

**Comité sénatorial permanent des transports et des communications**

**Projet de loi C-49 (*Loi sur la modernisation des transports*)**

**Daniel-Robert Gooch**

**Président du Conseil des aéroports du Canada**

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs. Je vous remercie de l'invitation à témoigner devant vous dans le cadre de l'étude par votre comité du projet de loi C-49, la *Loi sur la modernisation des transports*. Je m'appelle Daniel-Robert Gooch et je suis le président du Conseil des aéroports du Canada.

Le CAC compte 52 membres qui exploitent plus de 100 aéroports au Canada, y compris tous les aéroports privés du Réseau national d'aéroports (RNA). Nos membres gèrent plus de 90 pour cent du trafic aérien commercial au Canada et une proportion encore plus élevée du trafic international.

Aujourd’hui, les aéroports du Canada connaissent une très forte croissance. Le nombre de passagers a augmenté de 6,3 pour cent l’an dernier et le trafic international a connu une croissance encore plus forte, soit 9,8 p. cent.

Le transport aérien est en plein essor et le gouvernement peut s’en attribuer le mérite. Les investissements effectués dans les visas font en sorte qu’il est plus facile pour les touristes étrangers de venir au Canada. Des investissements seront effectués dans la promotion du tourisme par le biais de Destination Canada, qui fait un excellent travail. L’Année du tourisme Canada-Chine accroît notre visibilité sur ce marché, quoiqu’une hausse des droits de trafic aérien serait requise pour réaliser pleinement notre potentiel là-bas.

Les aéroports sont très achalandés, ce qui est le genre de problème qu’on aime avoir. Et ils investissent dans les infrastructures pour avoir la capacité de faciliter le déplacement des passagers. Mais comme vous en avez entendu parler de nos collègues de l'industrie, le gouvernement a aussi un rôle à jouer.

Le budget de 2018 renfermait de bonnes nouvelles, notamment l’aide financière additionnelle de 236 millions de dollars allouée à l’ACSTA pour aider à gérer la hausse du nombre de passagers. Une aide financière additionnelle a également été accordée à l’ASFC.

Ces investissements seront utiles. Puisque l’aide financière à l’ACSTA ne fait que maintenir le niveau de service actuel de la société d’État, nous nous attendons à ce que les longues périodes d’attente pour les contrôles de sûreté continueront durant les périodes de pointe, jusqu’à ce que des réformes permanentes soient mises en place.

Nous sommes encouragés par le fait que le gouvernement du Canada envisage une restructuration de l’ACSTA pour que son financement soit mieux adapté à la croissance du trafic aérien. Le budget de 2018 procure une certaine stabilité à l’ACSTA pour que ce travail puisse procéder de façon prudente, tout en discutant pleinement avec les aéroports du Canada et nos partenaires de l’industrie.

Les aéroports et les principaux transporteurs aériens du Canada ont recommandé au ministre Garneau un niveau de service qui ferait en sorte que 95 p. cent des passagers au départ dans les huit plus grands aéroports puissent passer le contrôle de sûreté en moins des 10 minutes, et même encore plus rapidement pour les passagers en correspondance, et aucun passager n’attendra plus de 20 minutes. Mais nous sommes un peu loin de cet objectif aujourd’hui, d’où nos préoccupations au sujet du projet de loi C-49.

Le projet de loi C-49 offre un cadre qui permettra à l’ACSTA d’administrer des services de contrôle nouveaux ou supplémentaires, selon le modèle de recouvrement des coûts. Les aéroports auront ainsi plus de souplesse pour accélérer les contrôles de sûreté pour des raisons d’affaires, comme attribuer un niveau de service plus élevé aux voyageurs qui ont un vol de correspondance ou aménager une section d’enregistrement distincte pour les voyageurs ayant une cote plus élevée.

Toutefois, tant qu’une norme de service acceptable ne sera pas mise en place avec un soutien financier suffisant, nous craignons que certains aéroports se sentent pressés de payer les services de base de l’ACSTA qui devraient être financés à même le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Les aéroports fonctionnent selon un mode sans but lucratif, c’est-à-dire que tous leurs coûts additionnels doivent être absorbés et récupérés sous forme de frais plus élevés pour les voyageurs ou les transporteurs aériens ou par le biais de nouvelles sources de revenus que les aéroports utilisent pour garder les coûts des utilisateurs à un niveau bas.

L’aéroport Toronto Pearson et l’aéroport international de Vancouver ont déjà dépensé un montant supplémentaire de 14 millions de dollars l’an dernier pour compléter l’aide financière gouvernementale en vue de permettre à l’ACSTA de maintenir son objectif de traiter 85 p. cent des passagers dans les contrôles de sûreté en 15 minutes ou moins.

Puisque nous prévoyons accueillir 6 millions de passagers aériens de plus cette année, la demande sera plus forte aux contrôles de sûreté et à nos frontières aériennes.

En examinant l’aspect des droits des voyageurs dans le cadre du projet de loi C-49, nous vous exhortons de garder cet élément à l’esprit. Nous avons écouté les témoignages présentés à votre comité concernant les droits des voyageurs et le rôle interrelié des parties prenantes dans la chaîne de valeur du voyage. Le rôle du gouvernement fédéral dans la prestation des contrôles de sûreté effectués par l’ACSTA et des services frontaliers dispensés par l’ASFC doit faire partie de vos réflexions, puisqu’il contribue aux vols manqués par les passagers, aux vols retardés et même aux retards de débarquement à la fin d’un vol.

Les aéroports feront tout en leur possible pour s’assurer que les gens arrivent à leur destination à temps et dans un milieu agréable. Mais le gouvernement a certainement un rôle central à jouer aussi.

Je vous remercie de votre temps.