

Les aéroports du Canada travaillent pour les voyageurs



*Mémoire pour les consultations prébudgétaires
en prévision du budget de 2020*

Résumé des recommandations

Voyages confortables, sécuritaires et respectueux

Services gouvernementaux : contrôle de sécurité et frontière

- Réorganiser la mise en œuvre et le financement de toutes les fonctions liées au contrôle de sécurité au moyen de normes de niveau de service avant l'embarquement et d'un financement qui fait correspondre les ressources affectées au contrôle de sécurité à la demande croissante.
- Poursuivre les investissements dans les immobilisations pour améliorer la sécurité, l'efficacité et l'expérience aux contrôles de sécurité, comme le déploiement d'ACSTA Plus.
- Fournir une aide financière à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) pour répondre à la demande croissante pour des services aériens, ainsi que pour appuyer l'innovation continue grâce à la technologie.

Sécurité dans les petits aéroports

- 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.

Liberté de mouvement des voyageurs

Programmes de transit

- Élargir et améliorer les programmes de transit sans visa pour les voyageurs à faible risque qui se rendent aux États-Unis et outre-mer.
- Fournir des fonds pour répondre aux besoins technologiques d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC) et de l'ASFC, afin d'opérationnaliser le transit sans visa dans les aéroports canadiens.

Infrastructure nationale des transports	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter et prolonger le financement du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) et d'autres programmes destinés à réduire les goulots d'étranglement et à régler les problèmes de capacité des aéroports et du transport régional. • Veiller à ce que les aéroports préservent leur capacité d'investir dans l'amélioration des correspondances entre les aéroports et au sol.
Correspondances et choix	
Politiques aéroportuaires	<ul style="list-style-type: none"> • Veiller à ce que les aéroports conservent leur capacité de croissance afin de répondre à la demande de services aériens nouveaux et supplémentaires et de garantir un choix concurrentiel sur le marché. • Éliminer les loyers pour les aéroports de moins de 3 millions de passagers. Pour les autres aéroports, tout au moins revoir la formule afin de cesser de pénaliser la croissance et la diversification des revenus ou d'imposer un plafond aux niveaux actuels. • Modifier la <i>Loi sur les douanes</i> pour autoriser les aéroports à vendre des produits hors taxes aux voyageurs à leur arrivée.

Mémoire prébudgétaire de 2020 : Les aéroports du Canada travaillent pour les voyageurs

Le Conseil des aéroports du Canada (CAC) compte 53 membres, dont 21 aéroports membres du Réseau national des aéroports (RNA) exploités par le secteur privé. Collectivement, les membres du CAC s'occupent de presque tout le fret aérien et le trafic international de passagers, et de 95 % du trafic de passagers national.

En 2016, grâce aux 140 millions de passagers transitant par les aéroports canadiens (une augmentation de 112 % par rapport à 1988), ces derniers ont contribué à hauteur de 48 milliards de dollars à l'activité économique et à hauteur de 19 milliards de dollars au PIB. Ils ont également fourni 194 000 emplois et permis aux divers paliers du gouvernement d'enregistrer 6,9 milliards de dollars de revenus fiscaux.

Voyages confortables, sécuritaires et respectueux

Les voyageurs ont droit à un voyage confortable, sécuritaire et respectueux. Alors que le nombre de passagers augmente, il en va de soi que le nombre de personnes qui ont besoin de services particuliers ou de plus de temps pour se déplacer dans l'aéroport fait de même. Grâce aux nouvelles technologies et à la conception ingénieuse des aérogares, les aéroports contribuent à créer une expérience positive pour les voyageurs.

Toutefois, les aéroports ne contrôlent qu'une partie de l'environnement; c'est pourquoi un appui du fédéral dans les secteurs détaillés ci-après aurait un effet positif sur la sécurité et le confort des voyageurs.

Services gouvernementaux : contrôle de sécurité et frontière

Les aéroports canadiens accueillent un nombre sans cesse croissant de passagers; l'an dernier, ils ont desservi plus de 140 millions de passagers, une hausse de 6 % par rapport à l'année précédente. Le nombre de voyageurs étrangers est celui qui connaît la croissance la plus rapide.

Au cours des cinq dernières années, les aéroports ont investi 9,1 milliards de dollars dans l'infrastructure, notamment pour améliorer la sécurité, de même que les installations et les procédures en place afin de permettre à un plus grand nombre de voyageurs de passer plus rapidement au contrôle et aux douanes des aéroports grâce à de nouvelles technologies. Toutefois, le manque de personnel à l'origine des engorgements durant les contrôles de passagers et aux frontières annihile les effets de ces investissements; des millions de passagers se retrouvent à devoir patienter dans d'interminables files d'attente.

Le CAC accueille favorablement les recommandations sur le contrôle de sécurité que le Comité a émis dans son rapport intitulé *Favoriser la croissance inclusive : stimuler la productivité et la compétitivité au Canada*. Elles donnent suite aux engagements d'améliorer le contrôle de sécurité formulés en 2016 par le ministre

des Transports, M. Marc Garneau. Il avait à ce moment indiqué que le gouvernement demanderait à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) de tenir davantage compte des normes de service concurrentielles à l'échelle internationale et de rendre son financement plus réactif 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 niveau est toutefois inférieur aux normes concurrentielles internationales et oblige des millions de voyageurs à attendre trop longtemps. Même si le gouvernement 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 suppléé le financement de l'ACSTA avec leurs propres fonds, mais malgré cet apport supplémentaire, les passagers y attendent encore trop longtemps. La *Loi sur la modernisation des transports* a officialisé la capacité d'un plus grand nombre d'aéroports de payer les heures et l'équipement relatifs au contrôle de sécurité de l'ACSTA. Toutefois, cela obligerait les aéroports à assumer les coûts non budgétés des services pour lesquels le 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 pour les utilisateurs.

Parallèlement, les voies de contrôle ACSTA Plus proposent des améliorations technologiques et procédurales pour améliorer la circulation et l'expérience des voyageurs. Les aéroports dépensent des millions de dollars en infrastructure pour installer ACSTA Plus, mais son déploiement a été restreint, puis retardé en raison d'un manque de fonds.

Il est impératif que les voyageurs étrangers qui arrivent dans nos aéroports se sentent bien accueillis à nos frontières aériennes. C'est notamment l'une des raisons pour laquelle, au cours des six dernières années, les aéroports ont investi 40 millions de dollars dans l'automatisation des services frontaliers et dans la modification des infrastructures pour améliorer et simplifier le contrôle des passagers. En dépit de ces mesures et de tous les efforts déployés pour répondre à la croissance de la demande, les voyageurs étrangers qui atterrissent dans certains aéroports canadiens continuent de se voir imposer de longues attentes avant de bénéficier des services de l'ASFC. Ils doivent même parfois attendre dans l'avion en raison de l'afflux massif de passagers aux postes de douanes.

Certaines innovations technologiques, comme la reconnaissance faciale, améliorent déjà considérablement l'expérience des voyageurs aux douanes d'autres pays, et s'avèrent prometteuses pour le contrôle frontalier et d'autres processus aéroportuaires. Le Canada a l'occasion de jouer un rôle de chef de file mondial dans ce domaine et de collaborer avec ses partenaires à l'étranger, mais cela exige une aide financière permanente.

Bien que les aéroports effectuent des investissements clés dans l'amélioration de l'infrastructure et des procédures, les ressources pour l'ASFC et l'ACSTA doivent

également évoluer au même rythme que la croissance du nombre de passagers et des dernières technologies qui peuvent aider dans l'immédiat et à l'avenir.

Sécurité dans les petits aéroports

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

Le PAIA a été mis en place pour aider les petits aéroports à surmonter ces difficultés et pour répondre à leurs besoins en infrastructure et en équipement. Toutefois, même si les exigences réglementaires ont gagné en précision et en complexité au cours des dernières années, le financement du PAIA n'a pas augmenté; en fait, il n'a pas augmenté depuis 18 ans.

Les aéroports du Canada demandent au gouvernement de prendre les actions suivantes :

- ***Réorganiser la mise en œuvre et le financement de toutes les fonctions liées au contrôle de sécurité au moyen de normes de niveau de service avant l'embarquement et d'un financement qui fait correspondre les ressources affectées au contrôle de sécurité à la demande croissante.***
- ***Poursuivre les investissements dans les immobilisations pour améliorer la sécurité, l'efficacité et l'expérience aux contrôles de sécurité, comme le déploiement d'ACSTA Plus.***
- ***Fournir une aide financière à l'ASFC pour répondre à la demande croissante pour des services aériens, ainsi que pour appuyer l'innovation continue grâce à la technologie.***
- ***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.***

Liberté de mouvement des voyageurs

Les aéroports font partie intégrante du réseau national intégré de transports. Les passagers aériens veulent vivre une expérience sécuritaire et agréable, de leur départ de la maison jusqu'à leur arrivée à destination, ce qui inclut leur passage dans les aéroports.

En plus de vouloir un excellent réseau entre les aéroports et leur communauté, les voyageurs veulent également 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 s'il souhaite accroître le nombre de passagers étrangers en transit.

Les expéditeurs doivent également pouvoir assurer la libre circulation des marchandises en toute sécurité.

Programmes de transit

Le marché concurrentiel des correspondances entre pays étrangers offre les plus grandes occasions de croissance pour le transport aérien. Des améliorations doivent cependant 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 fassent des progrès dans l'amélioration des procédures de transit international, des fonds sont nécessaires pour que le gouvernement puisse mettre en œuvre certains projets, comme la possibilité de transiter sans visa au Canada. Ce dernier doit faire concurrence aux aéroports européens et asiatiques, où cette pratique est courante.

Les améliorations aux programmes de transit vont de pair avec l'innovation continue des stratégies susmentionnées, comme la reconnaissance faciale, qui sont prometteuses pour les services frontaliers et le contrôle de sécurité des voyageurs et de leurs bagages.

Infrastructure de transport nationale

Le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) 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 accessible à tous les aéroports du RNA; les petits aéroports du RNA reçoivent ainsi une aide très attendue.

Les aéroports plus importants ont proposé des projets qui favorisent l'atteinte des objectifs du programme, notamment la réduction des goulots d'étranglement, et qui traitent des problèmes de capacité dans les aéroports, mais également dans le réseau de transport terrestre régional. Toutefois, le FNCC est très utilisé. Le gouvernement a reçu des demandes se chiffrant à 27 milliards de dollars dès le premier appel de propositions, alors que son budget est de 2 milliards de dollars sur 11 ans. Il est donc évident que l'enveloppe budgétaire du programme devrait être augmentée.

Pendant ce temps, les aéroports continuent de financer eux-mêmes des projets d'infrastructure grâce aux droits d'utilisation, une caractéristique importante du modèle aéroportuaire canadien. Cette façon de fonctionner a permis aux aéroports d'investir dans des projets qui répondent aux besoins des voyageurs, comme l'amélioration du mouvement des passagers dans les aéroports, et qui améliorent les correspondances terrestres facilitant les déplacements des voyageurs pour se rendre à l'aéroport et en revenir.

Les aéroports du Canada demandent au gouvernement de prendre les actions suivantes :

- **Élargir et améliorer les programmes de transit sans visa pour les voyageurs à faible risque qui se rendent aux États-Unis et outre-mer.**
- **Fournir des fonds pour répondre aux besoins technologiques d'IRCC et de l'ASFC, afin d'opérationnaliser le transit sans visa dans les aéroports canadiens.**
- **Augmenter et prolonger le financement du Fonds national des corridors commerciaux et d'autres programmes destinés à réduire les goulots d'étranglement et à régler les problèmes de capacité des aéroports et du transport régional.**
- **Veiller à ce que les aéroports préservent leur 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 grâce à des vols à prix concurrentiels. Cela signifie que les aéroports doivent préserver leur capacité de croître et de proposer aux transporteurs aériens des choix concurrentiels à l'échelle internationale afin d'offrir des services aériens nouveaux ou supplémentaires.

Au début des années 1990, le gouvernement fédéral gérait les aéroports aux capacités limitées avec un déficit annuel de 135 millions de dollars. Cependant, les aéroports du Canada ont ensuite investi 25 milliards de dollars dans leurs infrastructures au cours des 25 dernières années, grâce aux droits d'utilisation, pour appuyer la croissance et offrir un meilleur choix aux voyageurs. En tant que système, les aéroports procurent un rendement annuel aux contribuables sous la forme d'un loyer : 368 millions de dollars l'an dernier, et ce montant est en hausse.

Ce modèle a bien fonctionné pour le Canada. Au moment où Transports Canada envisage d'autres réformes aux politiques régissant les aéroports, il doit préserver la capacité des aéroports de continuer à être au service des voyageurs en poursuivant leur croissance pour répondre à la demande de services aériens et offrir un choix concurrentiel.

Loyer des aéroports

Le gouvernement fédéral perçoit un loyer auprès de 21 administrations aéroportuaires privées du RNA : 368 millions de dollars l'an dernier et 5,6 milliards depuis 1992. En tant que taxe sur les revenus bruts, ce loyer est perçu sur les revenus réalisés par les aéroports pour financer leurs opérations, mais également leurs investissements dans les infrastructures; ce qui a essentiellement pour effet de pénaliser les aéroports pour financer leur propre croissance.

De plus, la perception de ce loyer par le gouvernement ajoute un fardeau disproportionné sur les 13 aéroports du RNA comptant moins de 3 millions de

passagers (dont le loyer représente seulement 10 millions de dollars [3 %] des 368 millions de dollars payés en 2017).

Le loyer a une incidence sur la façon dont les aéroports évaluent leurs perspectives d'affaires et il peut les dissuader de participer à des secteurs d'activité à faible rendement financier, puisqu'ils devraient déboursier jusqu'à 12 % de leurs revenus en loyer, ce qui n'est pas le cas pour d'autres entreprises.

Tout loyer perçu pourrait être mieux utilisé pour bénéficier directement aux voyageurs de façon mesurable : heures de service pour le contrôle de sécurité et services frontaliers, financement pour mettre au point des technologies novatrices comme la reconnaissance faciale, etc. Les passagers aériens canadiens pourraient ainsi tirer profit du rôle de chef de file du Canada auprès de ses partenaires internationaux.

Achats hors taxes à l'arrivée

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 accueillent favorablement l'aval donné par le Comité au programme de boutiques hors taxes à l'arrivée.

Avec un changement mineur à la *Loi sur les douanes*, les boutiques hors taxes à l'arrivée pourraient rapporter entre 280 et 350 millions de dollars en ventes supplémentaires, créer plus de 800 emplois et récolter près de 70 millions de dollars en recettes fiscales fédérales sur cinq ans.

Les aéroports du Canada demandent au gouvernement de prendre les actions suivantes :

- **Veiller à ce que les aéroports conservent leur capacité de croissance afin de répondre à la demande de services aériens nouveaux et supplémentaires et de garantir un choix concurrentiel sur le marché.**
- **Éliminer les loyers pour les aéroports de moins de 3 millions de passagers. Pour les autres aéroports, tout au moins revoir la formule afin de cesser de pénaliser la croissance et la diversification des revenus ou d'imposer un plafond aux niveaux actuels.**
- **Modifier la *Loi sur les douanes* pour autoriser les aéroports à vendre des produits hors taxes aux voyageurs à leur arrivée.**