



23 septembre 2026

Le très honorable Mark Carney
Premier ministre du Canada
Cabinet du premier ministre
Colline du Parlement
Ottawa (Ontario), Canada

Objet : Lettre ouverte sur la concession des plus grands aéroports du Canada et l'investissement dans un réseau aérien national connecté et propice au développement

Monsieur le Premier ministre,

L'intention du gouvernement du Canada d'explorer des ententes de concession afin de stimuler de nouveaux investissements et de libérer le potentiel des quatre plus grands aéroports du pays représente un changement important pour le système aérien canadien. Association des aéroports communautaires régionaux du Canada (AARC) appuie l'évolution de notre réseau aéroportuaire national et les efforts des gouvernements visant à améliorer la connectivité aérienne au Canada.

À l'échelle internationale, les modèles de concession ont fait leurs preuves et pourraient également être efficaces ici, selon leur structure. Toutefois, les aéroports régionaux se demandent encore comment il est possible de vendre aux enchères des infrastructures nationales essentielles et d'en extraire la valeur accumulée, tout en y investissant des capitaux et en générant des rendements, sans augmenter le coût du transport aérien pour les Canadiens. Et bien que nous soyons convaincus qu'une solution est possible, celle-ci n'a pas encore été mise en place ni communiquée aux Canadiens.

Le modèle actuel du Canada s'est également révélé efficace. Depuis que Transports Canada a commencé à se départir des aéroports à la suite de l'adoption de la Politique nationale des aéroports de 1994, les administrations aéroportuaires à gouvernance locale ont investi plus de 30 milliards de dollars dans les infrastructures et contribué à bâtir un réseau aérien national sûr, moderne et interconnecté, qui suscite l'intérêt d'investisseurs du monde entier. Et bien que le modèle actuel comporte des défis, ceux-ci sont, dans l'ensemble, attribuables au modèle canadien rigide fondé sur le principe de l'utilisateur-payeur.

Alors que le gouvernement du Canada réfléchit à la suite à donner, le AARC, qui représente les aéroports régionaux du Canada, estime qu'un principe doit être au cœur de la démarche : la valeur générée par le réseau aérien canadien doit être réinvestie dans ce réseau, et non en être extraite.

En tant que deuxième plus grand pays du monde en superficie, le Canada dépend des liaisons aériennes comme peu d'autres pays. Nos collectivités, nos ressources naturelles et nos possibilités

économiques sont séparées par d'énormes distances, et pour de nombreuses collectivités du Nord, rurales et isolées, il n'existe aucune alternative viable au transport aérien.

Le transport aérien relie les personnes aux collectivités, les patients aux soins de santé, les entreprises à leurs clients, les touristes à leurs destinations, les travailleurs à leur lieu de travail et les ressources aux marchés, tout en contribuant à préserver notre souveraineté. Les liaisons aériennes sont essentielles pour le Canada, aujourd'hui comme pour l'avenir.

Pourtant, depuis plus de 30 ans, le Canada considère largement le transport aérien comme une source de revenus. Au cours de ces trois décennies, des dizaines de milliards de dollars ont été versés dans les caisses de l'État fédéral. Rien qu'en 2025, 556 millions de dollars ont été prélevés au titre des loyers fonciers des aéroports, 143 millions de dollars ont été tirés de la taxe sur le carburant d'aviation et 100 millions de dollars ont été empochés grâce aux excédents des droits de sécurité des passagers.

Parallèlement, d'autres modes de transport ont bénéficié d'importants investissements publics, tant en matière d'exploitation que d'équipements. En 2025, VIA Rail a reçu 375 millions de dollars en subventions d'exploitation et 360 millions de dollars en financement des immobilisations, provenant de ces mêmes caisses fédérales auxquelles le secteur aérien avait contribué.

Ce qui est préoccupant, c'est plutôt la répartition de ces investissements. Le gouvernement du Canada devrait investir dans les infrastructures nationales essentielles et subventionner les réseaux et services de transport nationaux. Les investissements dans VIA Rail sont importants et offrent aux Canadiens des solutions de transport durables. Mais le contexte a son importance. Sur les 4,4 millions de passagers qui ont voyagé à bord de VIA Rail l'an dernier, 4,2 millions, soit environ 95 %, ont voyagé dans le corridor Québec–Windsor, où les voyageurs disposent d'une multitude d'options de transport.

La réalité est très différente dans une grande partie du nord du Canada, ainsi que dans les régions isolées et rurales. Pour bon nombre des 15 millions de passagers qui ont transité par les aéroports régionaux du Canada en 2025, l'avion n'était pas seulement l'option la plus pratique, mais aussi la seule option viable. Et dans certaines de ces collectivités situées à l'extrême nord et en milieu rural, le transport aérien n'est pas simplement un moyen de transport alternatif : c'est une question de survie.

Le AARC soutient le financement des infrastructures de transport essentielles. Nous sommes favorables à l'octroi à VIA Rail de 735 millions de dollars sous forme de subventions d'exploitation et d'investissement, ou à un investissement de 4,3 milliards de dollars dans l'acquisition de nouvelles voitures voyageurs. Le AARC s'oppose toutefois aux disparités dans les investissements opérationnels et en immobilisations dans le secteur des transports au Canada, particulièrement dans le secteur aérien, et plus encore entre le Nord et le Sud.

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) est un programme fédéral de financement des immobilisations liées à la sécurité, créé dans le cadre de la Politique nationale des

aéroports de 1994. Bien que le PAIA ait été créé dans une bonne intention, son financement est demeuré chroniquement insuffisant et n'a pratiquement pas augmenté depuis plus de 25 ans. Et bien que Transports Canada ait récemment annoncé une hausse du financement du PAIA, la plus grande partie de cette augmentation est destinée à un aéroport appartenant à Transports Canada et exploité par celui-ci, alors que cet aéroport n'est pas admissible au PAIA en vertu de la politique actuelle. De plus, ces fonds serviront à financer des projets qui, selon la politique de Transports Canada, ne sont pas admissibles au PAIA.

Le problème n'est pas que le transport aérien repose sur le principe de l'utilisateur-payeur, mais plutôt que le réseau aérien canadien s'autofinance tout en subventionnant les autres secteurs des transports — et les conséquences de cette situation se font de plus en plus sentir.

En conséquence, les collectivités locales et les communautés auxquelles Transports Canada a transféré les aéroports régionaux se sont retrouvées contraintes de financer un système qu'elles n'étaient pas censées financer, ou bien de récupérer ces coûts en augmentant les tarifs et les redevances, au détriment de la connectivité nationale et de la productivité.

Ce fardeau financier, assumé à la fois par les collectivités et les passagers, a rendu la desserte régionale si coûteuse que 30 collectivités au Canada ont perdu leur service aérien régulier depuis la pandémie.

Cette situation est préoccupante, surtout au moment où le Canada cherche à renforcer son économie, à diversifier ses échanges commerciaux et à consolider sa souveraineté dans le Nord et l'Arctique. Nous n'extrayons pas les minéraux critiques, n'exploitons pas le bois, ne produisons pas d'hydroélectricité et n'avons pas accès à une grande partie des ressources naturelles du Canada dans nos grands centres urbains. Une grande partie de ces possibilités économiques se trouve dans le nord du pays et dans les régions rurales et éloignées.

Dans bon nombre de ces régions, il n'existe tout simplement aucune route, voie ferrée ou infrastructure portuaire permettant de relier les collectivités à l'économie nationale ou mondiale. L'aéroport est le lien qui relie ces collectivités au reste du pays, et cette connectivité est essentielle à la réalisation de nos priorités nationales.

Le AARC considère que la valeur créée dans ces quatre aéroports n'appartient pas au gouvernement fédéral et ne devrait pas servir à alimenter les coffres de l'État. Cette valeur a été créée grâce aux investissements des administrations aéroportuaires locales et financée par les redevances et les frais payés par les usagers du réseau aérien canadien. La question ne concerne pas uniquement ces aéroports : il s'agit d'un enjeu national qui a des répercussions sur tous les aéroports, toutes les municipalités, toutes les provinces, tous les territoires et tous les passagers qui font partie du vaste réseau de transport aérien du Canada ou qui en bénéficient.

Cette discussion à l'échelle nationale est l'occasion d'adopter une nouvelle approche et de trouver une solution pour le transport aérien au Canada. Il faut une solution qui favorise, plutôt que de freiner, l'équité, l'inclusion, la croissance et la prospérité qui sont au cœur de nos priorités

nationales. Cette solution doit s'attaquer aux coûts d'exploitation et d'immobilisations du réseau aéroportuaire national, renforcer la connectivité, réduire le coût du transport aérien, accroître la productivité et permettre des investissements à long terme, d'un océan à l'autre, jusque dans l'Arctique — et pas seulement au sud du 49^e parallèle. Au fond, ce débat nécessite de clarifier notre vision du système aérien national canadien.

Les infrastructures publiques essentielles n'ont pas pour vocation de maximiser les profits : leur rôle est de soutenir l'économie.

Alors que votre gouvernement trace une nouvelle voie ambitieuse pour le Canada dans une économie mondiale en pleine transformation, où la connectivité est essentielle, notre politique nationale en matière de transport aérien doit répondre à une question fondamentale : puisque nos immenses ressources sociales, économiques et naturelles sont réparties sur un territoire aussi vaste, quelle est la façon la plus efficace et la plus productive de relier nos collectivités entre elles et au reste du pays, puis le Canada au reste du monde? Et comment pouvons-nous profiter de ce moment pour bâtir cet avenir?

Le AARC est prêt à contribuer à trouver des réponses à ces questions et à bâtir cet avenir.

Cordialement,



James Lindsey

Président

Association des aéroports communautaires régionaux du Canada (AARC)

cc : L'honorable Currie Dixon, premier ministre du Yukon
L'honorable R.J. Simpson, premier ministre des Territoires du Nord-Ouest
L'honorable John Main, premier ministre du Nunavut
L'honorable David Eby, premier ministre de la Colombie-Britannique
L'honorable Danielle Smith, première ministre de l'Alberta
L'honorable Scott Moe, premier ministre de la Saskatchewan
L'honorable Wab Kinew, premier ministre du Manitoba
L'honorable Doug Ford, premier ministre de l'Ontario
L'honorable Christine Fréchette, première ministre du Québec
L'honorable Tony Wakeham, premier ministre de Terre-Neuve-et-Labrador
L'honorable Tim Houston, premier ministre de la Nouvelle-Écosse
L'honorable Susan Holt, première ministre du Nouveau-Brunswick
L'honorable Rob Lantz, premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard
L'honorable Steven MacKinnon, ministre des Transports

Objet : Lettre ouverte concernant la concession de privatisation des plus grands aéroports du Canada
et l'investissement dans un système aérien national interconnecté et favorisant le développement

Carole Saab, directrice générale de la Fédération canadienne des municipalités
Candace Laing, présidente-directrice générale de la Chambre de commerce du Canada
Goldy Hyder, président-directeur général du Conseil des entreprises du Canada