

***Les aéroports du Canada : favoriser la connectivité, la croissance et la productivité au Canada***

**Mémoire en vue du budget fédéral 2018**

**Comité permanent des finances de la Chambre des communes**

**Introduction**

Le Conseil des aéroports du Canada est l’association professionnelle nationale représentant les aéroports du Canada d’un océan à l’autre. Nos membres incluent les plus importants aéroports internationaux canadiens, dont l’aéroport international Pearson de Toronto et celui de Vancouver (YVR), ainsi que des aéroports communautaires tels que ceux de Saint John et de Fort McMurray. Nos aéroports permettent aux Canadiens d’avoir accès à des collectivités partout au pays et de par le monde, contribuant du même coup à la productivité de nos entreprises en les reliant à des marchés tant locaux qu’internationaux.

Récemment, la publication *Travel and Leisure* classait le Canada en tête de liste des pays les plus branchés au monde. La nouvelle n’a rien d’étonnant, compte tenu de la remarquable hausse du nombre de routes internationales et du trafic aérien observée au pays au cours des dernières années.[[1]](#footnote-1) La connectivité s’avère essentielle à l’économie mondialement intégrée du Canada. Des données récentes indiquent qu’une hausse de dix pour cent de la connectivité mondiale se traduit par une hausse de 0,5 pour cent du PIB par habitant à long terme. L’habileté à gérer une telle croissance sera essentielle au maintien notre connectivité et à son rôle clé afin d’assurer la productivité et la compétitivité des Canadiens et de nos entreprises.

Au cours des six premiers mois de l’année, le trafic aérien observé dans les principaux aéroports du Canada a connu une hausse de près de sept pour cent. La hausse est encore plus significative dans les marchés internationaux.[[2]](#footnote-2) Or, au cours des dix prochaines années, on prévoit une hausse additionnelle de 50 % du trafic aérien, ce qui se traduit par quelque 75 millions de passagers de plus.[[3]](#footnote-3)

Nos aéroports et nos divers partenaires de l’industrie doivent gérer la croissance observée aujourd’hui, tout en devant prévoir celle anticipée au cours des prochaines années. Le principal mandat des aéroports du Canada est d’offrir aux voyageurs des services de transport aérien à la fois sûrs, sécuritaires, efficaces et de qualité, en plus de soutenir le développement économique des communautés qu’ils desservent.

D’ailleurs, le Canada se classe bon premier en ce qui a trait aux infrastructures aéroportuaires selon le Forum économique mondial.[[4]](#footnote-4) Le Fonds national des corridors commerciaux récemment annoncé par le gouvernement du Canada accorde aux aéroports du Réseau national des aéroports (RNA) une plus grande flexibilité, leur permettant de prendre part aux divers projets de transport potentiellement transformateurs pour lesquels le fonds a justement été mis sur pied. Les six plus petits aéroports du RNA n’étant pas en mesure d’obtenir un financement auquel ont droit les aéroports de taille comparable qui ne font pas partie du RNA – une situation déplorée par le CAC dans son mémoire l’an dernier – sont particulièrement satisfaits de se voir ainsi admissibles à des options de financement.

Afin de conserver l’avantage du Canada en termes de connectivité, et aussi de renforcer le rôle important des aéroports du Canada tant sur le plan de la productivité et de la compétitivité qu’auprès des collectivités qu’ils desservent, ces derniers souhaitent voir les mesures suivantes reflétées dans le budget fédéral 2018.

 **Gestion d’une hausse de la demande au niveau du contrôle de sécurité et des services frontaliers**

Au cours des dernières années, les discussions entre les aéroports et le gouvernement ont de plus en plus porté sur la difficulté de réagir de façon rapide et efficace à une forte hausse de la demande (générée par la hausse du trafic aérien), tel que mentionné précédemment.

Le transport aérien est un secteur hautement concurrentiel à l’échelle du globe. Aussi, les voyageurs parviennent difficilement à distinguer les fonctions, rôles et responsabilités des divers intervenants dans un aéroport. Or, l’image que projettent le Canada et les communautés desservies par ses aéroports est moins reluisante lorsque les voyageurs doivent patienter dans de longues files d’attente aux points de contrôle de sécurité et à nos frontières aériennes.

L’an dernier, le Comité permanent des finances a reconnu l’importance d’améliorer la qualité des services de contrôle de sécurité et de dédouanement, tel qu’indiqué dans la recommandation 75 de son rapport intitulé « Créer les conditions favorables à la croissance économique : des outils pour les gens, les entreprises et les collectivités », déposé à la Chambre des communes le 7 décembre 2016. Cette recommandation se lit ainsi : « Que le gouvernement du Canada travaille avec l’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et l’Agence des services frontaliers du Canada à accroître le niveau de service et à réduire le temps d’attente sans augmenter le coût imposé aux voyageurs ».

***Contrôle de sécurité***

Tel que mentionné dans un document publié par le *Canadian Global Cities Council* l’an dernier, « le Canada a pris du retard par rapport à ses concurrents mondiaux et ses objectifs de croissance, à cause de son modèle uniformisé de contrôle de sécurité ». Or, il est impératif que les passagers puissent passer les points de contrôle de sécurité dans un délai à la fois convenable et prévisible, dans un contexte où nos aéroports et transporteurs aériens doivent affronter une concurrence à l’échelle mondiale.

Les aéroports du Canada sont certes reconnaissants de l’importance accordée au contrôle de sécurité au cours de la dernière année, tant par les membres de ce comité que par le ministre des Transports Marc Garneau. Des discussions sont d’ailleurs en cours entre l’industrie et le gouvernement, afin d’identifier des façons de restructurer le service de contrôle en fonction de certains principes, notamment en ce qui a trait à l’établissement de normes de qualité des services et à un financement plus efficace du système. L’objectif n’est pas seulement de réduire le temps d’attente aux points de contrôle de sécurité, mais aussi d’offrir à la clientèle une expérience professionnelle et efficace tout en maintenant le cap sur un haut niveau de sécurité.

Parallèlement, d’autres enjeux doivent selon nous être abordés afin de permettre à nos aéroports de maintenir leur rôle en tant que facilitateurs de productivité et de compétitivité dans leur communauté locale.

***Niveau de service et financement***

Les aéroports et les transporteurs aériens ont investi des milliards de dollars dans leurs infrastructures et flottes aériennes afin de les moderniser et d’optimiser leur efficacité énergétique. Malheureusement, le financement disponible pour le contrôle de sécurité et les services frontaliers n’a pas évolué avec le volume de passagers. Résultat : ces derniers doivent subir un temps d’attente de plus en plus long. Si les discussions se poursuivent avec le gouvernement afin d’identifier des avenues d’amélioration du service à long terme, les solutions ne sont pas pour demain. Or, le volume de trafic aérien demeurant sur une pente ascendante, il importe de tenir compte des besoins des passagers au cours des deux prochaines années. Le fait de maintenir le financement disponible à son niveau actuel s’avère alors insuffisant.

***ACSTA+***

Le programme ACSTA+ récupère chez nous des innovations technologiques et des façons de faire ayant fait leurs preuves ailleurs dans le monde. À ce jour, le programme n’a été mis en place qu’en partie, dans certains points de contrôle des quatre principaux aéroports du pays. Le programme ACSTA+ a d’ores et déjà aidé ces aéroports à mieux gérer la hausse du volume de passagers au cours de l’été. Toutefois, des fonds additionnels sont nécessaires afin d’étendre le programme à d’autres points de contrôle dans ces aéroports, ainsi qu’à d’autres aéroports ailleurs au pays.

 ***Les aéroports du Canada demandent au gouvernement :***

* ***D’établir des normes de service concurrentielles à l’échelle mondiale en ce qui a trait au contrôle de sécurité au Canada, ainsi qu’un financement permettant une transition vers une nouvelle structure.***
* ***D’accélérer le déploiement de la technologie ACSTA+ dans d’autres points de contrôle de sécurité et aéroports partout au Canada.***
* ***De mettre en oeuvre des réformes structurelles complètes en ce qui a trait à la prestation et au financement de services de contrôle de la sécurité des passagers, des bagages et des travailleurs de l’industrie (soit les « non-passagers »), incluant l’établissement de normes de service lors du contrôle préembarquement ainsi qu’un mécanisme de financement permettant d’adapter les ressources pour le contrôle de sécurité à la hausse de la demande.***

***Services frontaliers***

Les passagers en provenance de l’international constituent le segment de marché qui connaît la plus forte croissance dans plusieurs importants aéroports canadiens. En effet, la hausse observée l’an dernier atteignait 8,9 %. Or, ce pourcentage a déjà été surpassé depuis le début de l’année (il se situait à 10,9 % au cours des cinq premiers mois de 2017).[[5]](#footnote-5)

Au cours des dernières années, le recours à des programmes novateurs et aux nouvelles technologies a permis à l’Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) de gérer plus efficacement l’important volume de voyageurs par transport aérien.

L’agence a pu compter sur un solide appui des aéroports, qui ont consacré quelque 40 millions $ au cours des six dernières années à leurs infrastructures et à l’automatisation du contrôle frontalier, afin d’assurer un contrôle plus simple et efficace des passagers. Entre autres, Aéroports de Montréal a investi la somme de six millions $ au cours de l’été afin d’améliorer le processus de contrôle frontalier des passagers en transit ou en provenance de l’étranger à l’aéroport Pierre-Elliot-Trudeau de Montréal. Aussi, les aéroports de première classe ont injecté des millions de dollars pour la mise en place de bornes d’inspection primaire.

Tout comme c’est le cas aux points de contrôle de sécurité, les longues files d’attente aux frontières aériennes du Canada peuvent s’avérer une source de frustration pour les voyageurs. Ainsi, ceux et celles ayant le choix de leur destination ou de leur aéroport de correspondance privilégieront un autre pays si le Canada n’est pas en mesure de leur assurer une expérience à la fois prévisible, constante et de qualité.

*“Les touristes veulent pouvoir se déplacer de façon rapide et efficace, et privilégieront des destinations alternatives lorsque l’accès à un pays en particulier s’avère difficile. Pour les passagers, les aéroports ne sont qu’un moyen et non une fin ou une destination en soi. Il importe donc pour les aéroports et les services frontaliers d’optimiser l’efficacité de leurs infrastructures afin d’assurer aux voyageurs un déplacement sans complications ».*

* **Rapport sur la compétitivité des voyages et du tourisme 2017**

 ***Les aéroports du Canada demandent au gouvernement :***

* ***D’accorder un financement additionnel à l’Agence des services frontaliers du Canada, afin de répondre à la hausse de la demande pour des services aériens et favoriser le recours aux innovations technologiques.***

**Politiques des aéroports modernes**

Depuis près de vingt-cinq ans, les administrations aéroportuaires au sein du Réseau national des aéroports (RNA) exploitent et financent leurs installations en vertu de baux à long terme. Depuis 1992, ces administrations ont investi plus de 22 milliards $ dans l’amélioration de leurs infrastructures, et ce, sans qu’un sou provienne des contribuables. Un tel modèle d’affaires s’est avéré des plus efficace pour le Canada. Ainsi, au moment où Transports Canada étudie la possibilité de nouvelles réformes à ses politiques actuelles relatives aux aéroports, le ministère devrait chercher à tirer profit du succès d’un tel système.

***Loyers des aéroports***

Une composante du budget fédéral qui s’avère d’un intérêt particulier pour plusieurs aéroports du RNA porte sur les politiques relatives aux loyers imposés aux aéroports. De par leur nature, nos aéroports forment un ensemble hétérogène. Or, la question du versement de loyers s’avère particulièrement préoccupante pour les aéroports au volume de trafic aérien moins important, autant que pour les aéroports d’envergure qui sont vulnérables aux pressions exercées par une concurrence constituée d’autres aéroports – et d’autres moyens de transport.

Les loyers sont imposés par le gouvernement fédéral à 21 aéroports privés du RNA au Canada, dont treize accueillent moins de trois millions de passagers. En 2016, les aéroports du RNA ont versé la somme de 344 millions $ en loyers. En tout, quelque 5,6 milliards $ ont été consacrés au paiement de loyers depuis le transfert du contrôle des aéroports en 1992.

En tant que taxe sur les revenus bruts, les loyers des aéroports affectent la capacité pour certains aéroports d’évaluer diverses opportunités d’affaires. Ils peuvent aussi empêcher les aéroports de considérer des secteurs d’activité aux rendements financiers à faible marge, étant donné qu’ils se verraient contraints de payer en loyers jusqu’à 12 % de tout revenu généré – une situation qui ne s’applique pas aux autres entreprises.

Tout loyer perçu par le gouvernement devrait être entièrement redistribué dans le système, notamment afin d’améliorer les ressources dans d’autres secteurs, tel que mentionné dans le présent mémoire.

***Les aéroports du Canada demandent au gouvernement :***

* ***D’éliminer les loyers pour les aéroports accueillant moins de trois millions de passagers – ce qui représente environ 11 millions $ des quelque 344 millions $ versés l’an dernier.***
* ***D’accorder un plafond de loyers aux aéroports de plus grande envergure afin de mettre un frein à leur tendance à la hausse – ou tout simplement éliminer les loyers.***

 ***Boutiques hors taxes à l’arrivée***

Aujourd’hui, il est permis aux aéroports canadiens de vendre certains produits exempts de taxes aux passagers s’apprêtant à quitter le Canada. Or, plus de 50 pays de par le monde permettent aux passagers internationaux de se procurer des items dans des boutiques hors taxes à leur arrivée.

Une modification relativement mineure à la Loi sur les douanes du Canada se traduirait par des bénéfices nets tant pour le fisc fédéral que pour l’emploi et l’expérience des voyageurs. Grâce aux Arrivées hors taxes (AHT), l’économie canadienne bénéficierait du rapatriement ici d’environ 100 millions $ en ventes outremer et de la création de près de 600 nouveaux emplois (directs et indirects). De son côté, le gouvernement du Canada générerait la somme de 9 millions $ en revenus fiscaux.

***Les aéroports du Canada demandent au gouvernement :***

* ***De permettre aux provinces intéressées de mettre en place des Arrivées hors taxes, en modifiant l’article 24 (1)(c) de la Loi sur les douanes du Canada, afin d’y inclure la vente de produits hors taxes aux passagers arrivant au Canada, plutôt que de limiter le tout aux passagers s’apprêtant à quitter le pays.***

 **À propos du CAC**

Le Conseil des aéroports du Canada (CAC) compte quelque 51 membres exploitant plus de 100 aéroports partout au Canada, y compris tous les aéroports privés du Réseau national des aéroports (RNA). Le CAC fut fondé en 1991, soit après que le gouvernement du Canada eût cédé le contrôle des aéroports à des entités locales. Ces dernières assurent la gestion, l’exploitation et le financement des aéroports en vertu de baux à long terme.

Les aéroports membres du CAC exploitent plus de 90 pour cent du trafic aérien commercial au Canada, et une proportion encore plus importante du trafic aérien international. Le secteur canadien du transport aérien génère plus de 140 000 emplois directs et environ 35 milliards $ en activité économique, en plus de contribuer quelque 7 milliards $ en impôts fédéraux.

1. *The World’s Most Connected Countries*, Travel and Leisure (15 juin 2017) [↑](#footnote-ref-1)
2. Données sur le trafic aérien de janvier à juin 2017 provenant des aéroports membres du CAC [↑](#footnote-ref-2)
3. Prévisions du trafic nord-américain de Airports Council International [↑](#footnote-ref-3)
4. Rapport sur la compétitivité des voyages et du tourisme, Forum économique mondial [↑](#footnote-ref-4)
5. Données provenant des aéroports membres du CAC [↑](#footnote-ref-5)