

Les aéroports du Canada travaillent pour les voyageurs



***Mémoire pour les consultations prébudgétaires en vue
du budget de 2019***

Résumé des recommandations

Des déplacements dans le confort, la sécurité et le respect

Services gouvernementaux : Vérification de sécurité et frontière	<ul style="list-style-type: none">• Réformer l'administration et le financement du contrôle de la sécurité par la création de normes de niveau de service du contrôle de préembarquement et d'un mécanisme de financement qui concorde davantage avec les ressources de contrôle pour répondre à la demande croissante.• Poursuivre avec les investissements afin d'améliorer la sécurité, l'efficacité et l'expérience au contrôle de sécurité, comme le déploiement de ACSTA Plus.• Fournir une aide financière à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) pour soutenir les demandes croissantes en matière de services aéroportuaires et l'innovation continue grâce à la technologie.
Sécurité dans les petits aéroports	<ul style="list-style-type: none">• Augmenter le financement annuel et améliorer le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) afin de faciliter l'accès au programme, le rendre plus transparent, plus prévisible et plus utile pour les aéroports.
La liberté de voyager	
Programmes de transit	<ul style="list-style-type: none">• Améliorer les programmes de transit pour les voyageurs à faible risque qui se rendent aux États-Unis et à l'étranger.• Octroyer des fonds pour les exigences en matière de technologie d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté et de l'ASFC pour mettre en place le système de transit sans visa dans les aéroports canadiens.

Infrastructure nationale des transports	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter et élargir le financement du Fonds national des corridors commerciaux pour réduire les goulots d'étranglement et régler les problèmes de capacité, pour les aéroports et le transport régional. • S'assurer que les aéroports continuent d'avoir la capacité d'investir dans l'amélioration des correspondances entre les aéroports et au sol.
Correspondances et choix	
Politiques encadrant les aéroports modernes	<ul style="list-style-type: none"> • S'assurer que les aéroports conservent leur capacité de croissance afin de répondre à la demande de services aériens supplémentaires et d'offrir des choix compétitifs aux consommateurs. • Éliminer les loyers pour tous les aéroports de moins de 3 millions de passagers. Pour les autres aéroports, revoir au moins le fonctionnement pour arrêter de pénaliser la croissance et la diversification des revenus ou d'imposer un plafond aux niveaux actuels
	<ul style="list-style-type: none"> • Modifier la <i>Loi sur les douanes</i> pour permettre aux aéroports dans les provinces participantes d'offrir la vente de produits hors taxes à l'arrivée.

Mémoire prébudgétaire : Les aéroports du Canada travaillent pour les voyageurs

Le Conseil des aéroports du Canada (CAC) comprend 53 membres, dont 21 aéroports administrés par le privé. Ensemble, les membres du CAC traitent pratiquement tout le trafic de fret et tout le trafic international de passagers, de même que 95 % du trafic intérieur de passagers.

En 2016, avec 140 millions de passagers utilisant les aéroports canadiens (une augmentation de 112 % par rapport à 1988), les aéroports ont directement contribué à la production économique avec 48 milliards de dollars, au PIB avec 19 milliards de dollars, 194 000 emplois ont été créés et des revenus fiscaux de 6,9 milliards de dollars pour tous les paliers du gouvernement.

Des déplacements dans le confort, la sécurité et le respect

Les voyageurs méritent des déplacements dans le confort, la sécurité et le respect. Alors que le nombre de passagers augmente, il en va de soi avec le nombre de personnes qui ont besoin de services particuliers ou plus de temps pour se déplacer dans l'aéroport. Avec des aérogares conçues de manière consciente et de nouvelles technologies, les aéroports participent à la création d'expériences positives.

Toutefois, les aéroports ne contrôlent qu'une partie de l'environnement. Un appui du fédéral dans les domaines suivants aurait un effet positif sur la sécurité et le confort des voyageurs.

Services gouvernementaux : vérification de sécurité et frontière

Les aéroports canadiens connaissent une augmentation massive de passagers avec plus de 140 millions de passagers l'an dernier, une hausse de 6 % par rapport à l'année précédente. Ce sont les voyageurs étrangers qui augmentent le plus rapidement.

Les aéroports ont investi 9,1 milliards de dollars en infrastructure au cours des cinq dernières années, incluant pour l'amélioration des espaces et des processus afin de pouvoir faire passer plus de gens plus rapidement au contrôle et aux douanes des aéroports à l'aide de nouvelles technologies, tout en améliorant la sécurité. Les goulots d'étranglement aux contrôles et aux frontières causés par le manque de personnel diminuent les effets de ces investissements avec des millions de passagers devant attendre dans de longues files.

Le CAC apprécie les recommandations du comité sur le contrôle de sécurité mentionnées dans *Favoriser la croissance inclusive : stimuler la productivité et la compétitivité au Canada*. Elles appuient les engagements pris en 2016 par le ministre des Transports Marc Garneau, d'améliorer le contrôle de sécurité en rendant l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) plus

responsable des normes concurrentielles en matière de services à l'échelle internationale, et son financement plus adapté et durable.

L'ACSTA reçoit un financement du gouvernement pour effectuer le contrôle de sécurité de 85 % des passagers en 15 minutes, la moyenne nationale, ce qui est sous les normes concurrentielles internationales; des millions de voyageurs attendent donc trop longtemps. Même si le fédéral dit vouloir régler ce problème, aucune réelle mesure n'a été prise et il n'existe aucun échéancier pour une décision.

Deux des plus grands aéroports au Canada ont utilisé leurs propres fonds en plus de ceux de l'ACSTA, mais malgré cet argent supplémentaire, les passagers attendent encore trop longtemps dans ces aéroports. La *Loi sur la modernisation des transports* a formalisé la capacité d'un plus grand nombre d'aéroports de payer pour augmenter le nombre d'heures de travail de l'ACSTA et d'équipement pour le contrôle de sécurité, ce qui appuierait les aéroports avec des coûts non budgétés pour des services pour lesquels le droit par passager du Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) a été créé. La majorité des aéroports ne peuvent pas se permettre une telle augmentation sans devoir augmenter les coûts des utilisateurs.

Les voies de contrôle de sécurité ACSTA Plus combinent des améliorations technologiques et procédurales pour augmenter le flux et améliorer l'expérience des voyageurs. Les aéroports dépensent des millions de dollars en infrastructure pour installer ACSTA Plus, mais le déploiement a été limité, puis retardé en raison d'un manque de fonds.

Nous voulons que les voyageurs étrangers qui arrivent se sentent bien accueillis à nos frontières aériennes. Les aéroports ont investi 40 millions de dollars dans les six dernières années dans l'automatisation des services frontaliers et dans la modification des infrastructures pour faciliter le traitement des passagers de façon plus fluide et plus efficace. Malgré cela, et tous les efforts déployés pour répondre à la demande croissante, les voyageurs étrangers qui arrivent au Canada continuent d'attendre longtemps en file pour les services de l'ASFC dans certains aéroports. Des voyageurs doivent même parfois attendre dans l'avion parce que la salle des douanes est au maximum de sa capacité.

Des innovations technologiques, comme la reconnaissance faciale, commencent déjà à faire une grande différence pour les voyageurs aux douanes dans d'autres pays, et sont un système prometteur pour le contrôle frontalier et d'autres processus aéroportuaires. Le Canada a une occasion de jouer un rôle de leader à l'international dans ce domaine, en travaillant avec nos partenaires à l'étranger, mais cela exige un soutien financier permanent.

Alors que les aéroports effectuent des investissements clés dans l'amélioration de l'infrastructure et des processus, les ressources pour l'ASFC et l'ACSTA doivent aussi suivre le rythme de l'augmentation du nombre de passagers et les dernières technologies qui peuvent venir en aide aujourd'hui et demain.

Sécurité dans les petits aéroports

Dans les années 1990, il a été reconnu dans la Politique nationale des aéroports que les petits aéroports ont de la difficulté à obtenir suffisamment de fonds pour maintenir les opérations et les investissements pour entretenir l'infrastructure essentielle pour suivre les règlements en matière de sécurité qui ne cessent d'évoluer.

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) a été développé pour aider les petits aéroports à relever ces défis et pour répondre à leurs besoins en infrastructure et en équipement. Malgré le fait que les exigences réglementaires sont devenues plus complexes et plus sophistiquées ces dernières années, le financement du PAIA n'a pas augmenté. En fait, l'enveloppe budgétaire totale du PAIA n'a pas augmenté depuis 18 ans.

Les aéroports du Canada demandent au gouvernement :

- ***De réformer l'administration et le financement du contrôle de la sécurité par la création de normes de niveau de service du contrôle de préembarquement et d'un mécanisme de financement qui concorde davantage avec les ressources de contrôle pour répondre à la demande croissante.***
- ***De poursuivre avec les investissements en immobilisation afin d'améliorer la sécurité, l'efficacité et l'expérience au contrôle de sécurité, comme le déploiement de ACSTA Plus.***
- ***De fournir une aide financière supplémentaire à l'Agence des services frontaliers du Canada pour soutenir les demandes croissantes en matière de services aéroportuaires et l'innovation continue grâce à la technologie.***
- ***D'augmenter le financement annuel et améliorer le PAIA afin de faciliter l'accès au programme, le rendre plus transparent, plus prévisible et plus utile pour les aéroports.***

La liberté de voyager

Les aéroports font partie d'un système national de transport intégré. Les passagers aériens veulent vivre une expérience sécuritaire et agréable, à partir de la maison, dans les aéroports et à leur destination.

En plus de pouvoir accéder à un excellent réseau entre les aéroports et leur communauté, les voyageurs veulent que les processus de contrôle de sécurité et de douanes liés aux voyages à l'étranger soient faciles — ce qui est particulièrement important pour le Canada si l'on veut accroître le nombre de passagers étrangers en transit.

Une plus grande facilité également pour les expéditeurs et les biens tout en conservant un excellent contrôle de sécurité.

Programmes de transit

Les plus grandes occasions de croissance pour le transport aérien se situent dans le marché concurrentiel des correspondances entre pays étrangers. Des améliorations doivent être apportées aux politiques des visas pour les passagers en transit au Canada entre deux destinations internationales.

Bien que les aéroports, les compagnies aériennes et le gouvernement font des progrès dans l'amélioration des processus en matière de transit international, des fonds sont nécessaires pour que le gouvernement puisse mettre en œuvre certains projets, dont l'élargissement du transit sans visa au Canada. Le Canada doit faire concurrence aux aéroports en Europe et en Asie où cette pratique est courante.

Les améliorations aux programmes de transit vont de pair avec l'innovation continue des processus pour les voyageurs mentionnés plus haut, comme la reconnaissance faciale, qui est prometteuse pour les services de contrôle de douanes et de sécurité pour les voyageurs et leurs bagages.

Infrastructure nationale des transports

Le Fonds national des corridors commerciaux a été conçu pour augmenter la fluidité des échanges commerciaux canadiens par l'entremise de notre système de transport et nos frontières. Il s'agit du premier fonds d'infrastructure nationale ouvert à tous les aéroports du RNA, et les petits aéroports du RNA reçoivent de l'aide très attendue.

Les aéroports plus importants ont proposé des projets qui appuient les objectifs du programme de réduire les goulots d'étranglement, et traitent des problèmes de capacité dans les aéroports, mais aussi du transport terrestre régional. Toutefois, le Fonds national des corridors commerciaux est terriblement encombré. Avec un budget de 2 milliards de dollars pour 11 ans, le gouvernement a reçu des demandes pour 27 milliards de dollars lors de la première demande de propositions. Le programme devrait être élargi.

Pendant ce temps, les aéroports continuent d'autofinancer les projets d'infrastructure avec les frais imposés aux utilisateurs, une caractéristique importante du modèle aéroportuaire canadien. Cette façon de fonctionner a permis aux aéroports d'investir dans des projets qui bénéficient aux voyageurs, comme la fluidité améliorée dans l'aéroport, mais aussi les correspondances terrestres qui facilitent les déplacements des voyageurs pour se rendre à l'aéroport et en revenir.

Les aéroports du Canada demandent au gouvernement :

- **D'améliorer les programmes de transit pour les voyageurs à faible risque qui se rendent aux États-Unis et à l'étranger.**

- **D’octroyer des fonds pour les exigences en matière de technologie d’Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada et de l’ASFC pour mettre en place le système de transit sans visa dans les aéroports canadiens.**
- **D’augmenter et élargir le financement du Fonds national des corridors commerciaux pour réduire les goulots d’étranglement et régler les problèmes de capacité, pour les aéroports et le transport régional.**
- **De s’assurer que les aéroports continuent d’avoir la capacité d’investir dans l’amélioration des correspondances entre les aéroports et au sol.**

Correspondances et choix

Les voyageurs veulent avoir accès au monde entier et à des choix compétitifs pour ce qui est des vols. Ce qui signifie qu’il faut maintenir la capacité des aéroports de prendre de l’expansion et d’offrir des services compétitifs sur le marché international pour que les transporteurs aériens offrent à leur tour des vols supplémentaires.

À partir du début des années 1990, lorsque le gouvernement fédéral gérait des aéroports saturés avec un déficit annuel de 135 millions de dollars, les aéroports canadiens ont investi 25 milliards de dollars pour l’infrastructure en 25 ans, montant financé par les frais aux utilisateurs, afin d’appuyer la croissance et d’améliorer le confort des voyageurs. En tant que système, les aéroports fournissent un rendement économique annuel aux contribuables par la location (de 368 millions de dollars l’an dernier, montant qui ne cesse d’augmenter).

C’est un modèle qui fonctionne bien pour le Canada; alors que Transports Canada pense réformer des politiques concernant les aéroports, il doit préserver la capacité de croissance des aéroports afin de répondre à la demande pour des choix de services aériens compétitifs.

Loyer des aéroports

Le gouvernement fédéral perçoit des loyers à 21 aéroports du RNA administrés par le privé — 368 millions de dollars l’an dernier et 5,6 milliards de dollars depuis 1992. Comme impôt sur le revenu brut, les loyers sont prélevés sur la hausse des revenus des aéroports pour payer les opérations, mais également pour les investissements en infrastructure — pénalisant essentiellement les aéroports pour l’autofinancement de leur croissance.

L’approche actuelle pour les loyers désavantage fortement les 13 aéroports du RNA avec moins de 3 millions de passagers (ce qui représente seulement 10 millions de dollars [3 %] des 368 millions de dollars payés en 2017).

Les loyers ont des conséquences sur la façon dont les aéroports évaluent les occasions d'affaires et peuvent avoir un effet dissuasif pour les aéroports qui seraient tentés d'exploiter des secteurs d'activités qui ne rapportent que de maigres bénéfices, car ils doivent tenir compte d'un loyer qui peut atteindre 12 % des revenus générés, ce que d'autres entreprises n'ont pas à payer.

Tout loyer perçu pourrait avantager les voyageurs de façon évidente comme des heures supplémentaires pour le contrôle de sécurité et frontalier, et des investissements dans le développement d'innovations incluant la reconnaissance faciale, afin que les passagers aériens canadiens puissent tirer profit du rôle de leader du Canada avec les partenaires internationaux dans ces domaines.

Boutiques hors taxe à l'arrivée au Canada

Aujourd'hui, les aéroports canadiens ont le droit de vendre des produits hors taxes aux passagers qui quittent le Canada, mais plus de 60 pays le permettent aussi à l'arrivée. Les aéroports apprécient l'appui du comité donné l'an dernier relativement aux boutiques hors taxe à l'arrivée.

Avec un changement mineur à la *Loi sur les douanes*, les boutiques hors taxe à l'arrivée pourraient rapatrier environ de 280 à 350 millions de dollars en ventes supplémentaires, créer plus de 800 emplois et apporter près de 70 millions de dollars en revenus additionnels d'impôt fédéral sur cinq ans.

Les aéroports du Canada demandent :

- **De s'assurer que les aéroports conservent leur capacité de croissance afin de répondre à la demande de services aériens supplémentaires et d'offrir des choix compétitifs aux consommateurs.**
- **D'éliminer les loyers pour tous les aéroports de moins de 3 millions de passagers. Pour les autres aéroports, revoir au moins le fonctionnement pour arrêter de pénaliser la croissance et la diversification des revenus ou d'imposer un plafond aux niveaux actuels.**
- **De modifier la *Loi sur les douanes* pour permettre aux aéroports dans les provinces participantes d'offrir la vente de produits hors taxes à l'arrivée.**