



31 mars, 2023

## Document de discussion : Un cadre pour l'avenir du système de transport aérien du Canada

### Objectif et buts

Le vaste territoire du Canada et les collectivités dispersées font que les Canadiens dépendent du transport aérien. Le secteur aérien nous aide à :

- rendre visite à nos amis et à notre famille;
- accéder aux services essentiels;
- voyager vers de nouvelles destinations au Canada et à l'étranger.

Le gouvernement du Canada souhaite améliorer les services offerts aux Canadiens alors que notre secteur du transport aérien se remet des nombreux défis soulevés par la COVID-19.

Pour nous aider dans ce travail, nous aimerions connaître votre avis sur la façon dont nous pourrions améliorer l'efficacité, la transparence et la responsabilité du système de transport aérien du Canada. Cela comprend un accent mis sur le rôle des aéroports, mais également sur tous les partenaires clés du secteur aérien, y compris les compagnies aériennes, les fournisseurs de services de manutention au sol, la navigation aérienne, et le contrôle de sécurité.

Le présent document contient des renseignements généraux et précise les domaines à prendre en considération, notamment :

- améliorer la coordination entre les partenaires du secteur aérien;
- responsabiliser les partenaires du secteur aérien par le biais de normes de service;
- améliorer le partage des informations et une meilleure disponibilité des données;
- améliorer la responsabilité et la transparence des aéroports;
- le financement des aéroports;
- la façon dont les aéroports sont supervisés et gérés;
- les liaisons avec les régions rurales et éloignées;
- la pénuries de main-d'œuvre.

Nos efforts pour améliorer le fonctionnement du système de transport aérien s'appuieront sur certains de nos autres travaux, comme l'amélioration des droits des passagers.

### Contexte

Le secteur aérien du Canada nous relie les uns aux autres et au reste du monde et contribue à la croissance de notre économie. Il s'agit d'un système complexe qui exige la collaboration de nombreux groupes différents pour amener les passagers et le fret vers leurs destinations. C'est dans nos aéroports que les partenaires du secteur aérien doivent collaborer étroitement et efficacement. Cela comprend, par exemple, les exploitants d'aéroports, les transporteurs aériens, les

manutentionnaires au sol et les ravitailleurs, d'autres fournisseurs de services tel que NAV Canada, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et les Services des douanes et de la protection des frontières des États-Unis.

Le secteur aérien a été gravement touché par la COVID-19. Les répercussions financières et les pertes d'emplois, combinées à un marché du travail tendu lorsque le trafic s'est rapidement rétabli au cours de l'été 2022, ont entraîné de longues files d'attente et d'importantes perturbations des voyages dans les aéroports canadiens.

Il est clair que le secteur n'a pas réussi à offrir le niveau de service auquel les Canadiens s'attendent. Bien que certains défis soient directement liés à la pandémie, d'autres existent depuis de nombreuses années, mais la pandémie les a aggravés.

Le moment est venu pour le gouvernement et l'industrie de travailler ensemble pour aider le secteur aérien à réussir dans les années à venir. Nous partageons tous un objectif commun : obtenir les meilleurs résultats pour les personnes et les entreprises qui comptent sur le système de transport aérien du Canada.

En novembre 2022, le ministre des Transports a dirigé un Sommet national sur la reprise du secteur du transport aérien afin de discuter de questions essentielles. Ce Sommet et un sondage nous ont aidés à identifier un certain nombre de domaines prioritaires. Nous vous demandons maintenant de nous faire part de vos commentaires plus spécifiques sur les approches possibles pour aborder ces questions clés.

En vous fiant à votre connaissance du secteur du transport aérien au Canada, nous vous invitons à considérer les questions et les domaines prioritaires suivants. Nous ne cherchons pas à obtenir des commentaires sur chaque question ou sujet ci-dessous. Ils visent plutôt à aider à éclairer les commentaires éventuels.

## Nos priorités

### L'amélioration de la coordination

Les perturbations du transport aérien lors des vacances d'été et d'hiver de 2022 ont souligné la nécessité pour toutes les parties du secteur du transport aérien de travailler ensemble, en particulier lors d'événements imprévus. Les intervenants nous ont dit qu'il est essentiel d'améliorer la communication et la collaboration pour rendre les aéroports et le secteur aérien plus efficaces et offrir de meilleurs services.

- Comment pouvons-nous améliorer la communication et la coordination entre les partenaires du secteur aérien, en particulier lors d'événements imprévus? Comment cette communication peut-elle se faire en évitant de partager des informations commerciales sensibles?
- Les aéroports ont-ils besoin d'un plus grand pouvoir pour gérer le trafic et les opérations, de manière à s'assurer que tous les besoins des passagers sont pris en compte, surtout lors d'événements imprévus, comme des conditions météorologiques extrêmes?

- D'autres pays utilisent-ils des modèles qui pourraient éclairer la façon dont nous pourrions résoudre ce problème au Canada?
- Devons-nous créer de nouvelles lois ou règles (mesures législatives ou règlements) pour que cela se produise?

### La responsabilisation des partenaires du secteur aérien au moyen de normes de service

Des problèmes avec un seul exploitant peuvent avoir une incidence sur l'ensemble du système sous la forme d'annulations, de retards et de bagages mal manutentionnés. Un système prévisible est important pour les exploitants et, ultimement, pour les voyageurs. Certains intervenants veulent des normes de service plus claires pour tous les exploitants et fournisseurs de services. Ils estiment que ces normes contribueraient à rendre le système plus prévisible et à responsabiliser les bons exploitants ou les bons fournisseurs de services responsables lorsque les choses ne se passent pas comme prévu.

- Pouvons-nous établir des normes de service claires pour les partenaires et les fournisseurs de services du secteur aérien? Comment tenir compte des facteurs externes, comme les conditions météorologiques extrêmes?
- Quelles mesures pouvons-nous prendre pour nous assurer que les exploitants du secteur aérien soient tenus responsables des problèmes de rendement? Comment pourrions-nous mettre ces mesures en place et les appliquer?
- Comment pourrions-nous rendre compte publiquement de ces normes et si les exploitants les respectent?

### Un meilleur partage des informations et de meilleures données

À mesure que la demande de transport aérien s'est rétablie en 2022, l'un des principaux défis du secteur était la capacité des exploitants du secteur aérien d'accéder à des données opportunes les uns des autres pour s'assurer qu'ils disposaient des ressources adéquates. Certains intervenants ont noté que les exploitants utilisent divers formats de données et que leurs systèmes ne peuvent pas toujours communiquer entre eux.

- Un protocole de communication (un processus de partage d'information exacte et opportune entre les partenaires du secteur aérien et les voyageurs) pourrait-il aider à s'assurer que tous les exploitants et fournisseurs de services disposent des bonnes informations afin qu'ils puissent se tenir au courant de la situation entre eux et avec les passagers, en particulier pendant les opérations irrégulières? Par exemple, lors des perturbations majeures des voyages en 2022, quelles informations manquantes auraient pu aider à mieux gérer la situation?
- Comment pouvons-nous nous assurer que les données sont partagées en temps opportun? Pourquoi cela ne se fait-il pas déjà?
- Quelle serait la meilleure façon pour les intervenants de partager des données et de l'information? Par exemple, comment pouvons-nous décider d'une plateforme à utiliser? Qui paiera pour une plateforme de partage de données et comment pouvons-nous nous assurer que la plateforme fonctionne bien?

- Avons-nous besoin d'un système national de partage de l'information? Si oui, comment pourrions-nous en créer un?
- Comment pouvons-nous répondre aux préoccupations des voyageurs et des entreprises en matière de vie privée? Quelles mesures de protection devons-nous prendre pour appuyer le partage de l'information?

### L'amélioration de la responsabilité et la transparence des aéroports

Les exploitants d'aéroports gèrent des infrastructures publiques clés, mais ils ne sont pas tenus de respecter aucune loi de surveillance économique. Leurs décisions ont une incidence sur les opérations et une partie du coût du système de transport aérien.

Bien que les exploitants d'aéroports se consultent sur des questions comme la planification en matière d'immobilisations et le bruit, il n'y a pas d'approche nationale uniforme pour ce processus. Des normes seraient très utiles pour évaluer les processus de consultation d'un exploitant d'aéroport et la participation de ses utilisateurs et intervenants.

- Comment pouvons-nous créer des processus de consultation normalisés pour établir les frais d'aéroport (redevances aéronautiques et des passagers) et élaborer des plans et des projets d'immobilisations? Quel processus le Canada doit-il adopter pour s'assurer que les aéroports consultent adéquatement les utilisateurs et les intervenants et tiennent compte de leurs commentaires?
- Quels processus normalisés doivent être en place pour traiter les problèmes liés au bruit et exiger des aéroports qu'ils consultent le public au cours des processus de planification?
- Y a-t-il d'autres sujets connexes sur lesquels les aéroports devraient être tenus de consulter le public?
- Les « principes de tarification » (règles de fixation des redevances payées par les opérateurs aériens et les fournisseurs de services) pourraient-ils contribuer à rendre les redevances d'utilisation des aéroports plus claires et plus cohérentes? Par exemple, le processus de consultation utilisé par NAV Canada pour modifier les redevances est-il un bon modèle?

### Le financement des aéroports

La pandémie a mis à rude épreuve les finances des aéroports et a considérablement augmenté leur endettement. Nous entendons de plus en plus dire que le fait de s'endetter davantage n'est pas suffisant pour que les aéroports puissent répondre aux besoins futurs en immobilisations sans augmenter leurs coûts.

Le financement par fonds propres n'est pas autorisé pour les sociétés à but non lucratif sans capital-actions, mais il existe peut-être d'autres moyens pour les exploitants d'aéroports d'obtenir un financement.

- Quels autres mécanismes de financement les aéroports pourraient-ils utiliser? Qu'est-ce qui les empêche de les utiliser aujourd'hui?
- Quelles autres mesures pourraient améliorer la capacité d'un aéroport d'attirer du financement et des partenaires commerciaux?

- Comment les baux existants pourraient-ils affecter la stabilité financière des aéroports?
- Les structures d'entreprise existantes pourraient-elles être modifiées de manière à donner aux exploitants d'aéroports une plus grande stabilité et viabilité financières?

### La façon dont les aéroports sont supervisés et gérés

En tant qu'infrastructures publiques clés, les aéroports jouent un rôle majeur à l'échelle nationale et au sein de leurs collectivités.

- Le gouvernement fédéral doit-il jouer un plus grand rôle dans le choix des membres ou des présidents des conseils d'administration?
- Quelle est la meilleure façon de s'assurer que les aéroports réduisent leurs émissions de gaz à effet de serre?
- Les aéroports peuvent-ils mieux soutenir l'équité, la diversité et l'inclusion? Dans l'affirmative, comment?

### La liaison avec les régions

Le transport aérien est un lien vital pour les petites collectivités, mais ces endroits font face à des défis uniques, y compris la taille du marché et les conditions d'exploitation difficiles. La pandémie a entraîné des réductions de service dans de nombreuses petites collectivités.

L'entretien des petits aéroports peut s'avérer difficile sans financement en immobilisations. De plus, il y a des difficultés uniques à attirer les exploitants de compagnies aériennes vers des endroits où l'ACSTA ne fait pas de contrôle de sécurité.

- Comment pouvons-nous améliorer ou maintenir les services aériens dans les régions moins peuplées du Canada? Quelles mesures incitatives encourageraient les compagnies aériennes à reprendre leurs services dans les aéroports où il y a eu des réductions pendant la pandémie?
- Le manque de contrôle de sécurité dans certains petits aéroports a-t-il une incidence négative sur les options de déplacements aériens des Canadiens?
- L'interligne (qui permet aux passagers de réserver des voyages par l'entremise de deux compagnies aériennes ou plus à la fois, plutôt que séparément) pourrait-elle améliorer l'accès des petites collectivités aux réseaux et aux services plus larges? Quelles mesures incitatives pourrions-nous offrir pour encourager les compagnies aériennes à offrir cette option?
- Les petits aéroports pourraient-ils collaborer pour offrir des services aéroportuaires à moindre coût? Que peuvent faire les gouvernements pour contribuer à ce que cela se produise?

### Les pénuries de main-d'œuvre

L'embauche et le maintien en poste de travailleurs du secteur aérien constituent un défi depuis de nombreuses années en raison :

- de l'évolution de la démographie de la main-d'œuvre;

- des exigences en matière de formation et de certification;
- du salaire.

La pandémie a ensuite fondamentalement perturbé tous les secteurs de l'économie. Les pénuries de personnel demeurent souvent un défi pour de nombreuses parties du secteur aérien, y compris les compagnies aériennes, les aéroports et d'autres partenaires clés. Les intervenants ont appelé à l'action, et certains souhaitent que le gouvernement élabore une stratégie sectorielle pour le recrutement et le maintien en poste des travailleurs.

- Que pourraient faire les gouvernements, en collaboration avec les intervenants, pour remédier aux pénuries de main-d'œuvre dans l'ensemble du secteur aérien?
- Comment pourrions-nous améliorer la formation ou accroître l'offre de travailleurs dans le secteur?
- Quels sont les autres obstacles à la recherche, à l'embauche et au maintien en poste des travailleurs?
- Quel rôle l'immigration joue-t-elle pour répondre aux besoins du secteur aérien en matière de main-d'œuvre?

### Prochaines étapes

Les commentaires que nous recueillons en mobilisant le secteur du transport aérien, les provinces et les territoires, les peuples autochtones et d'autres intervenants nous aideront à élaborer des approches pour aborder ces enjeux clés et aider le secteur du transport aérien du Canada à continuer de se remettre de la pandémie.

Si vous souhaitez formuler des commentaires ou soumettre une présentation officielle sur des sujets revêtant de l'importance pour vous, veuillez envoyer un courriel à l'adresse [airportspolicy-politiquedesaeroports@tc.gc.ca](mailto:airportspolicy-politiquedesaeroports@tc.gc.ca) d'ici le 28 avril 2023.