En route vers la reprise

UNE FEUILLE DE ROUTE AXÉE SUR LE CLIENT POUR L'AVIATION CANADIENNE

PRÉSENTATION AU SOMMET SUR LA RELANCE DU SECTEUR AÉRIEN
DÉCEMBRE 2022

CONSEIL DES AÉROPORTS DU CANADA
CANADIAN AIRPORTS COUNCIL

Table des matières

SOMMAIRE EXÉCUTIF **3**

1. INTRODUCTION **6**
Notre vision : collaboration et objectif commun 6
Notre approche : centrée sur les voyageurs et axée sur les solutions 7
Notre objectif : le développement durable et la compétitivité 7

Reprendre de l'altitude : l'aéroport international Toronto Pearson **8**

2. L'EXPÉRIENCE ET LE PARCOURS DU VOYAGEUR **10**
La nature interconnectée de l'écosystème canadien du transport aérien 10
Reprise des voyages aériens postpandémie : épreuves et difficultés 12
Recommendations **13**
1) Mettre en place la reconnaissance faciale pour accroître l'efficacité de la circulation des voyageurs *13*
2) Miser sur les programmes de voyageurs dignes de confiance pour réduire le temps d'attente au contrôle *13*
3) Créer un groupe de travail sur l'innovation en matière de contrôle de sûreté *14*
4) Établir des normes de service à chaque étape du processus *14*

3. TRANSPARENCE COLLABORATIVE **16**
Partage des données et cadres de collaboration 17
Recommendations **17**
1) Encourager le partage des données dans l'écosystème canadien du transport aérien *17*
2) Mettre en œuvre des cadres de collaboration pour améliorer l'expérience des voyageurs *18*
3) Soutenir les projets de numérisation dans les aéroports canadiens *19*

Financièrement contraint : YUL, l'aéroport international Montréal-Trudeau **20**

4. INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES **22**
Contexte financier postpandémique 22
Besoins actuels et risques prévisibles 23
Recommendations **24**
1) Réinvestir les loyers et permettre un financement flexible de capital *24*
2) Mettre en place des programmes de financement pour l'écologisation des actifs aéroportuaires *26*
3) Recapitaliser le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) *26*

5. CONCLUSION **27**

Sommaire exécutif

Les aéroports canadiens sont des moteurs naturels du développement économique et des facilitateurs de connectivité mondiale pour nos villes et communautés, générant des milliers d'emplois chaque année dans divers secteurs économiques, de la logistique à l'entretien, la réparation et la réfection des avions, en passant par le tourisme. Comme on a pu le constater lors de la pandémie de COVID-19, les aéroports canadiens constituent un service essentiel en période de perturbation et contribuent à protéger les chaînes d'approvisionnement vitales du Canada.

En 2020 et 2021, la pandémie a décimé les finances des aéroports, touché des milliers de travailleurs et perturbé les chaînes d'approvisionnement partout au Canada. La résurgence de la demande en matière de voyages en 2022 a entraîné des retards, des annulations de vols et des défaillances dans la qualité du service qui ont perturbé la vie des Canadiens. Afin de restaurer la confiance des voyageurs envers nos installations et notre service, les aéroports du Canada proposent une série de mesures concrètes à mettre en œuvre dans les prochains mois.

L'expérience des voyageurs reste au centre de nos préoccupations. Nous recommandons donc de simplifier le parcours du voyageur, d'améliorer la transparence et la collaboration dans le secteur et d'investir pour répondre aux besoins en matière d'infrastructure, le tout dans le but de faciliter le transport aérien des Canadiens.

Le Conseil des aéroports du Canada (CAC) estime qu'il est urgent de défendre la position historique du Canada comme l'un des écosystèmes du transport aérien les plus intéressants, compétitifs et fiables au monde. Ce livre blanc propose des mesures concrètes structurées en trois champs d'action.

Améliorer de façon quantifiable l'expérience des voyageurs

- Introduire la reconnaissance faciale facultative dans tous les aéroports canadiens afin d'accroître l'efficacité de la circulation des voyageurs des vols intérieurs et internationaux et de réduire les temps de traitement à l'aéroport.

- Mettre en place d'ici l'été 2023 un nouveau programme de contrôle de sécurité pour les voyageurs dignes de confiance pour une utilisation immédiate dans les aéroports canadiens, doté d'un personnel suffisant et axé sur la réduction du temps d'attente aux points de contrôle.

- Créer un groupe de travail sur l'innovation en matière de contrôle de sécurité au Canada, en utilisant le modèle intégré élaboré par la Transportation Security Administration (TSA) des États-Unis en 2016, en vue de favoriser la transmission des données dans l'ensemble de l'écosystème du transport aérien et de tirer parti des environnements d'interface de programme d'application (API) ouverts.

- Adopter des normes minimales en matière de service à chaque étape du parcours et pour chaque partie prenante concernée, assorties d'attentes mutuellement convenues et d'obligations de compte rendu régulier.

Transparence collaborative et objectif commun

- Favoriser le partage des données dans l'ensemble de l'écosystème canadien du transport aérien (c.-à-d. les aéroports, les compagnies aériennes, les organismes de sécurité frontalière, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les fournisseurs de services d'aviation), en prévoyant les garanties juridiques nécessaires pour protéger la confidentialité commerciale et répondre aux préoccupations relatives à la protection de la vie privée.

- Établir un cadre de collaboration qui fournit une structure de responsabilisation pour chaque partie prenante de l'écosystème canadien du transport aérien, soutenu par un accord commun sur les normes minimales de service pour les opérations normales et irrégulières, et une approche de numérisation basée sur une API unique.

- Appuyer les initiatives de numérisation axées sur l'amélioration de l'expérience des voyageurs dans les aéroports canadiens et l'atteinte d'objectifs de développement durable tels que la réduction des émissions de carbone générées par l'aviation

Investissement dans l'infrastructure des aéroports canadiens

- Réinvestir les loyers pour la prochaine décennie afin de s'assurer que l'infrastructure aéroportuaire du Canada demeure moderne, efficace, concurrentielle et en mesure de répondre aux objectifs de durabilité et de décarbonisation à long terme.

- D'autres investissements en capital sous forme de dettes supplémentaires pourraient entraîner une hausse des frais d'utilisation, dû au fait que les aéroports canadiens tentent de rivaliser avec leurs homologues américains qui ont récemment reçu plus de 40 milliards de dollars. Les perspectives financières sont particulièrement graves pour les petits aéroports régionaux.

- Un réinvestissement des loyers de 400 millions de dollars par an permettrait de créer près de 1 400 emplois directs, de générer 110 millions de dollars en salaires, avec un salaire moyen par emploi de 79 700 dollars, et de contribuer à hauteur d'environ 160 millions de dollars au PIB du Canada. En tenant compte des impacts indirects et induits, le nombre d'emplois pourrait atteindre 2 400 à travers le Canada, avec une contribution de 285 millions de dollars au PIB.

- Parmi les autres avantages qui pourraient résulter des investissements directs dans l'infrastructure aéroportuaire, citons entre autres l'amélioration des systèmes de bagages et des processus pour les voyageurs, les gains d'efficacité opérationnelle se traduisant par une meilleure utilisation des avions, la réduction des coûts de maintenance et les économies d'énergie.

- Déployer des programmes de financement ciblés pour l'écologisation des actifs aéroportuaires et la réalisation d'objectifs ambitieux de réduction et de suppression des émissions de carbone.

- Recapitaliser le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), celui-ci ne répondant plus aux besoins des petits aéroports régionaux. Plus précisément, nous recommandons de capitaliser le PAIA à hauteur de 95 millions de dollars par an et d'élargir les critères d'admissibilité. Il est important de veiller à ce que le programme soit adapté à l'évolution des besoins des petits aéroports.

1. Introduction

Depuis qu'ils ont été transférés à des sociétés sans capital-actions pour agir en tant qu'autorités aéroportuaires gérées localement au début des années 1990, les aéroports du Canada gèrent leurs activités financières de manière prudente, animés par la volonté de contribuer à la qualité de vie des collectivités locales et d'offrir une valeur ajoutée aux Canadiens et aux visiteurs. Des installations aéroportuaires bien gérées ont permis la croissance continue des services aériens pour les voyageurs et le fret, tout en soutenant les priorités du Canada en matière de tourisme et de commerce grâce à l'expansion continue de la connectivité régionale et mondiale.

Les aéroports canadiens sont des moteurs naturels du développement économique régional, créant des emplois directs et indirects au sein et autour de leurs communautés respectives. Avant la pandémie de COVID-19, nos aéroports étaient directement responsables de **194 000 emplois**, versaient **13 milliards de dollars en salaires** et avaient contribué à hauteur de **19 milliards de dollars au produit intérieur brut du Canada**[1].

Pendant la pandémie, les aéroports ont constitué un service essentiel pour les Canadiens, en facilitant l'acheminement des fournitures médicales, des vaccins et des équipements de protection individuelle nécessaires. Plus récemment, cependant, des perturbations majeures ont mis en évidence des zones de dégradation des services dans l'ensemble de l'écosystème canadien du transport aérien : aéroports, compagnies aériennes, fournisseurs d'aviation, fournisseurs de services de navigation aérienne et services frontaliers et de sécurité du gouvernement.

[1] Sur la base des données de 2016. Conseil des aéroports du Canada (2017). Impact économique : Les aéroports du Canada en 2016. https://canadasairports.ca/wp-content/uploads/2020/08/1.-CAC-Airports-Collection-of-Economic-Impact-Reports-1.pdf

Notre vision : collaboration et objectif commun

Notre objectif commun doit être de faire du Canada l'un des écosystèmes du transport aérien les plus intéressants, compétitifs et fiables au monde. Mais nous devons également avoir une vision à long terme. Le respect des voyageurs nous profite à tous; il ne faut jamais les tenir pour acquis.

C'est pourquoi nous proposons une vision centrée sur le voyageur. Grâce à la collaboration et à la convergence de nos objectifs, nous pouvons relever le plus grand défi du moment pour notre secteur : améliorer l'expérience des voyageurs tout en comblant les principales lacunes en matière d'infrastructure qui mettent en péril les progrès réalisés grâce à la numérisation et au partage des données.

Notre approche : centrée sur les voyageurs et axée sur les solutions

Les recommandations de ce livre blanc sont axées sur des solutions concrètes, éprouvées et pratiques qui s'appuient sur les meilleures pratiques mondiales. Certaines d'entre elles font l'objet de discussions depuis des années. D'autres, plus récentes, ont été proposées par les aéroports de partout au pays pour répondre aux enjeux actuels. Toutes sont proposées dans un contexte où les aéroports souhaitent contribuer à la recherche de solutions.

Nous nous considérons également comme des médiateurs naturels pour l'écosystème canadien du transport aérien. Les aéroports sont bien placés pour innover et contribuer à une amélioration significative de la performance opérationnelle et de l'expérience des voyageurs.

Notre objectif : le développement durable et la compétitivité

Nos solutions s'appuient sur le fait que l'industrie de l'aviation est destinée à jouer un rôle important dans la réalisation des objectifs de développement durable du Canada, tels que la réduction des émissions de carbone jusqu'à la carboneutralité en 2050. L'infrastructure aéroportuaire est également appelée à contribuer à la compétitivité mondiale du Canada en matière de tourisme, de voyages, de commerce et d'investissements étrangers directs, tout en renforçant nos chaînes d'approvisionnement.

REPRENDRE DE L'ALTITUDE

Toronto Pearson

TORONTO PEARSON : STATISTIQUES PRÉ-COVID

50 millions de passagers par an

Toronto Pearson est la porte principale de notre pays pour des millions de visiteurs. L'aéroport est la connexion canadienne vers l'économie mondiale en permettant des déplacements efficients, en soutenant les exportateurs canadiens, en encourageant l'investissement étranger, en stimulant le tourisme et le commerce et en créant de bons emplois ici, au Canada.

Le réinvestissement du loyer au cours de la prochaine décennie permettrait de libérer la croissance économique et d'améliorer les déplacements aériens au bénéfice des Canadiens. Pearson pourrait investir dans :

300K EMPLOIS DANS LA ZONE ÉCONOMIQUE ENVIRONNANTE

Les portails électroniques, la technologie d'enregistrement et l'IA à l'embarquement

Meilleure performance à temps et processus numérisés qui améliorent le flux des passagers

Amélioration du système de bagages

20 % de capacité supplémentaire, fiabilité et résilience améliorées

Installations de transfert T3 et expansion de T1

Développer le service aérien et la connectivité pour le Canada

Les aéroports aident aussi les idées à prendre leur envol. Toronto Pearson est le pionnier de l'utilisation de technologies comme les portails électroniques, l'enregistrement sans contact, la manutention des bagages contrôlée par IA et les réservations virtuelles, qui rendent les déplacements plus rapides et plus faciles pour les Canadiens. Les écosystèmes aéroportuaires sont des partenaires cruciaux des entreprises innovatrices d'ici et des sites d'essai idéaux pour les technologies net-zéro à venir, comme les véhicules à hydrogène et les carburants durables.

Pearson traite 40 % du fret aérien canadien et insuffle 42 milliards $ dans le PIB

Un aéroport efficient et technologique peut devenir un moteur économique pour le Canada. Moais nous risquons de perdre notre compétitivité. Les aéroports font face à des défis financiers et opérationnels colossaux en raison de la COVID et parce qu'Ils n'ont reçu qu'une aide gouvernementale relativement modeste, ils sortent de la pandémie avec 3,2 millions $ de dette supplémentaire. Ainsi, Pearson à lui seul a retardé 400 millions $ de projets d'immobilisations et augmenté sa dette d'un milliard $. Pendant ce temps, le gouvernement américain investit 40 milliards $ dans son infrastructure d'aviation et attire potentiellement les voyageurs internationaux à l'extérieur du Canada.

Nommé « Meilleur aéroport en Amérique du Nord » cinq années de suite.

ACI World, 2017-2021

Un aéroport efficient et technologique peut devenir un moteur économique pour le Canada.

Alors qu'on s'attend à ce que le nombre de passagers double d'ici 2040, plusieurs aéroports d'importance comme Pearson atteindront bientôt leur capacité maximale, ce qui freinera l'industrie de l'aviation et l'économie. Pearson a besoin d'investissements afin de faire face à ses contraintes d'achalandage et se moderniser, pour rattraper le temps perdu au cours de la pandémie et veiller à conserver son avance sur la concurrence.

2. L'expérience et le parcours du voyageur

La nature interconnectée de l'écosystème canadien du transport aérien

L'écosystème canadien du transport aérien est fortement intégré à l'échelle nationale et mondiale; les perturbations peuvent rarement être attribuées à une seule cause. Les opérations relatives aux transports des voyageurs et du fret sont intrinsèquement complexes en raison du nombre d'intervenants qui assurent la prestation des services. Et cette interdépendance est vulnérable aux facteurs externes, tels que les conditions météorologiques, les pénuries de personnel et les menaces ponctuelles pour la sûreté et la sécurité.

Le passager d'un vol en partance d'un grand aéroport canadien peut se rendre à plus d'une vingtaine de destinations, soit directement, soit par des vols de correspondance. Le même vol peut être soumis à des contraintes telles que les programmes de retard au sol, les conventions collectives, les horaires des compagnies aériennes, les règles relatives au temps de service des vols ou les cycles d'entretien de sécurité.

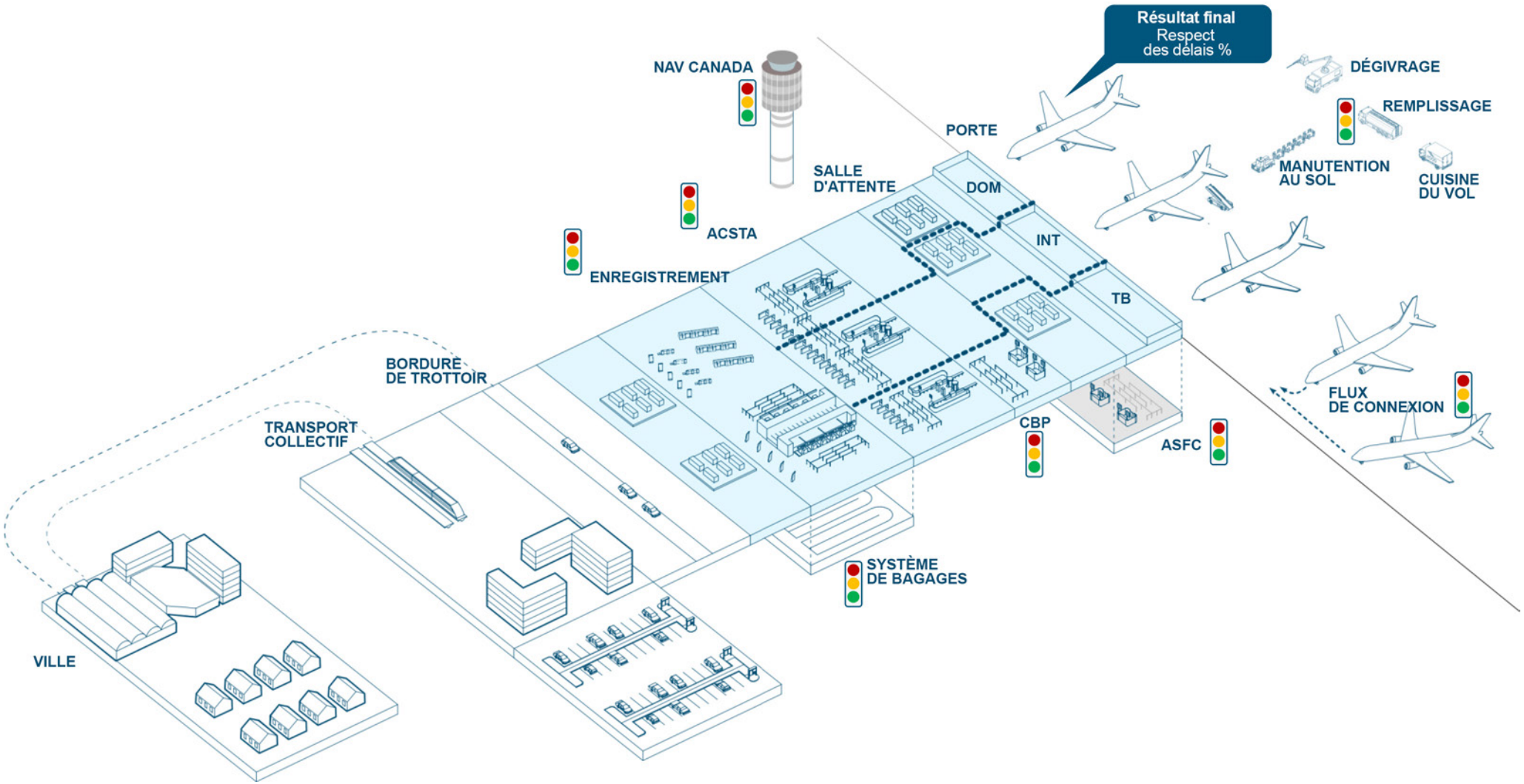
Les effectifs des agents de contrôle aux frontières, des contrôleurs aériens, des bagagistes et d'autres travailleurs peuvent avoir une incidence sur la rapidité du traitement des voyageurs, entraînant des retards, des annulations et des correspondances manquées. Selon une étude publiée par Eurocontrol en octobre 2022, la capacité de l'écosystème du transport aérien à s'adapter aux fluctuations de la demande a un effet direct sur la ponctualité des vols[2].

À l'heure actuelle, on ne partage pas suffisamment de données pour faire face à ces problèmes et aux défis connexes dans l'ensemble de l'écosystème canadien du transport aérien.

Les autorités rivales aux États-Unis et en Europe bénéficient déjà d'un plus grand partage des données dans leurs écosystèmes, ce qui a réduit les perturbations de leurs opérations aériennes et des déplacements des voyageurs.

[2] Eurocontrol, « Data Snapshot #33 comparing On-Time Performance in the United States and Europe » (10 octobre 2022), disponible au : https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-33-comparing-time-performance-united-states-and-europe (“

Schéma 2.1 : Aperçu de l'écosystème canadien du transport aérien : Environnement aéroportuaire

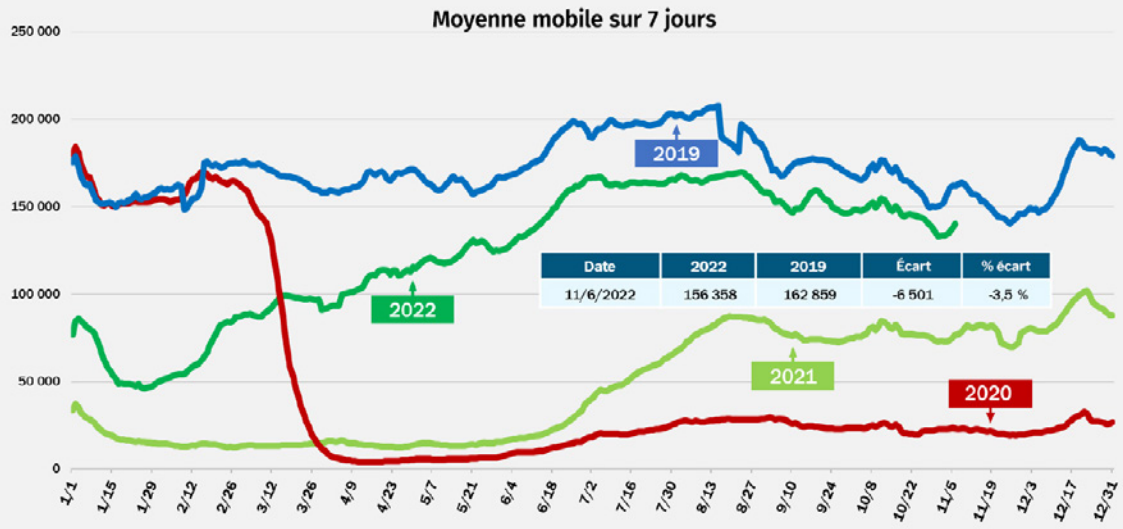


Reprise des voyages aériens postpandémie : épreuves et difficultés

La vague de retards et d'annulations de vols qui a déferlé sur l'ensemble de l'écosystème canadien du transport aérien au cours du printemps et de l'été 2022 a affecté des milliers de voyageurs. La publicité négative a nui à la réputation de fiabilité de nos aéroports et a terni l'image de marque du Canada en tant que grand marché de l'aviation pour les visiteurs internationaux.

Les principales causes de ces perturbations sont la hausse soudaine de la demande de transport aérien au printemps et à l'été 2022 (voir ci-dessous), les mesures sanitaires gouvernementales[3] prolongées et la pénurie de main-d'œuvre dans l'ensemble de l'écosystème du transport aérien. D'autres pays et régions ont été confrontés à des perturbations similaires, notamment les États-Unis et l'Union européenne, deux marchés fortement intégrés à l'écosystème canadien du transport aérien par le biais d'alliances entre compagnies aériennes, de coentreprises transatlantiques et d'accords de partage de codes qui facilitent le trafic estival à destination et en provenance du Canada.

Schéma 2.2 : Débit de l'ACSTA (janvier 2020-novembre 2022)



Note : Ajusté au jour de la semaine en fonction de l'année en cours
Source : ACSTA

[3] Les mesures sanitaires et autres exigences d'entrée au Canada n'ont été levées qu'en octobre 2022. Voir, Agence de la santé publique du Canada, « À compter du 1er octobre, le gouvernement du Canada abrogera les mesures liées à la COVID-19 à la frontière et pour les voyages », communiqué de presse (26 septembre 2022), disponible à l'adresse suivante : https://www.canada.ca/fr/sante-publique/nouvelles/2022/09/a-compter-du-1eroctobre-le-gouvernement-du-canada-abrogera-les-mesures-liees-a-la-covid19-a-la-frontiere-et-pour-les-voyages.html

Vous trouverez ci-dessous un ensemble de mesures qui, selon nous, peuvent accélérer la mise en place de solutions numériques pour favoriser la fluidité des déplacements des voyageurs et restaurer la confiance du public dans l'écosystème canadien du transport aérien.

Recommendations

1) Mettre en place la reconnaissance faciale pour accroître l'efficacité de la circulation des voyageurs

Le Canada a toujours innové en matière de kiosques pour le traitement des voyageurs, et a mis en place, ces dernières années, des technologies mobiles et des portes électroniques. Cependant, les processus basés sur la reconnaissance faciale n'ont pas été entièrement déployés dans les aéroports du pays. Pour sa part, le service américain des douanes et de la protection des frontières (CBP) a déjà déployé des technologies de reconnaissance faciale dans 32 aéroports pour confirmer l'identité des voyageurs en partance et dans tous les aéroports pour les voyageurs internationaux à l'arrivée[4].

Nous encourageons fortement le gouvernement fédéral du Canada à mettre en place un système de reconnaissance faciale facultatif afin d'accroître l'efficacité de la circulation des voyageurs pour les vols domestiques et internationaux. Nous pensons que le déploiement de la technologie de reconnaissance faciale pourrait également être étendu en partenariat avec les compagnies aériennes pour une utilisation lors de l'embarquement, améliorant ainsi l'expérience des voyageurs. Nous encourageons le gouvernement fédéral à veiller à ce que la mise en œuvre de ces technologies respecte les règles de protection de la vie privée.

2) Miser sur les programmes de voyageurs dignes de confiance pour réduire le temps d'attente au contrôle

Le Canada traine de l'arrière par rapport aux autres pays en ce qui concerne la mise en œuvre de nouveaux processus, d'innovations et de technologies pour le contrôle efficace des voyageurs. Alors que la norme mondiale est de 95 % des

[4] U.S. GAO, « CBP Traveler Identity Verification and Efforts to Address Privacy Issues », Témoignage devant le sous-comité des enquêtes et de la surveillance, comité des sciences, de l'espace et de la technologie, Chambre des représentants, à l'adresse : https://www.gao.gov/assets/gao-22-106154.pdf

voyageurs traités en 10 minutes ou moins, le Canada fait moins bien, avec 85 % des voyageurs traités en 15 minutes, ce qui constitue une moyenne nationale et non une norme de services qui doit être atteinte à tous les points de contrôle et pendant les heures de pointe. Cela a un impact négatif sur l'expérience des voyageurs en partance et en correspondance et continue d'affecter la performance globale du système de transport aérien du Canada.

Nous encourageons fortement le gouvernement fédéral à mettre en place un nouveau programme de contrôle de sécurité pour les voyageurs dignes de confiance à temps pour l'été 2023. Ce nouveau programme devrait être offert à tous les citoyens canadiens, aux résidents permanents, aux détenteurs de la CIZR et aux détenteurs des cartes Global Entry et NEXUS.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien devrait s'assurer que le programme dispose de suffisamment de personnel pour produire les résultats escomptés pour les voyageurs, tout en soutenant la performance opérationnelle du réseau de transport aérien du Canada. Le temps d'attente des voyageurs dignes de confiance ne devrait pas dépasser cinq minutes, mesuré par intervalles de 15 minutes.

3) Créer un groupe de travail sur l'innovation en matière de contrôle de sûreté

Sur la base du modèle intégré du groupe de travail sur l'innovation de la Transportation Security Administration (TSA) des États-Unis, lancé en 2016[5], le Canada devrait mettre en place une interface de programme d'application (API) ouverte dans le but d'accroître la transparence des données entre les parties prenantes de l'aviation et d'améliorer le processus.

Pour y parvenir, il faudra une action concertée entre le gouvernement et l'industrie. Le modèle de la TSA est un exemple de collaboration entre le gouvernement, les compagnies aériennes, les aéroports et les fournisseurs en vue de développer une vision commune de l'avenir, dans le but d'introduire des technologies éprouvées pour améliorer l'efficacité des processus de contrôle de sécurité et optimiser la capacité et l'efficacité des systèmes aéroportuaires.

4) Établir des normes de service à chaque étape du processus

Nous recommandons de fixer des normes minimales de service à chaque étape du processus et pour chaque partie prenante de l'écosystème canadien du transport aérien, en précisant les attentes mutuellement convenues et les obligations en matière de fréquence des rapports.

[5] U.S. TSA, « Checkpoint of the Future: Evaluating TSA's Innovation Task Force Initiative », (27 avril 2017) disponible au : https://www.tsa.gov/news/press/testimony/2017/04/27/checkpoint-future-evaluating-tsas-innovation-task-force-initiative

Les normes de service pour les aéroports doivent tenir compte des différences de taille, de structure et de type de trafic et s'y adapter. L'établissement de normes de service est une avancée fondamentale en matière de maintien d'une expérience convenable pour les voyageurs pendant les opérations normales et irrégulières.

Comme nous le verrons dans la section suivante, l'établissement de normes de service nécessite trois ingrédients clés : la transmission des données, la responsabilisation des intervenants et le cadre de collaboration. Cette approche n'est pas nouvelle dans l'industrie, mais les outils permettant d'offrir de meilleurs services à la clientèle varient selon les autorités et les aéroports.

Par exemple, aux États-Unis, les compagnies aériennes sont tenues de soumettre des données en vertu de la réglementation[6]. Les données rendues publiques comprennent la ponctualité, les retards de vol, les bagages malmenés, la surréservation, les plaintes des consommateurs et les temps d'attente de la TSA et du CBP. Les aéroports de Londres Heathrow[7], Schiphol d'Amsterdam[8] et Changi de Singapour[9] exigent la soumission de données opérationnelles en fonction des conditions d'utilisation ou des règles et règlements.

Le Canada devrait soutenir les initiatives qui visent une plus grande collaboration entre les intervenants de l'écosystème du transport aérien, fondée sur la responsabilisation, la transparence et une meilleure gestion des données.

La section suivante énonce quelques recommandations spécifiques basées sur les meilleures pratiques mondiales. Nos principaux objectifs demeurent les mêmes : améliorer l'expérience des voyageurs canadiens et renforcer nos chaînes d'approvisionnement en permettant la circulation efficace des marchandises à la frontière.

[6] Voir 14 CFR § 234 (Partie 234 : Airline Service Quality Performance Reports), disponible au : https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-II/subchapter-A/part-234

[7] Voir London Heathrow Airport - Conditions of Use documentation, disponible au : https://www.heathrow.com/content/dam/heathrow/web/common/documents/company/doing-business-with-heathrow/flights-condition-of-use/conditions-of-use-documents/LHR_Conditions_of_Use_2022.pdf

[8] Voir Schiphol Airport - Charges and Conditions of Use, disponible au : https://www.schiphol.nl/en/operations/page/charges-and-conditions-1-april-2019-31-march-2022/

[9] Voir Singapour Changi Airport - Conditions of Use documentation, disponible au : https://www.changiairport.com/content/dam/cag/footer/conditions-of-use/CAG%20Conditions%20of%20Use%202017.pdf

3. Transparence collaborative

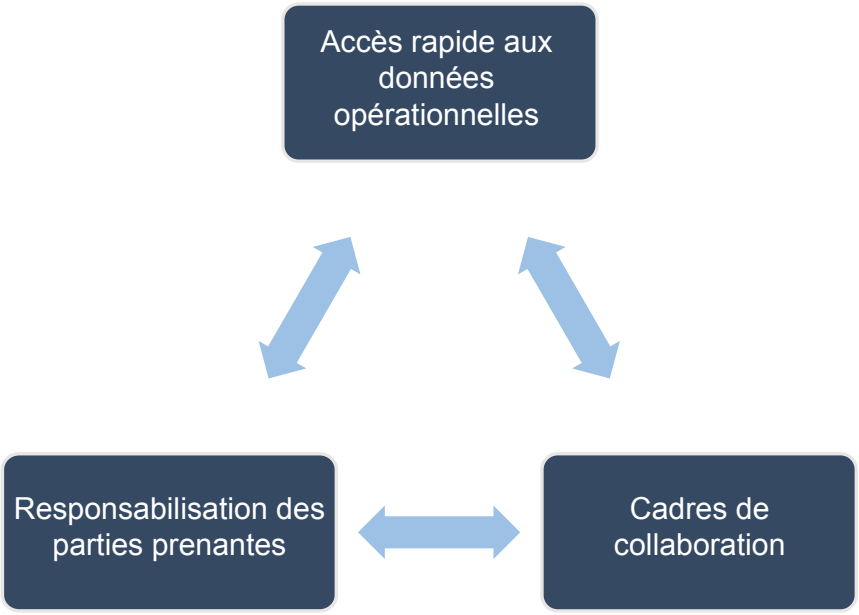
Le secteur de l'aviation consacre des ressources humaines et financières considérables pour prévenir ou atténuer les effets perturbateurs des cyberincidents, des interruptions soudaines d'activité, des changements inattendus dans la législation et les politiques gouvernementales, des évolutions perturbatrices du marché, des catastrophes naturelles, etc.[10].

Cependant, en tant qu'industrie, nous possédons actuellement peu d'outils pour normaliser rapidement les opérations à la suite de ces perturbations. Surtout, nous ne pouvons compter sur aucun cadre pour le partage des données opérationnelles avec d'autres acteurs de l'aviation dans le cadre d'une approche d'atténuation plus large à l'échelle du secteur.

Partage des données et cadres de collaboration

L'accès aux données opérationnelles et une plus grande collaboration entre les parties prenantes de l'aviation devraient constituer les principaux fondements d'un nouveau paradigme à l'échelle du secteur, axé sur l'amélioration de notre capacité à gérer les perturbations de service et à atténuer les effets des événements imprévisibles, tout en nous engageant à maintenir une expérience de qualité pour les voyageurs.

Schéma 3.1 : Principaux fondements de l'approche de la transparence collaborative



[10] Allianz, Aviation Risk Report 2020 : Safety and the State of the Nation, (octobre 2019), disponible au :https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/reports/aviation-risk-report.html

L'adoption d'une approche de transparence collaborative nécessitera inévitablement une plus grande responsabilisation des parties prenantes et la mise en œuvre de cadres sectoriels axés sur des solutions.

En tant que prestataires de services de transport nationaux essentiels, nous pensons que la transparence collaborative peut permettre d'atteindre l'objectif ultime d'offrir une expérience simplifiée aux voyageurs tout en favorisant le transport efficace des marchandises par voie aérienne.

Recommendations

1) Encourager le partage des données dans l'écosystème canadien du transport aérien

Le secteur de l'aviation canadienne a besoin d'une approche normalisée de la numérisation, fondée sur les interfaces de programme d'application (API) de l'aviation. Ce modèle est utilisé dans le monde entier pour améliorer la visibilité. Par exemple, le modèle d'API ouverte d'Amsterdam Schiphol fournit aux partenaires commerciaux et aux intervenants des données en temps réel pour divers processus aéroportuaires depuis 2019[11]. De même, la transmission des données à la TSA américaine comprend un ensemble d'API qui permettent d'obtenir des informations opérationnelles essentielles par point de contrôle et par aéroport[12].

Notre objectif concernant les API est de permettre le partage de données pertinentes, en temps opportun et de manière efficace, entre les parties prenantes de l'écosystème canadien du transport aérien. Par exemple, les données sur le temps passé à la porte d'embarquement et sur le système de bagages sont essentielles pour comprendre où les retards potentiels peuvent se produire et pour adapter la capacité en fonction de la demande.

Cependant, nous ne pouvons pas mettre en œuvre ce projet par nous-mêmes : toutes les parties prenantes, à savoir les aéroports, les compagnies aériennes, les agences frontalières et de sécurité (CBP, CBSA, CATSA des États-Unis), NAV Canada et les fournisseurs du secteur de l'aviation, doivent intégrer un système API unique. Il faut également envisager des mesures de protection juridique pour assurer la confidentialité commerciale des participants et le respect de la vie privée des voyageurs.

[11] Pour explorer certaines des API de Schiphol, accédez à la page d'accueil du Developer Center au : https://www.schiphol.nl/en/developer-center/page/explore-all-schiphols-apis-in-the-developer-center/

[12] U.S. Transportation Security Administration, « Checkpoint of the Future : Evaluating TSA's Innovation Task Force Initiative » (27 avril 2017), disponible au : https://www.tsa.gov/news/press/testimony/2017/04/27/checkpoint-future-evaluating-tsas-innovation-task-force-initiative

Nous sommes d'avis que la performance opérationnelle de l'écosystème canadien du transport aérien dépend de la libre circulation des données pertinentes pour soutenir la planification, l'atténuation, la réinitialisation et le rétablissement. La transmission des données est essentielle pour faire face aux perturbations, protéger l'expérience des voyageurs et mesurer les progrès au fil du temps. Les modèles de partage de données actuellement utilisés en Europe et dans certains aéroports américains démontrent que les API peuvent être utilisées de manière créative pour améliorer l'expérience des voyageurs.

Pour certains, le partage des données entre les aéroports est déjà suffisant. S'il est vrai que beaucoup de données sont déjà partagées, elles sont en revanche trop souvent fragmentées - partagées de manière informelle ou disjointe par le biais de courriels, de fichiers Excel, de sites Web propriétaires et autres méthodes disparates. Le Canada doit passer à une API unique pour réduire la ressaisie manuelle des données et bénéficier des avantages du partage de données commerciales protégées par la confidentialité. D'autres le font déjà et en retirent une meilleure capacité à prendre des décisions et à réagir aux événements, qu'ils soient prévisibles ou imprévisibles.

2) Mettre en œuvre des cadres de collaboration pour améliorer l'expérience des voyageurs

Nous croyons qu'un engagement constructif entre les intervenants du secteur de l'aviation est essentiel pour améliorer l'expérience des voyageurs et faire face aux perturbations futures de l'écosystème canadien du transport aérien. Nous croyons également que la mise en place d'un cadre de collaboration est tout à l'avantage des voyageurs et des milliers de travailleurs qui contribuent à faire du Canada l'un des pays les plus sûrs et les plus fiables du monde en matière de transport aérien.

Pour optimiser la transparence et la responsabilisation, nous proposons l'établissement d'un cadre de collaboration basé sur (1) une structure générale de responsabilisation pour chaque participant, (2) un accord commun sur un service adéquat pour les opérations normales et irrégulières entre les parties prenantes de l'écosystème du transport aérien et (3) une approche de numérisation bien définie.

Schéma 3.2 : Composantes d'un cadre de collaboration pour l'écosystème canadien du transport aérien

Une stratégie de numérisation efficace devrait permettre le partage des données par le biais de systèmes API ouverts, assurer la cohérence de l'ensemble de l'écosystème canadien du transport aérien et tenir compte des éventuelles contraintes commerciales, qui constituent souvent l'obstacle initial au partage des données, en particulier pour les compagnies aériennes.

3) Soutenir les projets de numérisation dans les aéroports canadiens

La numérisation est un élément clé de la quatrième révolution industrielle[13] et un outil essentiel à l'amélioration de l'expérience des voyageurs.

Par exemple, les données en temps réel fournies par les technologies de jumelage numérique permettent un accès immédiat aux systèmes de suivi des performances liés à l'expérience des voyageurs et aux objectifs de développement durable[14]. Plusieurs aéroports dans le monde, y compris au Canada, utilisent déjà le jumelage numérique pour surveiller et analyser la circulation des voyageurs afin d'améliorer leur expérience[15] ou le mettent à l'essai pour mesurer les émissions de gaz à effet de serre des avions[16].

Aeroporti di Roma illustre bien comment le jumelage numérique peut améliorer les performances opérationnelles à l'avantage des voyageurs. Les données en temps réel et les analyses visuelles ont permis à Aeroporti di Roma de planifier plus efficacement les vols, les portes d'embarquement, le personnel, les bagages, le stationnement des voitures et la sécurité, y compris en période de perturbation.

Nous aspirons à atteindre la maturité numérique de l'ensemble du réseau aéroportuaire canadien - grandes plaques tournantes, installations de taille moyenne, aéroports régionaux et éloignés - afin de nous assurer qu'aucun n'est laissé pour compte et que l'intégration des plateformes numériques soit axée sur l'amélioration de l'expérience des voyageurs et du rendement opérationnel.

---

[13] Forum économique mondial, « The Fourth Industrial Revolution : What It Means, How to Respond » (14 janvier 2016), disponible au : https://www.weforum.org/agenda/2016/01/the-fourth-industrial-revolution-what-it-means-and-how-to-respond/

[14] Airports Council International (ACI), « Digital Twin: A Real-Time Interactive Airport Visualization Tool » (31 août 2021), disponible au : https://blog.aci.aero/digital-twin-a-real-time-interactive-airport-visualization-tool/

[15] Diginomica, « Digital twin enables customer experience renaissance at Rome airport », (31 août 2022), disponible au : https://diginomica.com/digital-twin-enables-customer-experience-renaissance-rome-airport | Smart Cities World, « Airport Authority of Hong Kong progresses its smart airport initiatives » (June 16, 2020), available at: https://www.smartcitiesworld.net/news/news/airport-authority-hong-kong-progresses-its-smart-airport-initiatives-5367

[16] Future Travel Experience, « YVR continues passenger experience innovation with launch of digital twin » (mars 2022), disponible au : https://www.futuretravelexperience.com/2022/03/yvr-continues-passenger-experience-innovation-with-launch-of-digital-twin/

FINANCIÈREMENT CONTRAINT

YUL MC Aéroport International **Montréal-Trudeau**

YUL MONTRÉAL-TRUDEAU : STATISTIQUES PRÉ-COVID 2019

20,3 millions de passagers

152 DESTINATIONS

35 transporteurs

Après une longue période de stagnation de son offre de destinations, YUL, l'aéroport international Montréal-Trudeau, a connu un rebond impressionnant depuis près d'une décennie. En 2019, les records d'achalandage étaient battus de mois en mois et 2020 démarrait avec la même vigueur jusqu'au moment où la pandémie a mis un terme à cette croissance.

Faisant une fois de plus preuve d'une résilience historique, l'industrie du transport aérien a assisté à un retour du nombre de passagers depuis l'été 2022.

Cet automne, l'achalandage international à YUL a déjà dépassé son sommet pré-pandémie.

Cette croissance par rapport aux années précédentes peut s'expliquer par :

- La robuste économie de Montréal
- La sixième stratégie de liberté faisant la promotion de YUL comme portail pour les passagers nord-américains en partance pour des destinations internationales
- L'augmentation de l'immigration
- La perte progressive de capacité des autres portails aéroportuaires adjacents
- L'augmentation significative du service d'Air Canada à YUL au cours des récentes années.

Une capacité aérienne contrainte

En 2016, l'ajout de guérites a offert le premier élan à l'augmentation de la capacité vers les marchés internationaux. Les guérites domestiques ont de la difficulté à répondre à la demande, ce qui complique les connexions efficientes avec les destinations internationales. Deux pistes datant des années 1960 sont présentement en cours de rénovation complète.

Une capacité urbaine en voie d'obsolescence

Le stationnement à étages ainsi que les voies d'embarcadère et de débarcadère sont en fin de vie utile et ont besoin d'investissements substantiels. Il s'agit d'un endroit prioritaire pour l'investissement aéroportuaire, pour des raisons de sécurité.

S'il ne s'agissait que d'ajouter des infrastructures afin d'accommoder la croissance de l'achalandage, YUL, comme la plupart des autres aéroports canadiens, s'en tirerait fort bien. Le défi de YUL est de nature financière. Il est difficile d'aller de l'avant et de songer à ajouter de la capacité avec des installations aussi désuètes.

L'avenir, un défi financier

Il y a consensus parmi les transporteurs quant à la nécessité d'ajouter rapidement de la capacité, autant du point de vue aéroportuaire qu'urbain. Les plans du programme de construction seront prêts en 2025 ou 2026.

La demande accrue pour l'utilisation de nouvelles technologies augmenter le degré de complexité de nos opérations.

Les attentes reliées au développement durable et à la réduction des émissions de carbone exigent l'ajout de nouvelles fonctions à notre plateforme, tandis que certaines sources de revenus destinées à les financer sont de moins en moins prévisibles.

Afin de faire face adéquatement à tous ces défis, tous les programmes pourraient être accélérés, ce qui provoquerait une augmentation significative de l'endettement de YUL. Les principaux investisseurs pour nos obligations émises à ce jour sont des régimes de retraite et des assureurs. Toutefois, leurs politiques d'investissement exigent que les émetteurs de ces obligations aient une cote de crédit « A ». Un trop fort ratio d'endettement pourrait affecter notre cote et porter ombrage à toute accélération de nos programmes d'investissement.

Présentement, avec une dette atteignant des niveaux record, il est impensable d'offrir aux transporteurs aériens et aux passagers des installations à la hauteur de leurs attentes.

YUL désire jouer un rôle à titre de moteur de croissance économique régionale. Afin d'y parvenir, nous devons réinvestir les loyers dans les infrastructures prioritaires suivantes :

Système de bagages

300 millions $
Numériser et améliorer le traitement des bagages

Capacité aux guérites

Ajout de 10 guérites
Objectif de 25 millions de passagers d'ici 2026

Guérites indépendantes préfabriquées à coût modique

300 millions $
Répondre à la croissance immédiate

4. Infrastructures aéroportuaires

Contexte financier postpandémique

Nous reconnaissons que le modèle actuel a permis à nos aéroports d'autofinancer des investissements en infrastructure à la hauteur de plus de 30 milliards de dollars depuis le milieu des années 1990, faisant de nos aéroports des actifs de transport primés[17], très appréciés des voyageurs du monde entier et une source de fierté pour les Canadiens.

Toutefois, la perte soudaine de revenus due à la diminution du trafic aérien en raison de la pandémie de COVID-19 a décimé nos finances, plus particulièrement pendant la période allant de mars 2020 à mars 2022[18]. Malgré certaines mesures d'allègement introduites par le gouvernement fédéral, telles que des reports de loyer et des programmes temporaires visant à protéger la connectivité régionale[19], nous avons contracté une dette supplémentaire de 3,2 milliards de dollars pour couvrir les dépenses opérationnelles fixes et répondre aux besoins immédiats d'entretien. Parallèlement, nous avons dû annuler la plupart des projets d'immobilisations.

Le transport aérien canadien est un réseau de plaques tournantes et de petits aéroports régionaux qui alimentent celles-ci, et le système tout entier doit être performant. Pour de nombreux aéroports régionaux et petits aéroports, le trafic ne s'est pas encore rétabli - certains sont encore à 50 % du trafic prépandémique.

Cela exerce une pression supplémentaire sur leur santé financière. Beaucoup de ces aéroports ne peuvent pas recourir aux emprunts et n'ont qu'une seule option : augmenter leurs redevances. Les aéroports régionaux et les petits aéroports nécessitent des solutions différentes pour relever les défis auxquels ils sont confrontés.

[17] Les principales plaques tournantes du Canada sont régulièrement classées parmi les 10 meilleurs aéroports en Amérique du Nord et les aéroports canadiens figurent parmi les 100 meilleurs aéroports de Skytrax depuis au moins 2010.

[18] Le transport aérien a été restreint tout au long de la pandémie, y compris le transport domestique, ce qui a eu un impact sur les revenus aéronautiques et non aéronautiques des aéroports

[19] Voir la section 2.1.11 sur le soutien pour le secteur aérien dans l'Énoncé économique d'automne 2020 du Canada, disponible au : https://www.budget.canada.ca/fes-eea/2020/report-rapport/toc-tdm-fr.html

Besoins actuels et risques prévisibles

Du capital supplémentaire est actuellement nécessaire pour nous permettre de répondre aux besoins et aux attentes des voyageurs. Si ce capital est fourni uniquement sous la forme d'une dette supplémentaire, nous pourrions être obligés d'augmenter les frais d'utilisation afin de rester compétitifs par rapport à nos voisins du Sud, qui ont reçu plus de 40 milliards de dollars en financement opérationnel et d'infrastructure du gouvernement américain[20].

La réalité est que le système aéroportuaire canadien se trouve dans une situation de désavantage concurrentiel. Si des mesures décisives et concrètes ne sont pas mises en place pour renverser la situation, cela pourrait se traduire par une perte permanente de compétitivité par rapport aux aéroports américains dans les années à venir, surtout que nous nous battons pour attirer plus de visiteurs et de trafic de correspondance au Canada en provenance des régions émergentes et à forte croissance d'Asie et d'Amérique latine.

Sans injection de capitaux, nos aéroports risquent de subir des contraintes de capacité à long terme qui pourraient limiter la possibilité d'attirer des visiteurs internationaux, de soutenir la chaîne d'approvisionnement du Canada et d'investir dans des infrastructures plus écologiques et durables.

La perte de voyageurs au profit des aéroports américains et d'autres concurrents mondiaux pourrait en fin de compte réduire la capacité des aéroports canadiens à contribuer à l'activité économique dans nos collectivités. Par exemple, une perte hypothétique de 10 millions de voyageurs par an - moins de 10 % du nombre total de voyageurs desservis en 2019 - équivaudrait à environ 16 000 emplois directs et à environ 1,4 milliard de dollars en PIB direct.

Dans l'optique à long terme de mieux gérer la pression sur les coûts et de ne pas compromettre le service offert aux voyageurs, nous avons établi les recommandations suivantes, qui, selon nous, amélioreront également la résilience du système aéroportuaire canadien face aux futurs chocs externes et aux événements de type « cygne noir ».

[20] Nous notons que, rien que par la Bipartisan Infrastructure Law, 25 milliards de dollars ont été mis à la disposition des aéroports, disponibles au : https://www.whitehouse.gov/bipartisan-infrastructure-law/

Recommendations

1) Réinvestir les loyers et permettre un financement flexible de capital

Un réinvestissement annuel de 400 millions $ dans les infrastructures aéroportuaires permettrait de créer près de 1 400 emplois directs dans tout le pays, de générer 110 millions $ en salaires, avec un salaire moyen par emploi de 79 700 $, et de contribuer pour environ 160 millions de dollars au PIB. Si l'on inclut également les impacts indirects et induits d'un tel investissement, on peut s'attendre à 2 400 emplois et à une contribution de 285 millions $ au PIB du Canada.

Schéma 4.1 : Impact économique des investissements dans les infrastructures au Canada (~400 millions $)

	Emploi (postes)	Revenu du travail (millions $)	PIB (millions $)	Rendement (millions $)
Direct	1 378	110	160	400
Indirect	660	46	73	132
Induit	406	21	52	81
Total	**2 444**	**177**	**285**	**612**

Note : L'impact financier (revenu du travail, PIB et production) est exprimé en dollars de 2022.

Une étude récente publiée par le Conseil international des aéroports - Amérique du Nord estime que chaque dollar investi dans les infrastructures aéroportuaires a le potentiel de générer jusqu'à 2,50 $US de croissance économique aux États-Unis[21]. La plus grande dépendance du Canada à l'égard du transport aérien pour soutenir les relations commerciales, favoriser les voyages et le tourisme et protéger ses chaînes d'approvisionnement indiquerait un rendement du capital investi (ROI) encore plus grand à la suite des réinvestissements dans les infrastructures aéroportuaires.

[21] ACI-NA, « Building the Runway to Economic Growth » (mars 2021), disponible au : 2021ACINAInfrastructureNeedsStudy.pdf (airportscouncil.org)

Parmi les autres avantages possibles, citons la réduction des coûts d'entretien, dans la mesure où des installations et des systèmes plus récents permettent de réaliser des économies au niveau de la consommation d'énergie et de la gestion de la circulation des voyageurs. Les investissements dans les infrastructures peuvent également permettre une plus grande fiabilité des systèmes de bagages grâce à l'introduction de technologies plus récentes. Ces améliorations peuvent avoir un impact direct, tangible et mesurable sur l'amélioration du parcours des voyageurs et accroître la compétitivité des aéroports canadiens par rapport à leurs contreparties américaines.

Schéma 4.2 : Quelques exemples de la façon dont le réinvestissement des loyers aéroportuaires est bénéfique pour les Canadiens et les visiteurs

Utilisation des avions

Les investissements dans les infrastructures aéroportuaires peuvent entraîner des gains d'efficacité opérationnelle qui se traduisent par une utilisation accrue des avions pour les compagnies aériennes existantes, ce qui rend les aéroports canadiens plus intéressants pour les nouveaux services aériens directs ou de correspondance.

Processus pour les voyageurs

Les investissement visant à améliorer la circulation des voyageurs et les systèmes de bagages dans les aéroports peuvent mener à une réduction du temps d'attente, ce qui a un impact sur l'efficacité de la circulation des avions (c'est-à-dire moins de temps passé sur le tarmac et une meilleure performance globale en temps réel).

Connectivité accrue

Les investissements dans la capacité des terminaux et des portes d'embarquement permettront d'accroître la connectivité pour les voyageurs américains et internationaux, ce qui entraînera également une augmentation de la connectivité domestique d'un océan à l'autre. Le fait d'attirer des services aériens permet d'atteindre les objectifs sociaux, économiques et stratégiques du Canada.

Le réinvestissement des loyers ne peut être lié à la limitation de la capacité des aéroports à percevoir des redevances. La suppression de la capacité des aéroports à fixer des redevances aurait des conséquences inattendues sur les clauses restrictives actuelles et futures de la dette.

De plus, le fait de permettre des options de financement des immobilisations plus flexibles aiderait également les autorités aéroportuaires à remédier au déficit d'infrastructure actuel au-delà des options d'endettement par le biais de prêts et d'obligations, et de redevances d'utilisation.

2) Mettre en place des programmes de financement pour l'écologisation des actifs aéroportuaires

Le secteur aérien s'est engagé à respecter le programme de carboneutralité d'ici 2050[22] et travaille activement à l'élaboration d'un plan de réduction du carbone dans le transport aérien en partenariat avec le gouvernement du Canada[23]. Mais l'écologisation des infrastructures aéroportuaires a un coût élevé.

Comme nous l'avons souligné plus haut, la pandémie de COVID-19 a contraint les aéroports canadiens à s'endetter considérablement. Étant donné l'importance cruciale de l'écologisation des infrastructures aéroportuaires, nous recommandons que le gouvernement fédéral mette en place des programmes de financement ciblés pour aider à réaliser les investissements requis, semblables aux programmes en place pour l'amélioration de la sécurité, mais accessibles à tous les types d'aéroports. La mise en place par le gouvernement fédéral d'un programme de financement de la technologie ou de l'innovation auquel les autorités aéroportuaires pourraient avoir accès aiderait les aéroports à rester compétitifs et à respecter leurs engagements en matière de changement climatique.

Par exemple, aux États-Unis, le gouvernement a récemment accordé 76 subventions aux aéroports afin de favoriser le développement durable des terminaux aéroportuaires (y compris des fonds pour une centrale électrique à zéro carbone à Dallas-Fort Worth)[24]. De même, dans le cadre du Green Deal européen, l'UE a financé 75 millions d'euros pour des programmes de recherche et d'innovation destinés aux aéroports[25].

3) Recapitaliser le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA)

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) ne répond plus aux besoins des petits aéroports régionaux et locaux du pays. Le financement a été gelé à 38 millions de dollars pendant 20 ans et l'industrie avait déjà estimé (avant la pandémie) que le PAIA devrait être financé à hauteur de 95 millions de dollars par an pour suivre l'inflation et les exigences réglementaires. Le financement n'a permis de répondre qu'aux besoins les plus pressants.

---

[22] Conseil international des aéroports (ACI) Monde, Objectif carbone à long terme pour les aéroports, https://aci.aero/wp-content/uploads/2021/09/LTCG-FAQ.pdf

[23] Voir le Plan d'action climatique de l'aviation du Canada, https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/politiques/plan-action-climatique-aviation-canada

[24] Communiqué de presse de la Maison Blanche (2022) https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2022/07/07/biden-administration-announces-nearly-1b-in-bipartisan-infrastructure-law-funding-improving-airport-terminals-across-u-s/

[25] Voir ici pour plus d'informations sur les trois programmes https://cordis.europa.eu/search?q=contenttype%3D%27project%27%20AND%20programme%2Fcode%3D%27LC-GD-5-1-2020%27&p=1&num=10&srt=/project/contentUpdateDate:decreasing

Le PAIA est un outil essentiel pour permettre aux aéroports de répondre aux exigences en matière de sécurité et sûreté et pour assurer un investissement à long terme dans le développement économique et la prospérité des régions.

Nous recommandons de capitaliser le PAIA à hauteur de 95 millions de dollars par an et d'élargir les critères d'admissibilité. Plus précisément, les paliers de financement et les changements de critères apportés pendant la pandémie de COVID-19 devraient être rendus permanents afin de s'assurer que le programme répond aux besoins accrus des petits aéroports.

5. Conclusion

Nos membres aéroportuaires s'engagent à travailler avec le gouvernement fédéral et tous les intervenants de l'ensemble de l'écosystème canadien du transport aérien pour satisfaire et dépasser les besoins des voyageurs dans les semaines, les mois et les années à venir. En parallèle, nous sommes conscients du besoin urgent de combler certaines lacunes structurelles qui mettent en péril la compétitivité à long terme de notre écosystème aéroportuaire, notamment dans les domaines de la numérisation, de la collaboration, du partage des données et des investissements en capital. Nous sommes prêts à apporter les changements nécessaires pour répondre aux besoins des voyageurs, maintenir des frais d'utilisation raisonnables et construire des infrastructures durables, mais en raison des impacts financiers de la pandémie, nous avons besoin d'un soutien limité dans le temps pour poursuivre la reprise.

Nous recommandons au gouvernement fédéral de prévoir des options de financement plus flexibles et de réinvestir les 400 millions de dollars que les aéroports paient en loyer annuel dans l'amélioration des infrastructures. Il devrait également mettre en place des programmes de financement ciblés pour les infrastructures vertes et recapitaliser le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires à hauteur de 95 millions de dollars par an afin d'aider les petits aéroports régionaux et locaux à respecter leurs obligations en matière d'investissement dans la sécurité et la sûreté.

Ce livre blanc est un effort concerté de la part de nos membres pour proposer des solutions concrètes qui ont été éprouvées et testées dans des marchés concurrents tels que les États-Unis, l'Europe et l'Asie. La viabilité de nos solutions dépend de l'établissement de cadres de collaboration qui jettent les bases d'un plus grand partage des données, de la transparence et de la responsabilisation. Nous croyons que cette approche peut améliorer la capacité de l'écosystème canadien du transport aérien à gérer les interruptions de service et à atténuer les effets des événements de type « cygne noir » comme une pandémie.

En tant que médiateurs naturels au sein de l'écosystème du transport aérien, nous sommes bien placés pour orchestrer la mise en œuvre de solutions de partage des données et de cadres de collaboration susceptibles d'apporter des améliorations tangibles et mesurables à l'expérience et aux déplacements des voyageurs.