

Conseil des aéroports du Canada

Réponses

1. Reprise économique et croissance

Compte tenu du climat d'austérité budgétaire actuel au sein du gouvernement fédéral et dans le monde, quelles mesures fédérales particulières estimez-vous nécessaires pour assurer la reprise économique et une plus forte croissance économique au Canada?

La reprise économique soutenue au Canada nécessite un investissement soutenu dans les infrastructures essentielles, dont l'aviation. Cela nécessite un rééquilibrage de l'approche fédérale relative au financement de l'infrastructure afin d'aborder l'aviation de la même manière que les autres moyens de transport. En tant que composants essentiels de l'infrastructure de transport du Canada, les aéroports du pays permettent l'aviation sur le territoire canadien. Il s'agit d'un rôle qui touche pratiquement tous les secteurs de l'économie canadienne. Malheureusement, dans le plus récent programme de relance de l'économie, le secteur de l'aviation a été le grand oublié des programmes fédéraux d'infrastructure. Les critères établis pour le financement des projets excluaient dans une grande mesure le secteur de l'aviation, tandis que des projets semblables exécutés ailleurs que dans les aéroports étaient jugés admissibles. Certains projets aéroportuaires étaient financés en vertu d'autres programmes, mais l'industrie aurait eu avantage à compter sur un ensemble de critères mieux défini et plus uniforme. Depuis le début de la cession des aéroports en 1992, les aéroports du Canada ont investi (en grande partie eux-mêmes) plus de 14 milliards de dollars pour améliorer l'infrastructure d'immobilisations. L'industrie ne cherche pas à renverser cette pratique. Néanmoins, les programmes de financement fédéraux ne devraient pas exclure d'emblée les aéroports lorsque leurs projets s'apparentent à des projets exécutés ailleurs. Comme le Comité sénatorial permanent des transports et des communications le soulignait dans son dernier rapport, la taille, le rôle et les besoins des aéroports du Canada varient énormément. L'appartenance au Réseau national des aéroports (RNA) comme qualification ou disqualification générale aux fins d'admissibilité au financement public de l'infrastructure ne tient pas compte des différences de besoins entre les aéroports de différentes tailles. Une approche souple et nuancée s'applique davantage à la réalité canadienne. Recommandations :

1. Inclure le secteur aéroportuaire du Canada dans les consultations sur l'avenir des programmes de financement de l'infrastructure à long terme.
2. Réviser les critères d'admissibilité au financement de l'infrastructure afin que les projets aéroportuaires puissent être pris en considération au même titre que les projets liés aux moyens de transport.
3. Élaborer, en ce qui concerne l'admissibilité des aéroports au financement de l'infrastructure, une approche tenant compte des différentes tailles ainsi que des différents rôles et besoins des aéroports canadiens.

2. Création d'emplois

Les entreprises canadiennes étant aux prises avec les pressions qu'exercent sur elles des facteurs comme l'incertitude relative à la reprise économique aux États-Unis, à la crise de la dette souveraine en Europe et à la concurrence livrée par un certain nombre de pays développés et en développement, quelles mesures particulières devraient, selon vous, être prises pour promouvoir la création d'emplois au Canada, notamment celle qui est attribuable à l'accroissement du commerce intérieur et international?

L'aviation est un outil habilitant essentiel du tourisme au Canada – une industrie de 74 milliards de dollars, ce qui équivaut aux secteurs des pêches, de la foresterie et de l'agriculture mis ensemble. Même si plus de 1,6 million de Canadiens occupent un emploi dans l'industrie du tourisme, l'approche du

Canada relativement à cette industrie, notamment en ce qui a trait à l'aviation, est différente de celle adoptée à l'égard d'autres industries. L'approche actuelle du Canada à l'égard de l'aviation a commencé dans les années 1990; le contexte concurrentiel était différent à cette époque. Aujourd'hui, l'aviation est un secteur où la concurrence est beaucoup plus féroce. Sur le plan fiscal, l'approche du Canada à l'égard de l'aviation a entraîné un désavantage concurrentiel pour le Canada. Personne ne s'attend à un changement radical dans une approche à l'égard de l'aviation qui a connu de nombreux résultats positifs. Toutefois, une nouvelle approche fiscale s'impose afin de tenir davantage compte du rôle utile que joue l'aviation dans l'économie canadienne et du contexte de concurrence accrue dans lequel le secteur évolue. Les aéroports membres du Conseil assistent actuellement à une augmentation des achats de billets outre-frontière (c.-à-d. les Canadiens se rendent en voiture aux États-Unis afin de prendre l'avion pour moins cher). Environ 4,8 millions de Canadiens ont fait cela en 2011. Les loyers des aéroports fédéraux, des droits pour la sécurité parmi les plus élevés au monde, ainsi que la taxe sur les produits et services et la taxe de vente harmonisée, voilà des facteurs qui désavantagent le Canada. Les achats outre-frontière ne sont qu'un symptôme très visible d'un problème beaucoup plus important relatif à la compétitivité des coûts. Les aéroports du Canada cherchent à être davantage concurrentiels et à voir à ce que les compagnies aériennes le soient également par rapport à leurs équivalents internationaux. Cela créera des emplois et stimulera une croissance durable. Recommandations :

1. Tenir compte des recommandations contenues dans le récent rapport sénatorial sur l'établissement d'une stratégie nationale sur le transport aérien, la révision et la mise à jour du RNA, l'élimination graduelle des loyers fonciers et le transfert de propriété aux autorités aéroportuaires.
2. Imposer un moratoire sur les droits et taxes gouvernementaux en matière d'aviation, et examiner l'impact cumulatif des droits existants.
3. Collaborer directement avec les aéroports membres du RNA en vue de réformer la Politique nationale des aéroports à long terme.
4. Collaborer avec le secteur de l'aviation du Canada en vue de mettre en place des réformes stratégiques générales visant à accroître la compétitivité et la prospérité.

3. Changement démographique

Quelles mesures spécifiques le gouvernement fédéral devrait-il prendre, selon vous, pour aider le pays à faire face aux conséquences du vieillissement de la population canadienne et des pénuries de main-d'œuvre?

4. Productivité

Compte tenu des difficultés que connaît le marché de l'emploi du fait, notamment, du vieillissement de la population et des efforts toujours consacrés aux mesures visant à accroître la compétitivité du pays, quelles sont les initiatives fédérales nécessaires au renforcement de la productivité au Canada?

Ces dernières années, les avancées technologiques ont eu une très grande incidence positive sur le secteur de l'aviation à l'échelle mondiale (p. ex., sur le plan du service à la clientèle). Les voyageurs peuvent aujourd'hui effectuer de nombreuses transactions en ligne ou à des postes libre-service, ce qui améliore grandement l'efficacité à l'aéroport. Ces investissements ont été financés en entier par l'industrie. Entre-temps, deux agences canadiennes ayant des points de service aux voyageurs se sont également tournées vers la technologie et d'autres innovations afin de « faire plus avec moins ». L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) ont chacune des rôles importants à jouer dans l'expérience du voyageur. Elles ont toutes deux tiré parti de l'utilisation de la technologie pour inspecter les passagers de façon plus efficiente et efficace, sans toutefois compromettre la sécurité. Parmi ces innovations, il y a

l'équipement à la fine pointe de la technologie pour l'inspection des passagers et des bagages ainsi que le programme du Passage automatisé à la frontière pour les voyageurs canadiens qui arrivent de l'étranger. Les aéroports du Canada sont en accord avec cette approche, qui permet aux deux organisations d'optimiser leurs ressources en période de compressions budgétaires. Un investissement continu dans les programmes de technologie et d'innovation est toutefois essentiel pour permettre à ces organisations d'accroître leur efficacité. Recommandation 5 : Continuer d'investir dans les programmes (nouveaux et existants) de technologie et d'innovation qui permettent à des organisations fédérales comme l'ACSTA et l'ASFC d'inspecter les passagers et les bagages de façon plus efficiente et efficace.

5. Autres défis

On sait que des particuliers, des entreprises et des communautés éprouvent des difficultés actuellement au Canada. Quels sont, selon vous, ceux qui éprouvent le plus de difficultés, quelles sont ces difficultés et quelles sont les mesures fédérales nécessaires pour remédier à ces difficultés?