

Proposition dans le cadre des consultations prébudgétaires de 2014

Le Conseil des aéroports du Canada (CAC) est la voix nationale des aéroports au Canada. Nos 45 membres représentent plus de 120 aéroports canadiens, y compris tous les aéroports du Réseau national des aéroports (RNA) exploités par l'entreprise privée et de nombreux aéroports municipaux.

Les plus grands aéroports du Canada ne sont pas exploités par le gouvernement fédéral mais par des sociétés sans actions qui sont entièrement responsables de leur autofinancement et de leurs investissements en infrastructures, en plus d'équilibrer les besoins et les intérêts des collectivités qu'ils desservent. En 2012, l'industrie canadienne du transport aérien a généré 34,9 milliards de dollars de revenus, procuré 405 000 emplois, et contribué pour plus de 7 milliards de dollars en taxes fédérales.

Même si les secteurs de la politique budgétaire du Canada qui présentent un intérêt pour les aéroports sont légion, notamment ceux qui sont touchés par l'approche adoptée actuellement par le gouvernement fédéral en matière de recouvrement des coûts dans l'aviation en général, nous avons décidé de nous concentrer surtout sur les éléments qui nous semblent les plus urgents dans l'immédiat. Ces éléments sont entre autres l'affectation de ressources à la vérification de sécurité, le financement de l'infrastructure (particulièrement dans les petits aéroports) et l'innovation continue dans la prestation des services frontaliers. Une mesure susceptible de produire des recettes qui est envisagée

Faits saillants de la proposition dans le cadre des consultations prébudgétaires de 2014

Financement approprié en vue d'une vérification de sécurité efficace et efficiente

- Financement additionnel accordé à l'ACSTA pendant l'examen structurel

Soutien continu aux programmes novateurs facilitant les services aux voyageurs internationaux

- Financement accordé à l'ASFC en vue de donner plus d'ampleur aux services de contrôle frontalier automatisé
- Financement accordé à l'ASFC en vue de développer davantage les activités liées au programme des voyageurs fiables

Parité entre les aéroports du RNA pour ce qui est du financement de l'infrastructure

- Admissibilité des petits aéroports du Réseau national au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires et à ceux du Fonds Chantiers Canada en matière d'infrastructure
- Accroissement du financement accordé compte tenu de l'expansion de l'admissibilité au PAIA

Achats hors taxes à l'arrivée comme dans les aéroports internationaux

- Tenue d'un projet pilote concernant les achats hors taxes dans les aéroports des provinces intéressées

simultanément consiste à permettre aux provinces qui le souhaitent d'ajouter des zones d'achat hors taxes à l'arrivée.

Nous serions très heureux d'avoir la possibilité de comparaître devant le Comité lorsque les audiences débiteront.

Financement approprié en vue d'une vérification de sécurité efficace et efficiente

Thèmes de la consultation : Assurer la compétitivité et la prospérité des collectivités, notamment en soutenant les infrastructures. Accroître la compétitivité des entreprises canadiennes par la recherche, le développement, l'innovation et la commercialisation.*

Conformément à l'approche de l'utilisateur-payeur adoptée par le gouvernement du Canada en ce qui concerne le secteur du transport aérien, la vérification de sécurité préalable à l'embarquement des passagers dans les aéroports canadiens est effectuée par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et financée par le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) prélevé au moment de l'achat du billet.

En dépit de la croissance régulière du volume de passagers au fil des années et de la hausse correspondante des recettes provenant du DSPTA, force est de constater que le budget de l'ACSTA a été réduit considérablement et qu'il est à toutes fins pratiques gelé aux niveaux de 2010. Les effets conjugués de l'accroissement du volume de passagers et de la diminution des ressources de l'ACSTA sont l'allongement des files d'attente dans les aéroports du Canada, l'augmentation du nombre de vols ratés, et encore plus de passagers exaspérés.

Ce système devrait reposer simplement sur la base du recouvrement des coûts à même le DSPTA. À l'heure actuelle, on nous informe, d'un côté, que le droit pour la sécurité produit un excédent parce qu'un nombre croissant de passagers aériens paient pour les services de l'ACSTA, et de l'autre, que le financement de l'administration est réduit, ce qui se traduit par une réduction dans les niveaux de service offerts aux passagers. Selon les prévisions de Transports Canada pour 2014-2015, le DSPTA génèrera des recettes de 722 millions de dollars, et le coût total de la sécurité aérienne (financement de l'ACSTA plus les autres programmes de sécurité) s'établira à 648 millions, il reste donc un excédent de 74 millions.

Le CAC s'est engagé activement auprès du gouvernement, de l'ACSTA et des transporteurs aériens en vue de repérer des gains d'efficacité dans la prestation des services de vérification dans les aéroports. Ces activités se poursuivront. Le CAC collaborera aussi avec le comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* afin de se pencher sur la structure de vérification

de la sécurité, le modèle de financement et le régime de réglementation du Canada. Dans l'intervalle, le budget fédéral devrait comprendre un renflouage à court terme afin de raccourcir les temps d'attente dans les aéroports et d'offrir aux consommateurs une valeur directe en échange de leur contribution au DSPTA.

Recommandation :

- ***Fournir une aide financière additionnelle à l'ACSTA pour la vérification de sécurité préalable à l'embarquement en attendant un examen structurel à plus long terme de la Loi sur les transports au Canada ou d'autres solutions.***

Soutien continu aux programmes novateurs facilitant les services aux voyageurs internationaux

Thèmes de la consultation : Accroître la compétitivité des entreprises canadiennes par la recherche, le développement, l'innovation et la commercialisation Assurer la sécurité et la prospérité des collectivités, notamment en soutenant les infrastructures* Optimiser le nombre et le type d'emplois pour les Canadiens.*

Le CAC soutient les travaux en cours visant à faciliter davantage le déplacement des voyageurs et des marchandises légitimes aux frontières aériennes. Des programmes comme l'Autorisation de voyage électronique (AVE), le programme de transit sans visa (TSV), le contrôle frontalier automatisé (CFA), et NEXUS recèlent une valeur et un potentiel énormes pour faciliter les déplacements des voyageurs dans nos aéroports.

Le CAC, qui collabore étroitement avec Citoyenneté et Immigration Canada, Sécurité publique Canada, et l'Agence des services frontaliers du Canada, continue de soutenir l'investissement dans les technologies et les programmes innovateurs qui permettent au Canada de gérer efficacement et avec efficacité le flux des voyageurs internationaux vers le Canada, depuis le Canada et à travers le Canada. Malheureusement, ces initiatives prennent parfois plus de temps que nécessaire pour atteindre leur plein potentiel en raison de l'insuffisance des ressources investies par le gouvernement.

L'exemple le plus frappant de cette situation est la mise en place des bornes de contrôle frontalier automatisé. Ces bornes, qui sont utilisées par les titulaires de passeports canadiens à leur arrivée en vue d'accélérer le processus d'inspection primaire, ont été installées à l'aéroport de Toronto, de Montréal et de Vancouver au prix d'un investissement significatif de capitaux par les administrations aéroportuaires à même leurs propres budgets.

Des bornes « de contrôle frontalier automatisé » comparables ont été mises en place dans les installations de précontrôle en transit des États-Unis

situées dans certains aéroports canadiens ainsi que dans divers points d'entrée situés aux États-Unis, mais la mise en place initiale et le développement ultérieur s'y sont effectués beaucoup plus rapidement qu'au Canada – en partie parce que le service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis est beaucoup plus souple sur le plan de la technologie et des ressources. En conséquence, aux États-Unis, les améliorations qu'expérimente le voyageur à la frontière et les économies que réalise le gouvernement de ce pays se concrétisent beaucoup plus rapidement et spectaculairement qu'ici.

Des difficultés semblables ont freiné les mises à niveau de la technologie et du matériel dans les systèmes existants comme le programme Nexus pour les voyageurs préautorisés et à faible risque, une autre réussite pour ce qui est de l'utilisation de la technologie pour mieux affecter les ressources de l'ASFC en les consacrant aux voyageurs qui présentent davantage de risque. Les ressources influent aussi sur la capacité de l'agence de mieux collaborer avec ses partenaires étrangers dotés de programmes semblables pour les voyageurs dignes de confiance.

Dans l'intervalle, la vision de l'ASFC quant à l'avenir de la ligne d'inspection primaire se traduit par un délestage encore plus important des coûts des systèmes techniques secondaires et de leur maintenance vers les aéroports – alors qu'il s'agit en réalité d'une responsabilité financière qui incombe au gouvernement, comme cela a toujours été le cas au Canada, ainsi qu'ailleurs dans le monde.

Il ne faut pas considérer le délestage des coûts de façon isolée. Il ne sert en effet qu'à accroître le coût du transport aérien et à creuser l'écart entre les passagers aériens des États-Unis par rapport à ceux du Canada pour ce qui est des taxes et des droits qui leur sont imposés. Ces coûts et cet écart ont des répercussions sur les localités frontalières et sur le secteur du tourisme, et le Canada serait bien avisé de se pencher sur la question plus sérieusement.

Recommandations :

- ***Fournir un financement adéquat à l'ASFC afin de renforcer et d'élargir l'empreinte et la population des utilisateurs admissibles au contrôle frontalier automatisé dans les aéroports du Canada.***
- ***Fournir un financement adéquat à l'ASFC en vue de la mise à niveau et de la consolidation de la technologie et du matériel à l'appui du programme Nexus, et étudier la possibilité de collaborer davantage avec des partenaires étrangers possédant des programmes de voyageurs dignes de confiance.***

Parité entre les aéroports du RNA pour ce qui est du financement de l'infrastructure

Thème de la consultation : Assurer la sécurité et la prospérité des collectivités, notamment en soutenant les infrastructures

L'accès équitable au financement des infrastructures est essentiel pour assurer la durabilité de certains aéroports de plus petite taille et la pérennité du service aérien dans les petites localités.

Les aéroports qui font partie du Réseau national des aéroports (RNA) ne sont pas admissibles au financement des infrastructures annoncé récemment par le gouvernement dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada. Toutefois, le programme autorise la participation des gouvernements municipaux et provinciaux, de même que des organismes privés sans but lucratif, et même celle des gouvernements locaux ou d'États américains, dans le cas de certains projets transfrontaliers.

L'exclusion des aéroports qui font partie du Réseau national des aéroports nous paraît arbitraire et injuste, compte tenu de l'admissibilité d'autres aéroports (plus particulièrement, de ceux du secteur privé) et de la création d'emplois et de la diversification des recettes qui sont l'apanage de nombreux projets aéroportuaires. Cette décision entraîne aussi une distorsion qui nuit à l'égalité des chances sur le marché de la concurrence dans l'ensemble du système aéroportuaire. Les aéroports indépendants du Canada sont déjà en compétition avec des aéroports subventionnés chez nos voisins du Sud.

Les aéroports qui font partie du Réseau national des aéroports sont aussi exclus du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), un programme de financement de 38 millions de dollars destiné à l'infrastructure relative à la sécurité dans les petits aéroports. Les petits aéroports régionaux qui comptent moins de 500 000 passagers par année et qui ne font pas partie du RNA sont admissibles au PAIA.

L'exclusion est particulièrement difficile à accepter pour cinq petits aéroports du RNA (Charlottetown, Fredericton, Gander, Saint John et Prince George) qui enregistrent un faible volume de trafic (soit moins de 500 000 passagers). En raison de leur taille, de leur emplacement et des chiffres sur leur trafic passagers global, il est difficile pour ces aéroports de générer des revenus suffisants pour simplement répondre aux besoins de l'infrastructure existante du point de vue de la maintenance.

Si on modifiait seulement un élément dans cette politique, ces cinq petits aéroports qui font partie du RNA auraient accès au montant de 38 millions de dollars de financement offert par année grâce auquel 200 autres petits aéroports canadiens demeurent rentables. Cette modification permettrait aux petits aéroports appartenant au RNA de bénéficier des mêmes chances que

d'autres aéroports du Canada qui affichent les mêmes faibles niveaux de trafic passagers de présenter une demande de financement.

Pendant ce temps, étant donné que le niveau de financement du PAIA n'a pas été augmenté depuis plusieurs années, son niveau devrait être révisé et tout élargissement des critères d'admissibilité, dans la ligne des recommandations qui précèdent, devrait être accompagné de fonds additionnels.

Recommandations :

- ***Modifier le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) pour permettre aux petits aéroports qui font partie du Réseau national des aéroports (RNA) d'avoir accès au programme de financement existant de concert avec les autres aéroports qui affichent les mêmes niveaux de trafic passagers.***
- ***Fournir une aide financière additionnelle de 7 à 10 millions de dollars en vue de tenir compte de l'expansion de l'admissibilité au PAIA (ou à un programme semblable).***
- ***Permettre à tous les aéroports d'avoir accès aux programmes de financement de l'infrastructure du gouvernement fédéral, tels que Chantiers Canada, afin d'égaliser les chances pour tous les aéroports de se mesurer en fonction de leurs mérites pour obtenir un investissement à même les fonds publics.***

Achats hors taxes à l'arrivée comme dans les aéroports internationaux

Thèmes de la consultation : Assurer la sécurité et la prospérité des collectivités, notamment en soutenant les infrastructures Accroître la compétitivité des entreprises canadiennes par la recherche, le développement, l'innovation et la commercialisation * Améliorer les régimes canadiens de taxation et de réglementation * Optimiser le nombre et le type d'emplois pour les Canadiens.*

Un autre secteur envisagé tant à l'échelle fédérale que provinciale est la possibilité d'offrir des achats hors taxes aux voyageurs aériens à leur arrivée – de telles zones d'achats sont déjà en place dans de nombreux grands marchés développés à l'extérieur de l'Amérique du Nord.

Pour le moment, le gouvernement fédéral restreint la vente de marchandises hors taxes au moment qui précède immédiatement le départ du Canada. Cette prise de position contraste avec celle d'un grand nombre de pays qui

offrent aux voyageurs la possibilité d'effectuer des achats hors taxes dès leur arrivée. L'expérience tentée dans ces pays a été couronnée de succès, et a démontré qu'offrir les achats hors taxes à l'arrivée contribue principalement à rapatrier des ventes qui autrement auraient été conclues dans les boutiques hors taxes d'aéroports étrangers – ce qui permettrait donc aux aéroports canadiens de bénéficier de ce marché.

Actuellement, les provinces de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et du Manitoba sont favorables à l'instauration de zones d'achats hors taxes à l'arrivée dans leurs aéroports. Une coalition formée d'organismes aux vues similaires poursuit les discussions en ce sens avec d'autres provinces.

Recommandation :

- ***Lancer un projet pilote visant à permettre les achats hors taxes à l'arrivée dans les provinces qui expriment un intérêt dans la participation à un tel programme.***

Personne-ressource

Conseil des aéroports du Canada
116, rue Lisgar, bureau 600
Ottawa (Ontario) K2P 0C2

Daniel-Robert Gooch
Président
613-560-9302, poste 16
daniel.gooch@cacairports.ca