



**Mémoire présenté au Comité permanent
des finances de la Chambre
des communes — consultations prébudgétaires**

Accroître la compétitivité du transport aérien au Canada atlantique

L'Association des aéroports du Canada atlantique (AACA) est heureuse de présenter ses commentaires au Comité permanent des finances concernant les mesures fédérales qui pourraient favoriser une économie plus concurrentielle et productive dans la région du Canada atlantique afin que les entreprises prospèrent. Les recommandations de l'AACA concernent la compétitivité des aéroports et de l'industrie aérienne dans l'ensemble du Canada, mais en mettant l'accent sur le Canada atlantique. Puisque les aéroports sont des moteurs de l'économie et du développement social, leur compétitivité a des conséquences directes sur la productivité, le commerce, les affaires et le tourisme de notre région et de partout au pays.

L'Association des aéroports du Canada atlantique (AACA) est un organisme sans but lucratif qui se veut le porte-parole de l'industrie aéroportuaire de la région de l'Atlantique. Elle a pour mandat de prendre des mesures collaboratives à l'échelle de la région au sujet de questions stratégiques. L'AACA représente les 12 aéroports suivants de la région de l'Atlantique :

- Aéroport régional de Bathurst
- Aéroport de Charlottetown
- Aéroport régional de Deer Lake
- Aéroport international de Fredericton
- Aéroport international de Gander
- Aéroport de Goose Bay
- Aéroport international Stanfield d'Halifax
- Aéroport international du Grand Moncton
- Aéroport de Saint John
- Aéroport de Stephenville
- Aéroport international de St. John's
- Aéroport JA Douglas McCurdy Sydney

Bien que la population de 2,3 millions d'habitants du Canada atlantique soit plutôt modeste, la région accueille plus de 5 millions de visiteurs par année, faisant ainsi du tourisme un secteur et un moteur économiques importants de la région. Les aéroports de la région transportent près de 8 millions de passagers par année — soit plus de trois fois la population totale de la région —, et ce nombre a augmenté de 22 % au cours de la dernière décennie. Si les aéroports de la région transportent beaucoup de passagers et de marchandises, tant vers la région qu'en provenance de celle-ci, ils permettent aussi à l'économie régionale de croître. Les aéroports de la région génèrent annuellement plus de 4 milliards de dollars d'activités économiques, offrant en emplois 28 000 années-personnes.

L'AACA présente trois recommandations pour le budget de 2018 en vue d'améliorer la position concurrentielle du transport aérien au Canada et ainsi stimuler le transport des personnes et des marchandises ainsi que l'économie.

Recommandations

Les recommandations que nous présentons serviront à rehausser la compétitivité de nos aéroports et de l'industrie du transport aérien et, par conséquent, à augmenter les possibilités de développement économique des entreprises et des collectivités qu'ils servent.

Recommandation 1 : Améliorer le système de filtrage de sécurité dans les aéroports canadiens

Notre réseau de transport aérien en étoile transporte les voyageurs d'un bout de notre pays jusqu'à leur destination finale. Qu'il se fasse vers des marchés où l'affluence est moins importante ou vers de grands centres urbains, le transport de ces passagers dépend du traitement opportun et efficace des personnes. Tous les voyageurs sont touchés par les retards et les engorgements créés dans le système en raison d'un manque de ressources financières et de productivité. Cela a des répercussions non seulement sur les voyageurs canadiens, mais aussi sur le voyage international et la réputation du Canada à l'échelle mondiale. Le transport aérien constitue une industrie mondiale concurrentielle; il est donc essentiel d'améliorer la productivité du filtrage de sécurité du transport aérien dans notre pays.

Il est primordial que l'on rehausse les normes de service en matière de filtrage et que l'on réduise les temps d'attente sans entraîner de coûts supplémentaires pour les voyageurs aériens. On peut y parvenir au moyen d'un système plus productif, de normes de service améliorées et d'innovations.

Selon le Canadian Global Cities Council, « le Canada se retrouve derrière les compétiteurs internationaux et en deçà des objectifs de croissance en raison de son modèle actuel de filtrage universel » [TRADUCTION]. Des discussions sont en cours entre l'industrie et le gouvernement concernant les façons de réorganiser le service en fonction d'un ensemble commun de principes comprenant des normes de service et une approche plus souple pour financer le système. Le but consiste non seulement à améliorer les temps d'attente liés au filtrage, mais aussi à offrir un service professionnel et à faciliter l'expérience de la clientèle tout en continuant de fournir un degré élevé de sécurité.

Les défis suivants doivent être traités :

- **Normes de service et financement** — Les aéroports et les compagnies aériennes ont investi des milliards de dollars dans des technologies modernes dans le but d'encourager l'efficacité. Malheureusement, le financement pour le filtrage de sécurité et les services frontaliers n'a pas suivi la croissance du nombre de passagers et de la demande, ce qui entraîne de plus longs temps d'attente pour nos passagers.
- **CATSA+** — Le programme CATSA+ adopte des technologies et des innovations procédurales qui ont fait leurs preuves à l'étranger. Jusqu'à maintenant, le programme n'a été mis en œuvre que partiellement, à certains points de contrôle dans les quatre plus grands aéroports. CATSA+ aide déjà les aéroports à gérer les volumes de voyages durant l'été, mais le déploiement dans d'autres points de contrôle dans ces aéroports et dans d'autres aéroports est en attente de financement supplémentaire.

L'Association des aéroports du Canada atlantique demande au gouvernement ce qui suit :

- ✓ Mettre en place pour le Canada une norme de service concurrentielle à l'échelle mondiale en matière de filtrage de sécurité.
- ✓ Accélérer le déploiement de la technologie de filtrage de CATSA+ dans des points de

- contrôle supplémentaires et dans d'autres aéroports du Canada.
- ✓ Établir des réformes structurelles globales pour la prestation et le financement du filtrage de sécurité des passagers, des bagages et des travailleurs au sein de l'industrie (qui ne sont pas des passagers), notamment en mettant en place des normes de service pour le contrôle de préembarquement et un mécanisme de financement qui correspond mieux aux ressources relatives au filtrage.

Recommandation 2 — Augmenter le financement de l'infrastructure des petits aéroports

Transports Canada a élaboré la Politique nationale des aéroports (PNA) au moment où le gouvernement fédéral a transféré la responsabilité des aéroports aux administrations aéroportuaires canadiennes (AAC). Le cadre de la PNA définit le rôle du gouvernement fédéral relativement aux aéroports canadiens, et ce rôle se divise en deux paliers de participation fédérale : les aéroports dont l'importance est nationale et qui ont des vols réguliers à l'horaire — ils forment le Réseau national d'aéroports (RNA); et les aéroports régionaux/locaux d'importance régionale ou locale, qui ont des vols prévus, mais qui ne correspondent pas aux critères du RNA.

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) actuel, administré par Transports Canada, n'offre pas de financement suffisant pour répondre à la demande des petits aéroports régionaux/locaux. Le PAIA est essentiel afin de donner accès aux aéroports régionaux/locaux au financement nécessaire à la réalisation de projets de sécurité indispensables. Environ 200 aéroports sont admissibles au financement du PAIA, et les 38 millions de dollars dont ils disposent annuellement ne suffisent pas aux exigences en matière de sécurité de ces aéroports. Depuis 2000, le financement du programme n'a pas été modifié, alors que le coût des affaires a considérablement augmenté.

Malgré le fait que les aéroports canadiens ont versé plus de 344 millions de dollars au gouvernement fédéral sous forme de loyers aéroportuaires, moins de 10 % de ce montant est réinvesti dans le système d'infrastructure aéroportuaire par le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire du PAIA.

L'Examen de la *Loi sur les transports au Canada*, présenté en février 2016, recommandait une augmentation de l'enveloppe budgétaire du PAIA et l'élargissement de l'accessibilité au programme afin d'y inclure l'allongement et le resurfaçage des pistes. De plus, les exigences en attente en matière d'aires de sécurité d'extrémité de chaque piste nécessiteront des millions de dollars en coût de réalisation pour les aéroports concernés. Les aéroports soutiennent des initiatives conçues pour améliorer la sécurité, mais nombre de ces normes n'existaient pas lors de la création du PAIA. Il est important et justifié de mettre à jour la stratégie fédérale de financement de l'infrastructure aéroportuaire pour les petits aéroports.

L'Association des aéroports du Canada atlantique demande au gouvernement ce qui suit :

- ✓ Que l'on modifie le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires et que l'on augmente le financement à 75 millions de dollars par année afin d'améliorer l'accessibilité au programme et l'efficacité de la sûreté aux petits aéroports du Canada.
- ✓ Que l'on mette en œuvre un autre moyen de financement (un programme nouveau ou

existant) pour les aéroports chargés de mettre en place une aire de sécurité d'extrémité de piste.

Recommandation 3 — Accroître la compétitivité du transport aérien en éliminant progressivement les loyers des aéroports

L'une des plus grandes difficultés auxquelles l'industrie aérienne du Canada doit faire face de nos jours est le fait qu'elle n'est plus concurrentielle. **Prendre l'avion au Canada coûte trop cher.** Les transporteurs canadiens doivent composer avec les taxes d'accises fédérales et provinciales sur le carburant, avec des frais de sécurité et avec des droits d'aéroports qui sont, à l'heure actuelle, parmi les plus élevés au monde.

Les frais et les droits du fédéral relatifs à l'aviation (dont beaucoup relèvent du principe de l'utilisateur-payeur pour la récupération des coûts) comprennent notamment la taxe fédérale sur le carburant, les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien, des paiements en remplacement d'impôt versés aux municipalités, les redevances de navigation aérienne et une TPS/TVH en cascade. L'accès à l'espace aérien est essentiel pour faire des affaires, surtout pour l'industrie touristique et pour l'exportation de nos marchandises vers les marchés internationaux. Toutefois, les compagnies aériennes sont aux prises avec un environnement d'exploitation très difficile, et il en découle que les principaux transporteurs, surtout américains, ont réduit leur nombre de vols et de sièges vers un certain nombre de destinations canadiennes. Les coûts élevés empêchent la croissance et limitent l'arrivée de transporteurs aériens à moindres coûts dans le marché canadien.

Les aéroports canadiens ont payé 344 millions de dollars en loyers au gouvernement fédéral en 2016; cela représente un lourd fardeau financier pour cet important mode de transport. En 2016, au Canada Atlantique, l'aéroport international Stanfield d'Halifax a payé plus de 6,7 millions de dollars en loyers et l'aéroport international de St. John's, plus de 2,5 millions de dollars. En 2016, cinq autres aéroports du Canada Atlantique ont commencé à payer un loyer, créant ainsi un fardeau financier supplémentaire, qui continuera de s'accroître au fil du temps pour ces petits aéroports.

Au Canada, le transport aérien joue un rôle unique en remplissant les coffres du gouvernement. Presque partout ailleurs, l'inverse est presque toujours la norme. Le Canada se mesure aux autres pays dans une économie mondiale, et notre secteur du transport aérien se doit d'être concurrentiel à l'échelle internationale. Dans le contexte actuel, ce n'est pas le cas, car le Canada est l'un des rares pays qui imposent un loyer à ses aéroports.

L'Examen de la *Loi sur les transports au Canada* recommande d'éliminer graduellement les loyers aéroportuaires et d'utiliser les revenus généraux du gouvernement, en plus des frais d'utilisateurs, pour financer certains éléments du système. À tout le moins, il faudrait que la formule du calcul du loyer soit immédiatement plafonnée en attendant la mise en place d'un système dégressif.

L'Association des aéroports du Canada atlantique demande au gouvernement ce qui suit :

- ✓ L'élimination du loyer pour tous les aéroports qui reçoivent moins de 3 millions de passagers, ce qui représente environ 11 millions de dollars des 344 millions de dollars payés l'année dernière.
- ✓ En ce qui concerne les plus grands aéroports, plafonner le montant du loyer afin qu'il cesse d'augmenter, dans le but d'éliminer progressivement les loyers aéroportuaires au fil du temps et d'en réduire les répercussions sur le coût du voyage aérien au Canada.

L'ACA remercie le Comité permanent de lui avoir donné l'occasion de présenter les problèmes et les préoccupations de ses membres. Nous espérons poursuivre ce dialogue avec les parlementaires dans le but d'élaborer une politique publique avisée qui appuiera la productivité et la compétitivité de notre industrie.