



**Mémoire présenté au Comité permanent des finances de
la Chambre des communes dans le cadre des
consultations prébudgétaires**

**Association des aéroports du Canada atlantique
Monette Pasher, directrice générale
Mémoire présenté en vue du budget de 2020
Le 2 août 2019**

Résumé des recommandations

Soutenir l'adaptation des infrastructures et de l'exploitation des aéroports aux changements climatiques et aux efforts de réduction des émissions de carbone

Recommandation 1 : Il est recommandé que le gouvernement du Canada majore l'enveloppe financière du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) d'environ 38 millions à 95 millions de dollars par an. Le financement accru permettra aux aéroports de mieux s'adapter à l'évolution des besoins d'amélioration et de remplacement des infrastructures découlant des changements climatiques et de mettre en œuvre de manière plus dynamique des stratégies de réduction du carbone. Le financement accru permettra aussi au PAIA de s'harmoniser avec la nouvelle réglementation relative à la sécurité, comme la réglementation des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Améliorer la compétitivité, la fiabilité et l'efficacité du transport aérien au Canada

Recommandation 2 : Il est recommandé que le gouvernement du Canada élimine le loyer pour tous les aéroports qui reçoivent moins de 3 millions de passagers. Le coût de 12,6 millions de dollars ne représente que 3 % des 396 millions de dollars que ces aéroports ont versés au gouvernement du Canada en 2018. Plafonner le loyer des autres aéroports aux niveaux actuels et revoir la formule afin d'éviter de pénaliser la croissance et la diversification des revenus en vue d'éliminer progressivement le loyer.

Recommandation 3 : Il est recommandé que le gouvernement du Canada appuie les recommandations formulées dans le rapport intitulé *À l'appui des écoles de pilotage au Canada* présenté par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, et qu'il élabore et mette en œuvre un plan d'action.

Aperçu

L'Association des aéroports du Canada atlantique (ACA) est heureuse de présenter ses commentaires au Comité permanent des finances sur les mesures fédérales qui aideraient à créer une économie plus concurrentielle et productive au Canada atlantique pour aider les entreprises à prospérer.

Les recommandations de l'ACA portent sur la compétitivité, la fiabilité et l'efficacité des aéroports et de l'industrie aérienne à la grandeur du Canada. Comme les aéroports sont des moteurs importants du développement social et économique, la compétitivité, la fiabilité et l'efficacité de nos aéroports ont une incidence directe sur la productivité du commerce, du milieu des affaires et de l'industrie touristique dans notre région et partout au pays.

L'ACA est un organisme sans but lucratif qui se fait le porte-parole de l'industrie aéroportuaire dans la région de l'Atlantique. Les aéroports de la région déplacent plus de huit millions de passagers par an, dont des milliers de travailleurs faisant la navette par avion qui contribuent à la croissance partout au pays. Les activités de transport de passagers et de fret soutenues par les aéroports du Canada atlantique représentent **46 000 années-personnes d'emplois** et plus de **4 milliards de dollars** d'activité économique chaque année.

1. Soutenir l'adaptation des infrastructures et de l'exploitation des aéroports aux changements climatiques et aux efforts de réduction des émissions de carbone

Recommandation 1 :

Il est recommandé que le gouvernement du Canada majore l'enveloppe financière du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) d'environ 38 millions à 95 millions de dollars par an. Le financement accru permettra aux aéroports de mieux s'adapter à l'évolution des besoins d'amélioration et de remplacement des infrastructures découlant des changements climatiques et de mettre en œuvre de manière plus dynamique des stratégies de réduction du carbone. Le financement accru permettra aussi au PAIA de s'harmoniser avec la nouvelle réglementation relative à la sécurité, comme la réglementation des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA).

Les changements climatiques nous touchent tous et nous avons tous la responsabilité de réduire notre empreinte carbone et notre impact sur l'environnement. Dans la lutte contre les changements climatiques, les aéroports du Canada atlantique se heurtent à deux grands défis : 1) adapter les modèles d'entretien des infrastructures aéroportuaires aux répercussions des changements climatiques; et 2) apporter des changements importants afin de réduire la consommation d'énergie et l'impact environnemental.

Comme Ralph Goodale, le ministre de la Sécurité publique, l'a dit : « Les phénomènes météorologiques extrêmes deviennent plus violents, plus fréquents, plus dommageables et plus coûteux en raison des changements climatiques. »

Les changements climatiques ont et continueront d'avoir de vastes répercussions et les aéroports doivent s'adapter afin de maintenir leurs normes de service.

En ce qui concerne l'adaptation des modèles d'entretien des infrastructures aéroportuaires aux répercussions des changements climatiques, il est bien connu que les répercussions du climat sur les infrastructures et les opérations aéroportuaires engendrent des coûts supplémentaires considérables.

La fréquence et la sévérité croissantes des épisodes de chaleur, de froid, de glace et de neige exercent une pression accrue sur les installations et le matériel, d'où la nécessité d'un entretien plus fréquent et d'un remplacement plus précoce. Tous ces éléments ont une incidence notable sur les dépenses d'immobilisations nécessaires.

Par exemple, les fluctuations de température plus marquées et plus fréquentes créent d'importantes contraintes sur les pistes et les voies de circulation. Elles engendrent des coûts plus élevés pour l'entretien régulier des surfaces et réduisent la durée de vie des surfaces pavées.

Par ailleurs, l'évolution de la nature des chutes de neige crée des demandes plus grandes à l'égard du matériel d'entretien hivernal des aéroports, d'où des coûts encore plus élevés pour l'entretien régulier du matériel et une durée utile plus courte.

Quant aux importants changements qui s'imposent pour réduire la consommation d'énergie et l'impact environnemental, les aéroports du Canada atlantique sont proactifs dans la mise en œuvre d'améliorations et de rénovations respectueuses de l'environnement. Parmi les projets les plus importants, mentionnons les certifications à la norme LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) pour l'écologisation des bâtiments et la transition à un matériel à faibles émissions.

À l'appui de la réduction des répercussions environnementales, plusieurs aéroports canadiens ont rempli les exigences du programme Airport Carbon Accreditation ou sont en voie de le faire. Cette initiative internationale « reconnaît et accrédite les initiatives de gestion et de réduction des émissions de carbone mises en place par les aéroports » selon quatre niveaux de certification : Cartographie, Réduction, Optimisation et Neutralité.

À bien des égards, la norme Airport Carbon Accreditation est devenue un « impératif » du point de vue de la responsabilité environnementale locale, régionale et nationale.

Cependant, comme les changements climatiques eux-mêmes, cette accréditation ajoute aux dépenses en immobilisations, en plus des ressources en personnel et en soutien nécessaires pour gérer la mise en œuvre du projet, obtenir l'accréditation et maintenir la conformité.

La preuve évidente des répercussions des changements climatiques est un phénomène relativement nouveau et a une incidence directe sur les dépenses en immobilisations. Le modèle d'infrastructure aéroportuaire évolue et les partenaires de leur financement doivent s'adapter. Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) du gouvernement fédéral est

une source de financement essentielle et illustre l'importance que le gouvernement du Canada accorde aux aéroports canadiens.

Toutefois, l'enveloppe du PAIA, soit 38 millions de dollars par an, n'a pas changé depuis 2000, même si la complexité et la sophistication des exigences réglementaires, pour ne parler que de celles-ci, ont beaucoup augmenté au fil des ans. Après rajustement pour tenir compte de l'inflation selon l'IPC, ces 38 millions de dollars représentent environ 60 millions en dollars aujourd'hui.

Prenons le coût d'un nouveau chasse-neige pour l'entretien hivernal des pistes : en 2005, il était d'environ 152 000 \$. Pour le remplacer aujourd'hui selon le même devis, il en coûterait environ 275 000 \$, une augmentation de 81 % alors que l'enveloppe du PAIA n'a pas augmenté pendant la même période. Un projet de réfection de piste de 4,5 millions de dollars en 2001 coûterait environ 10,2 millions de dollars aujourd'hui, une augmentation de 125 %.

Le soutien financier est à la traîne depuis plusieurs années et aujourd'hui, nous composons avec de nouvelles demandes qui n'avaient pas été anticipées il y a près de 20 ans.

Les conclusions d'une recherche et d'une analyse du Regional Community Airports Council of Canada révèlent que le financement du PAIA doit passer à 95 millions de dollars par année pour composer avec les hausses inflationnistes des coûts des matériaux, de l'équipement et de la main-d'œuvre et les demandes croissantes d'entretien et de renouvellement auxquelles les petits aéroports du Canada sont confrontés.

2. Améliorer la compétitivité, la fiabilité et l'efficacité du transport aérien au Canada

Recommandation 2 :

Il est recommandé que le gouvernement du Canada élimine le loyer pour tous les aéroports qui reçoivent moins de 3 millions de passagers. Le coût de 12,6 millions de dollars ne représente que 3 % des 396 millions de dollars que ces aéroports ont versés au gouvernement du Canada en 2018. Plafonner le loyer des autres aéroports aux niveaux actuels et revoir la formule afin d'éviter de pénaliser la croissance et la diversification des revenus en vue d'éliminer progressivement le loyer.

L'industrie canadienne de l'aviation est confrontée à un défi de taille, en ce sens qu'elle n'est plus concurrentielle. Par exemple, les transporteurs canadiens doivent également acquitter des taxes fédérales et provinciales d'accise sur le carburant, des frais pour la sécurité et des redevances aéroportuaires qui sont parmi les plus élevés au monde.

Tandis que les aéroports des États-Unis reçoivent des fonds d'exploitation de l'administration fédérale, les aéroports qui composent le Réseau national des aéroports (RNA) du Canada ont versé 396 millions de dollars en loyer au gouvernement fédéral en 2018. Nos voyageurs canadiens paient des taxes, des frais et des suppléments parmi les plus élevés au monde qui

entravent la croissance et limitent l'entrée de transports aériens à bas prix sur notre marché canadien.

Les frais et les droits fédéraux relatifs à l'aviation (dont plusieurs relèvent du principe de l'utilisateur payeur dans un régime de recouvrement des coûts) comprennent la taxe fédérale sur le carburant, les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien, des paiements en remplacement d'impôt versés aux municipalités, les redevances de navigation aérienne et une TPS/TVH en cascade. L'accès à l'espace aérien est essentiel pour brasser des affaires, surtout dans l'industrie touristique, et pour exporter des marchandises vers les marchés étrangers. Toutefois, les sociétés aériennes sont aux prises avec un environnement d'exploitation très dur. Il en découle que les principaux transporteurs, surtout américains, ont réduit leur desserte de certaines destinations au Canada ces dernières années.

Les 396 millions de dollars de loyer que les aéroports canadiens ont versés au gouvernement fédéral en 2018 représentent un lourd fardeau financier pour cet important mode de transport. En 2018 dans le Canada atlantique, l'Aéroport international Stanfield d'Halifax a payé plus de 8 millions de dollars en loyer, tandis que l'Aéroport international de St. John's a payé plus de 3 millions de dollars. Cinq autres aéroports du Canada atlantique ont commencé à payer un loyer en 2016, ce qui crée un fardeau financier supplémentaire qui continuera de croître pour ces petits aéroports.

Par exemple, l'Aéroport international du Grand Moncton a versé 450 000 \$ de loyer au gouvernement fédéral en 2017 et 515 132 \$ en 2018, une augmentation de 15 %. Entre-temps, l'adoption d'une nouvelle réglementation fédérale obligeant les aéroports qui reçoivent plus de 325 000 passagers par année à ajouter des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) de 150 mètres signifie que Moncton devra emprunter plus de 4 millions de dollars pour respecter cette exigence obligatoire en matière d'infrastructure.

Bien que nos aéroports souscrivent pleinement aux initiatives destinées à améliorer la sécurité, le fardeau des coûts réglementaires devient exorbitant pour les petits aéroports. Pour les aéroports de cette catégorie, les loyers versés au gouvernement fédéral pourraient être mieux investis dans la sécurité aéroportuaire et les besoins en infrastructures.

En outre, 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.

L'élimination du loyer pour tous les aéroports qui reçoivent moins de trois millions de passagers par an représente 12,6 millions de dollars, soit seulement 3 % des 396 millions de dollars versés au gouvernement du Canada par les aéroports en 2018. Cette mesure éliminerait le loyer fédéral pour 13 aéroports faisant partie du Réseau national d'aéroport où les volumes de trafic sont faibles, dont six sont situés dans le Canada atlantique.

Quant aux grands aéroports, une mesure positive consisterait à plafonner les loyers fédéraux afin qu'ils ne poursuivent plus leur trajectoire ascendante, dans l'objectif d'éliminer

progressivement le loyer fédéral et de réduire l'incidence négative de ces loyers sur le coût du transport aérien au Canada.

Recommandation 3 :

Il est recommandé que le gouvernement du Canada appuie les recommandations formulées dans le rapport intitulé *À l'appui des écoles de pilotage au Canada* présenté par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, et qu'il élabore et mette en œuvre un plan d'action.

L'Association du transport aérien du Canada estime que les transporteurs aériens canadiens feront face à une pénurie de 6 000 pilotes au cours des 20 prochaines années. Toutefois, les transporteurs régionaux présents dans le marché régional du Canada atlantique subissent déjà des pénuries de pilotes qui se répercutent sur les horaires des vols et la prestation des services.

Dans son rapport de 2019 intitulé *À l'appui des écoles de pilotage au Canada*, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités attribue une grande partie des pénuries de pilotes actuelles et prévues à des facteurs comme la croissance nationale et mondiale du nombre d'aéronefs en service, la pénurie d'instructeurs de vol, la sous-représentation des femmes et des Autochtones parmi les pilotes canadiens, le manque de technologie de formation moderne et le coût élevé de la formation tant pour les étudiants que pour les écoles de pilotage.

Entre autres conclusions, le Comité a dit qu'« aucune solution unique ne permettra d'aborder comme il se doit la pénurie actuelle de main-d'œuvre dans l'industrie aéronautique » et que le gouvernement fédéral a un rôle crucial à jouer pour corriger la pénurie de pilotes. Certaines recommandations notables sont énumérées ci-dessous et il est possible de consulter le rapport intégral à l'adresse suivante :

<https://www.noscommunes.ca/Content/Committee/421/TRAN/Reports/RP10406018/tranrp29/tranrp29-f.pdf>

- Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec les intervenants concernés, notamment les compagnies aériennes, le milieu de l'aviation en général, les exploitants d'écoles de pilotage, les gouvernements provinciaux et territoriaux, les administrations municipales et les collectivités autochtones, élabore des politiques visant à appuyer et à favoriser la croissance de l'industrie canadienne de la formation au pilotage.
- Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec les autorités provinciales, municipales et territoriales, incite les pilotes à devenir instructeurs de vol et envisage la possibilité de mettre en œuvre des mesures incitatives, comme des crédits d'impôt pour les pilotes d'expérience, de même que des programmes d'exonération du remboursement des prêts pour les pilotes nouvellement diplômés, et que la portée du Programme de stages pratiques pour étudiants soit élargie pour inclure la formation d'instructeur de vol.

- Que le gouvernement du Canada prenne des mesures pour modifier le régime d’instruction en vol actuel, qui est fondé sur les heures, et favorise le recours aux méthodes de formation fondée sur les compétences comme principale référence pour l’achèvement de la formation.
- Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec les autorités provinciales, municipales et territoriales, augmente le soutien offert aux écoles de pilotage du Canada et mette en œuvre des mesures économiques incitatives pour les aider à supporter les coûts élevés des immobilisations associées à la création, à l’exploitation et à l’expansion, et qu’il augmente le financement offert dans le cadre du Programme d’aide aux immobilisations aéroportuaires afin de tenir compte des recommandations formulées en 2015 par le Comité d’examen de la *Loi sur les transports au Canada*.