

Chapitre

# 2

**Transports Canada**

La surveillance du Réseau national  
d'aéroports

*Tous les travaux de vérification dont traite le présent chapitre ont été menés conformément aux normes pour les missions de certification établies par l'Institut Canadien des Comptables Agréés. Même si le Bureau a adopté ces normes comme exigences minimales pour ses vérifications, il s'appuie également sur les normes et pratiques d'autres disciplines.*

# Table des matières

<b>Points saillants</b>	<b>1</b>
<b>Introduction</b>	<b>3</b>
Transports Canada a commercialisé les aéroports du Réseau national d'aéroports	3
Ce que nous avons constaté en 2000	5
Ce qui s'est passé depuis 2000	5
Objet du suivi	6
<b>Observations et recommandations</b>	<b>6</b>
<b>Incidence de la cession des aéroports</b>	<b>6</b>
Transports Canada a terminé l'évaluation quinquennale de la cession des cinq premiers aéroports	6
Transports Canada a presque terminé l'évaluation des répercussions financières de la cession, mais il n'a pas respecté ses échéanciers	7
L'évaluation de l'ensemble des incidences de la cession reste à faire	9
<b>Nouveau rôle de Transports Canada</b>	<b>10</b>
Transports Canada a précisé son rôle à l'égard du Réseau national d'aéroports	10
Transports Canada a établi de bonnes relations avec les administrations aéroportuaires	10
Le projet de loi sur les aéroports n'a pas été adopté	10
<b>Surveillance des baux</b>	<b>11</b>
Le programme de surveillance des baux est bien implanté	11
Transports Canada a trouvé un juste équilibre dans la mise en œuvre du programme de surveillance des baux	13
Transports Canada a constaté un niveau élevé de conformité des administrations aéroportuaires aux clauses des baux	13
<b>Surveillance de la viabilité financière des aéroports</b>	<b>14</b>
Transports Canada effectue la surveillance de la viabilité financière du Réseau national d'aéroports	14
Transports Canada a réalisé une étude de la situation financière des aéroports régionaux	16
<b>Mesure du rendement des aéroports</b>	<b>16</b>
Transports Canada ne mesure pas le rendement des aéroports	16
<b>Reddition de comptes</b>	<b>17</b>
Transports Canada a fait rapport au Parlement sur la cession des aéroports	17
<b>Conclusion</b>	<b>18</b>
<b>À propos du suivi</b>	<b>20</b>
<b>Annexe</b>	
Situation financière de dix administrations aéroportuaires en 2003	21





# Transports Canada

## La surveillance du Réseau national d'aéroports

---

### Points saillants

**2.1** Transports Canada a fait des progrès satisfaisants dans la mise en œuvre des recommandations de notre vérification de 2000.

**2.2** Transports Canada a presque terminé l'examen de la Politique nationale sur les loyers des aéroports, ce qui lui permettra d'évaluer les répercussions financières de la cession des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA). Cet examen vise à déterminer, entre autres, l'incidence du niveau des loyers sur la viabilité des administrations aéroportuaires et des transporteurs aériens et les conséquences financières pour le gouvernement. Il permettra également d'établir si la politique actuelle des loyers est juste pour les contribuables, les utilisateurs et les administrations aéroportuaires.

**2.3** Le Ministère a également précisé et assumé son rôle de propriétaire, locateur et surveillant des aéroports du RNA tout en établissant de bonnes relations avec les administrations aéroportuaires. Le Ministère a constaté un niveau élevé de conformité des administrations aéroportuaires aux clauses des baux. Les installations des aéroports sont aussi bien maintenues, sinon mieux, qu'avant leur cession. En outre, les administrations aéroportuaires font preuve de diligence raisonnable en matière de protection de l'environnement et respectent les clauses des baux en matière d'intérêt public et de gouvernance.

**2.4** De plus, Transports Canada effectue maintenant un suivi annuel de la situation financière des administrations aéroportuaires ainsi qu'une surveillance de la viabilité à long terme du RNA.

**2.5** Toutefois, Transports Canada n'a pas respecté les échéanciers de l'examen de la politique des loyers. Cet examen, qui a débuté en 2001 et devait initialement être terminé à l'automne 2002, est toujours en cours. Les représentants du Ministère sont conscients du fait que le retard occasionné pourrait avoir des répercussions financières non négligeables sur certaines administrations aéroportuaires.

**2.6** Par ailleurs, Transports Canada ne mesure pas le rendement des aéroports, exception faite des données de nature financière. Le Ministère n'a toujours pas établi de manière précise les aspects qu'il a besoin de mesurer et ne possède aucun cadre, approuvé par la direction, indiquant comment il entend le faire.

### Contexte et autres observations

**2.7** À partir de 1992, Transports Canada a procédé à la cession des principaux aéroports canadiens. En mars 2003, les 26 aéroports du RNA avaient été cédés : 22 à des administrations aéroportuaires, 3 à des gouvernements territoriaux et 1 à une municipalité. Transports Canada a choisi de demeurer propriétaire des aéroports cédés à des administrations aéroportuaires parce qu'il voulait être en mesure de garantir la viabilité à long terme du RNA. La cession des aéroports aux administrations aéroportuaires — sociétés à but non lucratif — a donc pris la forme d'une cession à bail, pour une durée de 60 ans.

**2.8** Dans notre rapport d'octobre 2000, au chapitre 10, nous avons indiqué que Transports Canada ne connaissait pas les répercussions financières de la cession des aéroports du Réseau national d'aéroports. Le Ministère n'avait pas défini son rôle de propriétaire, locateur et surveillant des aéroports, ne savait pas si les administrations aéroportuaires respectaient les clauses des baux et n'effectuait pas de surveillance systématique de la viabilité financière du RNA.

**Réaction de Transports Canada.** Le Ministère est d'accord avec nos recommandations et il a indiqué les mesures qu'il prévoit prendre ou qu'il a prises pour y donner suite.

## Introduction

### Transports Canada a commercialisé les aéroports du Réseau national d'aéroports

**2.9** Dès la fin des années 1980, le gouvernement fédéral a entrepris une série de démarches visant à commercialiser ses actifs dans le secteur du transport aérien. C'est ainsi, par exemple, que la société Air Canada a été privatisée en 1988. Ces démarches s'inscrivaient dans un contexte général de commercialisation des infrastructures et entreprises du secteur des transports jusque-là exploitées par le gouvernement fédéral. En 1992, Transports Canada a cédé cinq des plus importants aéroports canadiens à des intérêts locaux.

#### Le Réseau national d'aéroports

Le Réseau national d'aéroports (RNA) comprend les aéroports que Transports Canada considère « essentiels à la prospérité du Canada et à sa compétitivité sur la scène internationale », soit tous les aéroports qui, en 1994, acheminaient au moins 200 000 voyageurs par an ainsi que les aéroports des capitales nationale, provinciales et territoriales. Collectivement, en 2003, les 26 aéroports du RNA acheminaient 92 p. 100 du trafic de passagers aériens au Canada.

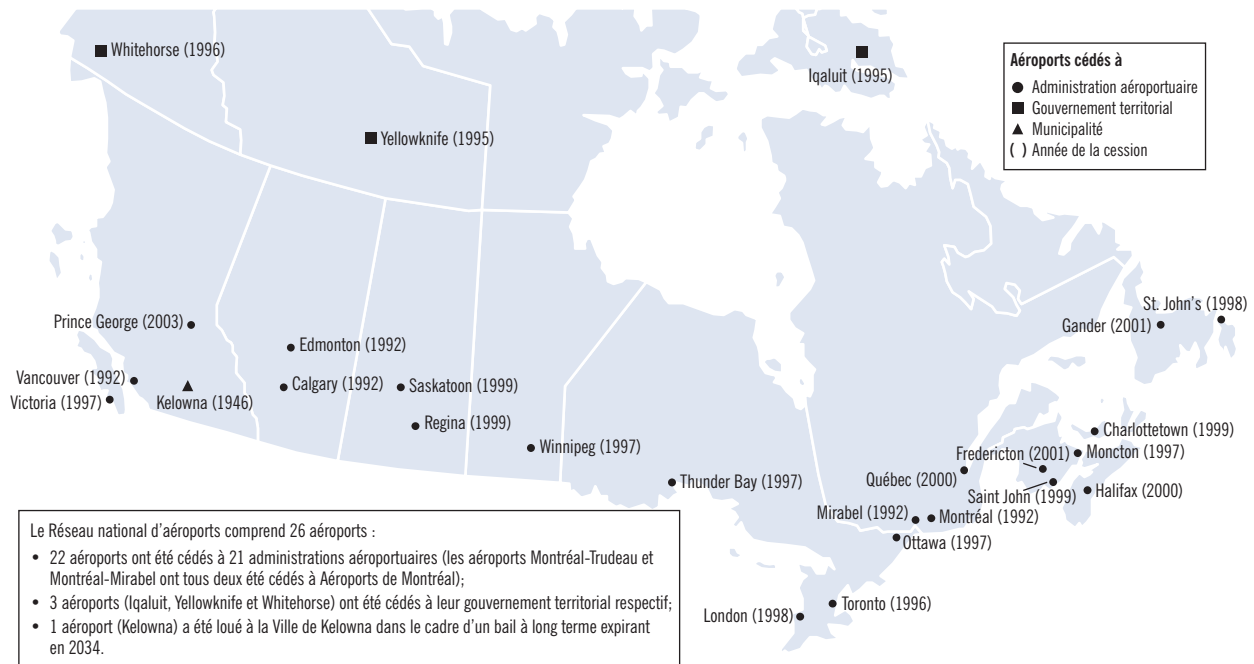
**2.10** Divers principes directeurs, approuvés par le Cabinet en 1987 et au cours des années ultérieures, ainsi que la *Loi relative aux cessions d'aéroports* de 1992, qui traitait de certaines questions soulevées par les cessions, constituaient à l'époque les seuls éléments d'encadrement liés à la cession des aéroports. La Politique nationale des aéroports, annoncée en 1994, est venue préciser les objectifs visés par le gouvernement fédéral et le rôle de celui-ci en ce qui a trait aux aéroports. En outre, elle a permis d'établir le Réseau national d'aéroports (RNA) et de fournir un cadre régissant la création et l'exploitation des administrations aéroportuaires canadiennes.

**2.11** Un des objectifs fondamentaux de la Politique consistait à « assurer un réseau national d'aéroports sûr, sécuritaire et viable qui répondra aux besoins du Canada au 21<sup>e</sup> siècle. » Selon le gouvernement fédéral, « l'exploitation et la commercialisation des aéroports par des groupes locaux favoriseront la rentabilité et la prestation de services adaptés aux besoins des utilisateurs. »

**2.12** À la fin de mars 2003, les 26 aéroports du RNA avaient été cédés : 22 à des administrations aéroportuaires, 3 à des gouvernements territoriaux et 1 à une municipalité (voir les pièces 2.1 et 2.2).

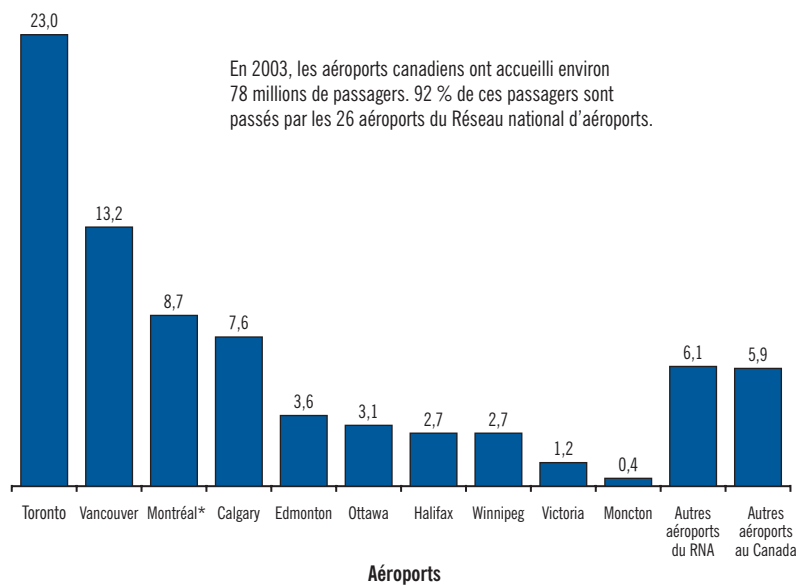
**2.13** Transports Canada a choisi de demeurer propriétaire des aéroports cédés aux administrations aéroportuaires parce qu'il voulait garantir la viabilité à long terme du RNA. La cession des aéroports aux administrations aéroportuaires — sociétés à but non lucratif — a donc pris la forme d'une cession à bail. Les baux, d'une durée de 60 ans, sont assortis d'une possibilité de prolongation de 20 ans. À la fin du bail, si aucune entente n'est conclue entre Transports Canada et les administrations aéroportuaires, la propriété des aéroports, y compris toutes les améliorations apportées depuis la cession, revient au gouvernement fédéral, libre de toute obligation financière.

**Pièce 2.1 Réseau national d'aéroports du Canada**



Source : Transports Canada, août 2004

**Pièce 2.2 Trafic de passagers aériens au Canada en 2003 (en millions de passagers embarqués et débarqués)**



\* Inclut les aéroports Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel, qui sont sous la responsabilité d'Aéroports de Montréal.  
Source : Statistique Canada



## Ce que nous avons constaté en 2000

**2.14** Dans notre rapport d'octobre 2000, au chapitre 10, nous avons publié les résultats de notre vérification sur la cession des aéroports du Réseau national d'aéroports par Transports Canada. À l'époque, nous avons constaté que Transports Canada :

- ne connaissait pas les répercussions financières de la cession, et plus particulièrement l'incidence d'une telle cession sur le contribuable, la viabilité à long terme des administrations aéroportuaires ou le respect des principes d'équité d'un aéroport à l'autre. Le Ministère n'avait pas encore terminé l'évaluation quinquennale portant sur la cession des cinq premiers aéroports;
- n'avait pas défini son rôle de propriétaire, locateur et surveillant des aéroports;
- ne savait pas si les administrations aéroportuaires respectaient les clauses des baux dans certains domaines tels que la gestion des installations, la protection de l'environnement ou la gouvernance;
- n'effectuait pas de surveillance systématique de la viabilité financière du RNA;
- n'avait pas établi comment mesurer le rendement des aéroports;
- n'avait pas rendu compte au Parlement de l'incidence de la cession.

## Ce qui s'est passé depuis 2000

**2.15** Le chapitre 10 du Rapport d'octobre 2000 a fait l'objet d'une audience du Comité permanent des comptes publics en novembre 2001. Le Comité a produit par la suite son 21<sup>e</sup> rapport présentant ses conclusions et recommandations sur le sujet. Transports Canada a remis sa réponse au rapport du Comité en octobre 2002.

**2.16** Transports Canada a terminé l'évaluation quinquennale portant sur la cession des cinq premiers aéroports et a entrepris deux exercices importants : l'élaboration d'un projet de loi sur les aéroports et l'examen de la politique des loyers des aéroports.

- Le projet de loi C-27 proposait un encadrement pour les activités économiques des administrations aéroportuaires ainsi qu'un cadre de gouvernance. Présenté en première lecture en 2003, ce projet de loi est mort au feuillet à la fin de la session parlementaire. Le Ministère entend revoir le projet de loi, le soumettre de nouveau aux groupes intéressés et le déposer au Parlement à une date encore non déterminée.
- L'examen de la Politique nationale sur les loyers des aéroports vise à évaluer si la politique actuelle est juste à la fois pour les contribuables, les administrations aéroportuaires et les utilisateurs, et quelles sont ses incidences sur la viabilité à long terme des aéroports et des transporteurs aériens. Au moment de la rédaction du présent rapport, les résultats de l'examen n'avaient toujours pas été présentés au Cabinet.

### Le saviez-vous?

En 1928, l'aéroport de Winnipeg devenait le premier aéroport au Canada à être désigné « aéroport international ».

## Objet du suivi

**2.17** L'objectif du présent suivi est de vérifier si Transports Canada a mis en œuvre les recommandations formulées lors de notre vérification en 2000 (voir les six observations au paragraphe 2.14). Des précisions sur l'objectif, l'étendue et les critères du suivi sont présentées à la section **À propos du suivi**.

## Observations et recommandations

### Incidence de la cession des aéroports



Travaux à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

Source : Aéroports de Montréal

### Transports Canada a terminé l'évaluation quinquennale de la cession des cinq premiers aéroports

**2.18** En 2000, nous avons recommandé que Transports Canada termine d'urgence l'évaluation quinquennale qu'il devait réaliser en 1997, à la demande du Conseil du Trésor, et qu'il rende compte des résultats aux décideurs et aux groupes d'intérêts. Cette évaluation devait :

- déterminer l'incidence de la cession des cinq premiers aéroports (Vancouver, Edmonton, Calgary, Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel), y compris les répercussions financières pour le gouvernement et pour Transports Canada en particulier;
- fournir des recommandations quant au cadre de gouvernance à adopter pour la relation à long terme entre Transports Canada et les aéroports du RNA.

**2.19** Le rapport final de l'évaluation quinquennale, déposé en 2002, comprenait les éléments requis, sauf un.

- Le Ministère a évalué l'incidence des cessions, notamment sur les niveaux de service et la sécurité, de même que les répercussions financières pour le gouvernement.
- Il a présenté des recommandations quant au cadre de gouvernance à adopter.
- Par contre, bien que Transports Canada ait estimé les répercussions des cessions sur ses budgets, il n'a pas inclus cette information dans le rapport d'évaluation.

Par ailleurs, l'évaluation a tenu compte de certains aspects qui allaient au-delà des exigences, notamment plusieurs enjeux de gouvernance des administrations aéroportuaires.

**2.20** Le Ministère a conclu que le RNA était un succès et que les cinq aéroports fonctionnaient bien. Toutefois, il a reconnu que plusieurs enjeux étaient apparus, notamment la nécessité d'améliorer la transparence et la reddition de comptes chez les administrations aéroportuaires ainsi que leurs pratiques d'établissement des frais aéroportuaires.

## Transports Canada a presque terminé l'évaluation des répercussions financières de la cession, mais il n'a pas respecté ses échéanciers

**2.21** En 2000, nous avons constaté que Transports Canada ne connaissait pas les répercussions financières de la cession des aéroports du RNA, et plus particulièrement l'incidence d'une telle cession sur les contribuables, la viabilité à long terme des administrations aéroportuaires ou le respect des principes d'équité d'un aéroport à l'autre.



Nouvelle aérogare de l'Aéroport international du Grand Moncton

De 2002 à 2003, l'Aéroport international du Grand Moncton a connu le plus haut taux de croissance du volume de passagers de tous les aéroports du RNA.

Sources : Administration aéroportuaire de Moncton et Statistique Canada

**2.22** L'examen de la **Politique nationale sur les loyers des aéroports**. Une des principales décisions découlant de l'évaluation quinquennale de la cession des cinq premiers aéroports a été d'effectuer un examen de la Politique nationale sur les loyers des aéroports qui porte sur les 22 aéroports cédés à des administrations aéroportuaires. Cet examen doit déterminer, entre autres :

- quelle est l'incidence de la politique des loyers sur la viabilité financière des administrations aéroportuaires et des transporteurs aériens;
- si la politique actuelle est juste pour les contribuables, les utilisateurs et les administrations aéroportuaires;
- si, pendant la durée du bail, le loyer perçu auprès des administrations aéroportuaires par le gouvernement représente une juste valeur pour les aéroports cédés;
- quelle est l'incidence sur la compétitivité du réseau de transport aérien.

Les résultats de l'examen permettront de confirmer si des changements à la politique des loyers sont nécessaires ou non.

**2.23** Le Ministère termine actuellement son évaluation de l'incidence du niveau des loyers sur la viabilité financière des administrations aéroportuaires et des transporteurs aériens, un des objectifs clés de l'examen. Pour plusieurs administrations aéroportuaires, le loyer représente un pourcentage important des revenus. Ainsi, les loyers versés à Transports Canada en 2003 représentaient entre 19 et 24 p. 100 des revenus d'exploitation pour les administrations aéroportuaires de Vancouver, de Toronto, de Calgary et d'Ottawa. Pour cette même année, les loyers payés par l'ensemble des aéroports du RNA totalisaient 241 millions de dollars. Selon la politique actuelle, les loyers que verseront les administrations aéroportuaires dépasseront un milliard de dollars par année à compter de 2017 (voir la pièce 2.3).

**2.24** Si l'examen en cours amène Transports Canada à recommander une réduction des loyers, le Ministère a l'intention de s'assurer que les transporteurs aériens bénéficient d'une juste part de ces réductions. Les dirigeants des administrations aéroportuaires ont déjà signifié au Ministère leur accord de principe à ce sujet.

**2.25** Un autre objectif important de l'examen est de déterminer si la politique des loyers actuelle permet au gouvernement de recevoir une juste valeur pour les aéroports cédés. À la suite des recommandations formulées par le comité consultatif créé pour superviser la réalisation de l'examen, le Ministère a établi une distinction entre le calcul de la valeur des aéroports et le calcul du niveau des loyers. Son intention est de fixer un niveau de loyers

### Investissements dans les aéroports

Selon Transports Canada :

- le Ministère a investi environ 1,1 milliard de dollars dans les aéroports du Réseau national d'aéroports de 1983 à 1992, alors qu'il exploitait les aéroports du Réseau;
- les administrations aéroportuaires ont réalisé des investissements totalisant 6,6 milliards de dollars de 1999 à 2003.

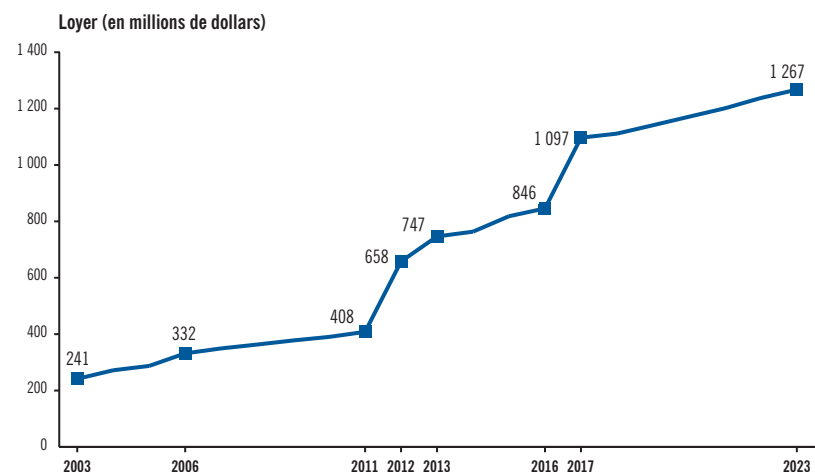
qui soit juste pour les contribuables, les administrations aéroportuaires et les utilisateurs. Afin d'atteindre cet objectif, le Ministère a analysé des cessions d'aéroports au Royaume-Uni, en Australie, en Nouvelle-Zélande et aux États-Unis. Transports Canada a également comparé le ratio du retour sur investissement pour les baux actuels des aéroports avec les ratios observés chez des entreprises œuvrant dans le secteur des industries à tarifs réglementés, soit le transport ferroviaire, les télécommunications, le transport des produits pétroliers et l'électricité.

**2.26 Un processus d'examen adéquat.** Nous sommes d'avis que le travail en cours est satisfaisant et que le Ministère a mis en place un processus adéquat d'examen de la politique des loyers, qui tient compte de la complexité du sujet à l'étude. Avant d'établir les paramètres de l'examen en 2002, le Ministère a consulté divers intervenants et a pris en compte leurs commentaires. Toutefois, nous avons remarqué qu'il n'a pas consulté ces intervenants depuis ce temps. Nous l'encourageons à les consulter sur les éléments pertinents des options à l'étude et à les informer périodiquement, en particulier lorsque les échéanciers prévus doivent être modifiés.

**2.27** Le Ministère a fait en sorte, avant d'entreprendre les études requises, que les objectifs établis dans le cadre de l'examen soient atteints. De même, il a tenu compte de ces objectifs lors de l'analyse des différentes formules pouvant servir au calcul des loyers. Selon le Ministère, il importe que la formule retenue soit sensible aux conditions changeantes du marché du transport aérien, qu'elle soit facile à administrer et qu'elle assure l'équité d'une administration aéroportuaire à l'autre.

**2.28** Le Ministère a eu recours à des sociétés d'experts-conseils afin de l'aider à effectuer les analyses techniques et les projections financières

**Pièce 2.3** Loyers qui seront versés à Transports Canada par les administrations aéroportuaires selon la politique actuelle des loyers (période de 2003 à 2023)



Les augmentations importantes de loyer en 2012, 2013 et 2017 sont attribuables principalement à un « loyer de participation » qui s'ajoute au loyer payé à partir de 2012.

Source : Transports Canada, 2004

requis aux fins de l'examen. Nous avons noté que le processus de sélection de ces sociétés était adéquat. Le Ministère a réparti le travail en fonction des compétences techniques de chaque société et de manière à éviter les conflits d'intérêts potentiels.

**2.29** Le Ministère a créé un comité consultatif formé de représentants de Transports Canada, du Secrétariat du Conseil du Trésor, du Bureau du Conseil privé, du ministère des Finances et des sociétés d'experts-conseils retenues pour l'assister dans son examen. En plus de servir de forum de discussion, le comité fournit des conseils et des recommandations sur les études techniques réalisées par les sociétés. Le comité a validé, notamment, certaines hypothèses clés des études.

**2.30** Le Ministère tient des réunions périodiques avec les agences centrales. Lors de ces réunions, Transports Canada fait part des résultats de ses analyses techniques, explique ses positions et recueille le point de vue des agences.

**2.31** **Toutefois, le Ministère n'a pas respecté l'échéancier qu'il s'était initialement fixé.** L'examen, qui a débuté en 2001, devait être terminé à l'automne 2002, puis à l'automne 2003. Au moment de la rédaction du présent rapport, les résultats de l'examen n'avaient toujours pas été présentés au Cabinet. Selon Transports Canada, les retards sont attribuables, entre autres choses, à la complexité du processus d'examen et à une série d'événements — attentats du 11 septembre 2001, guerre en Irak, crise du SRAS, faillite de Canada 3000, décision d'Air Canada de se placer sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* — qui ont eu des conséquences majeures sur le secteur du transport aérien et qui ont entraîné une surcharge de travail pour l'équipe responsable de l'examen.

**2.32** Les représentants du Ministère sont conscients du fait que le retard occasionné pourrait avoir des répercussions financières non négligeables sur certaines administrations aéroportuaires. Par exemple, les agences de notation qui établissent les cotes de crédit des administrations aéroportuaires tiennent compte des conditions du bail avec Transports Canada.

### **L'évaluation de l'ensemble des incidences de la cession reste à faire**

**2.33** Dès 1999, Transports Canada a préparé un cadre d'évaluation du Réseau national d'aéroports. Transports Canada y expliquait comment il se proposait d'évaluer l'ensemble des incidences de la cession des aéroports du RNA — non seulement les répercussions financières, mais également les incidences sur les niveaux de service ou encore la sécurité.

**2.34** Nous avons constaté que le cadre d'évaluation est de bonne qualité, logique et clair. Par contre, l'évaluation elle-même a été reportée à plusieurs reprises. En effet, le Ministère souhaite effectuer cette évaluation seulement lorsqu'il aura terminé l'examen de la politique des loyers et que le projet de loi sur les aéroports aura été adopté, ce qui nous semble acceptable. Le Ministère a l'intention de mettre à jour le cadre d'évaluation de façon à mettre l'accent, lors de la prochaine évaluation, sur l'impact de ces initiatives sur les aéroports du RNA.

## Nouveau rôle de Transports Canada

### Transports Canada a précisé son rôle à l'égard du Réseau national d'aéroports

**2.35** Lors de notre vérification de 2000, nous étions préoccupés par le manque de précision quant au rôle et aux responsabilités du Ministère en tant que propriétaire, locateur et surveillant du Réseau national d'aéroports.

**2.36** Au cours de notre vérification de suivi, nous avons constaté que Transports Canada avait précisé le rôle qu'il entend jouer :

- surveiller l'exploitation du RNA;
- protéger les actifs fédéraux loués aux administrations aéroportuaires;
- promouvoir la bonne gouvernance chez les administrations aéroportuaires.

Ce rôle était d'ailleurs décrit dans le projet de loi sur les aéroports.

**2.37** Le Ministère a clairement communiqué aux administrations aéroportuaires le rôle et les responsabilités qui lui incombent. Nous avons pu constater que les dirigeants des administrations aéroportuaires comprenaient bien les responsabilités du Ministère. Nous avons également noté que le rôle et les responsabilités de Transports Canada à l'égard du RNA sont clairs pour le personnel du Ministère.

### Transports Canada a établi de bonnes relations avec les administrations aéroportuaires

**2.38** Pour pouvoir bien assumer ses responsabilités, en particulier en matière de surveillance des administrations aéroportuaires, il était important que Transports Canada établisse de bonnes relations avec ces dernières. Les dirigeants des administrations aéroportuaires que nous avons rencontrés dans le cadre de notre vérification ont confirmé entretenir des relations cordiales avec les gestionnaires et le personnel du Ministère.

### Le projet de loi sur les aéroports n'a pas été adopté

**2.39** Le projet de loi sur les aéroports du Canada, préparé par Transports Canada en réponse à l'évaluation quinquennale, proposait un encadrement pour les activités économiques des administrations aéroportuaires ainsi qu'un cadre de gouvernance. Ce projet de loi traitait de plusieurs enjeux soulevés lors de l'évaluation quinquennale et de notre vérification de 2000 (voir la pièce 2.4). Nous avons constaté qu'il englobait la plupart des éléments qui composent généralement un cadre de gouvernance.

**2.40** Présenté en première lecture en 2003, le projet de loi est mort au feuillet à la fin de la session parlementaire. Bien que les baux tiennent déjà compte d'un certain nombre d'éléments du cadre de gouvernance (voir la pièce 2.4), d'autres éléments manquent toujours, notamment un processus de recours en cas de mésentente entre administrations aéroportuaires et transporteurs aériens quant au niveau des frais aéroportuaires. Le Ministère entend revoir le projet de loi, le soumettre de nouveau aux groupes intéressés et le déposer au Parlement à une date encore non déterminée.

**Pièce 2.4** Le projet de loi de 2003 sur les aéroports traite de la plupart des enjeux de gouvernance soulevés lors de l'évaluation quinquennale de la cession des cinq premiers aéroports et lors de notre vérification de 2000

Exemples d'éléments d'un cadre de gouvernance	Évaluation quinquennale de la cession des cinq premiers aéroports	Notre vérification de 2000	Projet de loi de 2003 sur les aéroports	Bail des administrations aéroportuaires
Clarté des rôles et responsabilités du gouvernement fédéral	●	●	●	●
Consultation, transparence et accès à l'information sur les administrations aéroportuaires	●	●	●	●
États financiers vérifiés des administrations aéroportuaires inclus dans leurs rapports annuels		●	●	●
Examens de rendement quinquennaux des administrations aéroportuaires préparés par des conseillers indépendants	●	●	●	●
Cadre concernant le calcul des frais aéroportuaires	●	●	●	
Processus de recours en cas de mésentente concernant le niveau des frais aéroportuaires	●	●	●	
Cadre concernant les filiales des administrations aéroportuaires	●	●	●	
Divulgaration des principaux contrats octroyés sans appel d'offres public		●	●	●

## Surveillance des baux

### Le programme de surveillance des baux est bien implanté

#### Bonne pratique

Depuis quelques années, les administrations aéroportuaires de Toronto et de Montréal sont certifiées ISO 14001, une norme internationale reconnue en matière de gestion environnementale.

**2.41** Le bail foncier est le principal outil définissant jusqu'ici les obligations de Transports Canada et des administrations aéroportuaires. Ce document contient de nombreuses clauses auxquelles doivent se conformer les administrations aéroportuaires, et ce, dans des domaines tels que la gouvernance et l'intérêt public, l'environnement, la sécurité et la sûreté, ainsi que la gestion des installations.

**2.42** Le bail stipule que Transports Canada a le droit de vérifier sans restriction les administrations aéroportuaires. En 2000, nous avons constaté que le Ministère ne s'était pas prévalu de ce droit et ignorait dans quelle mesure les administrations aéroportuaires se conformaient à certains éléments clés de leur bail. Par le fait même, il n'était pas en mesure d'informer le Parlement à ce sujet.

**2.43** Depuis lors, le Ministère a élaboré un programme rigoureux de surveillance des baux dont l'objectif est d'évaluer la conformité des administrations aéroportuaires aux dispositions des baux.

**2.44** Au moment de notre vérification, le Ministère avait effectué trois exercices annuels de surveillance et procédait, pour 2004, à un quatrième exercice. L'administration centrale à Ottawa offre un soutien fonctionnel aux

bureaux régionaux, notamment par l'interprétation des clauses en vue d'assurer une uniformité à l'échelle nationale. Pour leur part, les bureaux régionaux sont responsables de la mise en œuvre du programme de surveillance. Le Ministère évalue la conformité des administrations aéroportuaires à chacune des clauses du bail (voir la pièce 2.5). Le fait d'effectuer un suivi annuel permet de donner rapidement suite aux questions soulevées par les deux parties.

### Pièce 2.5 Exemples de clauses du bail foncier des administrations aéroportuaires

#### Gouvernance et intérêt public

L'administration aéroportuaire doit tenir une assemblée publique annuelle portant sur la gestion de l'aéroport et donner un avis à cet effet au moins 30 jours avant la tenue d'une telle assemblée.

L'administration aéroportuaire doit rendre public un rapport annuel comportant, entre autres choses, ses états financiers vérifiés.

L'administration aéroportuaire doit énumérer dans son rapport annuel tous les contrats de plus de 75 000 \$ qui n'ont pas fait l'objet d'un processus d'appel d'offres public.

#### Environnement

L'administration aéroportuaire doit adopter un plan de gestion de l'environnement et le mettre à jour au besoin.

#### Sécurité et sûreté

L'administration aéroportuaire doit se conformer à la réglementation fédérale en matière de sécurité et de sûreté.

#### Installations

L'administration aéroportuaire doit s'engager à ce que toute construction respecte, au minimum, le *Code national du bâtiment* et le *Code national de prévention des incendies*.

#### Plans et infrastructures futures

L'administration aéroportuaire doit adopter un plan directeur de l'aéroport et un plan d'utilisation des terrains.

#### Bonne pratique

Afin de familiariser le personnel de l'administration centrale de Transports Canada aux enjeux avec lesquels les administrations aéroportuaires sont aux prises, l'administration aéroportuaire d'Ottawa a offert une formation portant, entre autres, sur des aspects de gouvernance, sur la planification des projets d'expansion et sur la perception qu'ont les transporteurs aériens d'un aéroport.

2.45 Lors de nos visites dans les bureaux régionaux, nous avons constaté que le personnel était satisfait du soutien apporté par l'administration centrale. Celle-ci a notamment :

- élaboré un programme de formation exhaustif portant sur la plupart des aspects de la surveillance du bail. Les membres du personnel qui ont suivi la formation se sont dits satisfaits de l'approche adoptée et ont trouvé que le contenu abordé était pertinent;
- produit, en collaboration avec les régions, un guide de procédures et des listes de contrôle facilitant l'exercice de surveillance.

2.46 Les cinq bureaux régionaux chargés d'effectuer la surveillance doivent produire un rapport pour chaque administration aéroportuaire dont ils sont responsables. Le processus de surveillance comprend l'examen de documents,



### Gestion environnementale par des administrations aéroportuaires



Surveillance de la qualité de l'air à proximité de l'Aéroport international Pearson de Toronto

Source : Autorité aéroportuaire du Grand Toronto



Surveillance du bruit à proximité de l'Aéroport international de Calgary

En 2002-2003, l'administration aéroportuaire de Calgary a demandé à un consultant de vérifier si ses activités étaient menées en conformité avec la réglementation environnementale et son système de gestion environnementale.

Source : Administration aéroportuaire de Calgary

la participation à des réunions publiques et des visites sur place. Nous avons constaté que l'information recueillie par les bureaux régionaux appuie les observations figurant dans les rapports de surveillance. En général, les dossiers que nous avons examinés sont complets et la documentation est adéquate.

### Transports Canada a trouvé un juste équilibre dans la mise en œuvre du programme de surveillance des baux

**2.47** Dans notre rapport de 2000, nous avons constaté que le Ministère avait privilégié une approche de non-intervention face à ses responsabilités de locateur et de surveillant du RNA. Depuis, tout en reconnaissant que la gestion et l'exploitation des aéroports relèvent exclusivement de la compétence des administrations aéroportuaires, le Ministère a clairement signifié sa volonté d'évaluer la conformité des administrations aéroportuaires aux baux. Le Ministère a réussi à trouver un juste équilibre entre une approche passive et une approche d'ingérence dans les activités des aéroports, tout en faisant preuve de diligence raisonnable et en essayant de minimiser l'incidence de ses activités de surveillance sur les administrations aéroportuaires.

**2.48** Par ailleurs, le Ministère n'a pas adopté une approche qui tient compte de manière systématique des risques associés à une non-conformité aux différentes clauses des baux. Nous avons constaté que le personnel du Ministère effectue plutôt une analyse informelle des risques. Cette approche peut être adéquate lorsque le personnel participant à la surveillance des baux possède les compétences nécessaires et une vaste expérience, ce qui est généralement le cas. Toutefois, les responsables de Transports Canada sont conscients du bien-fondé d'une approche intégrant plus systématiquement la gestion des risques à la surveillance des baux. Ils travaillent présentement à définir une telle approche qui devrait aider le personnel, particulièrement le personnel comptant moins d'expérience, à cerner les clauses du bail qui doivent faire l'objet d'une plus grande attention.

### Transports Canada a constaté un niveau élevé de conformité des administrations aéroportuaires aux clauses des baux

**2.49** Grâce à son programme de surveillance des baux, le Ministère est maintenant en mesure d'évaluer le niveau de conformité des administrations aéroportuaires aux clauses des baux. Le Ministère note que les administrations aéroportuaires se conforment à tous les éléments importants des baux. Ainsi, dans son rapport sommaire national pour 2003, Transports Canada a conclu que les administrations aéroportuaires :

- ont maintenu les installations des aéroports dans un état égal ou supérieur à celui qui a été observé avant la cession;
- font preuve de diligence raisonnable en matière de protection de l'environnement;
- respectent les clauses des baux en matière d'intérêt public et de gouvernance, notamment en ce qui concerne la tenue d'assemblées annuelles, la production de rapports annuels ou la préparation d'examen de rendement quinquennaux;

- sont des organisations conscientes de la sécurité et de la sûreté qui mènent leur exploitation en conformité avec tous les règlements et normes applicables à leur certification.

Transports Canada n'a relevé aucune situation qui l'aurait amené à signifier un avis de manquement à une administration aéroportuaire.

## Surveillance de la viabilité financière des aéroports

### Bonnes pratiques

- L'administration aéroportuaire de Vancouver possède des filiales œuvrant, entre autres, en gestion aéroportuaire. L'administration aéroportuaire a divulgué de l'information et des données financières relatives à ses filiales dans son rapport annuel de 2003.
- Plusieurs administrations aéroportuaires, notamment Halifax, Ottawa, Moncton, Victoria, Edmonton et Toronto, ont expliqué dans leur rapport annuel de 2003 à quelles fins les frais d'améliorations aéroportuaires perçus par l'administration aéroportuaire ont été utilisés. Les revenus de ces frais doivent servir à financer les travaux d'infrastructure des aéroports.
- Dans leur rapport annuel de 2003, les administrations aéroportuaires d'Edmonton et d'Ottawa ont divulgué les cotes de crédit que leur ont attribuées les agences de notation spécialisées ayant évalué leur situation financière.

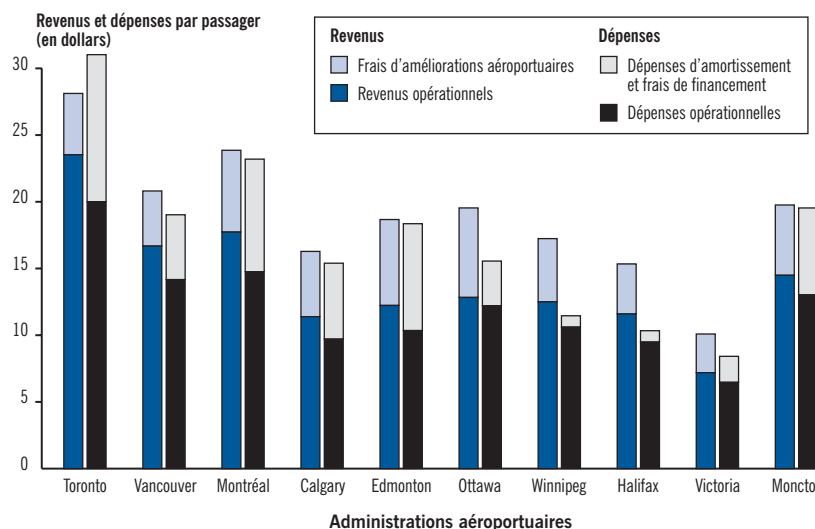
## Transports Canada effectue la surveillance de la viabilité financière du Réseau national d'aéroports

**2.50** En 2000, nous avons constaté que Transports Canada n'effectuait pas de surveillance systématique de la viabilité financière du RNA. Tel que le précise la Politique nationale des aéroports, « le gouvernement fédéral demeurera propriétaire des aéroports du RNA pour garantir l'intégrité et la viabilité à long terme du réseau vital qu'est le RNA. » Il est essentiel que le Ministère recueille et analyse une information financière de qualité sur les aéroports du RNA s'il veut pouvoir atteindre cet objectif.

**2.51** Le Ministère effectue maintenant un suivi annuel de la situation financière des administrations aéroportuaires. En effet, le Ministère reçoit les états financiers vérifiés des administrations aéroportuaires, tel que le prévoit le bail, et les analyse. La pièce 2.6 montre les revenus et dépenses par passager pour dix administrations aéroportuaires en 2003. L'annexe présente un sommaire des résultats financiers de ces administrations aéroportuaires.

**2.52** Le Ministère recueille également de l'information sur les filiales des administrations aéroportuaires. Au besoin, il prépare des analyses ponctuelles sur les administrations aéroportuaires dont la situation financière est préoccupante.

**Pièce 2.6** Revenus et dépenses par passager pour dix administrations aéroportuaires en 2003



Source : Transports Canada

**2.53** La surveillance de la viabilité financière à long terme des administrations aéroportuaires a été rendue possible, au cours des deux dernières années, grâce aux données recueillies dans le cadre de l'examen de la politique des loyers des aéroports. En effet, cet examen a permis d'établir, pour les vingt prochaines années, des projections financières pour les administrations aéroportuaires. Le Ministère a prêté une attention particulière à la qualité des données utilisées. Toutefois, il n'a pas encore prévu comment il effectuera le suivi de la viabilité financière à long terme des administrations aéroportuaires lorsque les données actuelles seront devenues désuètes.

**2.54** De plus, Transports Canada n'a pas préparé de stratégie générale d'intervention en cas de difficulté financière majeure chez une administration aéroportuaire. Bien que le Ministère n'ait aucune responsabilité légale dans un tel cas, une stratégie l'aiderait à réagir rapidement si la situation l'exigeait. Le Ministère a préparé récemment un document de réflexion sur le sujet.

**2.55** **Recommandation.** Transports Canada devrait préciser comment il continuera à effectuer la surveillance de la viabilité à long terme du RNA lorsque les données de l'examen de la Politique nationale sur les loyers des aéroports seront devenues désuètes. Il devrait notamment définir quelles données devront être recueillies, qui devra les recueillir, à quelle fréquence, selon quelles modalités et à quoi serviront les résultats.

**Réponse de Transports Canada.** Pour déterminer si les politiques et les cadres de travail donnent les résultats escomptés et fournir des indicateurs « d'alerte avancée » de difficulté financière possible pour les aéroports, le Ministère se propose de miser sur le travail qu'il a effectué en évaluant la viabilité à long terme des aéroports loués du RNA dans le cadre de l'examen de la politique des loyers des aéroports. À cette fin, le modèle de prévision actuel serait mis à jour, de façon régulière, au moyen de données courantes en matière de finances et de trafic.

**2.56** **Recommandation.** Transports Canada devrait préparer une stratégie générale d'intervention en cas de difficulté financière majeure au sein d'une administration aéroportuaire. Cette stratégie préciserait, entre autres, qui chez Transports Canada serait responsable du dossier dans une telle situation, le moment où le Ministère devrait intervenir, quels moyens il utiliserait et les limites légales de ses interventions.

**Réponse de Transports Canada.** Transports Canada accepte cette recommandation. Tel qu'il est mentionné dans le document de réflexion du Ministère, des difficultés financières majeures peuvent provenir d'une gamme de causes fondamentales qui nécessiteraient des ensembles de compétences différents (finances et comptabilité, politiques, exploitation, etc.).

Le Ministère élaborera divers scénarios pour assurer qu'il est en mesure :

- (i) de désigner le principal responsable du dossier dans tout cas prévisible;
- (ii) de rassembler l'information nécessaire pour que les décideurs puissent déterminer s'il y a lieu d'intervenir, et si oui, comment intervenir;
- (iii) d'établir quels sont les pouvoirs légaux et financiers existants du Ministère ou ceux qu'il devrait obtenir dans un tel cas.

### Transports Canada a réalisé une étude de la situation financière des aéroports régionaux

**2.57** Transports Canada a réalisé une étude de la situation financière des aéroports régionaux et des petits aéroports qui ont été vendus à des intérêts locaux. Cette étude a été effectuée en réponse à une demande du Cabinet qui désirait savoir quelle avait été l'incidence de la vente de ces aéroports sur leur situation financière.

**2.58** Depuis que les aéroports régionaux ont été vendus, Transports Canada n'est plus tenu d'assurer leur viabilité. Cependant, le Ministère a besoin d'un minimum d'information sur la situation financière des principaux aéroports régionaux. Il doit être en mesure de tenir compte des incidences potentielles de la situation financière de ces aéroports sur la vitalité du réseau de transport aérien et d'en informer les décideurs et le Parlement.

**2.59** L'étude qui vient d'être terminée a fourni au Ministère une information à jour sur la situation financière des principaux aéroports régionaux. Toutefois, le Ministère n'a pas prévu comment il pourrait continuer à effectuer le suivi de la situation financière de ces aéroports.

**2.60** Nous encourageons Transports Canada à établir la façon dont il souhaite effectuer le suivi de la situation financière des principaux aéroports régionaux. Il devrait préciser, entre autres, quels sont les principaux aéroports régionaux qui feront l'objet du suivi, quelles données devront être recueillies, qui devra les recueillir, à quelle fréquence, selon quelles modalités et à quoi serviront les résultats.

## Mesure du rendement des aéroports

### Transports Canada ne mesure pas le rendement des aéroports

**2.61** En 2000, nous avons constaté que Transports Canada n'avait pas établi comment mesurer le rendement des aéroports. Nous avons alors recommandé qu'il élabore un cadre de surveillance du rendement des aéroports.

**2.62** Au cours des dernières années, notamment dans son Rapport sur les plans et priorités de 2000-2001, Transports Canada a fait certains efforts pour établir quel type d'information sur le rendement des aéroports canadiens serait utile aux décideurs du Ministère, aux membres du Parlement, aux administrations aéroportuaires ou aux différents intervenants. Le Ministère avait ajouté, dans le projet de loi sur les aéroports, quelques articles concernant la mesure du rendement des aéroports. Il demandait notamment aux administrations aéroportuaires d'établir les indicateurs qu'elles utiliseraient pour mesurer leur rendement.

**2.63** Toutefois, Transports Canada n'a toujours pas établi de manière précise les aspects du rendement des aéroports qu'il a besoin de mesurer, et à quelles fins, et il ne possède aucun cadre, approuvé par la direction, indiquant comment il entend le faire. Il est important que le Ministère termine cet exercice au plus tôt afin de faire part aux administrations aéroportuaires des aspects qu'il espère mesurer, et en fonction de quels indicateurs, surtout s'il compte sur ces administrations aéroportuaires pour lui fournir de l'information.

**2.64** Les seules données sur le rendement des aéroports que Transports Canada présente dans le rapport *Les transports au Canada* sont les données de nature financière et les statistiques sur le nombre de passagers. Par exemple, ni ce rapport ni le rapport sur le rendement du Ministère ne fournissent de l'information sur les niveaux de service offerts aux usagers des aéroports canadiens.



Le rapport *Les transports au Canada*, déposé chaque année devant le Parlement, est un véhicule privilégié par Transports Canada pour présenter de l'information sur l'état des transports au Canada

**2.65** **Recommandation.** Transports Canada devrait :

- préparer un cadre précisant quels sont les aéroports dont il souhaite mesurer le rendement, ce qu'il a besoin de mesurer, quelles données devront être recueillies, qui devra les recueillir, à quelle fréquence, selon quelles modalités, à quoi serviront les résultats et de quelle façon il fera rapport sur le rendement des aéroports;
- faire approuver ce cadre par la direction du Ministère;
- commencer le plus tôt possible à recueillir l'information, à mesurer le rendement des aéroports et à faire rapport sur les résultats.

**Réponse de Transports Canada.** Transports Canada reconnaît l'importance d'élaborer et de mettre en place un cadre de surveillance du rendement. Ceci a été reflété dans les premières ébauches d'un cadre législatif proposé pour les aéroports (2003). Pour assurer que la dynamique des activités aéroportuaires et la disponibilité des données sont prises en considération, ce projet serait élaboré en consultation avec les aéroports pertinents pour définir et établir l'ordre de priorité des mesures de rendement appropriées. Le Ministère améliorera ses capacités de cueillette de données et déterminera quelle serait la meilleure façon de faire rapport sur les résultats.

#### Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien pour réduire les délais et les coûts

Les statistiques sur le nombre de passagers sont essentielles pour mesurer le rendement actuel des aéroports et établir des projections financières pour les administrations aéroportuaires. Transports Canada a lancé une initiative de collecte électronique de statistiques sur le transport aérien afin de simplifier la tâche des transporteurs aériens qui collectent cette information et la transmettent électroniquement au Ministère, de raccourcir substantiellement les délais de collecte et de réduire les coûts pour l'industrie et le gouvernement. Le Ministère prévoit que la plupart des transporteurs aériens desservant les aéroports canadiens, y compris les transporteurs étrangers, participeront à cette initiative d'ici la fin mars 2005.

## Reddition de comptes

### Transports Canada a fait rapport au Parlement sur la cession des aéroports

**2.66** En 2000, nous avons recommandé à Transports Canada de rendre compte au Parlement de l'incidence de la cession des aéroports du RNA, et ce, en temps opportun. Depuis, Transports Canada a présenté de l'information au Parlement sur les cessions des aéroports dans ses rapports sur les plans et priorités, ses rapports sur le rendement et sa publication annuelle *Les transports au Canada*. Plus particulièrement, le Ministère a fait rapport sur les résultats de l'évaluation quinquennale de la cession des cinq premiers aéroports et sur les principales mesures découlant de celle-ci, telles que le

### Où trouver l'information sur les administrations aéroportuaires?

Dans le cadre de notre vérification, nous avons examiné les dossiers de Transports Canada concernant dix administrations aéroportuaires. Ces administrations aéroportuaires exploitent un site Internet présentant leur organisation et contenant plusieurs documents dont leurs rapports annuels. L'administration aéroportuaire de Victoria, notamment, possède un site Internet où le public peut trouver facilement l'information en matière de gouvernance.

projet de loi sur les aéroports, l'examen de la politique des loyers et le programme de surveillance des baux.

**2.67** Le Ministère a également informé le Parlement quant à l'aide à court terme consentie aux administrations aéroportuaires en 2003. Lorsque les résultats de l'examen de la politique des loyers des aéroports seront connus, nous nous attendons à ce que Transports Canada en informe le Parlement aussitôt que possible et qu'il fasse ressortir clairement les répercussions financières des décisions prises sur le gouvernement, les administrations aéroportuaires et les utilisateurs.

**2.68** Par ailleurs, nous avons constaté qu'au cours des dernières années, le public n'a pas eu facilement accès aux documents relatifs à la cession des aéroports. Transports Canada a préparé en 1999 un document résumant les constatations préliminaires de l'évaluation quinquennale. Ce document a servi aux consultations auprès des groupes d'intérêts. À l'époque, il n'a toutefois pas été affiché sur le site Web du Ministère, ce qui en aurait facilité la consultation par les parlementaires, les intervenants et le public. De même, aucune des études réalisées dans le cadre du présent examen de la politique des loyers n'était encore affichée sur le site Web du Ministère en novembre 2004, bien que ce dernier ait l'intention d'y placer les études qui ne contiennent pas d'information de nature confidentielle.

**2.69** Le Ministère a récemment ajouté sur son site Web plusieurs documents d'intérêt : le document de consultation de l'évaluation quinquennale, les paramètres de l'examen de la Politique nationale sur les loyers des aéroports et le rapport de l'étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports.

**2.70** Nous encourageons Transports Canada à faciliter l'accès à l'information sur la cession des aéroports et sur leur rendement pour les membres du Parlement, les groupes d'intérêts et le public, notamment en affichant les documents sur son site Web.

## Conclusion

**2.71** Transports Canada a fait des progrès satisfaisants dans la mise en œuvre des recommandations de notre vérification de 2000.

**2.72** En effet, nous avons constaté que Transports Canada a :

- presque terminé l'examen de la Politique nationale sur les loyers des aéroports, ce qui lui permettra d'évaluer les répercussions financières de la cession des aéroports du Réseau national d'aéroports. Cet examen vise à déterminer, entre autres, l'incidence du niveau des loyers sur la viabilité des administrations aéroportuaires et des transporteurs aériens et les conséquences financières pour le gouvernement. Il permettra également d'établir si la politique actuelle des loyers est juste pour les contribuables, les utilisateurs et les administrations aéroportuaires;

- précisé et assumé son rôle de propriétaire, locateur et surveillant des aéroports du RNA tout en établissant de bonnes relations avec les administrations aéroportuaires;
- mis en œuvre un programme de surveillance des baux. Le Ministère a constaté un niveau élevé de conformité des administrations aéroportuaires aux clauses des baux. Les installations des aéroports sont aussi bien maintenues, sinon mieux, qu'avant leur cession. En outre, les administrations aéroportuaires font preuve de diligence raisonnable en matière de protection de l'environnement et respectent les clauses des baux en matière d'intérêt public et de gouvernance;
- effectué un suivi annuel de la situation financière des administrations aéroportuaires ainsi qu'une surveillance de la viabilité à long terme du RNA;
- fait rapport au Parlement sur la cession des aéroports du RNA.

**2.73** Toutefois, Transports Canada n'a pas respecté les échéanciers de l'examen de la politique des loyers. Cet examen, qui a débuté en 2001 et devait initialement être terminé à l'automne 2002, est toujours en cours. Les représentants du Ministère sont conscients du fait que le retard occasionné pourrait avoir des répercussions financières non négligeables sur certaines administrations aéroportuaires.

**2.74** Par ailleurs, Transports Canada ne mesure pas le rendement des aéroports, exception faite des données de nature financière. Le Ministère n'a toujours pas cerné de manière précise les aspects qu'il a besoin de mesurer et ne possède aucun cadre, approuvé par la direction, indiquant comment il entend le faire.

## À propos du suivi

### Objectif

Le suivi avait pour objectif d'évaluer dans quelle mesure Transports Canada a mis en œuvre les recommandations formulées dans notre rapport de vérification d'octobre 2000, au chapitre 10 portant sur les cessions des aéroports du Réseau national d'aéroports. Ces recommandations portaient sur les six points présentés au paragraphe 2.14.

### Étendue et approche

Nous avons examiné les mesures prises par Transports Canada en matière :

- d'évaluation des répercussions financières de la cession des aéroports du Réseau national d'aéroports;
- de surveillance de la viabilité financière du RNA;
- de mesure du rendement des aéroports;
- de reddition de comptes au Parlement;
- de surveillance des baux des administrations aéroportuaires (nous avons examiné plus précisément les dossiers de Transports Canada concernant dix administrations aéroportuaires, soit celles de Victoria, Vancouver, Edmonton, Calgary, Winnipeg, Toronto, Ottawa, Montréal, Moncton et Halifax).

Nous n'avons pas examiné les questions de sécurité et de sûreté dans les aéroports.

Nous avons rencontré les représentants de Transports Canada à Ottawa, Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton. Nous avons également discuté de l'examen de la politique nationale sur les loyers des aéroports avec les gestionnaires du ministère des Finances. Finalement, nous avons eu l'occasion de rencontrer les responsables de plusieurs administrations aéroportuaires et organisations du domaine du transport aérien.

### Critères

Nous nous attendions à ce que Transports Canada :

- ait clairement défini ses rôles et responsabilités à l'égard du RNA;
- applique de saines pratiques de gestion pour ce qui est de la gestion et de l'administration des conventions conclues avec les administrations aéroportuaires et pour le RNA dans son ensemble;
- se tienne au courant des nouveaux enjeux pour faire en sorte que les éléments d'actif de l'État soient protégés et que les intérêts des contribuables soient adéquatement sauvegardés;
- surveille et évalue, comme il se doit, les résultats et l'incidence des cessions d'aéroports, la fonctionnalité du réseau national d'aéroports et la gestion des installations louées et qu'il fasse rapport à ce sujet aux décideurs et au Parlement.

### Équipe de vérification

Vérificateur général adjoint : Richard Flageole

Directeur principal : Sylvain Ricard

Première directrice : Gisèle Grandbois

Directeurs : Mario Malouin, Peter Morrison

Doreen Deveen

Véronique Duguay

Isabelle Marsolais

John McGrath

Francis Séguin

Marc Vachon

Pour obtenir de l'information, veuillez joindre la Direction des communications, en composant le (613) 995-3708 ou le 1 888 761-5953 (sans frais).



## Annexe Situation financière de dix administrations aéroportuaires en 2003 (en milliers de dollars)

	Toronto	Vancouver	Montréal	Calgary	Edmonton	Ottawa	Winnipeg	Halifax	Victoria	Moncton
<b>État des résultats consolidés (pour l'exercice terminé le 31 décembre 2003)</b>										
Revenus aéronautiques	360 434	99 469	67 395	47 805	25 567	21 921	18 591	17 492	3 433	3 363
Revenus non aéronautiques	180 572	120 610	87 466	39 160	18 732	17 912	14 820	14 054	5 172	2 925
Revenus opérationnels	541 006	220 079	154 861	86 965	44 299	39 833	33 411	31 546	8 605	6 288
Frais d'améliorations aéroportuaires	105 857	54 437	53 525	37 341	23 326	20 838	12 672	10 199	3 465	2 288
<b>Revenus totaux</b>	<b>646 863</b>	<b>274 516</b>	<b>208 386</b>	<b>124 306</b>	<b>67 625</b>	<b>60 671</b>	<b>46 083</b>	<b>41 745</b>	<b>12 070</b>	<b>8 576</b>
Loyer payé au gouvernement fédéral	125 211	66 300	4 805	23 408	2 358	11 329	3 755	3 191	1 096	0
Salaires et traitements	85 504	30 485	38 889	10 477	12 893	10 066	11 780	10 399	2 419	1 910
Autres dépenses d'exploitation	249 353	90 091	85 179	40 188	22 222	16 465	12 797	12 218	4 214	3 741
Dépenses opérationnelles	460 068	186 876	128 873	74 073	37 473	37 860	28 332	25 808	7 729	5 651
Frais d'intérêts et de financement	157 086	22 184	26 612	13 751	14 655	4 682	0	0	873	1 684
Amortissement	96 479	41 957	47 138	29 712	14 354	5 724	2 284	2 307	1 465	1 141
<b>Dépenses totales</b>	<b>713 633</b>	<b>251 017</b>	<b>202 623</b>	<b>117 536</b>	<b>66 482</b>	<b>48 266</b>	<b>30 616</b>	<b>28 115</b>	<b>10 067</b>	<b>8 476</b>
Règlement d'un litige relatif au Château Mirabel	S.O.	S.O.	20 670	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
<b>Bénéfice net (perte nette)</b>	<b>(66 770)</b>	<b>23 499</b>	<b>(14 907)</b>	<b>6 770</b>	<b>1 143</b>	<b>12 405</b>	<b>15 467</b>	<b>13 630</b>	<b>2 003</b>	<b>100</b>
<b>Bilan consolidé (au 31 décembre 2003)</b>										
Actifs totaux	5 872 430	936 203	1 122 643	634 609	324 428	381 547	78 749	62 125	31 128	31 850
Dette à long terme	5 571 623	305 664	800 000	370 000	248 957	274 198	0	6 026	13 214	26 065
Total des passifs	5 871 256	358 845	945 640	415 584	264 636	302 811	8 957	13 844	15 054	27 657
<b>Total des actifs nets</b>	<b>1 174</b>	<b>577 358</b>	<b>177 003</b>	<b>219 025</b>	<b>59 792</b>	<b>78 736</b>	<b>69 792</b>	<b>48 281</b>	<b>16 074</b>	<b>4 193</b>

Sources : Transports Canada et rapports annuels de 2003 des administrations aéroportuaires

