

Les aéroports canadiens : Stimuler la connectivité, la croissance et la productivité du Canada

Mémoire relatif au budget fédéral de 2018 Comité permanent des finances de la Chambre des communes

Introduction

Le Conseil des aéroports du Canada est l'association commerciale nationale qui représente les aéroports canadiens d'un océan à l'autre. Nos membres exploitent les plus importants aéroports internationaux du pays, incluant l'aéroport international Toronto Pearson, l'Administration aéroportuaire de Vancouver et les aéroports communautaires comme l'aéroport de Saint John et l'aéroport international de Fort McMurray. Tous les aéroports dans l'ensemble du pays permettent aux Canadiens d'aller dans certaines localités de notre vaste pays et ailleurs dans le monde – donnant aux entreprises la chance d'être plus productives et connectées, tant ici qu'à l'étranger.

Le magazine *Travel and Leisure* a récemment reconnu le Canada comme le pays le plus connecté au monde, ce qui n'est pas étonnant étant donné la croissance extraordinaire des vols internationaux et du trafic aérien au pays depuis quelques années¹. La connectivité est essentielle au Canada dans un contexte d'économie mondialement intégrée. La recherche révèle qu'une amélioration de 10 % en matière de connectivité mondiale entraîne une hausse de 0,5 % du PIB par habitant à long terme. Gérer cette croissance dans les prochaines années sera essentiel au maintien de cette connectivité, et du coup, primordial pour la productivité et la compétitivité des Canadiens et des entreprises canadiennes.

Le trafic aérien dans les principaux aéroports canadiens a augmenté de près de 7 % au cours des six premiers mois de l'année, avec une plus forte croissance vers les marchés internationaux². Au cours des 10 prochaines années, selon les prévisions, le trafic aérien pourrait encore augmenter de 50 % avec 75 millions de passagers additionnels³.

Les aéroports et les partenaires de l'industrie gèrent cette croissance aujourd'hui tout en préparant l'avenir. Au cœur de leur mandat, les aéroports canadiens doivent assurer des services de transport aérien sûrs, sécuritaires,

1 The World's Most Connected Countries, Travel and Leisure, 15 juin 2017.

2 Données des aéroports membres du CAC sur le trafic aérien de janvier à juin 2017.

3 Conseil international des aéroports – prévisions du trafic aérien en Amérique du Nord.

efficaces et de qualité aux voyageurs, et favoriser le développement économique des communautés qu'ils desservent.

Concrètement, dans le classement de l'infrastructure du transport aérien, établi par le Forum économique mondial, le Canada occupe le premier rang⁴. Le gouvernement du Canada a récemment annoncé la mise en place du Fonds national des corridors commerciaux qui offre au Réseau national d'aéroports (RNA) une plus grande flexibilité pour participer à des projets visant à transformer les transports. Les six plus petits aéroports du RNA exclus de l'accès à des fonds à la disposition des aéroports de mêmes dimensions ne faisant pas partie du RNA – un enjeu soulevé par le CAC dans son mémoire de l'année dernière – sont particulièrement heureux de voir que certaines options de financement leur sont données.

Pour que le Canada conserve son avantage en matière de connectivité et que les aéroports renforcent leur rôle en matière de productivité, de compétitivité et de services dans les collectivités qu'ils desservent, les aéroports canadiens sollicitent la prise en considération des mesures suivantes dans le budget de 2018.

Gestion de la croissance de la demande relative au contrôle de sécurité et aux services frontaliers

Depuis quelques années, les discussions entre les autorités aéroportuaires et le gouvernement ont largement porté sur les défis visant à répondre prestement et adéquatement à la croissance rapide dans le transport aérien canadien mentionnée plus haut.

Le transport aérien est un secteur d'activité extrêmement concurrentiel dans les marchés mondiaux. Les voyageurs font peu de distinction quant à savoir qui fait quoi dans les aéroports. L'image du Canada et des aéroports communautaires au Canada est ternie lorsque les voyageurs doivent subir de longues files aux postes de contrôle de sécurité ou à nos frontières aériennes.

L'année dernière, le Comité des finances a reconnu l'importance d'améliorer les services aux postes de contrôle de sécurité et aux douanes en proposant la recommandation 75 du rapport intitulé « Créer les conditions favorables à la croissance économique : des outils pour les gens, les entreprises et les collectivités », déposé à la Chambre des communes le 7 décembre 2016. La recommandation se lit comme suit : « Que le gouvernement du Canada travaille avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et l'Agence des services frontaliers du Canada à accroître le niveau de service et à réduire le temps d'attente sans augmenter le coût imposé aux voyageurs. »

4 Rapport de 2017 sur la compétitivité Voyage et Tourisme, Forum économique mondial.

Contrôle de sécurité

Pour reprendre les propos du Canadian Global Cities Council dans un document stratégique publié l'année dernière, « Canada has fallen behind global competitors and projected growth targets with its current 'one-size-fits all' screening model » (Le Canada accuse du retard face à ses concurrents mondiaux et par rapport à ses cibles de croissance prévues en raison de son modèle de contrôle de sécurité unique [Trad]). Permettre aux passagers de passer les contrôles de sécurité en temps opportun et de manière prévisible est impératif puisque les aéroports et les transporteurs aériens rivalisent dans ce secteur mondial concurrentiel.

Les autorités aéroportuaires du Canada sont reconnaissantes de l'attention portée au dossier des contrôles de sécurité au cours de la dernière année par le présent comité et par le ministre des Transports, Marc Garneau. Des pourparlers sont en cours entre l'industrie et le gouvernement afin de trouver des façons de restructurer le service autour d'une série de principes qui incluent des normes de niveau de service et une approche plus souple pour financer le système. L'objectif ne vise pas seulement à améliorer le temps d'attente aux contrôles de sécurité, il faut aussi que l'expérience du client soit empreinte de professionnalisme et d'efficacité, tout en garantissant un degré de sécurité élevé.

Entre-temps, nous croyons qu'il y a des questions qui doivent être résolues afin que les aéroports puissent contribuer à la productivité et à la compétitivité des régions où ils sont situés.

Niveaux de service et financement

Les autorités aéroportuaires et les transporteurs aériens ont investi des milliards de dollars pour moderniser leurs infrastructures et leurs flottes et les rendre plus écoénergétiques. Malheureusement, le financement destiné aux contrôles de sécurité et aux services frontaliers ne s'est pas accru au même rythme que la demande des passagers, ce qui entraîne des délais d'attente de plus en plus longs pour les passagers. Bien que les pourparlers soient engagés avec le gouvernement sur la restructuration des services à long terme, ces démarches nécessiteront un certain temps. Avec la croissance du trafic aérien, les besoins des passagers pour les deux prochaines années devraient être pris en considération. Le financement actuel est insuffisant.

CASTA+

Le programme CATSA+ adopte des technologies et des procédures novatrices qui ont fait leurs preuves dans d'autres parties du globe. À ce jour, le programme a été partiellement déployé à certains points de contrôle dans quatre principaux aéroports. Le programme CATSA+ aide déjà les autorités aéroportuaires à gérer le nombre de passagers qui voyagent en été,

mais l'ouverture de points de contrôle supplémentaires dans ces aéroports et dans d'autres est retardée en raison d'un manque de financement.

Les aéroports du Canada demandent au gouvernement :

- ***D'établir des normes de niveau de service mondial en ce qui a trait au contrôle de la sécurité au Canada et de fournir du financement pour soutenir toute transition vers une nouvelle structure.***
- ***D'accélérer le déploiement de la technologie de contrôle CASTA+ à des points de contrôle additionnels et dans les aéroports du Canada.***
- ***D'adopter de grandes réformes structurelles pour la prestation et le financement des contrôles de sécurité pour les passagers, les bagages et les travailleurs de l'industrie (« non passagers »), incluant la mise en place de normes de niveau de service au contrôle préalable à l'embarquement et d'un mécanisme de financement qui harmonise les ressources affectées au contrôle et la demande croissante.***

Services frontaliers :

Les passagers en provenance de destinations internationales constituent le segment qui croît le plus rapidement dans un grand nombre d'aéroports importants au Canada, avec un trafic outremer en hausse de 8,9 % l'année dernière. Cette croissance est largement dépassée cette année (hausse de 10,9 % au cours des cinq premiers mois de 2017)⁵.

Les programmes novateurs et l'utilisation de technologies ont aidé l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) au cours des dernières années à faciliter le flux de voyageurs aériens.

Les aéroports ont été de solides partenaires à cet égard, investissant 40 millions de dollars dans les six dernières années dans l'automatisation des services frontaliers et dans la modification des infrastructures pour faciliter le traitement des passagers de façon plus fluide et plus efficace. Parmi les projets, mentionnons notamment l'investissement de 6 millions de dollars de la société Aéroports de Montréal cet été visant à améliorer les formalités frontalières pour les passagers arrivant et en transit à l'aéroport Montréal Trudeau et les millions de dollars que les aéroports de catégorie 1 ont investis pour l'installation de bornes d'inspection primaire.

À l'instar des contrôles de sécurité, les longues files d'attente aux frontières aériennes dans les aéroports canadiens sont source de frustration pour les voyageurs. Pour ceux qui ont la chance de choisir leur destination ou l'endroit

⁵ Données des aéroports membres du CAC.

pour transiter, ils iront ailleurs si le Canada n'est pas en mesure de leur assurer une expérience cohérente, prévisible et de qualité.

« Les touristes veulent se déplacer rapidement et sans problème, et choisiront des destinations différentes lorsque l'accès est difficile. Pour les passagers, les aéroports sont un moyen de parvenir à une fin, et non une destination en soi. Toutefois, les aéroports et les frontières doivent devenir plus intelligents et l'infrastructure de déplacement doit être plus efficace. »

- Rapport de 2017 sur la compétitivité Voyage et Tourisme

Les aéroports du Canada demandent au gouvernement :

- **De fournir une aide financière supplémentaire à l'Agence des services frontaliers du Canada pour soutenir les demandes croissantes en matière de services aéroportuaires et l'innovation continue grâce à la technologie.**

Politiques encadrant les aéroports modernes

Depuis presque 25 ans, les autorités aéroportuaires locales membres du Réseau national d'aéroports (RNA) administrent et financent leurs aéroports dans le cadre de baux de longue durée, affectant plus de 22 milliards de dollars aux améliorations aéroportuaires depuis 1992 sans recevoir d'argent du contribuable. Il s'agit d'un modèle qui a bien fonctionné pour le Canada; en envisageant des réformes additionnelles aux politiques aéroportuaires, Transports Canada devrait tenir compte des forces de ce système.

Loyer aéroportuaire

Bon nombre d'aéroports du RNA, dans le cadre du budget fédéral, portent un intérêt aux politiques visant la perception de redevances aéroportuaires. Les aéroports du Canada ne sont pas un groupe homogène, et le loyer est un sujet d'importance, en particulier dans les aéroports où le trafic aérien est plus faible et dans les aéroports plus grands qui sont vulnérables aux pressions des autres aéroports ou des autres modes de transport.

Le gouvernement fédéral est responsable de la perception des loyers de 21 aéroports du RNA exploités par l'entreprise privée, dont 13 aéroports comptant moins de 3 millions de passagers. En 2016, les aéroports du RNA ont payé 344 millions de dollars en loyer aéroportuaire. Dans l'ensemble, 5,6 milliards de dollars ont été versés en loyer aéroportuaire depuis le transfert des aéroports commencé en 1992.

En tant que taxe sur le revenu brut, le loyer a une incidence sur la façon dont les aéroports évaluent les possibilités d'affaires et peut agir comme élément de dissuasion qui garde les aéroports en dehors des secteurs d'activité offrant un rendement financier faible, car les aéroports devraient payer jusqu'à 12 % de tout produit généré en loyer que d'autres entreprises n'ont pas à payer.

Les loyers payés au gouvernement devraient être redistribués en totalité dans le système, notamment pour soutenir les ressources dans certains autres secteurs mentionnés dans ce mémoire.

Les aéroports du Canada demandent :

- ***D'éliminer le loyer de tous les aéroports comptant moins de 3 millions de passagers – soit environ 11 millions de dollars sur les 344 millions de dollars payés l'an dernier.***
- ***De plafonner, dans les plus grands aéroports, le montant des loyers afin d'interrompre la trajectoire ascendante, ou de l'éliminer.***

Boutiques hors taxes à l'arrivée

Actuellement, les aéroports canadiens sont autorisés à vendre certains produits hors taxes aux passagers qui quittent le Canada. Cependant, plus de 50 pays permettent aux passagers internationaux d'acheter des produits hors taxes à l'arrivée.

Une modification mineure apportée à la *Loi sur les douanes* donnera lieu à des avantages nets pour le fisc fédéral, l'emploi et l'expérience des passagers. Avec des boutiques hors taxes à l'arrivée, l'économie canadienne pourrait profiter de revenus de près de 100 millions de dollars provenant des ventes à l'étranger, générant près de 600 nouveaux emplois (directs et indirects) et gonflant les caisses du gouvernement fédéral d'une somme de 9 millions de dollars provenant de revenus fiscaux.

Les aéroports du Canada demandent au gouvernement :

- ***De permettre aux provinces intéressées d'ouvrir des boutiques hors taxes à l'arrivée en modifiant la Loi sur les douanes, pour inclure la vente de produits hors taxes aux passagers entrant au pays plutôt que de la limiter aux personnes sur le point de quitter le Canada.***

À propos du CAC

Le Conseil des aéroports du Canada (CAC) compte 51 membres qui exploitent plus de 100 aéroports au Canada, y compris tous les aéroports appartenant au Réseau national d'aéroports (RNA) non exploités par le gouvernement. Le CAC a été créé en 1991 après le transfert du contrôle des aéroports du gouvernement du Canada aux administrations aéroportuaires locales qui gèrent, exploitent et financent des aéroports en vertu de baux de longue durée.

Les aéroports membres du CAC traitent plus de 90 % du trafic aérien commercial au Canada, et une part encore plus importante du trafic international. Le secteur du transport aérien du Canada emploie directement 140 000 travailleurs, génère quelque 35 milliards de dollars d'activité économique au pays et verse 7 milliards de dollars en impôts fédéraux.