

**Mémoire de l'AIMTA présenté au Comité sénatorial
permanent des transports et des communications
concernant le projet de loi C-49, Loi apportant des
modifications à la Loi sur les transports au Canada et à
d'autres lois concernant les transports ainsi que des
modifications connexes et corrélatives à d'autres lois
(Loi sur la modernisation des transports)**

Mars 2018

Qui sommes-nous?

L'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale (AIMTA) est le plus grand syndicat du secteur du transport aérien au Canada et en Amérique du Nord. L'AIMTA représente plus de 40 000 membres dans l'ensemble du Canada. Plus de 22 000 membres de l'AIMTA travaillent dans les secteurs de l'aviation, du transport aérien et de l'aérospatiale, qui sont de compétence fédérale.

Nous représentons des milliers d'employés de l'industrie du transport aérien qui travaillent pour différentes compagnies aériennes, dont Air Canada. Dans le secteur des services aéroportuaires, l'AIMTA représente la plupart des agents de contrôle de préembarquement canadiens qui assurent les contrôles de sûreté et de sécurité du public voyageur pour le compte de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et de Transports Canada, ainsi que bon nombre des services de sécurité le long et à l'intérieur du périmètre des aéroports. L'AIMTA représente aussi de nombreux travailleurs des constructeurs d'aéronefs commerciaux et militaires du secteur de l'aérospatiale, y compris Bombardier, et de leurs fournisseurs.

Nous apprécions l'occasion qui nous est offerte de présenter au Comité sénatorial permanent des transports et des communications notre position sur les questions liées au transport aérien du projet de loi C-49.

Introduction

Nous avons été très critiques à l'égard des recommandations formulées dans le *Rapport de l'Examen de la Loi sur les transports au Canada*, aussi appelé rapport Emerson. Le gouvernement a préparé Transports 2030 en réponse à ce rapport. Selon le ministre des Transports, le projet de loi C-49 est « la première étape législative, afin d'entreprendre les premières initiatives de Transports 2030 ». L'AIMTA n'accepte pas la vision de Transports 2030, malgré bon nombre des principes qui y sont inscrits. Malheureusement, ce projet de loi suit plusieurs des recommandations du rapport Emerson sur les limites de participation étrangère dans les compagnies aériennes canadiennes; il omet d'aborder la question pressante du temps perdu par les voyageurs au contrôle de préembarquement faute d'un modèle de financement adéquat et durable pour l'ACSTA.

Le nouveau régime des limites de propriété étrangère des lignes aériennes canadiennes

L'AIMTA est d'avis que les limites actuelles de propriété devraient demeurer inchangées. Réduire le seuil de 75 % à 51 % sera néfaste à long terme pour le secteur des lignes aériennes et ses travailleurs. Malgré certaines des protections mises en place par le projet de loi, nous croyons que permettre des investissements étrangers n'est une solution ni pour le manque de compétitivité du secteur des lignes aériennes canadiennes, ni pour abaisser le prix du transport aérien. Ce prix est la conséquence d'une longue liste de droits et de taxes imposés à tous les transporteurs canadiens, jumelée au faible nombre de voyageurs sur les vols en provenance de l'étranger et les vols intérieurs, comme l'ont souligné des transporteurs tels qu'Air Canada et

WertJet¹. Par exemple, on compte parmi ces droits les redevances d'atterrissage et de stationnement imposées aux lignes aériennes, des frais qui sont souvent transférés aux passagers. Les compagnies dont les vols atterrissent au Canada paient des redevances qui sont parmi les plus élevées au monde, selon un rapport de 2014 de l'Institut sur la gouvernance d'organisations privées ou publiques².

La concurrence est très restreinte au Canada en raison de notre population faible et clairsemée. Il est par conséquent très difficile de conserver une forte affluence et notre pays en subira toujours des conséquences néfastes à moins de pouvoir réduire les frais d'exploitation imposés par notre structure gouvernementale.

Le projet de loi C-49 ne remédie pas à l'absence d'un modèle de financement adéquat et durable pour l'ACSTA

Les changements à la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* (articles 68 et 69) ne régleront pas le problème systémique du sous-financement de l'ACSTA.

Le budget fédéral de 2018³ ne remédie au problème que par une augmentation du financement de deux aéroports.

Protection des passagers aériens

Afin d'assurer un contrôle de sécurité cohérent et efficace des voyageurs et des travailleurs, le gouvernement propose de verser à l'ACSTA en 2018-2019 un montant de 236,4 M\$, avec 2,4 M\$ en amortissement restant. Cette enveloppe permettra à l'ACSTA d'ajouter de nouvelles voies pour le précontrôle des passagers vers les États-Unis à l'Aéroport Billy-Bishop de Toronto et à l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec.

Cette mesure budgétaire est loin d'être suffisante pour régler les problèmes du temps d'attente des voyageurs dans les aéroports et de la fatigue des agents affectés au contrôle de préembarquement.

Nous reconnaissons que le passage des voyageurs au contrôle de préembarquement devrait s'effectuer rapidement et efficacement. Les membres de l'AIMTA reçoivent quotidiennement les plaintes de passagers aériens passant par les postes de contrôle. Pour atteindre les objectifs désirés, il faut une allocation exclusive du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) afin d'en arriver à un modèle de financement adéquat et durable. On observe annuellement une augmentation du nombre de passagers⁴. Par conséquent, les recettes tirées du DSPTA augmenteront année après année et ces fonds seront disponibles pour l'ACSTA.

¹ « Reality check: Will new foreign ownership rules make flights in Canada cheaper? », *Global News*, 3 novembre 2016.

² Institut sur la gouvernance d'organisations privées ou publiques, [La gouvernance des aéroports au Canada : enjeux et recommandations](#), 2014.

³ Gouvernement du Canada, [Égalité + croissance](#), 27 février 2018.

⁴ Voir les statistiques de 2017 : Aéro Montréal, *Continued passenger traffic growth and robust air cargo demand in 2017*, communiqué, 17 janvier 2018. [EN ANGLAIS SEULEMENT]

Nous pressons le gouvernement d'assurer un financement adéquat à l'ACSTA afin que la société d'État puisse mettre en place ACSTA Plus⁵, un concept regroupant l'équipement, la main-d'œuvre et les technologies destinés à réduire le temps d'attente au point de contrôle.

Une autre conséquence du sous-financement est la fatigue qu'éprouvent les agents de contrôle de préembarquement; les longues files d'attente ont une incidence importante sur leur rendement au travail. Par conséquent, la probabilité qu'ils commettent des erreurs augmente, ce qui risque de mettre en péril un processus de contrôle des passagers qui se veut pourtant sécuritaire.

Sommaire des recommandations de l'AIMTA

A – Limites de propriété étrangère

- 1. Laisser inchangée la formulation actuelle sur la propriété**
- 2. Réduire les frais d'exploitation et les droits imposés par les organismes gouvernementaux**

B – Modèle de financement de l'ACSTA

- 1. Augmenter l'allocation à l'ACSTA des recettes tirées du DSPTA**

⁵ Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, [ACSTA Plus](#), 2017.