



NACC
National Airlines
Council of Canada



CNLA
Conseil national des lignes
aériennes du Canada

Observations écrites liées aux consultations prébudgétaires en prévision du budget de 2019

Le Conseil national des lignes aériennes du Canada

Août 2018

Recommandations

1. Réduire la taxe d'accise sur le carburant d'aviation pour être concurrentiel avec les États-Unis et réinvestir les recettes tirées de la taxe dans le système de transport aérien, comme le font d'autres pays.
2. Revoir le financement de la sûreté aérienne afin de créer une corrélation directe et transparente entre les revenus tirés des DSPTA et le financement des services de contrôle de sécurité et reconnaître le rôle de la sûreté aérienne dans la sécurité nationale globale du Canada.
3. En cas de privatisation des services de contrôle des passagers :
 - Les actifs de l'ACSTA devraient être transférés à toute nouvelle entité moyennant des frais minimes, plutôt qu'à la valeur comptable, en reconnaissant que les actifs ont été payés par les utilisateurs.
 - Pour éviter que de telles éventualités externes imprévues perturbent le système ou entraînent de nouveaux fardeaux financiers inappropriés pour les voyageurs ou les compagnies aériennes, il faudrait mettre en place un « amortisseur » financier, comme un fonds d'urgence, afin de planifier les augmentations de coûts exceptionnelles et imprévues et de permettre leur amortissement au fil du temps.
 - Toutes les décisions relatives aux normes de service et aux stratégies opérationnelles requises pour les atteindre doivent être laissées à la discrétion du conseil d'administration de la nouvelle entité.
 - Si le gouvernement du Canada envisage de rehausser les normes de service de la nouvelle entité, il doit alors fournir un financement pluriannuel prévisible dans le cadre du processus de transition.
4. Comme l'a recommandé le Comité des finances de la Chambre des communes dans son rapport de décembre 2017 (recommandation 66), réviser la formule de détermination des loyers auprès des aéroports afin de plafonner les paiements et d'exempter les recettes non aéronautiques du calcul des loyers. À moyen terme, le gouvernement du Canada devrait réinvestir les fonds provenant des loyers dans le secteur du transport aérien.
5. Le personnel et les ressources adéquates de Transports Canada pour régler les problèmes réglementaires de longue date, en particulier ceux qui ont une incidence sur l'expérience des passagers.
6. Tenir compte de l'écosystème de l'aviation lors de l'élaboration de nouveaux règlements.
7. Accroître les investissements pour améliorer et rationaliser les contrôles de sécurité et le traitement à la frontière dans les aéroports.

L'approche du Canada à l'égard de l'utilisateur-payeur s'ajoute au coût relativement élevé du transport aérien, car les utilisateurs assument le coût total de l'infrastructure et des opérations. Le gouvernement tire des revenus des droits et des taxes sur le transport aérien qui dépassent ses investissements dans ce secteur. Voilà l'une des raisons pour lesquelles les prix du transport aérien au Canada sont beaucoup plus élevés que dans des pays comparables, y compris par rapport à des concurrents situés à quelques kilomètres de la frontière américaine. [TRADUCTION]

Rapport Emerson, volume 2, p. 141

Faire du retard un levier : Réparer la structure de coûts non concurrentielle du Canada

Si le secteur de l'aviation commerciale du Canada connaît des turbulences aujourd'hui, c'est en grande partie à cause d'une politique canadienne unique : la politique de l'utilisateur-payeur améliorée¹.

L'aviation commerciale n'est pas seulement le seul mode de transport de passagers au Canada qui ne reçoit pas de subventions directes. Ses utilisateurs assument le coût total des exigences en matière d'immobilisations et d'exploitation, et les droits et les taxes qu'ils paient pour exploiter le système génèrent des bénéfices de plusieurs centaines de millions de dollars par année pour le gouvernement du Canada².

En règle générale, en tant que principe de politique économique et publique, un système d'utilisateur-payeur est utilisé comme moyen a) d'affecter plus efficacement les ressources rares, b) de favoriser l'équité horizontale; ou 3) de fixer un prix sur les externalités négatives. Le gouvernement du Canada aurait du mal à justifier publiquement le principe de l'utilisateur-payeur dans l'aviation commerciale en se fondant sur des arguments économiques ou relatifs à l'équité.

Les gouvernements qui se sont succédé ont littéralement misé sur deux mythes – le transport aérien comme la chasse gardée des élites et l'abondance d'options de transport pour tous les Canadiens – pour normaliser cette politique.

Les transporteurs aériens canadiens sont reconnus comme étant parmi les meilleurs au monde. Leur succès devrait être reconnu comme celui du Canada. Compte tenu de l'incidence de la politique d'utilisateur-payeur amélioré du Canada sur les Canadiens, les familles, les collectivités et l'industrie qui les dessert, il est temps de faire du retard un levier.

¹ Le CNLA a inventé ce terme pour décrire la politique du gouvernement du Canada qui consiste à percevoir plus de taxes et de droits liés à l'aviation qu'il n'en réinvestit dans les services qu'il fournit pour appuyer ses opérations. Ce système fabriqué au Canada est unique parmi les modes de transport au Canada et à l'échelle internationale (voir l'annexe B).

² Les données tirées des rapports annuels Les transports au Canada montrent qu'au cours des 10 dernières années, les contribuables canadiens ont subventionné le transport maritime de l'ordre de 12,9 milliards de dollars et le transport ferroviaire de l'ordre de 4,2 milliards de dollars (ce qui correspond à la différence entre les recettes fiscales fédérales et les autres recettes provenant de ce secteur et les dépenses fédérales totales à l'appui de ses activités). Au cours de la même période, le gouvernement fédéral a généré des bénéfices fortuits de 2,9 milliards de dollars provenant de l'aviation commerciale.

Dans le présent mémoire, nous précisons les aspects de ce cadre stratégique qui exigent une attention urgente.

D'autres pays comprennent l'importance croissante du transport aérien pour la compétitivité mondiale. Certains, comme les États-Unis, Singapour et les États du golfe Persique, subventionnent activement leur secteur aérien; d'autres qui ont des modèles d'utilisateur-payeur qui favorisent l'autosuffisance, comme les pays de l'Union européenne, continuent de soutenir leurs secteurs aériens par d'autres moyens et de réduire le fardeau fiscal du secteur. Le Canada est unique parmi ses concurrents pour ce qui est d'imposer des loyers et des taxes élevés qui minent sa compétitivité. [TRADUCTION]

Rapport Emerson, vol. 1, p. 190

Taxe sur le carburant non concurrentielle du Canada

Les taxes d'accise canadiennes sur le carburant d'aviation sont plus du double du taux en vigueur aux États-Unis³, mais il faut noter qu'aux États-Unis, ces fonds sont réinvestis dans le secteur du transport aérien. Au Canada, ils sont perçus dans le portefeuille des recettes générales.

Recommandation

1. Réduire la taxe d'accise sur le carburant d'aviation pour être concurrentiel avec les États-Unis et réinvestir les recettes tirées de la taxe dans le système de transport aérien, comme le font d'autres pays.

Contrôle de sécurité

Dans le cas des DSPTA, une autre taxe ajoutée à un billet d'avion qui incite les voyageurs canadiens à traverser la frontière en voiture, où ils peuvent prendre un vol à coût moindre à partir des aéroports américains. L'exportation de passagers aériens réduit les dépenses qui pourraient être taxées dans les aéroports canadiens et dans la chaîne d'approvisionnement de l'aviation. Il n'est pas du tout évident que le Trésor fédéral en sort gagnant. Les recettes fiscales perdues directement liées aux fuites transfrontalières, et indirectement à cause du ralentissement de l'économie, pourraient facilement dépasser les taxes fédérales perçues au moyen des DSPTA.

Barry Prentice, Canadian Airport Security: The Privatization of a Public Good

Bien qu'il ait été théoriquement prévu de financer l'exploitation du nouvel organisme de contrôle de sécurité, de 2010 à 2016, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) a généré des gains de 547,5 millions de dollars pour le gouvernement du Canada⁴.

Depuis 2015, le gouvernement du Canada a dû fournir un complément annuel au budget de fonctionnement de l'ACSTA afin d'atténuer l'effet des temps d'attente prolongés des passagers et

³ Au taux de change actuel, le taux américain de 4,4 cents (US) le gallon équivaut à 1,5 cent le litre aux États-Unis, tandis que la taxe d'accise sur le carburant d'aviation au Canada est de 4 cents le litre.

⁴ Cela est fondé sur la différence entre les revenus totaux tirés des DSPTA et des crédits fédéraux totaux de l'ACSTA. Cela ne comprend pas les dépenses supplémentaires pour des services auxiliaires comme le service d'agent de la sûreté à bord des aéronefs, que le gouvernement du Canada finance apparemment par l'entremise des recettes tirées des DSPTA, mais qui n'ont pas été ventilées dans les comptes publics.

de soutenir l'accroissement des responsabilités en matière de contrôle des non-passagers. Il s'agit d'un financement ponctuel qui n'a pas entraîné d'augmentation annuelle du financement de base de l'ACSTA. De plus, le profil de financement de l'ACSTA jusqu'en 2020-2021 montre que le gouvernement du Canada a comptabilisé des affectations annuelles de 471 millions de dollars pour les services votés⁵, une réduction de 23 % par rapport aux niveaux réels de 2016-2017⁶.

Même si les affectations budgétaires à l'ACSTA ont toujours été inférieures aux revenus générés par les DSPTA, il est important de mentionner l'évolution des tendances dans les revenus tirés des DSPTA et des dépenses de l'ACSTA à compter de 2015, car cela pourrait expliquer l'intérêt du gouvernement pour la privatisation de l'ACSTA.

| | 2010-2011 | 2011-2012 | 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Revenus du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) | 600,0 | 631,0 | 636,0 | 662,0 | 696,0 | 721,0 | 768,0 |
| Affectation budgétaire de l'ACSTA | 243,6 | 582,7 | 576,4 | 598,3 | 591,6 | 678,4 | 624,0 |
| Financement supplémentaire | 351,5 | | | | 84,6 | 33,3 | 142,3 |
| Financement total | 595,1 | 582,7 | 576,4 | 598,3 | 676,2 | 711,7 | 766,3 |
| Crédits utilisés | 573,1 | 515,0 | 513,4 | 559,1 | 623,9 | 656,7 | 725,3 |
| Bénéfices pour le gouvernement tirés du DSPTA | 26,9 | 116 | 122,6 | 102,9 | 72,1 | 64,3 | 42,7 |

*Sources : Comptes publics, Budget principal et Budget supplémentaire des dépenses

Recommandations

4. Revoir le financement de la sûreté aérienne afin de créer une corrélation directe et transparente entre les revenus tirés des DSPTA et le financement des services de contrôle de sécurité et reconnaître le rôle de la sûreté aérienne dans la sécurité nationale globale du Canada.
5. En cas de privatisation des services de contrôle des passagers :
 - Les actifs de l'ACSTA devraient être transférés à toute nouvelle entité moyennant des frais minimes, plutôt qu'à la valeur comptable, en reconnaissant que les actifs ont été payés par les utilisateurs.
 - Pour éviter que de telles éventualités externes imprévues perturbent le système ou entraînent de nouveaux fardeaux financiers inappropriés pour les voyageurs ou les compagnies aériennes, il faudrait mettre en place un « amortisseur » financier, comme un fonds d'urgence, afin de planifier les augmentations de coûts exceptionnelles et imprévues et de permettre leur amortissement au fil du temps.

⁵ Administration canadienne du transport aérien, Résumé du Plan d'entreprise 2016-2017 – 2020-2021 et des budgets d'exploitation et d'investissement, p. 39.

⁶ 2016-2017 est la dernière année pour laquelle les dépenses réelles totales de l'ACSTA sont disponibles dans le Budget principal des dépenses. Les dépenses réelles de 2016-2017 comprennent 471,4 millions de dollars en dépenses de services votés et 142,3 millions de dollars en fonds supplémentaires. Chiffres du Budget principal des dépenses 2016-2017 et 2017-2018.

- Toutes les décisions relatives aux normes de service et aux stratégies opérationnelles requises pour les atteindre doivent être laissées à la discrétion du conseil d'administration de la nouvelle entité.
- Si le gouvernement du Canada envisage de rehausser les normes de service de la nouvelle entité, il doit alors fournir un financement pluriannuel prévisible dans le cadre du processus de transition.

Loyers des aéroports

Le système canadien d'imposition de loyers aéroportuaires onéreux et de taxes élevées est unique dans le monde, et comme le loyer est calculé en pourcentage du revenu brut, le prix de chaque service aéronautique fourni par un aéroport doit être majoré d'une somme équivalant au moins au montant du loyer exigé. Cela augmente le seuil de rentabilité de l'aéroport et augmente les revenus qui doivent être générés, ce qui entraîne des frais d'exploitation plus élevés pour les transporteurs aériens, et malheureusement, ces coûts sont refilés aux passagers.

Bien que le loyer puisse ne coûter qu'environ 2 \$ à 5 \$ par passager, selon l'aéroport, il équivaut à un tiers des redevances d'atterrissage et d'aérogare payées par les transporteurs dans les grands aéroports. Ces niveaux de loyer sont considérés comme non concurrentiels par rapport aux administrations concurrentes, et disproportionnés par rapport aux frais équivalents imposés aux ports maritimes canadiens. [TRADUCTION]

Rapport Emerson, vol. 2, p. 141

Recommandation

4. Comme l'a recommandé le Comité des finances de la Chambre des communes dans son rapport de décembre 2017 (recommandation 66), réviser la formule de détermination des loyers auprès des aéroports afin de plafonner les paiements et d'exempter les recettes non aéronautiques du calcul des loyers. À moyen terme, le gouvernement du Canada devrait réinvestir les fonds provenant des loyers dans le secteur du transport aérien.

Rendre le transport aérien attrayant – pour les Canadiens et pour le tourisme

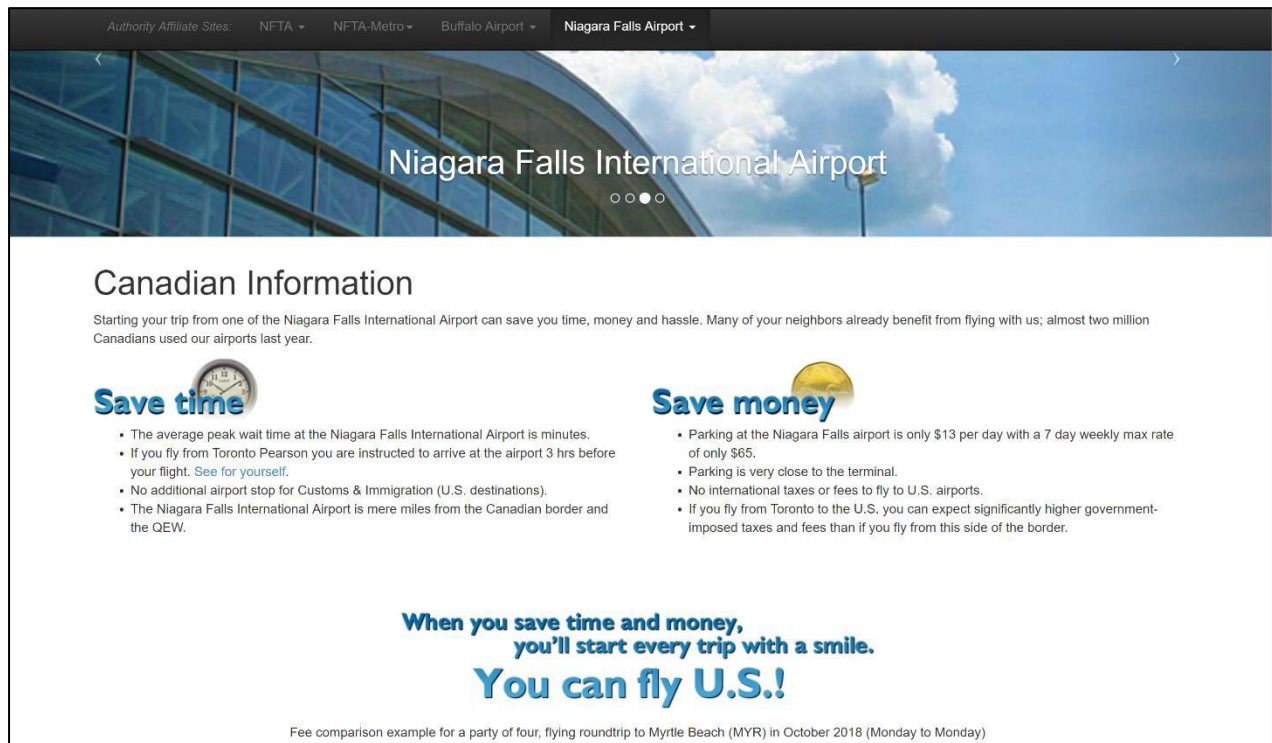
Avec l'entrée en vigueur d'un nouveau régime de droits des passagers d'ici l'an prochain, il est important que le gouvernement respecte ses obligations envers les passagers. L'expérience du transport aérien ne commence pas avec l'enregistrement et ne finit pas par la récupération des bagages. Il faut remédier au manque de financement et de dotation en personnel des services, car cela a une incidence sur l'expérience de voyage. Il faut notamment régler les difficultés chroniques de Transports Canada à répondre rapidement aux exigences réglementaires en constante évolution.

Recommandations

5. Le personnel et les ressources adéquates de Transports Canada pour régler les problèmes réglementaires de longue date, en particulier ceux qui ont une incidence sur l'expérience des passagers.
6. Tenir compte de l'écosystème de l'aviation lors de l'élaboration de nouveaux règlements.
7. Accroître les investissements pour améliorer et rationaliser les contrôles de sécurité et le traitement à la frontière dans les aéroports.

Annexe A

Aux États-Unis, les aéroports commercialisent dynamiquement auprès des clients canadiens pour tirer parti de la structure de coûts non concurrentielle du Canada. Voici quelques exemples tirés de leurs sites Web.



Authority Affiliate Sites: NFTA ▾ NFTA-Metro ▾ Buffalo Airport ▾ Niagara Falls Airport ▾

Niagara Falls International Airport

Canadian Information

Starting your trip from one of the Niagara Falls International Airport can save you time, money and hassle. Many of your neighbors already benefit from flying with us; almost two million Canadians used our airports last year.

Save time

- The average peak wait time at the Niagara Falls International Airport is minutes.
- If you fly from Toronto Pearson you are instructed to arrive at the airport 3 hrs before your flight. See for yourself.
- No additional airport stop for Customs & Immigration (U.S. destinations).
- The Niagara Falls International Airport is mere miles from the Canadian border and the QEW.

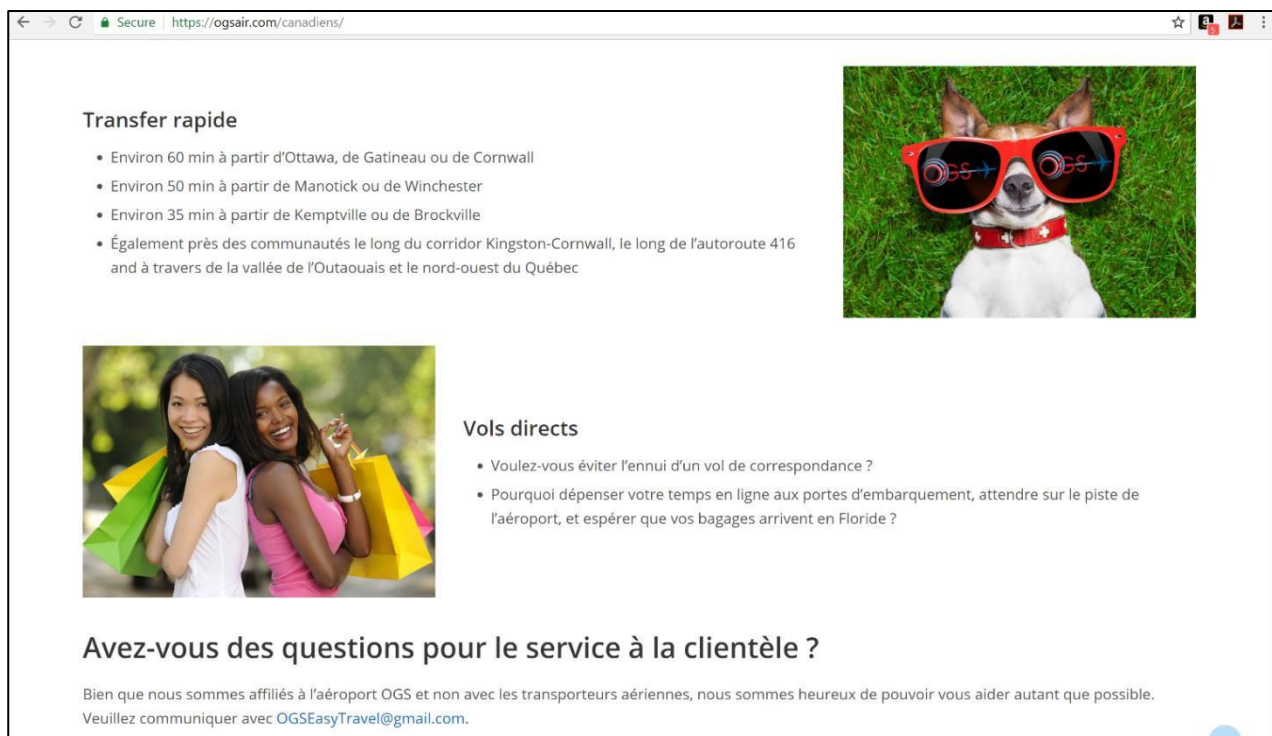
Save money

- Parking at the Niagara Falls airport is only \$13 per day with a 7 day weekly max rate of only \$65.
- Parking is very close to the terminal.
- No international taxes or fees to fly to U.S. airports.
- If you fly from Toronto to the U.S., you can expect significantly higher government-imposed taxes and fees than if you fly from this side of the border.

**When you save time and money,
you'll start every trip with a smile.
You can fly U.S.!**

Fee comparison example for a party of four, flying roundtrip to Myrtle Beach (MYR) in October 2018 (Monday to Monday)


Aéroport international de Niagara Falls.



Secure | <https://ogsair.com/canadiens/>


Transfer rapide

- Environ 60 min à partir d'Ottawa, de Gatineau ou de Cornwall
- Environ 50 min à partir de Manotick ou de Winchester
- Environ 35 min à partir de Kemptville ou de Brockville
- Également près des communautés le long du corridor Kingston-Cornwall, le long de l'autoroute 416 and à travers de la vallée de l'Outaouais et le nord-ouest du Québec



Vols directs

- Voulez-vous éviter l'ennui d'un vol de correspondance ?
- Pourquoi dépenser votre temps en ligne aux portes d'embarquement, attendre sur le piste de l'aéroport, et espérer que vos bagages arrivent en Floride ?



Avez-vous des questions pour le service à la clientèle ?

Bien que nous sommes affiliés à l'aéroport OGS et non avec les transporteurs aériennes, nous sommes heureux de pouvoir vous aider autant que possible. Veuillez communiquer avec OGSEasyTravel@gmail.com.

L'aéroport international d'Ogdensburg a des pages en anglais et en français destinées aux passagers canadiens.

BUFFALO NIAGARA

INTERNATIONAL AIRPORT


FLIGHT INFO


AIRPORT GUIDE


ONSITE PARKING


GROUND TRANSPORT


CANADIAN INFO


ABOUT THE AIRPORT

CANADIAN INFO

- ▶ **Save Time / Save Money** - From the Buffalo Airport can save you time, money and hassle.
- ▶ **Canadian Ground Transportation** – Getting to and from Canada.
- ▶ **Border/Bridge Crossing** – Information to make crossing the border easier.
- ▶ **Getting To Niagara Falls** - USA and Canada
- ▶ **Getting To Toronto** - Canada
- ▶ **Directions from Canada** – The best routes in and out of Canada.
- ▶ **NEXUS Info** – Making frequent border crossings quick and easy.
- ▶ **Currency Exchange** – How and where to change money.

ADVERTISEMENT

Nonstop Buffalo-Albany




Online Booking Now Open

Fly from Buffalo Niagara






L'aéroport international Buffalo Niagara a une page qui contient de nombreuses ressources pour les voyageurs canadiens.



Plattsburgh International Airport

Montreal's U.S. Airport

[Contact Us](#) | [Email Notification](#)

[Home](#) | [General Aviation](#) | [Development Opportunities](#) | [Airport Operations](#) | [Media](#) | [Français](#)

PASSENGER SERVICES

- ▶ [Airline Information](#)
- ▶ [Flight Status](#)
- ▶ [Travel Tips](#)
- ▶ [What Can I Bring](#)
- ▶ [Area Information](#)

PARKING & TRANSPORTATION

- ▶ [Parking](#)
- ▶ [Car Rentals](#)
- ▶ [Ground Transportation](#)
- ▶ [Directions and Map](#)

Travel Tips & Helpful Links for Canadian Visitors

For the many Canadians enjoying the convenience of "Montreal's U.S. Airport," we've compiled some helpful tips and links to help you the next time you fly from Plattsburgh International Airport.

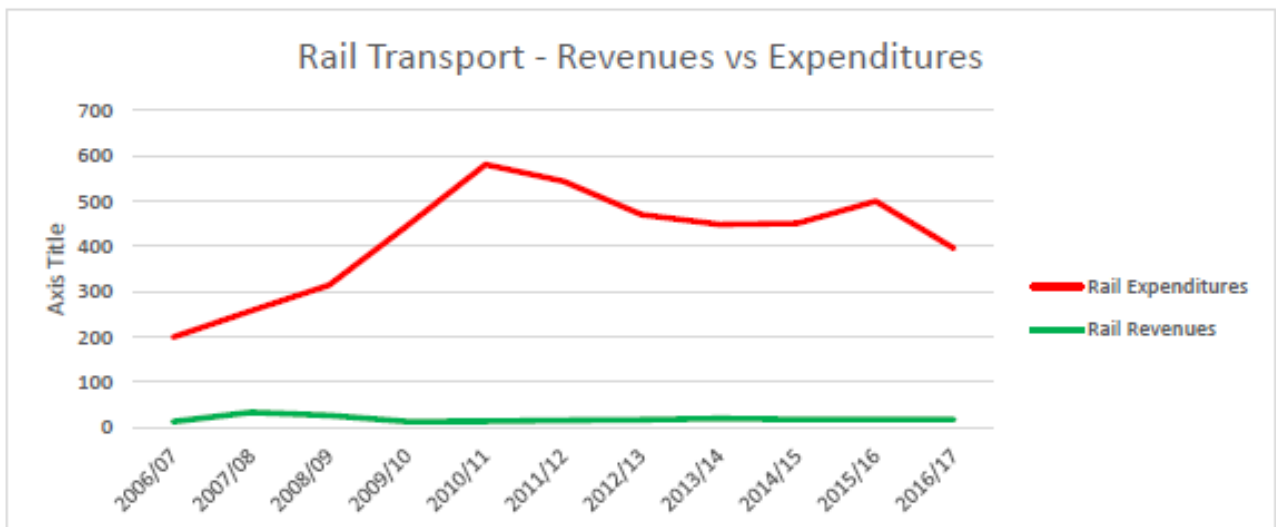
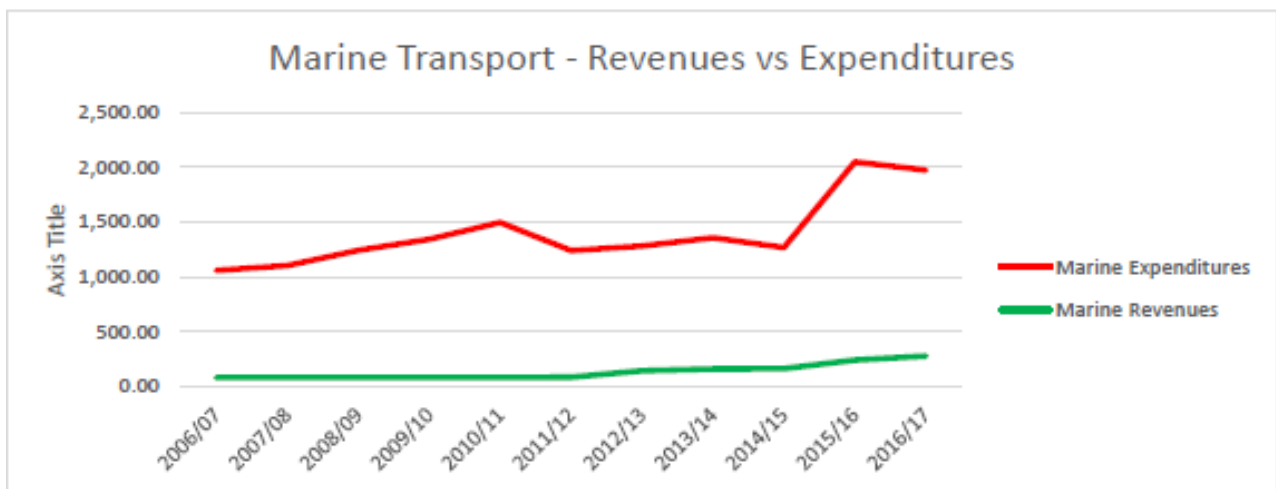
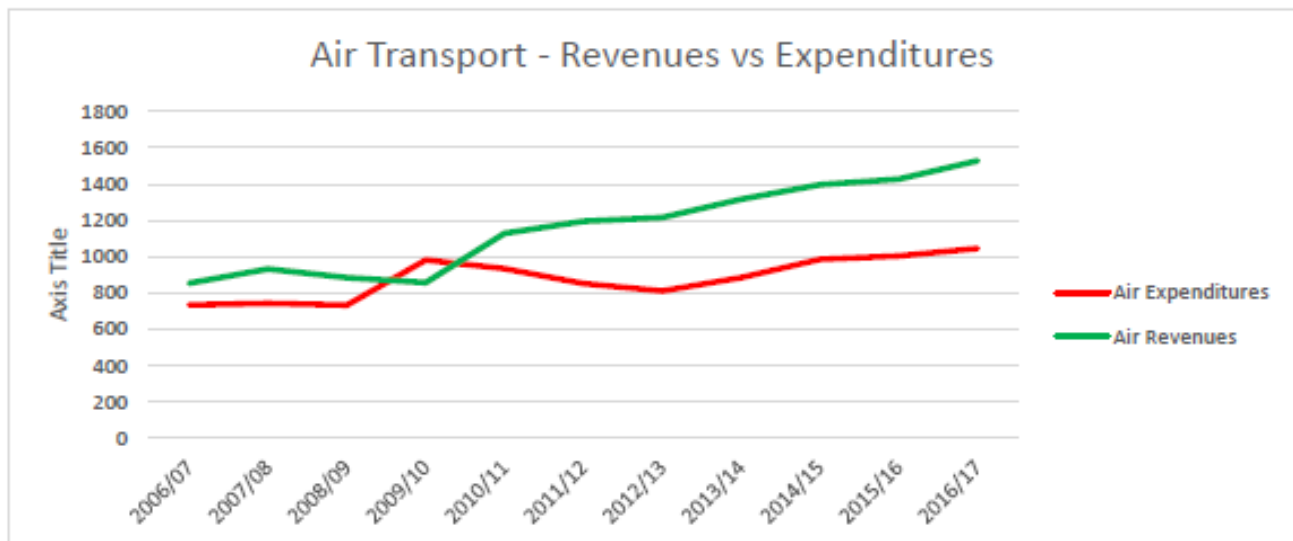
| | |
|---|--|
| Border Wait Times to U.S. (Champlain) | Today's Exchange Rate |
| Border Wait Times to QC (Lacolle) | Duty Free Allowances |
| Quebec Traffic Webcam | Tips for Dining Out & Shopping |
| Weather | Distance Conversions |
| Driving Directions | Temperature Conversions |
| Driving Tips for New York State | Sizing Conversions |

Driving

- The speed limit on most major highways is 55 MPH
- The speed limit in school zones is 20 MPH
- Cell phone use while driving is not permitted
- Turning right on a red light is permitted unless otherwise noted
- Headlights must be on while operating windshield wipers

Aéroport international de Plattsburgh : « L'Aéroport américain de Montréal »

Annexe B



Annexe A

| EN | FR |
|---|--|
| Niagara Falls International Airport | Aéroport international de Niagara Falls |
| Canadian Information | Information canadienne |
| Starting your trip from one of the Niagara Falls International Airport can save you time, money and hassle. Many of your neighbors already benefit from flying with us; almost two million Canadians used our airports last year. | Commencez votre voyage à partir de l'un des aéroports internationaux de Niagara Falls peut vous faire économiser du temps, de l'argent et des tracas. Bon nombre de vos voisins profitent déjà des vols que nous offrons; près de deux millions de Canadiens ont utilisé nos aéroports l'an dernier. |
| Save Time | Gagnez du temps |
| The average peak wait time at the Niagara Falls International Airport is minutes. | Le temps d'attente moyen maximal à l'aéroport international de Niagara Falls est de quelques minutes. |
| If you fly from Toronto Pearson you are instructed to arrive at the airport 3 hrs before your flight. See for yourself. | Si vous prenez un vol à partir de l'aéroport Pearson de Toronto, on vous demande d'arriver à l'aéroport trois heures avant votre vol. Voyez par vous-même. |
| No additional airport stop for Customs & Immigration (U.S. destinations). | Pas d'autre escale pour les douanes et l'immigration (destinations américaines). |
| The Niagara Falls International Airport is mere miles from the Canadian border and the QEW. | L'aéroport international de Niagara Falls se trouve à quelques kilomètres à peine de la frontière canadienne et de la QEW. |
| Save money | Économisez de l'argent |
| Parking at the Niagara Falls airport is only \$13 per day with a 7 day weekly max rate of only \$65. | Les frais de stationnement à l'aéroport de Niagara Falls ne sont que de 13 \$ par jour et le tarif hebdomadaire maximal de 7 jours est de seulement 65 \$. |
| Parking is very close to the terminal. | Le stationnement est situé très près de l'aérogare. |
| No international taxes or fees to fly to U.S. airports. | Pas de taxes internationales ni de frais pour les vols vers des aéroports américains. |
| If you fly from Toronto to the U.S. you can expect significantly higher government-imposed taxes and fees than if you fly from this side of the border. | Si vous prenez l'avion de Toronto à destination des États-Unis, vous pouvez vous attendre à des taxes et à des frais beaucoup plus élevés, imposés par le gouvernement, que si vous prenez l'avion de ce côté-ci de la frontière. |
| When you save time and money, you'll start every trip with a smile. | Lorsque vous gagnez du temps et de l'argent, vous commencez chaque voyage avec un sourire. |
| You can fly U.S.! | Vous pouvez voler américain! |
| Fee comparison example for a party of four, flying roundtrip to Myrtle Beach (MYR) in October 2018 (Monday to Monday) | Exemple de comparaison des frais de voyage aller-retour d'un groupe de quatre personnes se rendant à Myrtle Beach (MYR) en octobre 2018 (du lundi au lundi) |

Note pour le client : Veuillez noter que cette capture d'écran est déjà en français mais elle comporte des coquilles.



Transfer Rapide

Également près des communautés le long du corridor Kingston-Cornwall, le long de l'autoroute 416 and à travers de la vallée de l'Outaouais et le nord-ouest du Québec

| EN | FR |
|--|--|
| BUFFALO NIAGARA INTERNATIONAL AIRPORT | AÉROPORT INTERNATIONAL BUFFALO NIAGARA |
| FLIGHT INFO | RENSEIGNEMENTS SUR LES VOLS |
| AIRPORT GUIDE | GUIDE DE L'AÉROPORT |
| ONSITE PARKING | STATIONNEMENT SUR PLACE |
| GROUND TRANSPORT | TRANSPORT TERRESTRE |
| CANADIAN INFO | RENSEIGNEMENTS POUR LES CANADIENS |
| ABOUT THE AIRPORT | À PROPOS DE L'AÉROPORT |
| CANADIAN INFO | RENSEIGNEMENTS POUR LES CANADIENS |
| ADVERTISEMENT | PUBLICITÉ |
| Save Time / Save Money – From the Buffalo Airport can save you time, money and hassle. | Économisez du temps / Économisez de l'argent – L'aéroport de Buffalo peut vous faire économiser du temps, de l'argent et des tracas. |
| Canadian Ground Transportation – Getting to and from Canada. | Transport terrestre canadien – En route vers et depuis le Canada. |
| Border/Bridge Crossing – Information to make crossing the border easier. | Border/Bridge Crossing – Information pour faciliter le passage de la frontière. |
| Getting To Niagara Falls – USA and Canada | Vers Niagara Falls – États-Unis et Canada |
| Getting To Toronto – Canada | Vers Toronto – Canada |
| Directions from Canada – The best routes in and out of Canada. | Itinéraires du Canada – Les meilleurs itinéraires en provenance et en partance du Canada. |
| NEXUS Info – Making frequent border crossings quick and easy. | Renseignements sur NEXUS – Faciliter les passages fréquents à la frontière. |
| Currency Exchange – How and where to change money. | Échange de devises – Comment et où changer de l'argent. |
| Nonstop Buffalo-Albany | Transport sans escale Buffalo-Albany |
| ONEJET PLUS | ONEJET PLUS |
| ONEJET | ONEJET |
| BUFFALO NIAGARA | BUFFALO NIAGARA |

| | |
|--------------------------|--|
| Online Booking New Open | Réservation en ligne maintenant disponible |
| Fly from Buffalo Niagara | Vol à partir de Buffalo Niagara |
| FRONTIER AIRLINES | COMPAGNIE AÉRIENNE FRONTIER |
| | |

| EN | FR |
|--|---|
| Plattsburgh International Airport | Aéroport international de Plattsburgh |
| Montreal's U.S. Airport | L'aéroport américain de Montréal |
| Contact Us | Contactez-nous |
| Email Notification | Avis par courriel |
| Home | Accueil |
| General Aviation | Aviation générale |
| Development Opportunities | Possibilités de développement |
| Airport Operations | Activités de l'aéroport |
| Media | Médias |
| Français | Français |
| PASSENGER SERVICES | SERVICES AUX PASSAGERS |
| Airline Information | Renseignements sur les transporteurs |
| Flight Status | État du vol |
| Travel Tips | Conseils de voyage |
| What Can I Bring | Ce que je peux apporter |
| Area Information | Renseignements sur la région |
| PARKING & TRANSPORTATION | STATIONNEMENT ET TRANSPORT |
| Parking | Stationnement |
| Car Rentals | Location de voitures |
| Ground Transportation | Transport terrestre |
| Directions and Map | Itinéraires et carte |
| Travel Tips & Helpful Links for Canadian Visitors | Conseils de voyage et liens utiles pour les visiteurs canadiens |
| For the many Canadians enjoying the convenience of "Montreal's U.S. Airport," we've compiled some helpful tips and links to help you the next time you fly from Plattsburgh International Airport. | Pour les nombreux Canadiens profitent de la commodité de « l'aéroport américain de Montréal ». Nous avons répertorié des conseils et des liens utiles pour vous aider la prochaine fois que vous partirez de l'aéroport international de Plattsburgh. |
| Border Wait Times to U.S. (Champlain) | Temps d'attente à la frontière avec les États-Unis (Champlain) |
| Border Wait Times to QC (Lacolle) | Temps d'attente à la frontière au Québec (Lacolle) |
| Quebec Traffic Webcam | Webcaméra de la circulation au Québec |
| Weather | Météo |
| Driving Directions | Itinéraires en voiture |
| Driving Tips for New York State | Conseils de conduite dans l'État de New York |
| Today's Exchange Rate | Taux de change du jour |
| Duty Free Allowances | Allocation de franchise |

| | |
|--|--|
| Tips for Dining Out & Shopping | Conseils – restaurants et magasins |
| Distance Conversions | Conversions de distance |
| Temperature Conversions | Conversions de température |
| Sizing Conversions | Conversions des tailles |
| Driving | Conduite |
| The speed limit on most major highways is 55 MPH | La limite de vitesse sur la plupart des grandes autoroutes est de 95 km/h. |
| The speed limit in school zones is 20 MPH | La limite de vitesse dans les zones scolaires est de 30 km/h. |
| Cell phone use while driving is not permitted | Il est interdit d'utiliser un téléphone cellulaire au volant. |
| Turning right on a red light is permitted unless otherwise noted | Il est permis de tourner à droite sur un feu rouge, sauf indication contraire. |
| Headlights must be on while operating windshield wipers | Les phares doivent être allumés pendant le fonctionnement des essuie-glace |

Annexe B

| EN | FR |
|---|---|
| Air Transport – Revenues vs Expenditures | Transport aérien – Revenus et dépenses |
| Axis Title | Titre de l'axe |
| 2006/07 | 2006-2007 |
| 2007/08 | 2007-2008 |
| 2008/09 | 2008-2009 |
| 2009/10 | 2009-2010 |
| 2010/11 | 2010-2011 |
| 2011/12 | 2011-2012 |
| 2012/13 | 2012-2013 |
| 2013/14 | 2013-2014 |
| 2014/15 | 2014-2015 |
| 2015/16 | 2015-2016 |
| 2016/17 | 2016-2017 |
| Air Expenditures | Dépenses – transport aérien |
| Air Revenues | Revenus – transport aérien |
| | |
| Marine Transport – Revenues vs Expenditures | Transport maritime – Revenus et dépenses |
| Axis Title | Titre de l'axe |
| 2006/07 | 2006-2007 |
| 2007/08 | 2007-2008 |
| 2008/09 | 2008-2009 |
| 2009/10 | 2009-2010 |
| 2010/11 | 2010-2011 |
| 2011/12 | 2011-2012 |
| 2012/13 | 2012-2013 |
| 2013/14 | 2013-2014 |
| 2014/15 | 2014-2015 |
| 2015/16 | 2015-2016 |
| 2016/17 | 2016-2017 |
| Marine Expenditures | Dépenses – transport maritime |
| Marine Revenues | Revenus – transport maritime |
| | |
| Rail Transport – Revenues vs Expenditures | Transport ferroviaire – Revenus et dépenses |
| Axis Title | Titre de l'axe |
| 2006/07 | 2006-2007 |
| 2007/08 | 2007-2008 |
| 2008/09 | 2008-2009 |
| 2009/10 | 2009-2010 |
| 2010/11 | 2010-2011 |
| 2011/12 | 2011-2012 |
| 2012/13 | 2012-2013 |
| 2013/14 | 2013-2014 |
| 2014/15 | 2014-2015 |
| 2015/16 | 2015-2016 |
| 2016/17 | 2016-2017 |

| | |
|-------------------|----------------------------------|
| Rail Expenditures | Dépenses – transport ferroviaire |
| Rail Revenues | Revenus – transport ferroviaire |