



**Mémoire présenté au Comité permanent des finances de  
la Chambre des communes – Consultations  
prébudgétaires**

---

**Association des aéroports du Canada atlantique  
Monette Pasher, directrice générale  
Mémoire prébudgétaire 2019  
Le 3 août 2018**

## Résumé des recommandations

### Accroître la compétitivité du transport aérien au Canada et améliorer le contrôle de sécurité dans les aéroports

**Recommandation 1 :** Que le gouvernement du Canada élimine le loyer de tous les aéroports de moins de trois millions de passagers, au coût de 10 millions de dollars, soit seulement 3 % des 368 millions de dollars versés par les aéroports au gouvernement du Canada en 2017. Pour les autres aéroports, plafonner le loyer aux niveaux actuels et revoir la formule pour cesser de pénaliser la croissance et la diversification des revenus, dans le but d'éliminer progressivement les loyers.

**Recommandation 2 :** Que le gouvernement du Canada améliore le système de contrôle de sécurité dans les aéroports canadiens en réformant la prestation et le financement de toutes les fonctions de contrôle de sécurité en créant des normes de niveau de service au contrôle de préembarquement et un mécanisme de financement qui permet de mieux appairer les ressources de contrôle de sécurité à la demande croissante.

**Recommandation 3 :** Que le gouvernement du Canada continue d'accroître les investissements de capitaux afin d'améliorer la sécurité, l'efficacité et l'expérience des contrôles de sécurité grâce au déploiement continu d'ACSTA Plus dans les grands aéroports.

### Augmenter le financement des infrastructures pour les aéroports

**Recommandation 4 :** Que le gouvernement du Canada augmente le financement du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), pour qu'il passe d'environ 38 millions de dollars par année à 75 millions de dollars par année. Permettre au PAIA de tenir compte des nouveaux règlements en matière de sécurité, comme ceux relatifs aux aires de sécurité d'extrémité de piste, et élargir l'admissibilité afin que tous les petits aéroports à l'intérieur des seuils de trafic de passagers puissent avoir accès au financement requis pour les projets importants liés à la sécurité.

**Recommandation 5 :** Que le gouvernement du Canada augmente et prolonge le financement du Fonds national des corridors commerciaux afin de continuer d'améliorer la sûreté et la sécurité dans les petits aéroports et de réduire les goulots d'étranglement, et de régler les problèmes de capacité afin de faciliter le commerce dans les grands aéroports.

## Aperçu

L'Association des aéroports du Canada atlantique (ACAA) est ravie de présenter ses commentaires au Comité permanent des finances au sujet des mesures fédérales qui aideraient à créer une économie plus concurrentielle et productive dans le Canada atlantique afin que les entreprises puissent prospérer. Les recommandations de l'ACAA portent sur la compétitivité des aéroports et de l'industrie du transport aérien au Canada. Comme les aéroports sont des moteurs de développement économique et social, la compétitivité de nos aéroports entraîne un effet direct sur la productivité du commerce, des affaires et du tourisme dans notre région et partout au pays.

L'Association des aéroports du Canada atlantique (ACAA) est un organisme sans but lucratif qui parle au nom de l'industrie aéroportuaire de la région de l'Atlantique. Les aéroports de la région transportent plus de huit millions de passagers chaque année. Les aéroports de la région transportent non seulement un nombre important de passagers et un important volume de fret à destination et en partance du Canada atlantique, mais ils déplacent aussi la main-d'œuvre « aérotransportée » et favorisent la croissance de l'économie régionale. Les aéroports de l'Atlantique génèrent plus **de 4 milliards de dollars** d'activité économique chaque année et soutiennent **46 000 années-personnes d'emploi**.

Les recommandations que nous formulons permettront d'accroître la compétitivité de nos aéroports et de l'industrie aérienne et, par conséquent, le potentiel de développement économique des entreprises et des collectivités qu'ils desservent.

## Accroître la compétitivité du transport aérien au Canada atlantique et améliorer le contrôle de sécurité

### Recommandation 1 – Améliorer la compétitivité du transport aérien en éliminant progressivement les loyers aéroportuaires.

L'un des défis auxquels fait face l'industrie canadienne de l'aviation aujourd'hui, c'est qu'elle n'est plus concurrentielle. Les transporteurs canadiens sont obligés de payer des taxes fédérales et provinciales sur le carburant, des frais de sécurité et des frais d'aéroport qui sont parmi les plus élevés au monde aujourd'hui.

Alors que les aéroports américains reçoivent des fonds du gouvernement, les aéroports du Réseau national des aéroports du Canada (RNA) ont versé 368 millions de dollars en loyer aéroportuaire au gouvernement en 2017. Les voyageurs canadiens paient des taxes, des frais et des surtaxes parmi les plus élevés au monde, ce qui freine la croissance et limite l'introduction de transporteurs aériens à bas coûts sur le marché canadien.

Les redevances et les frais fédéraux liés à l'aviation au Canada (dont bon nombre sont liés au principe de recouvrement des coûts de l'utilisateur-payeur) comprennent : la taxe fédérale sur le carburant, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, les paiements versés en remplacement d'impôts aux gouvernements municipaux, les redevances pour la navigation aérienne et les taxes TPS/TVH en aval.

L'accès aérien est un facteur déterminant pour la création d'entreprises, surtout pour l'industrie touristique et l'exportation de nos produits vers les marchés internationaux. Cependant, les compagnies aériennes doivent exploiter leurs activités dans un environnement difficile et, par conséquent, les grandes compagnies aériennes, en particulier les transporteurs américains, ont réduit leur capacité à un certain nombre de destinations au Canada au cours des dernières années.

Les aéroports du Canada ont versé 368 millions de dollars en loyer au gouvernement fédéral en 2017 – un lourd fardeau financier pour cet important mode de transport. En 2017, au Canada atlantique, l'aéroport international Stanfield de Halifax a versé plus de 7 millions de dollars et l'aéroport international de St. John's, plus de 2,6 millions de dollars. De plus, en 2016, cinq autres aéroports du Canada atlantique ont commencé à payer des loyers, ce qui a créé un fardeau financier supplémentaire qui continuera d'augmenter avec le temps pour ces petits aéroports.

Par exemple, l'aéroport international du Grand Moncton a versé un loyer fédéral de 450 000 \$ en 2017, montant qui devrait passer à 540 000 \$ en 2018. Parallèlement à l'adoption d'un nouveau règlement qui oblige chaque aéroport transportant plus de 325 000 passagers à ajouter des aires de sécurité d'extrémité de piste de 150 mètres, l'aéroport international du Grand Moncton devra emprunter plus de 4 millions de dollars pour satisfaire à cette nouvelle exigence réglementaire relative aux aires de sécurité d'extrémité de piste. Bien que nos aéroports appuient pleinement les initiatives visant à améliorer la sécurité, le fardeau des coûts réglementaires devient exorbitant pour les petits aéroports. Pour les aéroports de cette taille, le loyer versé au gouvernement fédéral pourrait être mieux investi dans la sécurité et l'infrastructure aéroportuaire.

De plus, les loyers ont une incidence sur la façon dont les aéroports évaluent les occasions d'affaires et peuvent servir de moyen de dissuasion pour empêcher les aéroports d'avoir accès à des secteurs d'activité dont la marge de profit est faible, car les aéroports devraient payer jusqu'à 12 % de tout revenu de loyer généré, un fardeau que les autres entreprises n'ont pas à assumer.

**Les aéroports du Canada atlantique demandent au gouvernement ce qui suit :**

- ✓ **Éliminer le loyer de tous les aéroports transportant moins de trois millions de passagers, ce qui représenterait environ 10 millions de dollars (seulement 3 %) des 368 millions de dollars versés au gouvernement du Canada par les aéroports en 2017. Cette mesure éliminerait les loyers de treize aéroports du RNA ayant de plus petits volumes de trafic, dont six sont situés dans le Canada atlantique.**
- ✓ **Pour les grands aéroports, plafonner les loyers afin qu'ils ne continuent pas d'augmenter, dans le but d'éliminer progressivement les loyers aéroportuaires et de réduire l'impact sur le coût du transport aérien au Canada.**

## **Recommandation 2 : Améliorer le système de contrôle de sécurité aux aéroports canadiens.**

Notre réseau de transport aérien relie les voyageurs d'un bout à l'autre de notre pays qui transitent des grands centres jusqu'à leur destination finale. Tous les voyageurs sont touchés par les retards et les goulots d'étranglement créés dans le système en raison du manque de ressources financières et de productivité. Cela a non seulement une incidence sur les voyageurs canadiens, mais aussi sur les voyages à l'étranger et sur la réputation du Canada sur la scène internationale. Le transport aérien est une activité concurrentielle à l'échelle mondiale. Il est donc essentiel d'améliorer la productivité du contrôle de sécurité du transport aérien dans notre pays, afin que nos aéroports puissent demeurer concurrentiels à l'échelle mondiale. Les longues files d'attente pour les contrôles de sécurité dans les aéroports canadiens sont un problème qui peut être réglé grâce à des ressources adéquates, à l'innovation technologique et à la gouvernance.

La productivité de notre système d'aviation est d'une importance capitale pour la circulation des personnes au pays et à l'étranger. Les longues files d'attente aux contrôles de sécurité ou à nos frontières aériennes peuvent ternir l'image du Canada et entraîner des répercussions négatives sur les collectivités desservies par les aéroports du Canada.

Les aéroports et les transporteurs aériens ont investi des milliards de dollars dans des infrastructures et des flottes modernes et écoénergétiques. Malheureusement, le financement du contrôle de sécurité et des services frontaliers n'a pas suivi le rythme de la croissance et de la demande des passagers, ce qui se traduit par des temps d'attente prolongés pour nos passagers.

**Les aéroports du Canada atlantique demandent au gouvernement ce qui suit :**

- ✓ **Établir une norme de niveau de service concurrentiel à l'échelle mondiale pour les contrôles de sécurité au Canada.**
- ✓ **Réformer la prestation et le financement de toutes les fonctions de contrôle de sécurité en créant des normes de niveau de service au contrôle préembarquement et un mécanisme de financement qui permet de mieux apparier les ressources de contrôle à la demande croissante.**

## **Recommandation 3 : Accroître les investissements de capitaux pour le déploiement continu de la technologie ACSTA Plus aux principaux aéroports.**

Le programme ACSTA Plus fait fond sur des innovations technologiques et procédurales qui ont fait leurs preuves ailleurs dans le monde. À ce jour, le programme n'a été déployé qu'en partie à certains points de contrôle des quatre plus grands aéroports. L'ACSTA Plus aide déjà les aéroports à gérer les volumes de voyages estivaux, mais le déploiement à d'autres points de contrôle et aéroports est bloqué en attendant l'obtention de ressources financières supplémentaires. Cette technologie écourtera considérablement les temps d'attente pour le contrôle dans les grands aéroports et améliorera la circulation du transport aérien au Canada.

**Les aéroports du Canada atlantique demandent au gouvernement ce qui suit :**

- **Poursuivre les investissements de capitaux pour le déploiement d'ACSTA Plus, ce qui améliorera la sécurité, l'efficacité et l'expérience des contrôles de sécurité dans les grands aéroports.**

## **Augmenter le financement des infrastructures pour les aéroports**

### **Recommandation 4 – Augmenter le financement du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires et en élargir l'admissibilité.**

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires est une source essentielle de financement pour les investissements liés à la sécurité dans les petits aéroports du Canada. Après plus de 20 ans d'existence, il est clair que le programme a besoin d'améliorations pour suivre le rythme de l'inflation et du fardeau réglementaire afin de demeurer une ressource viable pour les nombreux petits aéroports du Canada qui en dépendent.

Les petits aéroports ont besoin d'un financement stable et prévisible pour réaliser des projets d'immobilisations essentiels liés à la sécurité côté piste, car le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) est gravement sous-financé.

Le financement au titre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) actuellement administré par Transports Canada est insuffisant pour répondre à la demande croissante des petits aéroports régionaux et locaux. Le PAIA est essentiel pour permettre aux aéroports régionaux et locaux d'avoir accès au financement nécessaire à la réalisation des projets de sécurité essentiels. Environ 200 aéroports sont admissibles au PAIA et les 38 millions de dollars disponibles chaque année dans le cadre de ce programme ne répondent pas aux besoins en matière de sécurité de ces aéroports. Depuis 2000, le financement de ce programme n'a pas été rajusté, alors que l'augmentation constante des coûts et le vieillissement de l'infrastructure dans bon nombre de ces aéroports continuent d'imposer un fardeau financier important menaçant la rentabilité.

Malgré le fait que les aéroports du Canada versent plus de 368 millions de dollars au gouvernement fédéral sous forme de loyer aéroportuaire, seulement une petite partie de cette somme, moins de 10 %, est réinvestie dans notre réseau d'infrastructure aéroportuaire en étoile par l'entremise du PAIA.

L'entretien et la mise à niveau des pistes, des voies de circulation et des aires de trafic coûtent de plus en plus cher, et l'ajout de règlements comme les nouvelles exigences relatives aux aires de sécurité d'extrémité de piste ajoute un fardeau financier important. Le PAIA doit être en mesure de répondre aux besoins de ces aéroports, car ces derniers ont besoin d'un financement fédéral prévisible et durable pour les projets d'immobilisations essentiels liés à la sécurité côté piste. Le rapport d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* déposé en 2016 recommandait une augmentation de l'enveloppe budgétaire du PAIA.

**Les aéroports du Canada atlantique demandent au gouvernement ce qui suit :**

- ✓ Mettre en œuvre des changements au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires et augmenter le financement à 75 millions de dollars par année afin d'améliorer l'accessibilité et l'efficacité du programme en matière de sécurité dans les petits aéroports du pays. Permettre au PAIA de tenir compte des nouveaux règlements en matière de sécurité, comme ceux relatifs aux aires de sécurité d'extrémité de piste, et élargir l'admissibilité afin que tous les petits aéroports à l'intérieur des seuils de trafic de passagers puissent avoir accès au financement requis pour les projets importants liés à la sécurité.

**Recommandation 5 – Accroître le financement du Fonds national des corridors commerciaux**

Le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) a été conçu pour accroître les échanges commerciaux canadiens par l'entremise de notre système de transport et de nos frontières. Il s'agit du premier fonds national d'infrastructure accessible à tous les aéroports du RNA, et les petits aéroports du RNA du Canada atlantique ont reçu, en 2018, un soutien indispensable pour des projets de sécurité entrepris dans le cadre de ce programme.

D'autres aéroports ont proposé des projets qui appuient les objectifs du programme visant à réduire les goulots d'étranglement et à régler les problèmes de capacité pour le commerce national. Cependant, le FNCC est trop sollicité. Doté d'un budget de 2 milliards de dollars sur 11 ans, le gouvernement a reçu 27 milliards de dollars en demandes à la suite premier appel de soumissions. L'enveloppe de financement du programme devrait être augmentée pour appuyer des projets valables qui améliorent le commerce et la sécurité dans les aéroports.

**Les aéroports du Canada atlantique demandent au gouvernement ce qui suit :**

- ✓ **Augmenter et prolonger le financement du FNCC afin de continuer à améliorer la sûreté et la sécurité dans les petits aéroports, de réduire les goulots d'étranglement, et de régler les problèmes de capacité afin de faciliter le commerce dans les grands aéroports.**