



Representing Ontario's Airports

Airport Management Council of Ontario

Mémoire présenté au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes

Réduction des formalités administratives et des coûts dans les aéroports ruraux et urbains du Canada

Juillet 2022

À propos de l'AMCO

En tant que principal défenseur des organisations possédant et exploitant des aéroports au Canada, l'AMCO est une organisation provinciale axée sur la viabilité des aéroports à l'échelle nationale. Les objectifs de l'AMCO, créé le 18 octobre 1985, sont les suivants : représenter les intérêts des propriétaires et/ou exploitants d'aéroports et d'aérodromes dans la province de l'Ontario; et promouvoir l'exploitation sûre et efficace de ces installations.

RECOMMANDATIONS

1. Augmenter de façon permanente le budget du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) pour le faire passer à 95 millions de dollars par année afin de répondre adéquatement aux besoins et aux coûts associés à la mise en œuvre de projets liés à la sécurité dans les aéroports.
2. Renouveler l'Initiative pour le transport aérien régional (ITAR) afin de soutenir les aéroports communautaires qui ne sont pas admissibles au financement du PAIA.

INTRODUCTION

Conformément à sa mission, l'Airport Management Council of Ontario (AMCO) ne ménage aucun effort pour permettre à l'industrie aéroportuaire de s'exprimer d'une seule voix en Ontario et pour représenter les intérêts de ses membres auprès des gouvernements locaux, provinciaux et fédéral.

En 2021, pour promouvoir les intérêts de ses membres, l'AMCO a commandé l'Étude des aéroports et aérodromes de l'Ontario (l'étude). Les principaux objectifs de l'étude étaient d'examiner l'environnement et les facteurs contextuels externes qui ont actuellement une incidence sur les aéroports de l'Ontario et de cerner les besoins non comblés des aéroports, auxquels il faut répondre pour assurer leur viabilité à long terme.

L'étude s'est terminée en juin 2022 et a révélé les enjeux importants qui ont touché les aéroports de l'Ontario, ainsi que les enjeux auxquels ces derniers sont toujours confrontés. Les défis comprennent la pandémie de COVID-19, les changements réglementaires au niveau fédéral, les pressions financières au niveau municipal, la diminution de la volonté publique et politique, de même que la nécessité constante d'obtenir du soutien financier du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral.

Les aéroports sont tenus d'entretenir une vaste gamme d'infrastructures afin de répondre aux exigences d'une industrie du transport aérien hautement réglementée et de favoriser la sécurité des opérations aériennes. Les aéroports certifiés et les aérodromes enregistrés doivent être exploités conformément aux environnements réglementaires qui s'appliquent et qui peuvent changer à tout moment, à la discrétion de Transports Canada.

Le gouvernement fédéral collabore avec les acteurs de l'industrie par l'entremise du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne et du processus d'Avis de proposition de modification, et il doit évaluer les répercussions des changements envisagés, mais une préoccupation récurrente chez les exploitants d'aéroports est le coût élevé lié à l'adaptation aux obligations réglementaires nouvelles ou accrues. Or, les changements réglementaires ne s'accompagnent pas de soutien financier.

Au cours des dernières années, les exemples d'accroissement des exigences réglementaires comprennent l'obligation relative aux systèmes de gestion de la sécurité en 2008-2009, la mise en œuvre de TP312 – Aérodromes – Normes et pratiques recommandées (5^e édition) en 2015, l'obligation relative à l'aire de sécurité d'extrémité de piste en 2021-2022, le cadre général de présentation des rapport (terrain d'aviation) en 2021, les exigences liées aux nouvelles heures de fonctionnement en 2021, les exigences révisées concernant les procédures de vol aux instruments pour les aérodromes enregistrés, et la modification de la *Loi sur les langues officielles* en 2022.

Avec chaque nouvelle norme réglementaire imposée, les exploitants d'aéroports sont responsables d'évaluer les répercussions pour leur aéroport et, au besoin, de mettre en œuvre les mesures d'exploitation/d'immobilisation requises afin d'assurer le respect de ces normes, et ce, à leurs frais.

Pour veiller à ce que les aéroports ontariens puissent continuer de desservir en toute sécurité

les résidents, les entreprises et les collectivités de la province, du financement provincial et fédéral est nécessaire afin de terminer des projets critiques de renouvellement des infrastructures.

RENOUVELLEMENT DE PROGRAMMES ESSENTIELS

Recommandation 1 : Augmenter de façon permanente le budget du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) pour le faire passer à 95 millions de dollars par année afin de répondre adéquatement aux besoins et aux coûts associés à la mise en œuvre de projets liés à la sécurité dans les aéroports.

L'étude de l'AMCO réaffirme les positions des associations de l'industrie à l'échelle du pays, qui demandent une augmentation permanente du budget annuel du PAIA. Le PAIA est un programme essentiel qui a permis de mener à bien des projets d'immobilisations critiques liés à la sécurité dans les aéroports régionaux de l'Ontario, de manière à soutenir les vols aériens réguliers de passagers. Comme le PAIA appuie des aéroports partout au pays, nous recommandons que Transports Canada collabore avec les intervenants de l'industrie à l'échelle du pays afin de déterminer une allocation de fonds révisée qui répondrait mieux aux besoins et qui correspondrait davantage aux coûts associés à la mise en œuvre de projets liés à la sécurité dans les années 2020.

Recommandation 2 : Renouveler l'Initiative pour le transport aérien régional (ITAR) afin de soutenir les aéroports communautaires qui ne sont pas admissibles au financement du PAIA.

L'ITAR a été une occasion unique pour les aéroports qui ont subi les contrecoups de la pandémie de COVID-19 de mener des initiatives visant à rétablir la connectivité régionale. Les signes de rétablissement dans le secteur de l'aviation sont de plus en plus évidents en 2022, mais les aéroports interrogés qui ont connu des diminutions de service pendant la pandémie ont indiqué qu'il fallait continuer de soutenir les transporteurs aériens afin de les aider à rétablir leurs opérations. Alors que les projets financés pendant le mandat initial de deux ans de l'ITAR sont mis en œuvre et qu'on évalue la mesure dans laquelle ils ont permis d'atteindre les objectifs visés, nous recommandons d'envisager le renouvellement de l'ITAR si un besoin clairement défini est identifié.

CONCLUSION

Dans les années à venir, on s'attend à ce que la réussite soit plus que jamais tributaire de partenariats efficaces entre les exploitants d'aéroports et les gouvernements provincial et fédéral.

Avec des mesures de soutien efficaces et ciblées, il est possible de préserver le réseau de transport aérien et de s'assurer de consolider les avantages sociaux et économiques des aéroports dans leur milieu et partout en Ontario.