure la liaison entre Cap-aux-Meules et Souris (Île-du-Prince-Édouard) six jours par semaine, d'avril à janvier. Ce service, utilisé par les résidents des Îles, les touristes et les camionneurs, est subventionné par Transports Canada. La Province de Québec subventionne également un service de traversier voyageurs-fret de Cap-aux-Meules à Montréal, entre avril et décembre, et de Cap-aux-Meules à Matane l'hiver.

Évaluation du caractère éloigné :

L'aéroport ne répond pas aux critères de désignation d'un aéroport éloigné, par qu'il existe un service de traversier toute l'année pour transporter les passagers et les marchandises.

APPENDICE 2 - Questions de sondage et d'entrevue

L'équipe d'évaluation a mené des sondages et entrevues avec les gestionnaires des aéroports éloignés, les gestionnaires régionaux de TC et des représentants des communautés.

Questionnaire pour les exploitants d'aéroport

Veuillez insérer le nom de l'aéroport visé par ce questionnaire : _____

1. Est-ce que l'aéroport est ouvert durant toute l'année?
   - ❑ **Oui**
   - ❑ **Non**

   Si non, quelles sont les dates d'ouverture et de fermeture de l'aéroport ?

   _____

   _____

   _____

2. Quels modes de transport permettent de relier votre localité au reste du Canada? Ces transports sont-ils accessibles tout au long de l'année? Avez-vous des commentaires à partager sur la qualité et la quantité de ces types de transports? (Veuillez remplir le tableau ci-dessous)

Modes de transport	√	Est-il accessible tout au long de l'année? (Oui\Non)	Commentaires sur ce type de transport
Ferroviaire			
Maritime			
Routier			
Autres, précisez :			

3. De 1998 à 2002, quelle était la proportion des activités aériennes (mouvements aériens) rattachées aux éléments suivants? (Veuillez remplir le tableau ci-dessous)

Années	Proportion (%) Activités aériennes		
	Trafic régulier	Marchandises / Fret	Autres (p. ex., vols affrétés)
1998			
1999			
2000			
2001			
2002			

4. Quels sont les sources de financement de votre aéroport ? Veuillez remplir le tableau ci-dessous en vous fiant aux exemples. Vous devez inclure autant le financement provenant de partenaires que les recettes d'exploitation de l'aéroport. S'il vous manque d'espace, n'hésitez pas à utiliser des feuilles de papier supplémentaires.

Années	**Sources** *P.ex. : Programme de d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) de Transports Canada*	**Valeur ($) du financement**	**À quelle catégorie de dépense est alloué ce financement ?** *P.ex. : Dépenses en immobilisation*
1998			
1999			
2000			
2001			
2002			

5. Sur une échelle de 1 à 5, à quel point est important la contribution au fonctionnement et à l'entretien de Transports Canada dans l'amélioration ou le maintien du niveau de sécurité à votre aéroport? Ne pas considérer l'aide que vous recevez par le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA). (Encerclez votre réponse)

Très important	**Assez important**	**Important**	**Peu important**	**Pas du tout important**
1	2	3	4	5

6. Est-il possible de réduire vos dépenses de fonctionnement et d'entretien?

- **Oui**
- **Non**

Pourquoi :

_____

_____

_____

7. a) Dans l'avenir prévoyez-vous recevoir de nouveaux financements pour votre aéroport?

- Oui
- Non Si non, passez à la question 8

b) Si oui, quelle sera la source de ce nouveau financement et quelle sera sa valeur en dollar annuellement. (Par exemple, une nouvelle subvention provenant du gouvernement municipal ou nouvelles sources de revenu d'exploitation pour l'aéroport) (Veuillez remplir le tableau ci-dessous)

Nouvelle source de financement	Estimation de $ par année

8. Selon votre budget annuel, de 1998 à 2002, quelle était la valeur en dollar de chacune des catégories de dépense indiquées dans le tableau ci-dessous? (Veuillez remplir le tableau)

Années	Dépenses ($)				Total en $
	Fonctionnement et entretien	Salaires et avantages sociaux	Immobilisations	Autres	
1998					
1999					
2000					
2001					
2002					

9. Selon vos estimations, quelles seront vos dépenses en dollar de 2003 à 2005 pour chacune des catégories de dépense indiquées dans le tableau ci-dessous. (Veuillez remplir le tableau ci-dessous)

Années	Dépenses en $				Total en $
	Fonctionnement et entretien	Salaires et avantages sociaux	Immobilisations	Autres dépenses	
2003					
2004					
2005					

10. a) Selon vos estimations, quels seront vos revenus totaux en dollar de 2003 à 2005 pour chacune des sources de revenus indiqués dans le tableau. (Veuillez remplir le tableau ci-dessous)

Années	Sources de revenus en $				Total en $
	Recette de l'aéroport	Financement de Transports Canada		Autres revenus	
		Contribution aux fins d'exploitation et d'entretien	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA)		
2003					
2004					
2005					

b) Si vous avez indiqué un montant dans la colonne « Autres revenus » dans le tableau de la question 10 a), quelles sont les sources de ces autres revenus ?

_____

_____

_____

11. Avez-vous d'autres commentaires à partager qui pourraient être utile à cette évaluation ?

_____

_____

_____

<u>Questionnaires pour les gestionnaires régionaux</u>

1. Veuillez insérer le nom de l'aéroport visé par ce questionnaire.

_____

2. Veuillez insérer le nom d'une personne-ressource pour l'aéroport.

_____

3. Veuillez insérer le nom de personnes-ressource pour la communauté desservie par l'aéroport.

_____

_____

_____

4. Existe-t-il d'autres moyens de transport pour la communauté desservie par l'aéroport? Ces transports sont-ils accessibles durant toute l'année? Avez-vous des commentaires à nous partager quant à la qualité et la quantité des services de ces modes de transports? (Veuillez remplir le tableau ci-dessous)

Modes de transport	√	**Est-il accessible tout au long de l'année? (Oui\Non)**	Commentaires sur ce type de transport
Ferroviaire			
Maritime			
Routier			
Autres, précisez :			

5. Est-ce que l'aéroport est ouvert durant toute l'année?

   - ❑ Oui
   - ❑ Non

   Si non, quelles sont les dates d'ouverture et de fermeture de l'aéroport ?

_____

_____

_____

6. Dans l'avenir, planifie-t-on le développement d'un nouveau moyen de transport pour la communauté desservie par l'aéroport ?

   - ❑ Oui
   - ❑ Non (Si non, passez à la question 7)

Si oui, quel est-il et quelles sont les probabilités que le projet voit le jour ?

_____

_____

_____

7. De 1998 à 2002, quel était le pourcentage des activités aériennes (mouvements aériens) rattachées aux éléments suivants? (Veuillez remplir le tableau ci-dessous)

Années	Proportion (%) Activités aériennes		
	Trafic régulier	**Marchandises / Fret**	**Autres (p. ex., vols affrétés)**
1998			
1999			
2000			
2001			
2002			

8. De 1998 à 2002, quelles sont les sources de financement de l'aéroport ? Veuillez remplir le tableau ci-dessous. Vous devez inclure autant le financement provenant de partenaires que les recettes d'exploitation de l'aéroport. Si vous manquez d'espace, n'hésitez pas à utiliser des feuilles de papier supplémentaires.

Années	Sources	Valeur en dollar ($) du financement	À quelle catégorie de dépense est alloué ce financement ? *P.ex. : Dépenses de fonctionnement et d'entretien*
1998			
1999			
2000			
2001			
2002			

9. De 1998 à 2003, quelle était la valeur en dollar de chacune des catégories de dépense indiquées dans le tableau ci-dessous? (Veuillez remplir le tableau)

Années	Dépenses ($)				Total en $
	Fonctionnement et entretien	Salaires et avantages sociaux	Immobilisations	Autres	
1998					
1999					
2000					
2001					
2002					

10. a) Dans l'avenir l'aéroport prévoit-il la venue de nouvelles sources de financement?

- ❑ Oui
- ❑ Non (Si non, passez à la question 11)

b) Si oui, quelle sera la source de ce nouveau financement et quelle sera sa valeur en dollar annuellement (Par exemple, une nouvelle subvention provenant du gouvernement municipal ou nouvelles sources de revenu d'exploitation pour l'aéroport). Veuillez remplir le tableau ci-dessous.

Nouvelle source de financement	Estimation de $ par année

11. Selon les estimations, quelles seront les dépenses en dollar de 2003 à 2005 pour chacune des catégories de dépense indiquées dans le tableau. (Veuillez remplir le tableau ci-dessous)

Années	Dépenses en $				Total en $
	Fonctionnement et entretien	Salaires et avantages sociaux	Immobilisations	Autres dépenses	
2003					
2004					
2005					

12. a) Selon les estimations, quels seront les revenus totaux en dollar de 2003 à 2005 pour chacune des sources de revenus indiqués dans le tableau. (Veuillez remplir le tableau ci-dessous)

Années	Sources de revenus en $				Total en $
	Recette de l'aéroport	Financement de Transports Canada		Autres revenus	
		Financement aux fins d'exploitation et d'entretien	Financement en immobilisations		
2003					
2004					
2005					

b) Si vous avez indiqué un montant dans la colonne « Autres revenus » dans le tableau de la question 12 a), quelles sont les sources de ces autres revenus ?

13. Selon vos connaissances, est-ce que l'aéroport aura besoin de financement pour les opérations de la part de Transports Canada de façon permanente ?

- ❑ Oui
- ❑ Non

Commentaires :

14. a) Selon vos connaissances, existe-il d'autres solutions pour financer l'aéroport? Autrement dit, aurait-il d'autres sources possibles de financement qui pourrait substituer ou diminuer le soutien financier de Transports Canada? (Par exemple, il pourrait s'agir d'un programme offert par la province ou par un autre ministère fédéral ou de nouveaux revenus d'exploitation de l'aéroport)

- ❑ Oui
- ❑ Non

b) Si oui, quelles sont-elles?

15. a) Est-ce que des mesures ont été ou seront mises en place pour diminuer les coûts d'exploitation et d'entretien de l'aéroport ?

- ❑ Oui
- ❑ Non

b) Si oui, quelles sont ces mesures et quelles sont les résultats atteints et les résultats anticipés dans le futur ?

---

c) Croyez-vous qu'il soit possible de réduire davantage les dépenses de fonctionnement et d'entretien?

- ❑ Oui
- ❑ Non

Pourquoi ?

---

16. Avez-vous reçu des plaintes de la communauté et des usagers à l'égard de l'aéroport? Si oui, quelle est la nature des plaintes et comment avez vous abordé ces plaintes ?

Les questions 17 et 18 concernent uniquement les aéroports éloignés appartenant à Transports Canada de votre région qui sont exploités par une organisation locale et non par Transports Canada. Autrement dit, les aéroports qui reçoivent des contributions via le programme de contribution de fonctionnement et d'entretien aux aéroports municipaux et autres. **(Si vous avez déjà répondu aux questions 17 et 18 dans un autre questionnaire pour un autre aéroport éloigné de votre région, nous n'avez pas besoin d'y répondre. Veuillez passer à la question 19.)**

17. Qu'elles méthodes sont utilisées pour déterminer la valeur de la contribution financière ?

---

18. Croyez-vous que des modifications apportées à la méthode utilisée pour déterminer la valeur de la contribution financière permettrait aux aéroports éloignés d'améliorer l'efficacité opérationnelle afin de contribuer à rendre leur exploitation plus rentable ?

19. Avez-vous d'autres commentaires à partager qui pourraient être utile à cette évaluation ?

Questionnaire pour les représentants de la communauté

Nom: **Titre:**

Organisation:

Date: **Interviewer :**

Questions	Réponses
1) Que signifie cet aéroport pour la communauté?	
2) Existe-il d'autres moyens de transport pour relier votre localité avec le reste du Canada? Sont-ils accessibles tout au long de l'année. Avez-vous des commentaires à nous partager quant à la qualité et à la quantité des services ?	
3) Dans l'avenir, planifie-t-on le développement d'un nouveau moyen de transport pour la communauté desservie par l'aéroport ? Si oui, quel est-il et quelles sont les probabilités que le projet voit le jour ?	
4) Est-ce que l'aéroport est ouvert durant toute l'année?	

5) Est-ce que la communauté est préoccupée par la sécurité de l'aéroport? Si oui, pourquoi? Croyez-vous que l'aéroport est sécuritaire ? Si non, quelles mesures peuvent être prises pour améliorer la sécurité de l'aéroport?	
6) Selon vos connaissances, existe-il d'autres sources possibles de revenu pour l'aéroport ? (Par exemple, du financement de la province ou encore de nouvelles sources de revenu d'exploitation de l'aéroport.)	
7) Pensez-vous que l'aéroport pourrait recevoir du support financier par le milieu local ? (Par exemple, la municipalité ou de d'organisation locale de développement économique)	
8) Est-ce que les membres/dirigeants de la communauté ont l'opportunité d'adresser leur commentaires\plaintes à l'aéroport quant à la sécurité et au service?	
9) Avez-vous reçu des plaintes concernant l'aéroport? Si oui, quelles étaient? Comment ont-elles été pris en charge?	
10) Avez-vous d'autres commentaires?	

APPENDICE 3 – Liste des représentants communautaires interviewés

Aéroport	Nom	Titre	Organisation	Date	Interviewé par
Sandspit	Bill Beldassy	Ancien directeur du conseil régional		2003/12/02	Tolga Eronat
Fort Chipewyan	John Rigney	Conseiller	Municipalité régionale / Wood Buffalo	2003/12/01	Tolga Eronat
Norway House	Lloyd Flett	Administrateur	Conseil de Norway House	2003/12/02	Tolga Eronat
Churchill	Roxanne Chan	Directrice financière	Ville Churchill	2003/12/04	Tolga Eronat
Eastmain River	Ronnie Gilpin	Dir. général pour le conseil cri / Eastmain River	Conseil de bande d'Eastmain River	2004/01/19	Luc Major
Waskaganish	Bert More	Agent environnemental	Conseil de bande de Waskaganish	2004/01/19	Luc Major
Wemindji	Tony Gull	Directeur général	Conseil de bande de Wemindji	2004/01/20	Luc Major
Kuujjuuaq	Michael Gordon	Maire	Municipalité de Kuujjuaq		Samia Eldaoud
Schefferville	Rudy Sandy Robinson				Samia Eldaoud
Chevery	Richard Monger	Administrateur	Municipalité de la Côte-Nord du Golfe du St-Laurent	2003/12/02	Samia Eldaoud
Lourdes-de-Blanc-Sablon	Alexandre Dumas	Maire	Municipalité de Blanc-Sablon	2003/12/03	Samia Eldaoud

APPENDICE 4 – Dépenses admissibles au Programme de contribution de fonctionnement et d'entretien pour les municipalités

- Salaires et rémunération
- Surtemps
- Indemnisations (régime d'employé)
- Avantages sociaux
- Déplacements
- Déménagement
- Poste et colis
- Téléphone et télégraphe
- Publicité
- Publication
- Services comptables
- Services de vérification
- Services de génie
- Services juridiques
- Services scientifiques
- Formation
- Services de santé
- Services professionnels et spéciaux
- Assurance
- Frais de services municipaux
- Services informatiques
- Services de protection
- Location – terrains
- Location – bâtiments
- Location – machinerie et équipement
- Location – aéronefs
- Location – véhicules motorisés
- Location – ordinateurs
- Location – équipement de bureau
- Location – équipement de télécommunications
- Location – autre équipement
- Location – autres
- Achat de services de réparation – bâtiments et ouvrages
- Achat de services de réparation – équipement
- Carburant
- Services publics
- Matériel et fournitures
- Matériel et fournitures de bureau
- Fournitures informatiques
- Amortissement (sous réserve des paragraphes 4.3(2) et (3))
- Frais administratifs