

# Des voyages confortables, sécuritaires et respectueux



## Aéroports du Canada : au service des voyageurs

Chaque jour, 380 000 personnes arrivent dans les aéroports canadiens ou en partent – environ 147 millions de personnes en 2017 – soit quatre fois la population du Canada.

Ces voyageurs viennent des quatre coins du monde. Ils peuvent être jeunes ou vieux, voyager une fois par semaine ou une fois par décennie. Ils peuvent se déplacer rapidement dans l'aéroport ou avoir besoin d'aide pour le faire.

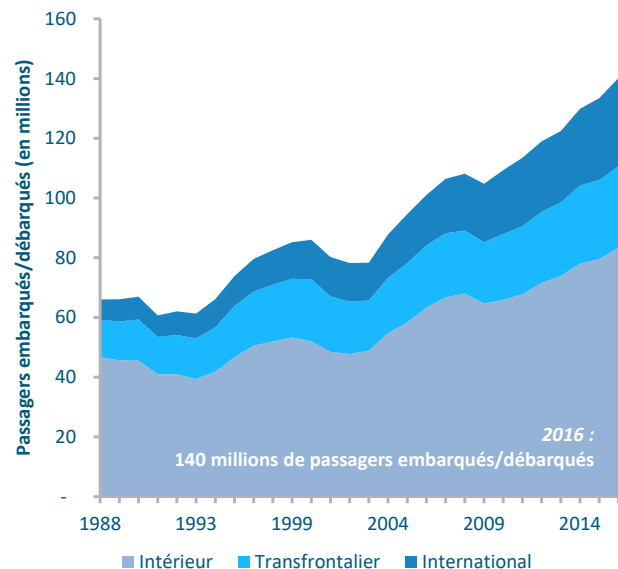
Mais peu importe leur identité ou leur provenance, ils ont tous une chose en commun : ils souhaitent – et méritent – tous de faire un voyage confortable, sécuritaire et respectueux.

Les aéroports du Canada s'efforcent d'offrir la meilleure expérience de voyage possible à tous leurs passagers. Depuis leur transfert par le gouvernement fédéral au début des années 1990 au «Réseau national des aéroports», 22 des aéroports les plus achalandés du Canada ne sont pas exploités par un palier de gouvernement, mais plutôt par des sociétés sans capital-actions qui réinvestissent leurs excédents financiers dans les aéroports. Ils ont investi plus de 25 milliards de dollars en capitaux autogénérés pour améliorer leurs installations et leurs processus et ont ajouté de nouveaux produits et services utiles pour les voyageurs.

Beaucoup d'autres aéroports régionaux sont exploités par des gouvernements municipaux, provinciaux ou territoriaux, ou par des organismes sans but lucratif locaux.

Grâce à une conception réfléchie des aérogares et à des investissements dans le service à la clientèle et les nouvelles technologies, les aéroports font leur part pour offrir une expérience positive à tous les voyageurs du moment de leur arrivée au moment de leur départ de l'aéroport. Cela comprend des halls d'aérogare plus grands et plus confortables, mais aussi des installations, une signalisation et des services permettant de répondre aux besoins d'un éventail de voyageurs de plus en plus diversifiés, dont une population vieillissante, des personnes handicapées et des groupes linguistiques minoritaires.

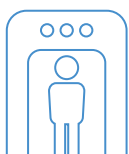
Toutefois, les aéroports ne contrôlent qu'une partie de l'environnement du voyage. Le gouvernement fédéral a la compétence sur le contrôle de sécurité, la facilitation et d'autres secteurs clés. L'appui du gouvernement fédéral et une meilleure coopération dans plusieurs secteurs peuvent améliorer de façon tangible la sécurité et le confort de tous les voyageurs.



Source : Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, Statistiques Canada



**Voici deux façons dont les aéroports sont au service des voyageurs pour assurer des voyages confortables, sécuritaires et respectueux – et comment le gouvernement fédéral peut aider.**



Services gouvernementaux pour les contrôles de sécurité et les frontières

Infrastructures de sécurité pour les aéroports régionaux



# Services gouvernementaux pour les contrôles de sécurité et les frontières



Le gouvernement fédéral contrôle la facilitation du trafic des passagers, la dotation en personnel et les budgets pour les contrôles de sécurité et les arrivées internationales par le biais de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

Les aéroports doivent fournir l'espace nécessaire aux nouveaux équipements afin d'accroître l'efficacité, la sûreté et la sécurité. Ils effectuent des investissements importants pour faciliter l'augmentation du nombre de passagers et assurer leur confort.

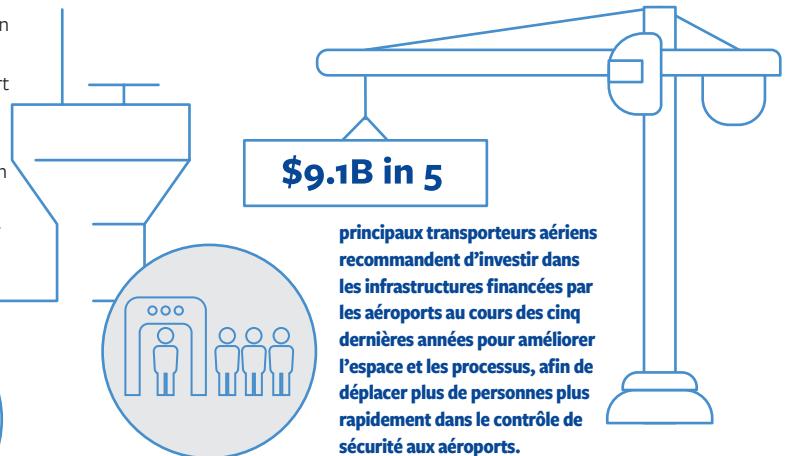


**Les aéroports ont investi dans des bornes libre-service pour les passagers afin d'améliorer la sécurité et de faciliter le traitement aux frontières aériennes du Canada grâce aux nouvelles technologies.**

Les aéroports du Canada investissent largement dans les infrastructures pour accueillir le nouvel équipement de contrôle appelé «ACSTA Plus», mais les investissements du gouvernement dans sa propre technologie de contrôle stagnent. Le système est bloqué, puisque le financement public destiné aux services et à l'innovation est insuffisant pour répondre à la demande actuelle, ce qui a pour effet de réduire l'impact des investissements des aéroports pendant que des millions de passagers sont en attente.

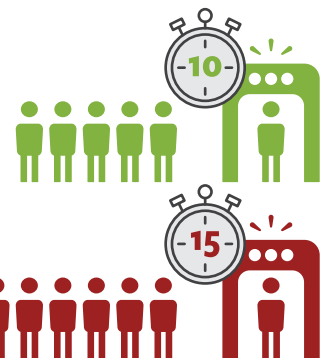
## SAVIEZ-VOUS QUE?

**Le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) facturé à chaque passager n'est pas versé automatiquement à l'ACSTA. En fait, la société d'État doit présenter chaque année une demande de financement au Parlement. Pour la plupart des années, le financement de l'ACSTA a été bien inférieur au montant total perçu auprès des voyageurs aériens.**



## SAVIEZ-VOUS QUE?

**principaux transporteurs aériens recommandent d'investir dans les infrastructures financées par les aéroports au cours des cinq dernières années pour améliorer l'espace et les processus, afin de déplacer plus de personnes plus rapidement dans le contrôle de sécurité aux aéroports.**



## RECOMMANDATIONS

Pour le confort de tous les passagers, le gouvernement fédéral doit travailler de concert avec les aéroports de façon itérative afin de fournir le financement soutenu et l'approche axée sur le voyageur requis pour assurer des voyages confortables, sécuritaires et respectueux.

Le gouvernement du Canada améliore l'expérience de tous les voyageurs en :

- réorganisant la mise en œuvre et le financement de toutes les fonctions liées au contrôle de sécurité au moyen de normes de niveau de service avant l'embarquement et d'un financement qui fait correspondre les ressources affectées au contrôle de sécurité à la demande croissante;
- continuant les investissements dans les immobilisations pour améliorer la sécurité, l'efficacité et l'expérience aux contrôles de sécurité, comme le déploiement d'ACSTA Plus; et en
- finançant l'ASFC pour répondre à la demande croissante pour des services aériens, ainsi que pour appuyer l'innovation continue grâce à la technologie.

# Les infrastructures de sécurité dans les aéroports régionaux



La sécurité est la principale priorité et la construction et l'entretien des infrastructures, comme les pistes, les voies de circulation et les aires de trafic, sont complexes et exigeants. Tout comme les grands aéroports, les aéroports régionaux du Canada ont la responsabilité opérationnelle et financière de veiller à ce que les voyageurs aient un voyage confortable, sécuritaire et respectueux. Toutefois, contrairement aux plus grands aéroports, beaucoup de petits aéroports n'ont pas les revenus suffisants générés par les utilisateurs pour payer leurs infrastructures sans augmenter les frais des voyageurs et des autres utilisateurs de l'aéroport.

La Politique nationale des aéroports de 1995 du gouvernement fédéral reconnaissait que les petits aéroports ont de la difficulté à réunir des fonds pour appuyer leurs activités et investir dans l'entretien des infrastructures essentielles et se conformer aux règlements en matière de sûreté et de sécurité qui évoluent continuellement.

En réponse, le gouvernement du Canada a créé le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) pour aider les aéroports non-membres du RNA ayant moins de 525 000 passagers à répondre à leurs besoins en matière d'infrastructures et d'équipement. Toutefois, même si les exigences réglementaires ont augmenté au cours des années, le financement du PAIA n'a pas augmenté depuis 18 ans.

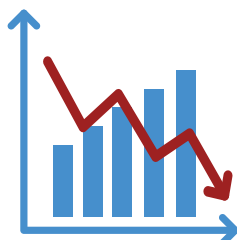
Les aéroports du RNA (qui ne sont pas admissibles au PAIA) peuvent demander une aide financière dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC), qui comprend un volet pour la sécurité des aéroports régionaux, mais le financement est limité et il est impossible de savoir s'il sera maintenu de façon continue.

Entre-temps, il est difficile de financer l'entretien continu de l'infrastructure liée à la sécurité et les nouvelles exigences réglementaires (comme les quelque 400 millions de dollars requis pour se conformer aux exigences relatives aux aires de sécurité d'extrémité de piste) même pour les grands aéroports régionaux, sans augmenter les frais des utilisateurs.

## IMPROVING SAFETY, AIRPORTS AND GOVERNMENT WORKING TOGETHER



With about \$38 million in infrastructure funding each year, airports receiving Airport Capital Assistance Program (ACAP) funding invest directly into critical safety related infrastructure and equipment. Since 2017, these have included runway upgrades, airfield lighting and electrical systems, and for snow removal equipment.



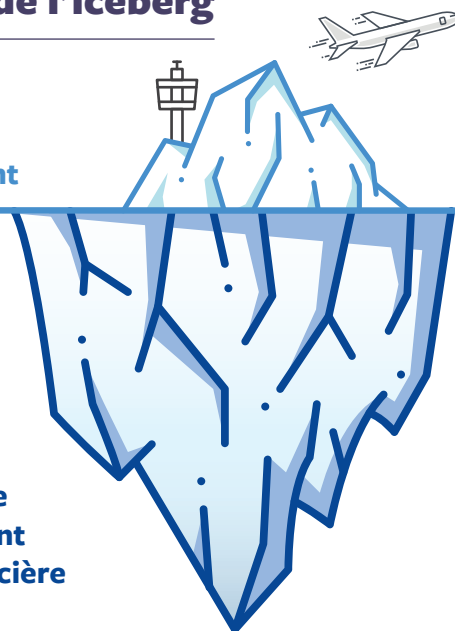
**SAVIEZ-VOUS QUE?**  
D'après Statistique Canada, le taux d'inflation de 2000 à 2018 a été de 37,85 p. cent, mais le financement annuel du PAIA n'a pas augmenté durant cette période.

## La pointe de l'iceberg

Aérogares  
Commerces  
Stationnement

90 p. cent de ce qui fait fonctionner un aéroport est presque invisible pour les passagers.

Sécurité  
Sûreté  
Infrastructure  
Environnement  
Gestion financière



### SAVIEZ-VOUS QUE?

Depuis 1995, le gouvernement fédéral, par le biais du PAIA, a accordé plus de 900 millions de dollars aux petits aéroports pour des projets liés à la sécurité. Durant la même période, les autres aéroports canadiens membres du RNA ont investi plus de 25 milliards de dollars dans leurs installations tout en payant un loyer de 5,6 milliards de dollars au gouvernement fédéral.



## RECOMMANDATIONS

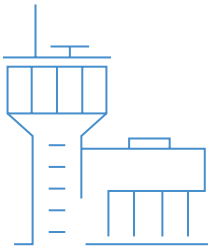
Chaque passager mérite un voyage sécuritaire et confortable, qu'il provienne d'une grande ville ou d'une collectivité éloignée. Le gouvernement du Canada peut améliorer la sécurité et le confort des voyageurs qui utilisent les aéroports régionaux en :

- augmentant le financement annuel et en améliorant le PAIA afin de faciliter l'accès au programme, le rendre plus transparent, plus prévisible et plus utile pour les aéroports; et en
- augmentant le financement du Fonds national des corridors commerciaux et d'autres programmes destinés à réduire les goulots d'étranglement et à relever les défis liés aux infrastructures de sécurité dans les aéroports régionaux.

## Quels sont les aéroports du Canada?

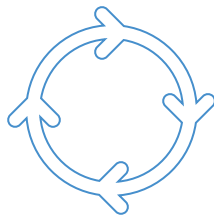


26



Les 26 aéroports du Réseau national d'aéroports comprennent les aéroports les plus achalandés du pays et les aéroports des capitales nationale, provinciales et territoriales. Chacun de ces aéroports est exploité indépendamment, à l'exception de deux aéroports du RNA à Montréal (Montréal Trudeau et Montréal Mirabel), tous les deux exploités par Aéroports de Montréal.

22



22 des aéroports du RNA sont exploités par des sociétés privées sans capital-actions qui réinvestissent tous leurs d'excédents financiers dans l'aéroport.

8



8 administrations aéroportuaires du RNA accueillent plus de 3 millions de passagers. Ces aéroports de «classe 1» sont Toronto Pearson, Vancouver, Aéroports de Montréal (Montréal Trudeau et Montréal Mirabel), Calgary, Edmonton, Ottawa, Winnipeg Richardson et Halifax Stanfield.

## Impact direct de 1 000 décollages et atterrissages

33

### SAVIEZ-VOUS QUE?

On compte des centaines d'autres aéroports régionaux au pays. Certains d'entre eux, comme les 33 exploitants d'aéroports locaux, territoriaux et sans but lucratif membres du CAC, offrent des services aériens commerciaux, tandis que beaucoup d'autres sont utilisés principalement par l'aviation générale.



30  
jobs



2M\$  
wages



3M\$  
PIB



8M\$  
economic  
output



1M\$  
taxes

## Les aéroports du Canada en chiffres



140 MILLIONS  
DE PASSAGERS



2,2 MILLIONS  
DE FRÉQUENCES DE  
VOLS



6,2 MILLIONS  
DE DÉPLACEMENTS  
D'AVIONS