

Mémoire pour le budget fédéral de 2018-2019

Préparé pour le
Comité permanent des finances de la
Chambre des communes

Autorité aéroportuaire du Grand Toronto

– Août 2017 –

Personne-ressource : Lorrie McKee
Directrice, Affaires publiques et relations avec les intervenants
Autorité aéroportuaire du Grand Toronto
416-776-3008
Lorrie.McKee@GTAA.com

Résumé

Facteur clé de la productivité économique et de la compétitivité du Canada, l'Aéroport Pearson de Toronto est en voie de devenir un des aéroports « méga-pivots » présents partout dans le monde. Par aéroport « méga-pivot », on entend un aéroport qui sert plus de 50 millions de passagers chaque année. De ce nombre, au moins 20 millions sont des passagers internationaux. Parmi les aéroports méga-pivots existants, notons l'aéroport John F. Kennedy, à New York, l'aéroport de Hong Kong, et l'aéroport Heathrow, à Londres.

Ayant servi 44,1 millions de passagers en 2016, la croissance des passagers à l'Aéroport Pearson à Toronto se poursuit. Au cours des cinq dernières années, l'Aéroport Pearson à Toronto a accueilli près de 11 millions de passagers de plus, ce qui équivaut à une hausse de 33 %. Cette hausse est attribuable en grande partie à la qualité du système de correspondances de l'aéroport, ainsi qu'à la croissance de l'économie canadienne.

Il existe des avantages économiques précis associés à la croissance du système de correspondance et du nombre de passagers : hausse du nombre d'emplois, du commerce, des investissements étrangers, des recettes fiscales et du tourisme au Canada. Cette croissance doit aussi être responsable. Par cela, on entend le fait de tirer profit de ce débouché associé à un meilleur système de correspondance, tout en gérant et en réduisant activement, lorsque c'est possible, l'incidence des activités.

Les investissements du gouvernement dans le transport régional, le rythme de traitement des passagers, et le soutien aux programmes de boutiques hors taxes ne peuvent qu'aider l'Aéroport Pearson de Toronto à réaliser son potentiel d'aéroport « méga-pivot » et à offrir les avantages qui en découlent pour hausser la productivité économique et la compétitivité du Canada.

À propos de nous

L'AAGT est une société commerciale sans but lucratif qui assure la gestion de l'Aéroport Pearson de Toronto depuis 1996. Aucune subvention versée par les contribuables ne sert à financer les activités ou le développement de l'aéroport. Les surplus servent à soutenir les activités de l'Aéroport Pearson de Toronto.

L'accent mis sur la dimension commerciale a entraîné une hausse des revenus, des gains d'efficacité opérationnelle et une amélioration du service à la clientèle. En 2016, l'AAGT a enregistré des revenus nets s'élevant à 85,5 millions et 1,3 milliard de dollars de revenus totaux (dont 30 % étaient tirés d'activités non aéronautiques comme le stationnement, le commerce de détail et les concessions). L'AAGT a versé 148,1 millions de dollars en loyer foncier au gouvernement fédéral en 2016. Une somme additionnelle de 34,6 millions de dollars tenant lieu de taxes a été versée aux municipalités entourant l'Aéroport Pearson de Toronto.

L'AAGT a obtenu ces résultats malgré une diminution, depuis 2006, de 25 à 30 % des droits aéronautiques exigés des transporteurs aériens, et malgré des dépenses en immobilisations de plus de 850 millions de dollars entre 2010 et 2016 pour s'adapter à la croissance de la demande de transport de passagers.

De plus,

- Environ 49 000 personnes travaillent à cet aéroport. En outre, 300 000 autres personnes travaillent dans la zone d'emploi de l'aéroport (ZEA) à proximité.
- L'Aéroport Pearson de Toronto génère des retombées économiques de 42 milliards de dollars, soit près de 6 % du PIB de l'Ontario. On s'attend à ce que d'ici 2030, les retombées de l'aéroport Pearson de Toronto s'élèvent à 63 milliards de dollars, ou 6,8 % du PIB de l'Ontario, et que la zone d'emplois de l'aéroport compte 478 000 personnes¹.
- En 2016, l'Aéroport Pearson de Toronto a géré plus de 456 000 vols, a accueilli plus de 44 millions de passagers, a aidé 65 compagnies aériennes exploitées à cet aéroport, et a desservi plus de 180 destinations partout dans le monde.
- Le tiers du transport aérien de passagers au Canada passe par l'aéroport Pearson de Toronto – cela représente 120 000 passagers par jour et plus de 150 000 passagers les jours en période de pointe.
- De 2015 à 2016, le nombre de passagers a augmenté d'un record de 8,0 %, ou 3,3 millions de passagers.
- On s'attend à ce que d'ici 2035, le nombre de passagers à l'aéroport Pearson de Toronto atteigne les 80 millions de voyageurs, qu'on y transportera plus d'un million de tonnes de fret et que l'on comptera plus de 600 000 vols par année.

La croissance de l'aéroport Pearson de Toronto peut être favorisée par les changements aux politiques stratégiques et les investissements du gouvernement fédéral.

Nous demandons que le Comité intègre les points suivants dans son étude des recommandations pour le budget fédéral de 2018-2019.

Recommandation budgétaire n° 1

Un financement adéquat pour l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) leur permettant d'offrir des normes de services à la clientèle concurrentielles à l'échelle mondiale.

Aujourd'hui, les voyageurs s'attendent à plus de la part des aéroports. Ils cherchent notamment à vivre une expérience efficace et uniforme. Les retards au point de contrôle de la sécurité des passagers dans la zone des départs et du traitement à la frontière des passagers à l'arrivée représentent un important défi concurrentiel et opérationnel pour l'Aéroport Pearson de Toronto.

Deux organismes gouvernementaux canadiens importants collaborent avec l'AAGT à cet égard :

ASFC : En 2016, 14,3 millions de passagers ont été traités par l'ASFC à l'aéroport Pearson de Toronto. D'ici 2020, ce chiffre devrait augmenter à 18,6 millions de passagers. Malheureusement, le financement réservé à l'ASFC est devenu inadéquat. Les ressources sont donc insuffisantes pour respecter la norme de niveau de service recommandée selon laquelle 95 % des passagers doivent être traités en 10 minutes ou moins. Toujours selon cette norme, aucun passager ne doit patienter plus de 20 minutes.

¹ Étude de Frontier Economics.

En 2016, 985 000 passagers ont patienté plus de 20 minutes avant d'être traités par l'ASFC à l'Aéroport Pearson de Toronto. En raison de la congestion, l'AAGT a accueilli des passagers à l'extérieur de la salle des douanes à 218 reprises, et a empêché 178 appareils à se rendre à une porte, ce qui a eu une incidence sur plus de 183 000 passagers.

L'AAGT est résolue à collaborer avec l'ASFC pour mettre en place une norme de niveau de service facile à comprendre, mesurée et déclarée.

ACSTA : Les points de contrôle de la sécurité sont un autre motif d'insatisfaction des passagers à l'Aéroport Pearson de Toronto, tandis que les délais d'attente sont beaucoup plus longs qu'à d'autres aéroports internationaux. Par exemple, à l'aéroport Heathrow, à Londres, et à l'aéroport international de Hong Kong, 95 % des passagers franchissent le point de contrôle de la sécurité en moins de 5 minutes. À l'aéroport Charles-de-Gaulle, à Paris, 95 % des passagers le franchissent en moins de 10 minutes.

Pour accroître le nombre de points de contrôle exploités par l'ACSTA à l'Aéroport Pearson de Toronto, l'AAGT a conclu une entente de partage des coûts avec l'ACSTA en 2014. Cette entente a été renouvelée chaque année. Même avec le financement de l'AAGT, en 2016, le service de l'ACSTA a été inférieur aux niveaux de 2015.

En 2016, 18,5 millions passagers ont fait l'objet d'un contrôle à l'Aéroport Pearson de Toronto :

- Soixante-douze pour cent des passagers en 10 minutes ou moins.
- Environ 5,24 millions de passagers ont attendu plus de 10 minutes.
- Environ 2,71 millions de passagers ont attendu plus de 15 minutes.

Cela signifie qu'en moyenne, tous les jours :

- Environ 14 345 passagers attendent plus de 10 minutes.
- Environ 7 434 passagers attendent plus de 15 minutes.

En période de pointe, les passagers ont dû attendre plus de 60 minutes pour obtenir des services de contrôle.

L'Aéroport Pearson de Toronto et l'industrie de l'aviation au Canada ont déterminé que 95 % des passagers doivent franchir le point de contrôle de la sécurité en 10 minutes ou moins. En outre, aucun passager ne doit patienter plus de 20 minutes. En outre, le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA), créé pour payer les coûts associés à la sécurité et au contrôle des passagers, devrait servir entièrement à financer l'ACSTA. Selon l'AAGT, actuellement, seulement 85 % du DSPTA, soit environ 720 millions de dollars en 2015-2016, est remis à l'ACSTA.

L'AAGT réalise une analyse additionnelle qui sera présentée au gouvernement. Elle montrera les investissements requis à l'Aéroport Pearson de Toronto pour respecter la norme de niveau de service recommandée et concurrentielle à l'échelle mondiale de l'ASFC et de l'ACSTA.

Demande budgétaire

1. Mettre en place une norme de niveau de service légiférée par le gouvernement fédéral pour l'ASFC et l'ACSTA, c'est-à-dire que 95 % des passagers franchissent le point de contrôle de la

sécurité en 10 minutes ou moins et qu'aucun passager ne patiente plus de 20 minutes. Cela va de pair avec les normes des autres aéroports de classe mondiale. En outre, il faut augmenter le financement des deux organismes, afin de gérer avec efficacité la croissance du nombre de passagers à l'Aéroport Pearson de Toronto.

Investissements dans le transport en commun – Plaque tournante de transport multimodal à l'aéroport Pearson de Toronto

Pour que l'Aéroport Pearson de Toronto maximise sa participation à l'économie, il doit se positionner pour soutenir la région du Golden Horseshoe, tandis que la congestion routière autour de cet aéroport atteint particulièrement des niveaux élevés.

Tandis que 300 000 personnes travaillent dans la région à proximité de l'Aéroport Pearson de Toronto, la ZEA compte un nombre supérieur d'emplois que les quartiers d'affaires centraux de n'importe quelle autre grande ville canadienne, à l'exception du centre-ville de Toronto.

Malgré sa taille et son importance économique, la ZEA dispose d'un nombre extrêmement limité d'options en matière de transport. Les employés de cette zone dépendent de leur véhicule personnel, ce qui favorise la congestion routière dans la région, et limitant la productivité des travailleurs.

On s'attend à ce que, d'ici 2043, les temps de déplacement pour se rendre à la ZEA augmentent de 25 à 35 %.

De nos jours, les passagers en ressources qui arrivent dans une des régions urbaines les plus progressistes du monde s'attendent à une infrastructure appropriée et des options de transports multiples. Voici le pourcentage d'utilisateurs du transport en commun à d'autres aéroports de classe mondiale :

- 30 % à Vancouver;
- 40 % à Amsterdam;
- 60 % à Shanghai.

En comparaison, le pourcentage d'utilisateurs du transport en commun à l'aéroport Pearson est de seulement 10 %.

La région ouest du grand Toronto et de Hamilton – une région très éloignée du centre-ville où l'emploi est en croissance – doit être dotée d'une plaque tournante régionale de transport complémentaire à la gare Union du centre-ville et offrant une connectivité.

Presque deux fois plus de navetteurs de l'ouest de la région du Grand Toronto et de Hamilton parcourent le nord de la région du Grand Toronto pour se rendre dans la région nord de Toronto et de York, plutôt que de passer dans le centre-ville de Toronto. Toutefois, les voies de transport directes le long du chemin menant au nord sont limitées. Moins de 10 % des navetteurs empruntant ces voies utilisent le transport en commun.

Les quartiers intermédiaires sont associés à 134 000 déplacements par jour à partir de l'ouest. Seulement 9 % de ces déplacements sont réalisés en transport en commun.

Situé entre trois municipalités, quatre autoroutes principales et de nombreuses lignes de transport planifiées et existantes, l'Aéroport Pearson de Toronto est bien placé pour relier les régions avoisinantes et devenir le deuxième centre de mobilité en importance pour la région du Grand Toronto et de Hamilton.

Pour appuyer l'utilisation accrue du transport pour se rendre à l'aéroport et dans la ZEA, l'Aéroport Pearson de Toronto a déterminé que les lignes de transport suivantes devraient recevoir, en priorité, des fonds du gouvernement, puisqu'elles assureraient la liaison avec un centre de transport régional à l'Aéroport Pearson de Toronto :

- Ligne de train léger sur rail du corridor transurbain d'Eglinton – Toronto
- Service rapide par bus de Mississauga – Mississauga
- Ligne de train rapide régional de Kitchener-Waterloo – Ontario
- Train à grande vitesse reliant Toronto, Kitchener-Waterloo, London et Windsor – Ontario
- Train léger sur rail sur Finch – Toronto

Demande budgétaire

1. Étudier toutes les possibilités à l'appui des gouvernements municipaux et provincial et de l'AAGT de créer un plan d'investissement graduel à coûts partagés pour relier les différentes lignes de transport mentionnées ci-dessus à un nouveau centre de transport régional multimodal à l'Aéroport Pearson de Toronto.

Modifications au programme d'achats hors taxes permettant la création de boutiques à clientèle mixte et de boutiques hors taxes à l'arrivée

Boutiques à clientèle mixte : Ces boutiques permettent à tous les voyageurs (vols internationaux et intérieurs) d'acheter tout produit dans une boutique hors taxes située dans une zone de départs mixte d'un d'aéroport. Toutes les ventes faites aux passagers de vols internationaux sont assujetties aux modalités du programme des boutiques hors taxes, tandis que les taxes et les droits d'accise appropriés doivent être perçus pour les ventes faites aux passagers de vols intérieurs.

Ces boutiques amélioreront l'expérience globale des passagers tout en assurant l'intégrité du programme d'achats hors taxes dans tous les aéroports canadiens, ce qui sera fait par l'intermédiaire de processus clairs et définis, de mécanismes d'atténuation des risques et de la remise des taxes de vente à l'Agence du revenu du Canada (ARC).

Quelques avantages :

- Un service concurrentiel et comparable aux aéroports américains et européens dans les aéroports canadiens.
- Une hausse des recettes gouvernementales découlant de la perception des taxes et des droits applicables sur les ventes intérieures, et des loyers des aéroports.
- Further gains made from taxes, both on corporations and income
- L'augmentation des revenus des autorités aéroportuaires grâce au loyer des détaillants; ce qui aiderait à couvrir les droits et les coûts aéronautiques.

Un programme de boutiques à clientèle mixte a été mis en œuvre aux États-Unis depuis plus de cinq ans. Les ventes aux passagers de vols intérieurs représentent environ 10 à 15 % des ventes actuelles hors taxes.

Dans les aéroports canadiens, les ventes annuelles hors taxes sont d'environ 415 millions de dollars. En fonction des résultats du programme américain, on estime que le programme de boutiques à clientèle mixte au Canada permettrait d'accroître les ventes de 27,7 millions de dollars, ce qui générerait annuellement 3,75 millions de dollars supplémentaires en taxes fédérales et provinciales.

Achats hors taxes à l'arrivée : Actuellement, les aéroports canadiens sont autorisés à vendre certains produits hors taxes aux passagers qui quittent le Canada. Les boutiques hors taxes à l'arrivée (BHTA) permettraient aux passagers arrivant dans les aéroports internationaux canadiens d'acheter des marchandises hors taxes à leur arrivée au pays. Des boutiques hors taxes à l'arrivée existent déjà dans près de 60 pays.

Le lancement d'un programme de boutiques hors taxes à l'arrivée au Canada permettrait de récupérer les recettes associées aux sommes actuellement dépensées dans les administrations étrangères, et d'aider les exploitants de boutiques hors taxes au Canada à livrer concurrence aux boutiques étrangères qui peuvent réaliser des ventes au départ et à l'arrivée. Un programme de BHT n'entraînerait aucun coût pour le gouvernement et ne nécessiterait aucune modification aux stocks, aux exigences en matière de permis ou aux exemptions personnelles.

Avantages financiers attendus des boutiques hors taxes à l'arrivée au Canada :

- 80 % de nouveaux achats nets;
- Récupération d'environ 280 à 350 millions de dollars de ventes (somme actuellement dépensée dans des aéroports à l'étranger);
- Plus de 700 nouveaux emplois directs et indirects à l'échelle du Canada;
- Une somme de près de 18 millions de dollars en revenus et en taxes pour le gouvernement fédéral.

- **Demande budgétaire**

1. Collaborer avec les gouvernements fédéral et provinciaux pour offrir des boutiques hors taxes à clientèle mixte et à l'arrivée, comme c'est le cas dans d'autres administrations partout dans le monde.