

**Aéroports du Canada : au service des voyageurs,
travaillant pour les collectivités dans une ère de
changement et d'adaptation au climat**



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

Résumé des recommandations	
Financement des infrastructures des petits aéroports pour la sûreté et la sécurité	
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA)	<ul style="list-style-type: none"> • Accroître le financement annuel du PAIA à 95 millions de dollars et rendre l'accès au programme plus simple, plus transparent, son succès plus prévisible et le programme plus uniformément utile aux aéroports admissibles. • Adapter les catégories et les exigences d'admissibilité des projets, si nécessaire, afin d'assurer qu'ils satisfont aux nouveaux défis auxquels les aéroports sont confrontés pour s'adapter aux répercussions du changement climatique sur les infrastructures et les équipements liés à la sûreté et à la sécurité.
Infrastructures nationales de transport et connectivité / congestion régionales	
Infrastructures nationales de transport	<ul style="list-style-type: none"> • Accroître et élargir le financement aux programmes nationaux d'infrastructure de transport et de transport en commun pour réduire la congestion urbaine et régionale et aider les voyageurs et les travailleurs à se rendre à l'aéroport de façon plus efficace en utilisant les trains régionaux et le transport en commun. • S'assurer que les programmes nationaux d'infrastructures de transport, y compris les trains régionaux et le transport en commun, sont suffisamment souples pour que le gouvernement fédéral puisse agir de façon plus indépendante avec ses partenaires éventuels.
Atténuation et adaptation en matière de catastrophes	
Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes	<ul style="list-style-type: none"> • Revoir l'admissibilité au programme du Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes afin d'assurer que les aéroports et les collectivités ayant un besoin légitime y ont accès.
Nettoyage environnemental des toxines mandatées par le gouvernement fédéral	
Toxines mandatées par le gouvernement fédéral dans la mousse extinctrice	<ul style="list-style-type: none"> • En consultation avec les aéroports du Canada et les autres parties concernées, élaborer et financer un programme d'assainissement, de décontamination et d'élimination des actifs contaminés par les SPFA en raison de leur utilisation mandatée par le gouvernement fédéral.

Mémoire prébudgétaire 2020 – Les aéroports du Canada : au service des voyageurs, travaillant pour les collectivités

Le Conseil des aéroports du Canada (CAC) compte 54 membres, y compris les 21 aéroports du Réseau national des aéroports (RNA) exploités par le secteur privé et 23 petits aéroports admissibles au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA). Les membres du CAC s'occupent pratiquement de la quasi-totalité du fret aérien et du trafic international de passagers, et de 95 p. cent du trafic intérieur de passagers.

En 2016, alors que 140 millions de passagers ont transité dans les aéroports du Canada (en hausse de 112 p. cent comparativement à 1988), les aéroports ont contribué directement 48 milliards de dollars à la production économique, 19 milliards de dollars au PIB, 194 000 emplois et 6,9 milliards de dollars en recettes fiscales à tous les paliers de gouvernement.

Conformément à l'appel de mémoires lancé par le Comité des finances de la Chambre des communes pour le budget fédéral de 2020, les recommandations du CAC abordent le thème « *L'urgence climatique : la transition requise vers une économie faible en carbone* ». Compte tenu de la portée restreinte de l'orientation du comité dans ses considérations budgétaires pour le printemps prochain, ce qui suit ne représente que le sous-ensemble des priorités de l'industrie concernant la responsabilité environnementale, le changement climatique et l'adaptation.

Les aéroports du Canada sont plus efficaces et plus durables qu'il y a 10 ans à peine. Quatorze des aéroports du Canada sont signataires du programme Airport Carbon Accreditation, qui évalue et reconnaît de manière indépendante les efforts des aéroports pour gérer et réduire leurs émissions de CO₂. En outre, en consultation avec leurs collectivités et leurs parties prenantes, les aéroports font des investissements financiers importants dans l'équipement et les véhicules électriques de soutien au sol, ainsi que dans les nouveaux bâtiments certifiés LEED.

Les aéroports du Canada subissent déjà les effets du changement climatique. Les feux de forêt, les inondations, les chutes de neige extrêmes et les fortes fluctuations de la température du sol ont tous eu, ou menacé d'avoir, des répercussions financières sur les aéroports au cours de la dernière année, sur le plan de l'exploitation, mais également de l'intégrité des infrastructures et de l'entretien continu.

Financement des infrastructures des petits aéroports pour la sûreté et la sécurité

Dans les années 1990, la Politique nationale des aéroports de Transports Canada a reconnu que les petits aéroports ont de la difficulté à trouver des fonds pour soutenir leurs activités et leurs investissements pour maintenir les infrastructures essentielles et respecter les règlements de sûreté et de sécurité en constante évolution.

Le **Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA)** vise à aider les aéroports admissibles à maintenir le rythme pour répondre à leurs besoins d'infrastructure et d'équipement. La complexité et la sophistication des exigences réglementaires ont augmenté avec les années, mais le financement du PAIA n'a pas emboîté le pas. En fait, l'enveloppe de financement totale du PAIA, d'environ 38 millions de dollars par année, n'a pas augmenté depuis près de 20 ans, tandis que l'inflation des coûts pour les matériaux de construction, la main-d'œuvre, les opérations hivernales et l'équipement d'urgence pour les projets admissibles au PAIA a largement dépassé l'inflation générale.

Même si le PAIA ne s'attaque pas à tous les défis liés au changement climatique, il en aborde beaucoup. Le changement climatique contribue également de façon négative aux coûts des aéroports admissibles au PAIA, qui doivent continuer de fournir un environnement sécuritaire aux voyageurs, aux travailleurs et à la collectivité. Une augmentation du financement du PAIA procurerait à ces aéroports une plus grande souplesse pour répondre à des demandes comme celles-ci :

- Les fluctuations de température plus importantes font des ravages sur les pistes et les voies de circulation, ce qui augmente les coûts de l'entretien courant et accélère la nécessité d'entreprendre de grands projets de resurfacement des pistes à intervalles plus rapprochés.
- L'évolution des chutes de neige met à rude épreuve les besoins d'entretien hivernal des aéroports, mais le financement ne répond pas toujours aux besoins spécifiques des aéroports admissibles au PAIA (par exemple, la suffisance de l'équipement de déneigement admissible au financement en fonction de la taille de l'aéroport). Cela s'explique par les coûts d'exploitation plus élevés en raison de l'attention accrue qu'il faut accorder aux conditions de piste en hiver.
- Les feux de forêt et les inondations menacent non seulement l'infrastructure réelle des petits aéroports, ils mettent en lumière le rôle important que jouent les aéroports du Canada en tant que plaques tournantes du transport lors de catastrophes naturelles.

Le PAIA accorde une aide financière aux aéroports qui accueillent entre 1 000 et 525 000 passagers par année pour des infrastructures et des équipements liés à la sûreté et à la sécurité dans une des trois catégories suivantes :

Priorité 1 : Les projets liés à la sécurité côté piste, comme la remise en état des pistes, des voies de circulation et des aires de circulation, le balisage lumineux, les aides visuelles, les entrepôts de sable, les services publics pour l'entretien des éléments admissibles et les coûts connexes de préparation de l'emplacement, y compris les coûts directement liés à l'environnement, les véhicules de lutte contre l'incendie d'aéronefs et l'équipement connexe, ainsi que les abris pour

l'équipement nécessaire afin de maintenir le niveau de protection de l'aéroport, comme l'exigent les règlements.

Priorité 2 : L'équipement mobile lourd côté piste et les éléments liés à la sécurité, comme les souffleuses à neige, les chasse-neige, les balayeuses de piste, les épandeurs, les dispositifs servant à mesurer le coefficient de frottement en hiver et les abris pour l'équipement mobile lourd côté piste.

Priorité 3 : Les projets liés à la sécurité des aérogares et ceux du côté ville, comme l'installation de systèmes de gicleurs, l'enlèvement de l'amiante et l'amélioration de l'accès pour les personnes ayant une déficience.

En raison d'un sous-financement chronique, en pratique seuls les projets des deux premières catégories sont financés aujourd'hui. Une bonne part des 200 aéroports admissibles au PAIA ont cessé de présenter des demandes pour des projets qui, à leur avis, ne seront pas approuvés.

Le Regional Community Airports Council of Canada (RCAC) estime que la demande actuelle est d'environ 95 millions de dollars par année, une estimation qui tient compte à la fois de l'inflation du coût des matériaux, de l'équipement et de la main-d'œuvre pour les projets admissibles au PAIA, mais également de la demande refoulée découlant du sous-financement chronique du programme. Le CAC appuie cette évaluation et collabore avec le RCAC et d'autres groupes d'aviation régionaux pour mettre en lumière le rôle important du PAIA et rechercher un financement supplémentaire pour le programme.

Le CAC demande au gouvernement de :

- ***Accroître le financement annuel du PAIA à 95 millions de dollars et rendre l'accès au programme plus simple, plus transparent, son succès plus prévisible et le programme plus uniformément utile aux aéroports admissibles.***
- ***Adapter les catégories et les exigences d'admissibilité des projets, si nécessaire, afin d'assurer qu'ils satisfont aux nouveaux défis auxquels les aéroports sont confrontés pour s'adapter aux répercussions du changement climatique sur les infrastructures et les équipements liés à la sûreté et à la sécurité.***

Infrastructures nationales de transport et connectivité / congestion régionales

Le **Fonds national des corridors commerciaux (FNCC)** a été conçu pour accroître la circulation du commerce canadien par le biais de notre système de transport et de nos frontières. Il s'agit du premier fonds national pour les infrastructures accessible à tous les aéroports membres du RNA et plusieurs aéroports ont bénéficié d'un financement dans le cadre de ce programme.

Plusieurs aéroports ont proposé des projets qui répondent aux objectifs du FNCC dans le but de réduire les goulets d'étranglement au niveau du commerce et de la mobilité, et à s'attaquer aux problèmes de capacité dans le transport régional. Certaines initiatives ont été mises en œuvre, avec des investissements d'environ 100 millions de dollars pour des projets aériens financés dans le cadre du FNCC. Toutefois, il reste encore un certain nombre de projets proposés pour lesquels le gouvernement fédéral pourrait jouer un rôle actif dans le financement, mais qui, jusqu'à maintenant, a choisi de ne pas le faire.

Plus particulièrement, en ce qui concerne le changement climatique, beaucoup d'aéroports canadiens situés dans des zones urbaines investissent dans des programmes régionaux de transport ferroviaire et de transport en commun qui permettraient à des millions de voyageurs et de travailleurs aéroportuaires de délaissier leur voiture et d'éviter les embouteillages sur les routes et les autoroutes locales. Pour diverses raisons, bon nombre d'aéroports se retrouvent aujourd'hui avec un accès limité au transport en commun. D'ailleurs, une priorité des aéroports au cours de la dernière décennie était de régler ce problème, notamment au moyen de projets comme la plaque tournante régionale du transport en commun à Toronto Pearson et le prolongement du train léger à l'aéroport international d'Ottawa.

Même si le FNCCA et le Fonds pour l'infrastructure de transport en commun fournissent déjà un financement essentiel, la demande dans le cadre de ces programmes est énorme et devrait être élargie.

Entre-temps, les aéroports continuent d'autofinancer la plupart des projets d'infrastructure aéroportuaires au moyen de frais d'utilisation, un élément clé du modèle des aéroports canadiens. Par exemple, ils engagent leurs propres fonds pour appuyer la portion aéroportuaire des projets de transports régionaux, produisant un modèle d'investissement véritablement public-privé dans les infrastructures de transport qui fonctionne bien pour le Canada.

Le CAC demande au gouvernement de :

- ***Accroître et élargir le financement aux programmes nationaux d'infrastructure de transport et de transport en commun pour réduire la congestion urbaine et régionale et aider les voyageurs et les travailleurs à se rendre à l'aéroport de façon plus efficace en utilisant les trains régionaux et le transport en commun.***
- ***S'assurer que les programmes nationaux d'infrastructures de transport, y compris les trains régionaux et le transport en commun, sont suffisamment souples pour que le***

gouvernement fédéral puisse agir de façon plus indépendante avec ses partenaires éventuels.

Atténuation et adaptation en matière de catastrophe

Le **Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes (FAAC)** a été annoncé en mai 2018 en tant que programme national de 10 ans visant à investir 2 milliards de dollars dans des projets qui aident les collectivités à mieux résister aux catastrophes naturelles, comme les inondations, les feux de forêt, les séismes et les sécheresses – dont la fréquence et l'intensité ont été exacerbées par le changement climatique.

Dans le cadre de ce fonds, les projets admissibles doivent avoir une valeur d'au moins 20 millions de dollars, prévoir la création ou la modification d'infrastructures publiques/nationales et satisfaire à au moins un des nombreux critères d'importance nationale. Ces critères comprennent la diminution des répercussions sur les infrastructures essentielles et les services essentiels, la santé et la sécurité des Canadiens, les perturbations importantes de l'activité économique et l'attention accrue accordée aux régions vulnérables.

Comme nous l'avons vu partout au pays, les aéroports du Canada sont directement touchés par ces catastrophes, alors que les aéroports jouent aussi un rôle essentiel durant ces événements dans les évacuations des collectivités et la fourniture des services d'urgence. Le FAAC améliore déjà les infrastructures aéroportuaires dans le nord du Canada, où 22 millions de dollars en financement fédéral et territorial sont accordés à l'aéroport Mike Zubco d'Inunavik dans les Territoires du Nord-Ouest pour aider l'aéroport à continuer à répondre en toute sécurité aux besoins des voyageurs et de la collectivité dans le contexte du changement climatique.

Toutefois, les restrictions touchant l'admissibilité à ce programme peuvent désavantager certains aéroports, notamment les 21 aéroports privés du Réseau national des aéroports, pour lesquels ce fonds pourrait jouer un rôle précieux en atténuant l'impact du changement climatique et en réduisant le fardeau financier des catastrophes naturelles pour les voyageurs et les collectivités.

Le CAC demande au gouvernement de :

- ***Revoir l'admissibilité au programme du Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes afin d'assurer que les aéroports et les collectivités ayant un besoin légitime y ont accès.***

Nettoyage environnemental des toxines mandatées par le gouvernement fédéral

Les aéroports membres du CAC s'engagent à être des partenaires responsables auprès de leurs collectivités en exploitant leurs installations de manière respectueuse de l'environnemental et ils s'efforcent de se conformer à tous les règlements applicables. Toutefois, pour assurer la

sécurité du public voyageur, Transports Canada a exigé que les aéroports fournissent à l'Unité des services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SLIA) de la mousse extinctrice contenant les substances toxiques acide perfluorooctanoïque (APFO) et sulfonate de perfluorooctane (SPFO) de la famille des substances perfluoroalkyliques ou polyfluoroalkyliques (SPFA). Les aéroports du Canada utilisent de la mousse extinctrice avec ces composés depuis qu'ils sont détenus et exploités par le gouvernement fédéral. Depuis le transfert des aéroports aux collectivités, aux administrations aéroportuaires et aux provinces, Transports Canada a continué de rendre obligatoire l'utilisation de ces composés, qui sont utilisés non seulement dans les situations d'urgence, mais également dans la formation.

Le CAC a récemment réussi à obtenir une exemption de l'obligation d'utiliser cette mousse toxique à l'avenir et il s'approvisionne en produits de substitution. Toutefois, il reste encore des contaminants provenant de décennies d'utilisation et le CAC a recommandé qu'un groupe de travail soit formé avec les aéroports, Transports Canada, Environnement Canada et Changements climatiques, ainsi que d'autres parties concernées, afin de rechercher activement des options pour l'isolation et la restauration des équipements, des bâtiments et des terrains contaminés par les SPFA.

Il faut également déterminer une compensation financière pour les coûts associés à l'assainissement, à la décontamination et à l'élimination des actifs aéroportuaires affectés. Puisqu'il s'agit de problèmes hérités de l'époque où Transports Canada exploitait les aéroports, le CAC estime que le gouvernement fédéral devrait assumer la responsabilité des coûts financiers associés à leur assainissement.

Le CAC demande que le gouvernement :

- ***En consultation avec les aéroports du Canada et les autres parties concernées, élaborer et financer un programme d'assainissement, de décontamination et d'élimination des actifs contaminés par les SPFA en raison de leur utilisation mandatée par le gouvernement fédéral.***