

Mémoire lié au budget fédéral
de 2019-2020

Préparé à
l'intention du
Comité permanent
des finances de la
Chambre des
communes

Administration aéroportuaire du
Grand Toronto

– Août 2018 –

Administration aéroportuaire du Grand Toronto
416-776-3008
Lorrie.McKee@GTAA.com

Recommandations

Pendant que le comité délibère sur ses recommandations pour le budget fédéral, nous suggérons les recommandations suivantes en vue d'accroître la productivité du Canada.

Recommandation 1

Augmenter le financement de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) à l'aéroport Pearson de Toronto et mettre en place une norme de niveau de service fédérale pour les deux organismes — 95 % des passagers doivent faire l'objet d'un contrôle en 10 minutes ou moins et aucun passager ne doit attendre plus de 20 minutes — comme c'est le cas dans les autres aéroports méga-pivots.

Recommandation 2

Modifier la *Loi sur les douanes* de manière à autoriser les achats hors taxes à l'arrivée et collaborer avec les provinces pour créer des boutiques hors taxes à clientèle mixte, comme ceux que l'on retrouve ailleurs dans le monde.

Recommandation 3

Assurer le leadership et le financement du gouvernement fédéral pour appuyer les diverses études sur le transport en commun nécessaires pour faire progresser la planification du centre régional pour passagers et navetteurs (CRPN).

Introduction

L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) exploite l'aéroport international Pearson de Toronto, le plus grand aéroport au Canada et le deuxième aéroport international en importance en Amérique du Nord au chapitre de l'achalandage. En 2017, 47,1 millions de passagers ont transité par l'aéroport Pearson de Toronto, soit trois millions de plus qu'en 2016. Au cours des cinq dernières années seulement, l'aéroport Pearson de Toronto a accueilli 11 millions de passagers supplémentaires, ce qui est comparable à la population combinée de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. Cette année, l'aéroport Pearson de Toronto prévoit accueillir près de 50 millions de passagers.

Les aéroports du monde entier sont reconnus pour l'incidence économique substantielle qu'ils ont sur les collectivités locales et pour le rôle qu'ils jouent dans la compétitivité internationale d'un pays. L'aéroport Pearson de Toronto ne fait pas exception à la règle pour ce qui est de sa contribution économique et du fait qu'il rend le Canada plus concurrentiel à l'échelle internationale.

Selon une étude réalisée par Frontiers Economics, l'incidence économique de l'aéroport Pearson de Toronto s'élève à 42 milliards de dollars, soit environ 6 % du PIB de l'Ontario. L'aéroport Pearson de Toronto compte 49 000 employés sur place et 300 000 employés qui travaillent dans la zone d'emplois.

Au-delà des répercussions directes, la capacité de l'aéroport Pearson de Toronto à faciliter les transferts sans heurts et les liaisons directes contribue à la compétitivité du Canada. Dans le marché mondialisé d'aujourd'hui, les entreprises organisent leurs activités en fonction de leur capacité d'établir des liaisons directes avec les principaux marchés internationaux. Les compagnies aériennes desservant l'aéroport Pearson de Toronto offrent un service régulier sans escale vers 34 villes canadiennes et 151 destinations partout dans le monde. Cette capacité contribue à la compétitivité du Canada en attirant davantage d'investissements étrangers directs et d'emplois au Canada, et en stimulant les échanges commerciaux.

Même avec une croissance et des bénéfices aussi spectaculaires, il est possible que nous perdions notre avantage, ce qui pourrait entraîner la diminution de notre contribution économique et de notre compétitivité. L'aéroport Pearson de Toronto est en concurrence avec d'autres grands aéroports nord-américains tels que l'aéroport international John F. Kennedy et l'aéroport international de Los Angeles, pour n'en nommer que deux.

Les recommandations contenues dans le présent mémoire se divisent en deux catégories :
Accroître la compétitivité en améliorant le flux de passagers et les temps de correspondance, et
accroître la compétitivité en étudiant des possibilités pour assurer la croissance de l'infrastructure de transport en commun de la région.

Améliorer le flux de passagers et l'expérience à l'aéroport

L'aéroport Pearson de Toronto est le deuxième aéroport international en importance en Amérique du Nord au chapitre de l'achalandage, juste derrière l'aéroport John F. Kennedy à New York. Il s'agit d'une plaque tournante et d'un point d'entrée essentiels pour le Canada. Veiller à ce que les passagers aient une expérience de classe mondiale à l'aéroport contribue grandement à la compétitivité du Canada.

Augmenter le financement de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) pour améliorer la compétitivité du Canada

Des millions de voyageurs attendent trop longtemps aux points de contrôle de la sécurité préalable à l'embarquement ainsi qu'aux points de vérification douanière de l'aéroport Pearson de Toronto. Une telle attente entraîne des retards de vol, des annulations, des correspondances manquées et des pertes de correspondances au profit d'autres aéroports américains concurrents. L'aéroport Pearson de Toronto doit offrir aux voyageurs une expérience rapide, efficace et uniforme pour demeurer concurrentiel à l'échelle mondiale.

Deux organismes gouvernementaux canadiens importants (l'ACSTA et l'ASFC) sont responsables du contrôle de la sécurité et du traitement des douanes à l'aéroport Pearson de Toronto. L'allocation de ressources supplémentaires pourrait avoir un effet positif observable sur la réduction des files d'attente et des temps d'attente.

En 2017, 14,8 millions de passagers ont été traités par l'ASFC à l'aéroport Pearson de Toronto. D'ici 2020, ce nombre devrait atteindre entre 18 et 19 millions de passagers. Le financement alloué à l'ASFC doit être augmenté, car l'agence compte beaucoup sur les étudiants d'été et les budgets d'heures supplémentaires pour assurer une gestion efficace. Le résultat est que, dans de nombreux cas, les passagers sont retenus à bord d'un avion, puis aux niveaux supérieurs des aéroports, ce qui fait en sorte qu'ils se rendent dans les salles des douanes des deux aéroports durant les périodes de pointe.

En 2017, 1,8 million de passagers ont attendu plus de 20 minutes avant d'être traités par l'ASFC à l'aéroport Pearson de Toronto, soit près du double du total de 2016 (955 000). En raison de la congestion dans la salle des douanes, en 2017, 479 avions ont dû attendre aux portes d'embarquement, ce qui a eu une incidence sur plus de 250 000 passagers de même que sur les opérations aériennes.

L'ASFC doit disposer d'un financement consacré à la technologie (y compris la biométrie et la reconnaissance faciale) et à l'embauche d'agents qui soit suffisant pour mettre en place une norme de niveau de service qui peut être facilement comprise, mesurée et surveillée, et selon laquelle 95 % des passagers doivent être traités en 10 minutes ou moins. Nous sommes reconnaissants de l'engagement pris par l'ASFC d'améliorer les niveaux de service à l'été 2018. L'ASFC a maintenant besoin des fonds et des ressources à long terme appropriés pour desservir l'aéroport Pearson de Toronto.

De même, les temps d'attente aux points de contrôle de la sécurité de l'ACSTA à l'aéroport Pearson de Toronto — surtout pendant les périodes de pointe — ne sont pas comparables à ceux de concurrents mondiaux. À l'aéroport Heathrow de Londres et à l'aéroport international

Mémoire lié au budget fédéral de Hong Kong, 95 % des passagers franchissent les points de contrôle en moins de 5 minutes. À l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, 95 % des passagers les franchissent en moins de 10 minutes.

L'industrie canadienne de l'aviation appuie l'objectif commun selon lequel 95 % des passagers doivent franchir les points de contrôle en 10 minutes ou moins et aucun passager ne doit attendre plus de 20 minutes.

En 2017, 19,4 millions de passagers ont fait l'objet d'un contrôle par l'ACSTA à l'aéroport Pearson de Toronto :

- Le tiers des passagers ayant fait l'objet d'un contrôle aux heures de pointe du matin et de l'après-midi ont attendu plus de 10 minutes et, dans certains cas, plus de 60 minutes.
- Environ 8,1 millions de passagers ont attendu plus de 5 minutes.
- Environ 3,7 millions de passagers ont attendu plus de 10 minutes.

Ces statistiques tiennent compte du financement complémentaire que l'aéroport Pearson de Toronto accorde à l'ACSTA, lequel a atteint un total de 11 millions de dollars en 2017. Ce financement est fourni par la GTAA parce qu'autrement, la situation serait intenable pour les voyageurs. Il a d'ailleurs eu un effet positif sur la réduction des files d'attente et des temps d'attente.

L'ACSTA a investi dans les services de contrôle de l'aéroport Pearson de Toronto en 2018. L'investissement de l'ACSTA dans ces services, combiné aux investissements de l'aéroport Pearson de Toronto, aide à gérer la croissance, mais il faut en faire plus pour apporter des améliorations durables et continues en vue de mettre en place une norme de calibre mondial. L'ACSTA doit maintenant être financée convenablement et être dotée des ressources nécessaires à long terme pour desservir l'aéroport Pearson de Toronto.

La contribution de l'aéroport Pearson de Toronto à l'économie et à la compétitivité du Canada dépend du financement adéquat des organismes gouvernementaux qui traitent les passagers.

La GTAA est prête à travailler avec le gouvernement afin de déterminer le niveau approprié de financement fédéral nécessaire pour veiller à ce que les deux organismes respectent la norme 95/10.

Recommandation 1

Augmenter le financement de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) à l'aéroport Pearson de Toronto et mettre en place une norme de niveau de service fédérale pour les deux organismes — 95 % des passagers doivent faire l'objet d'un contrôle en 10 minutes ou moins et aucun passager ne doit attendre plus de 20 minutes.

Améliorer la compétitivité grâce aux boutiques hors taxes à l'arrivée et aux boutiques à clientèle mixte

Un autre aspect important de l'expérience des passagers à l'aéroport Pearson de Toronto est l'accès aux boutiques hors taxes à l'arrivée et aux boutiques à clientèle mixte. Les deux programmes sont offerts dans les aéroports du monde entier, et pour que l'aéroport Pearson de Toronto demeure concurrentiel, le Canada devrait également les mettre en œuvre.

Des boutiques hors taxes à l'arrivée existent déjà dans environ 60 pays. Pourtant, à l'heure actuelle, les aéroports canadiens peuvent uniquement vendre certains produits hors taxes aux passagers qui quittent le Canada. Les boutiques hors taxes à l'arrivée permettraient aux passagers arrivant dans les aéroports internationaux canadiens d'acheter des marchandises hors taxes à leur arrivée au pays.

La *Loi sur les douanes* devrait être modifiée pour permettre la création de boutiques hors taxes à l'arrivée au Canada, ce qui permettrait de rapatrier les revenus qui sont actuellement perdus au profit d'administrations étrangères (environ 280 à 350 millions de dollars), ainsi que d'augmenter le nombre d'emplois au Canada (plus de 700) et d'accroître les revenus du gouvernement fédéral et les taxes perçues par celui-ci (18 millions de dollars).

Les boutiques à clientèle mixte permettent à tous les voyageurs (vols internationaux et intérieurs) d'acheter des produits dans une boutique hors taxes située dans une zone de départs mixte d'un aéroport. Toutes les ventes faites aux passagers de vols internationaux sont assujetties aux modalités du programme d'achats hors taxes, tandis que les taxes et les droits d'accise appropriés doivent être perçus pour les ventes faites aux passagers de vols intérieurs.

Ces boutiques amélioreront l'expérience globale des passagers tout en assurant l'intégrité du programme d'achats hors taxes dans tous les aéroports canadiens, ce qui sera fait par l'intermédiaire de processus clairs et définis, de mécanismes d'atténuation des risques et de la remise des taxes de vente à l'Agence du revenu du Canada (ARC).

Un programme de boutiques à clientèle mixte a été mis en œuvre aux États-Unis il y a plus de cinq ans. Les ventes aux passagers de vols intérieurs représentent environ 10 à 15 % des ventes actuelles hors taxes.

Recommandation 2

Modifier la *Loi sur les douanes* de manière à autoriser les achats hors taxes à l'arrivée et collaborer avec les provinces pour créer des boutiques hors taxes à clientèle mixte, comme ceux que l'on retrouve ailleurs dans le monde.

Investissement dans l'infrastructure de transport en commun

La compétitivité d'un pays dépend en partie de la facilité d'accès à ses aéroports et à la zone économique environnante. Bien que de grands progrès aient été réalisés à l'aéroport Pearson de Toronto au fil des ans, comme la mise en œuvre de l'UP Express, il reste encore beaucoup à faire.

Afin de créer des emplois, d'accroître la connectivité régionale et d'élever l'aéroport Pearson de Toronto au statut d'aéroport méga-pivot, la GTAA a un plan audacieux pour intégrer le réseau de transport en commun dans la région du Grand Toronto et de Hamilton et au-delà, et elle travaille à un investissement décisif pour l'infrastructure : la gare Union Ouest, un centre régional pour passagers et navetteurs (CRPN) situé à l'aéroport Pearson de Toronto qui relie les lignes de transport en commun régionales existantes et prévues à une installation centrale qui agira à la manière d'une plaque tournante pour le traitement des passagers.

La GTAA a reconnu que, pour faciliter la croissance de l'aéroport, elle doit être prête à favoriser les investissements visant à réduire la congestion routière dans la région, surtout aux alentours de l'aéroport Pearson de Toronto. La GTAA s'est engagée à financer la construction du CRPN, à appuyer le financement d'études sur le transport en commun pour les lignes qui seront reliées au CRPN, et à continuer de participer aux discussions sur les investissements dans les lignes de transport en commun prioritaires afin de faciliter l'accès à l'aéroport et à sa zone d'emplois environnante. Nous demandons au gouvernement fédéral de fournir une aide financière supplémentaire et de faire preuve de leadership afin d'accélérer les diverses études menées en collaboration avec d'autres ordres de gouvernement et de mettre sur pied le CRPN. Les avantages de cette installation sont nombreux, y compris le recrutement et le maintien en poste d'employés et la réduction des émissions de GES à l'échelle locale.

Recommandation 3

Assurer le leadership et le financement du gouvernement fédéral pour appuyer les diverses études sur le transport en commun nécessaires pour faire progresser la planification du centre régional pour passagers et navetteurs.

Conclusion

L'aéroport Pearson de Toronto contribue de façon importante à l'économie et à la compétitivité du Canada. Nous croyons qu'en donnant suite aux trois recommandations formulées dans le présent mémoire, nous pourrions obtenir des résultats de calibre mondial en matière de services de contrôle de la sécurité et de services frontaliers, en plus d'améliorer la compétitivité de l'aéroport grâce à la création de boutiques hors taxes à l'arrivée et de boutiques à clientèle mixte, et de mettre en œuvre un plan de transport en commun multimodal grâce au financement d'études qui nous permettront de nous projeter dans l'avenir.

Annexe 1

Faits importants au sujet de la GTAA

La GTAA mène ses activités en tant que société commerciale sans but lucratif depuis 1996. Aucune subvention versée par les contribuables ne sert à financer ses opérations ou son développement. Les surplus servent à soutenir les activités de l'aéroport Pearson de Toronto.

L'accent mis sur la dimension commerciale a entraîné une hausse des gains d'efficacité opérationnelle et une amélioration du service à la clientèle. En 2017, la GTAA a enregistré des revenus nets s'élevant à 112,1 millions de dollars et a versé 157 millions de dollars en loyer foncier au gouvernement fédéral. Les municipalités ont reçu un montant de 36,4 millions de dollars en paiements tenant lieu d'impôts.

La GTAA a obtenu ces résultats malgré une diminution, depuis 2006, de 25 à 30 % des redevances d'atterrissage et d'aérogare payées par les transporteurs aériens.

De plus,

- En 2017, l'aéroport Pearson de Toronto a géré plus de 465 200 vols, a aidé 63 compagnies aériennes exploitées à cet aéroport, et a desservi plus de 185 destinations partout dans le monde.
- L'aéroport Pearson de Toronto accueille 130 000 passagers par jour et plus de 160 000 passagers les jours de pointe.
- On s'attend à ce que d'ici 2037, le nombre de passagers à l'aéroport Pearson de Toronto dépasse les 85 millions de voyageurs, qu'on y transportera plus d'un million de tonnes de fret et qu'on comptera plus de 600 000 vols par année.