

Le 4 août 2016

L'honorable Wayne Easter, député  
Président, Comité permanent des finances de la Chambre des communes  
Chambre des communes  
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

*Par courriel : finapbc-cpb@parl.gc.ca*

**OBJET :** Mémoire prébudgétaire de l'Administration aéroportuaire de Vancouver au Comité permanent des finances de la Chambre des communes

Monsieur,

#### Introduction / Résumé

L'Administration aéroportuaire de Vancouver (l'Administration) est heureuse de contribuer par ce mémoire au processus de consultation prébudgétaire du Comité permanent des finances de la Chambre des communes dans le cadre de la préparation des recommandations du Comité pour le budget fédéral de 2017. Nous appuyons également les commentaires contenus dans le mémoire prébudgétaire du Conseil des aéroports du Canada au sujet du contrôle de sûreté préembarquement; des boutiques hors taxe à l'arrivée; et du financement des immobilisations pour l'infrastructure des petits aéroports.

L'Administration aéroportuaire de Vancouver est un organisme communautaire sans but lucratif qui assure la gestion de l'Aéroport international de Vancouver (YVR). Deuxième en importance au Canada pour son achalandage, YVR a accueilli 20,3 millions de passagers en 2015, facilité 278 000 décollages et atterrissages et manutentionné 271 500 tonnes de fret. Cinquante-six compagnies aériennes desservent YVR, en reliant des personnes et des entreprises à plus de 118 destinations dans le monde. Plus de 23 000 personnes travaillent à YVR. Depuis sept ans, YVR est le meilleur aéroport en Amérique du Nord, selon Skytrax, qui s'appuie sur les commentaires de 13 millions de passagers de 108 pays.

Les aéroports jouent un rôle primordial dans l'expansion de notre économie; nous sommes le point d'accès des personnes, des collectivités et des produits vers des marchés de tous les coins du pays et du monde, et générons ainsi des emplois, facilitons les affaires, le commerce et le tourisme, et améliorons la compétitivité du Canada.

Pour permettre à YVR de maximiser sa contribution économique, nous recommandons au gouvernement fédéral de prendre les mesures suivantes pour accroître la compétitivité et les contributions économiques des aéroports du Canada :

1. Offrir un niveau concurrentiel de services de contrôle de sûreté en établissant et finançant la norme du niveau de service de 10 minutes ou moins pour 95 % des

passagers en partance, de 6 minutes pour les passagers en correspondance, et d'un maximum de 20 minutes de temps d'attente pour tous les passagers;

2. Reconnaître le rôle essentiel que joue le modèle actuel de propriété et de gouvernance des aéroports pour leur permettre d'être commercialement viables, concurrentiels et axés sur le développement économique;
3. Favoriser l'accroissement de l'activité économique en modernisant le régime hors taxe du Canada et autorisant les boutiques hors taxe à l'arrivée.

L'intervention du gouvernement fédéral dans ces domaines améliorera l'expérience de voyage à YVR, protégera la compétitivité d'YVR avec les aéroports points d'accès non canadiens, facilitera une meilleure connectivité pour les entreprises, les collectivités et les voyageurs canadiens et favorisera la création d'emplois.

### **Contrôle de sûreté efficace et efficient : Niveaux de service de l'ACSTA**

L'Administration aéroportuaire de Vancouver s'est donné comme priorité stratégique de faire en sorte que les passagers puissent franchir l'aéroport avec efficacité et soient satisfaits de leur expérience. Nous avons fait d'importants investissements en technologie et procédés en vue de permettre aux passagers non seulement de passer rapidement par notre aéroport, mais aussi de vivre une expérience agréable. Les aéroports qui acheminent les passagers et le fret rapidement et avec efficacité attirent plus de passagers et plus de vols.

Considérant une croissance du trafic de plus d'un million de passagers par an en 2014, 2015 et, prévoit-on, 2016, le défi est de taille. Ensemble, les aéroports du Canada ont réalisé une augmentation de 24 % du trafic passagers au cours des cinq dernières années et YVR, à lui seul, a eu plus de 19 % de croissance au cours de cette période.

Le financement pour l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) n'a pas suivi la croissance du trafic passagers, même s'il est assuré par un droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) perçu directement des passagers. YVR estime que l'incapacité de l'ACSTA d'aligner ses services sur la croissance récente et future du trafic passagers est une entrave sérieuse et importante à la compétitivité et à la croissance des aéroports canadiens.

C'est un enjeu qui a été spécifiquement soulevé dans le récent Rapport de l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (Examen de la LTC) mené sous la surveillance de David Emerson et déposé par le gouvernement au début de l'année. Le Comité d'examen a indiqué qu'il a constaté une dénonciation presque universelle de l'état actuel des services de sûreté dans les aéroports canadiens.

Les files d'attente à l'embarquement pour le contrôle de sûreté, particulièrement aux heures de pointe, n'ont jamais cessé de s'allonger. Les passagers en partance, par exemple, peuvent connaître des temps d'attente de jusqu'à 75 minutes pour entrer dans le processus. Le nombre de vols ratés et de passagers frustrés s'en trouve accru. Les plaintes des clients d'YVR sont plus nombreuses qu'en 2015 dans les six premiers mois de 2016, un nombre croissant étant communiquées via Twitter et d'autres médias sociaux.

Il faut améliorer et uniformiser le niveau de service pour assurer la satisfaction des passagers qui voyagent au Canada et à l'international. Une mauvaise expérience à l'aéroport pour un

touriste en partance peut anéantir les efforts visant à attirer les visiteurs et nous valoir une réputation de service variable et limiter notre capacité d'attirer un précieux trafic de transit, dont les voyageurs ont le choix de l'aéroport point d'accès. Comme nous l'expliquons plus haut, le rayonnement accru des médias sociaux fait que ces mauvaises expériences risquent davantage d'avoir des incidences négatives sur la réputation et la compétitivité des aéroports.

Les compagnies aériennes ont aussi le choix des aéroports où déployer leurs avions, et l'efficacité d'exploitation entre dans leur équation : leurs vols peuvent-ils partir à temps, les charges d'exploitation seront-elles plus élevées à cause des retards, quelle sera l'expérience pour leurs passagers? Les aéroports canadiens font face à la menace bien réelle que les transporteurs décident de limiter leurs services ou de ne pas en ajouter de nouveaux. Le facteur critique est l'amélioration des niveaux de service au bénéfice des passagers, des compagnies aériennes et de la compétitivité des aéroports canadiens.

*Par conséquent, YVR – avec le Conseil des aéroports du Canada, le Conseil national des lignes aériennes du Canada et l'Association du transport aérien du Canada – recommande au gouvernement fédéral d'adopter la norme de service pour les aéroports de catégorie 1, convenue après discussion au Comité consultatif ministériel permanent de l'industrie du transport aérien, soit 10 minutes pour 95 % des passagers en partance, 6 minutes pour les passagers en correspondance, et un maximum de 20 minutes de temps d'attente pour tous les passagers. En outre, nous demandons que le gouvernement veille à ce que l'ACSTA soit financée pour le respect de cette norme et soit tenue d'en rendre compte.*

Le financement au niveau de service qui précède est nécessaire pour protéger la compétitivité des aéroports canadiens.

### **Un moteur de compétitivité-coûts et d'innovation**

Le monde des voyages aériens internationaux est extrêmement compétitif. Les aéroports et le service aérien international revêtent une importance cruciale pour le développement économique de leurs collectivités. L'Administration ne ménage rien pour être concurrentielle au niveau des coûts et s'efforce de maintenir aussi bas que possible les coûts pour les compagnies aériennes et les passagers. Pour y arriver, nous avons accru la part de nos revenus provenant de sources non aéronautiques.

Le modèle actuel de gouvernance qui distingue les aéroports canadiens n'est pas étranger aux succès d'YVR. Le modèle de l'aéroport sans actionnaires et sans but lucratif permet d'adopter une optique stratégique à plus long terme qui n'est pas liée aux intérêts à plus court terme d'actionnaires. N'étant pas motivée par l'impératif de rentabilité pour les investisseurs, nous pouvons accroître les rendements économiques, sociaux et environnementaux pour nos clients, nos intervenants et notre collectivité.

Depuis qu'elle en a assumé le contrôle opérationnel en 1992, l'Administration a investi 2,9 milliards de dollars dans YVR. Nous sommes reconnus pour notre gestion prudente des finances, ayant toujours maintenu une cote de crédit AA, même lors du ralentissement financier de 2008-2009. Vancouver a aussi la plus petite dette par passager passant par les principaux aéroports du Canada et les plus faibles frais d'améliorations aéroportuaires des principaux aéroports du Canada.

Notre modèle de gouvernance nous donne la capacité de faire preuve de souplesse et d'innovation dans la recherche de solutions innovatrices pour améliorer l'expérience des

passagers, atteindre nos objectifs de durabilité, continuer de faciliter le développement économique, et continuer de générer de la valeur ajoutée pour nos collectivités.

*YVR encourage le gouvernement fédéral à reconnaître le rôle crucial que joue le modèle actuel de propriété/gouvernance des aéroports pour assurer la viabilité commerciale et la compétitivité des aéroports et leur articulation sur le développement économique.*

### **Modernisation du régime des boutiques hors taxe à l'arrivée dans les aéroports canadiens**

La collectivité aéroportuaire, y compris les exploitants de boutiques hors taxe, préconise depuis longtemps que le gouvernement fédéral prenne des mesures pour moderniser les opérations hors taxe dans les aéroports canadiens pour s'aligner sur les autres secteurs de compétence et aider les aéroports à maximiser leurs autres revenus afin de limiter le plus possible les frais pour les compagnies aériennes et les passagers.

Les boutiques hors taxe à l'arrivée sont un service déjà existant dans près de 60 secteurs de compétence. Le concept est populaire auprès du public voyageur, qui y trouve plus de choix et de commodité, de même qu'auprès des gouvernements, à qui il permet de rapatrier une activité économique qui pourrait leur échapper autrement. L'expérience des secteurs de compétence ayant des boutiques hors taxe à l'arrivée a été qu'elles génèrent de nouvelles ventes et rapatrient de l'étranger des ventes et une activité économique qui pourraient leur échapper autrement, sans pour autant nuire aux ventes intérieures.

L'instauration d'un régime de boutiques hors taxe à l'arrivée pourrait ne coûter essentiellement rien au gouvernement. De fait, une étude antérieure d'YVR a révélé que la mise en œuvre d'un régime de boutiques hors taxe à l'arrivée rapporterait 9 millions de dollars de nouveaux revenus au gouvernement fédéral. En outre, le gouvernement rapatrierait de 95 à 105 millions de dollars de ventes à l'étranger et générerait plus de 560 emplois directs et indirects au Canada.

Le Comité permanent des finances de la Chambre des communes a déjà recommandé au gouvernement fédéral de travailler avec les provinces et les territoires pour explorer des moyens de permettre aux aéroports et aux provinces de participer à un projet pilote de boutiques hors taxe à l'arrivée. L'Examen de la LTC a aussi été l'occasion de recommander la mise en place d'un programme de boutiques hors taxe à l'arrivée.

Selon les estimations d'YVR, l'ouverture de boutiques hors taxe permanentes à l'aéroport rapporterait 21 millions de dollars de ventes annuelles dans l'année 5 et entraînerait l'équivalent de 120 nouveaux emplois à temps plein.

*YVR recommande que le gouvernement fédéral poursuive le dialogue sur la modernisation du régime des boutiques hors taxe du Canada, notamment en autorisant les boutiques hors taxe à l'arrivée.*

### **Conclusion**

L'objectif de l'Administration aéroportuaire de Vancouver demeure clair : ouvrir fièrement le monde aux Britanno-Colombiens tout en établissant YVR comme aéroport point d'accès durable entre l'Asie et les Amériques. Nous sommes résolus à créer de nouveaux emplois et à être un moteur économique, en augmentant l'accès à des destinations mondiales et ouvrant de

---

nouveaux marchés pour les biens de la Colombie-Britannique par des stratégies innovatrices qui continuent de stimuler la croissance.

Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de présenter notre mémoire; si vous avez des questions, n'hésitez pas à m'appeler au 604-276-6501 ou à m'adresser un courriel à [craig\\_richmond@yvr.ca](mailto:craig_richmond@yvr.ca).

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président-directeur général,



Craig Richmond