



Budget fédéral de 2017 : Mémoire présenté au Comité permanent des finances de la Chambre des communes dans le contexte des consultations prébudgétaires

Le Conseil des aéroports du Canada (CAC) compte 50 membres qui exploitent plus de 100 aéroports au Canada, y compris tous les aéroports appartenant au Réseau national des aéroports (RNA) non exploités par le gouvernement. Le CAC a été créé en 1992 après que le contrôle des aéroports a été transféré du gouvernement du Canada aux administrations aéroportuaires locales qui gèrent, exploitent et financent des aéroports en vertu de baux de longue durée.

Les aéroports membres du CAC reçoivent plus de 90 p. 100 du trafic aérien commercial au Canada et un pourcentage encore plus élevé du trafic international. Le secteur du transport aérien du Canada emploie directement plus de 140 000 travailleurs, génère quelque 35 milliards de dollars d'activité économique et verse 7 milliards de dollars en impôts fédéraux.

Le CAC et ses membres soumettent respectueusement les demandes et les éléments suivants à l'égard du budget de 2017.

Aider les consommateurs, les entreprises et les collectivités du Canada

En tant que sociétés de financement sans actions et sans but lucratif, les aéroports du Canada ont le mandat fondamental de fournir aux voyageurs qui les fréquentent des services de transport aérien sûrs, sécuritaires, efficaces et de qualité, et d'appuyer le développement économique des collectivités qu'ils desservent. Ils ont une vocation commerciale comme toute autre entreprise et ont fait des investissements importants dans l'infrastructure afin d'appuyer la croissance des services aériens, ainsi que dans des redevances non aéronautiques pour compenser les redevances imposées aux transporteurs aériens.

Les facteurs relatifs à la représentation du CAC pivotent sur les besoins des voyageurs aériens du Canada qui se déplacent pour des raisons récréatives, professionnelles et familiales, ainsi que sur ceux des collectivités et des entreprises qui comptent sur des liaisons aériennes solides.

Les aéroports recherchent des mesures qui les aideront à prendre de l'expansion et appuieront les voyageurs et les collectivités dans les domaines suivants :

- **Facilitation du transport des voyageurs et des marchandises** – Le gouvernement fédéral exploite et finance les services de sécurité et les services frontaliers aux aéroports du Canada – deux services essentiels qui ont une incidence fondamentale sur la sûreté, la sécurité, l'efficacité et la qualité des voyages aériens au Canada.
- **Financement des immobilisations pour l'infrastructure des petits aéroports** – La Politique nationale des aéroports a toujours reconnu que les aéroports qui accueillent moins de 600 000 voyageurs auraient de la difficulté à autofinancer à la fois leurs activités et leurs besoins à long terme en infrastructure. Les programmes en vigueur ne répondent toutefois plus aux besoins des collectivités canadiennes si l'on n'y apporte pas des changements.
- **Coût des voyages aériens et du loyer aéroportuaire** – Le Canada dispose d'une infrastructure de transport aérien de calibre mondial créée grâce aux frais d'utilisation, stratégie qui a bien servi le Canada. Une application moins rigoureuse de cette approche améliorerait toutefois la compétitivité des coûts du Canada par rapport à ceux des États-Unis et d'autres marchés concurrentiels.
- **Boutiques hors taxe à l'arrivée** – Les ventes hors taxe à l'arrivée d'un voyage international offrirait aux voyageurs un service amélioré et rapatrierait des dizaines de millions de dollars de ventes perdues aux exploitants de boutiques hors taxe à l'étranger.

Facilitation du transport des voyageurs et des marchandises : contrôles de sécurité et services frontaliers

Contrôles de sécurité

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien – société d'État – fournit actuellement à 89 aéroports du Canada des contrôles de sécurité qu'il faut financer par les frais d'utilisation générés par le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA). Dans les aéroports d'entrée principaux du Canada, les attentes de plus d'une heure sont toutefois régulières en période de pointe.

Voilà pourquoi les aéroports et les transporteurs aériens du Canada continuent de demander au gouvernement d'imposer aux aéroports de classe 1 une norme de service en vertu de laquelle 95 p. 100 des voyageurs qui proviennent du Canada seraient contrôlés dans les 10 minutes – ce qui se rapproche beaucoup plus des attentes mondiales à d'autres grands aéroports pivots comme Heathrow à Londres et Hong Kong, qui appliquent des normes encore plus rigoureuses. C'est particulièrement important pour les aéroports et les transporteurs du Canada qui font concurrence sur la scène mondiale.

Le gouvernement du Canada doit veiller à ce que l'ACSTA soit financée et doive rendre compte en fonction d'une norme de service prévisible. Entré en vigueur en 2002, le DSPTA visait à financer le système de sécurité du transport aérien, y compris toutes les activités assurées par l'ACSTA à laquelle les fonds ne sont toutefois pas affectés au complet. Entre 2010-2011 et 2013-2014, le nombre des voyageurs a augmenté de 13 p. 100 et le produit du DSPTA, de 10,3 p. 100, mais le financement affecté à l'ACSTA a diminué de 9,9 p. 100. Le public voyageur paie pour obtenir un service, mais il n'en a pas pour son argent en ce qui concerne son expérience.

Par ailleurs, le gouvernement a communiqué avec l'industrie à propos de la possibilité de délester la responsabilité financière et opérationnelle du contrôle des « non-passagers » (c.-à-d. des travailleurs de l'aéroport) et de leurs véhicules, ce qui aurait, sur les aéroports et leurs passagers, un effet estimé à 150 millions de dollars par année. Afin d'offrir de la valeur aux voyageurs et d'améliorer la transparence, il faudrait affecter le produit des DSPTA entièrement au mandat complet de l'ACSTA en ce qui concerne le contrôle avant l'embarquement, le contrôle des bagages de soute, le contrôle des non-passagers (CNP et CNP-V) et les cartes d'identité de zone réglementée.

Le CAC encourage en outre aussi le gouvernement du Canada à effectuer rapidement l'investissement nécessaire pour déployer des technologies et des procédés existants et nouveaux, comme ACSTA Plus, qui peuvent améliorer considérablement le débit des voyageurs tout en réduisant les charges d'exploitation.

Services frontaliers :

L'aviation est une activité d'affaires internationale et les aéroports et les transporteurs aériens du Canada font concurrence pour attirer le voyageur du Canada, les touristes de l'étranger et les voyageurs qui peuvent décider de transiter par le Canada plutôt que par d'autres pays pour se rendre à leur destination principale. Les aéroports du Canada font face à un niveau record de demandes des voyageurs, mais les longues files d'attente à la frontière peuvent frustrer les voyageurs : ceux qui ont le choix de leur destination ou du point de correspondance choisiront d'aller ailleurs si le Canada ne peut offrir une expérience prévisible, constante et de qualité.

Les programmes innovateurs et la technologie ont permis à l'Agence des services frontaliers du Canada de hausser, au cours des dernières années, le niveau des services qu'elle offre aux voyageurs aériens, mais même dans ce contexte, les périodes d'attente aux frontières aéroportuaires ont augmenté au cours de l'année écoulée à cause de la croissance solide des voyages aériens. Il faut investir rapidement dans des technologies comme le kiosque de contrôle primaire pour assurer que l'expérience ne se dégrade pas davantage.

Les aéroports du Canada demandent :

- ***Que l'on renforce les ressources accordées à l'Agence des services frontaliers du Canada pour qu'elle appuie la demande croissante de services, ainsi que l'innovation soutenue par la technologie, comme le kiosque de contrôle primaire actuellement en développement.***

- ***Que l'on réforme complètement le contrôle au Canada, notamment en établissant des normes de service au CPE et un mécanisme de financement qui harmonise davantage les ressources de contrôle avec la demande croissante.***

Financement d'immobilisations pour l'infrastructure aux petits aéroports

En vertu de la Politique nationale des aéroports, les aéroports nouvellement privatisés du Système national d'aéroports seraient chargés de financer leurs propres coûts d'exploitation et d'immobilisations. Le PNA a toutefois reconnu aussi que les aéroports accueillant moins de 600 000 voyageurs auraient de la difficulté à s'autofinancer, disposant de moins de sources possibles. C'est le défi qu'ont en commun six aéroports du SNA qui se trouvent exclus de la plupart des programmes fédéraux d'infrastructure parce qu'ils se trouvent sur des terrains fédéraux.

Les six petits aéroports du SNA situés à Charlottetown, Fredericton, Gander, London, Prince George et Saint John demandent depuis des années que l'on modifie cette exclusion des programmes fédéraux. L'approche fédérale d'aujourd'hui manque d'uniformité, des collectivités desservies par des aéroports du SNA étant exclues de programmes donnant librement accès à des aéroports qui accueillent des volumes de trafic beaucoup plus importants mais n'ont pas à assumer le fardeau imposé par le statut de membre du SNA.

Le CAC s'est réjoui de voir que le rapport d'examen de l'OTC contenait une recommandation portant sur l'augmentation du financement accordé au PAIA, qui demeure stable depuis des années, et sur l'élargissement de l'admissibilité pour inclure le prolongement et le resurfaçage des pistes. Le financement ne devrait toutefois pas être limité aux aéroports « éloignés et du nord ». Les nouveaux besoins prévus dans le cas des aires de sécurité d'extrémité de piste (à l'extrémité de chaque piste) coûteront des millions de dollars en travaux de construction pour les aéroports en cause.

Depuis le début du transfert des petits aéroports il y a une vingtaine d'années, les normes de sécurité et la réglementation en la matière ont changé considérablement. Au cours des deux dernières années seulement, on a dévoilé de nouvelles normes sur les aérodromes qui ont une incidence sur la construction future et obligent à construire de nouvelles installations pour appuyer le contrôle des travailleurs et des véhicules aux aéroports. Les initiatives d'aide aux aéroports visent à améliorer la sécurité, mais beaucoup de ces normes n'existaient pas lorsque le PAIA a été conçu à l'origine. Il est important et justifié de mettre à jour la stratégie fédérale de financement de l'infrastructure aéroportuaire.

Les aéroports du Canada demandent :

- ***Que l'on crée un moyen de financement des infrastructures pour répondre aux besoins à court et moyen terme des petits aéroports du SNA afin d'y maintenir les coûts à un bas niveau.***
- ***Que l'on élimine l'interdiction pour les aéroports du SNA de participer aux programmes fédéraux de financement de l'infrastructure.***

- ***Que l'on modifie le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires afin d'améliorer l'accessibilité au programme et l'efficacité de la sûreté aux petits aéroports du Canada.***
- ***Que l'on mette en œuvre un autre moyen de financement (programme nouveau ou existant) pour les aéroports chargés de construire une aire de sécurité d'extrémité de piste.***

Coût des voyages aériens/loyer aéroportuaire

Depuis presque 25 ans, les autorités aéroportuaires locales administrent, exploitent et financent leurs aéroports dans le cadre de baux de longue durée, affectant plus de 19 milliards de dollars aux améliorations aéroportuaires depuis 1992 sans recevoir d'argent du contribuable. Cette stratégie a permis au Canada de créer une infrastructure de transport aérien de calibre mondial grâce aux frais d'utilisation, et cette dépendance du financement par les utilisateurs est appliquée plus rigoureusement au Canada que dans la majeure partie du monde, où le Trésor paie une beaucoup plus grande partie du système.

Les aéroports des États-Unis reçoivent des fonds publics pour investir dans l'infrastructure, mais ceux du Canada versent plutôt de l'argent au gouvernement. En 2015, les aéroports du SNA ont payé 323 millions de dollars en loyer aéroportuaire – et ont versé presque 5 milliards de dollars depuis le début du transfert des aéroports en 1992. Les aéroports effectuent aussi des paiements importants à l'administration municipale, car ils fonctionnent sans but lucratif. Le loyer, les paiements aux municipalités et les autres coûts supplémentaires sont transférés aux voyageurs, qui paient aussi un droit élevé pour la sécurité des passagers du transport aérien et la taxe de vente.

Les droits et les taxes élevés ont, globalement, une incidence directe sur le portefeuille des consommateurs, mais ils peuvent avoir un effet encore plus important, soit celui d'étouffer la demande pour les nouveaux concurrents qui prennent de l'expansion au Canada ou qui y lancent de nouveaux services aériens concurrentiels. Il suffit de jeter un coup d'œil aux transporteurs à rabais des États-Unis qui ont commencé à voler vers des endroits à l'extérieur des États-Unis il y a plus d'une décennie, mais qui décident toujours de ne pas desservir le Canada à cause des frais élevés. Beaucoup de transporteurs des États-Unis affirment qu'ils prennent simplement les Canadiens aux aéroports frontaliers des États-Unis – on estime que les aéroports, les transporteurs aériens et les fournisseurs de services de soutien du Canada y perdent quelque 5 millions de passagers en faveur des États-Unis.

Voilà pourquoi le CAC appuie la recommandation contenue dans le rapport d'examen de l'OTC afin d'éliminer graduellement le loyer aéroportuaire et de recourir au Trésor fédéral en plus des frais d'utilisation pour financer certains éléments du système. Il faudrait tout au moins revoir la formule de calcul du loyer. En tant que taxe sur le revenu brut, le loyer a une incidence sur la façon dont les aéroports évaluent les possibilités d'affaires et peuvent agir comme éléments de dissuasion qui gardent les aéroports en dehors des secteurs d'activité offrant un rendement

financier faible, car les aéroports devraient payer jusqu'à 12 p. 100 de tout produit généré en loyer que d'autres entreprises n'ont pas à payer.

Les aéroports acceptent aussi l'aide croissante aux immobilisations accordée aux petits aéroports, la réduction du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (à condition qu'il y ait d'autres façons de financer de façon appropriée l'activité de contrôle pour prendre en charge la demande croissante) et le lancement de discussions sur la compétitivité des coûts avec les provinces, car elles ont un rôle à jouer.

Les aéroports du Canada demandent :

- ***Que l'on réforme les loyers aéroportuaires, notamment en plafonnant ou modifiant la formule de calcul du loyer, afin d'encourager davantage la diversification des revenus aux aéroports et de réduire avec le temps l'effet qu'ils exercent sur le coût des voyages aériens.***

Boutiques hors taxe à l'arrivée

Le transport aérien est vraiment une industrie mondiale et le secteur aérien du Canada doit pouvoir fournir des normes de service concurrentielles à l'échelon planétaire pour que les aéroports maximisent leur contribution à la croissance économique du Canada. Une façon de permettre aux aéroports de générer davantage de revenus consistera à leur permettre d'offrir des ventes hors taxe aux voyageurs qui arrivent de l'étranger au Canada.

Plus de 50 pays offrent des boutiques hors taxe à l'arrivée (HTA). L'ouverture de ces boutiques aiderait les exploitants de boutique hors taxe du Canada à livrer une concurrence plus efficace à leurs homologues de l'étranger, qui vendent à la fois au départ et à l'arrivée. Ces boutiques permettraient aux aéroports du Canada de rapatrier quelque 100 millions de dollars en ventes à l'étranger, de créer presque 600 nouveaux emplois directs et indirects au Canada et de verser quelque 9 millions de dollars en recettes fiscales nouvelles au gouvernement fédéral.

Les aéroports du Canada demandent :

- ***Que l'on collabore avec les provinces pour ouvrir des boutiques hors taxe à l'arrivée, comme s'y attendent les voyageurs internationaux et comme le font d'autres administrations du monde.***