



Soumission au Comité permanent des finances

Decembre 2007

À cette époque l'an dernier, le Conseil des aéroports du Canada a présenté au Comité permanent des finances notre plan en cinq points pour assurer la compétitivité des aéroports. Dans les mois qui se sont écoulés depuis, nous avons réalisé des progrès importants dans quelques domaines.

Plus particulièrement, le gouvernement a instauré une nouvelle politique aérienne internationale. Nous considérons que cette politique Ciel bleu augmentera les possibilités pour nos aéroports membres et qu'elle nivellera en partie le déséquilibre concurrentiel auquel les aéroports du Canada sont confrontés lorsqu'ils cherchent à établir de nouveaux services offerts par les transporteurs internationaux qui jouissent d'un accès beaucoup plus libéralisé aux aéroports américains.

Un an plus tard, la compétitivité des aéroports canadiens, et d'ailleurs celle du Canada, demeure tout aussi importante. Nous avons bien accueilli l'avis de vos collègues du Comité permanent du commerce international lorsqu'ils ont dit que le Canada devrait poursuivre des accords aériens plus libéralisés. En effet, les collectivités et les entreprises canadiennes bénéficieront de l'accroissement du commerce et du tourisme.

Il devient aussi de plus en plus évident que le Canada doit concurrencer dans une économie mondiale et que le secteur canadien de l'aviation doit être concurrentiel sur la scène internationale. C'est pourquoi nous avons aussi bien accueilli la déclaration du Comité permanent du commerce international à l'effet que le Canada devrait améliorer sa politique intérieure pour aider les entreprises canadiennes à concurrencer à l'échelle internationale.

La compétitivité des aéroports

La compétitivité des aéroports est particulièrement touchée par l'imposition d'un loyer aux aéroports. De tous les pays du monde, il n'y a, à notre connaissance, que deux petits pays sud-américains qui imposent un loyer aéroportuaire. Aux États-Unis, non seulement les aéroports ne paient-ils pas de loyer, ils bénéficient en plus de fonds fédéraux et municipaux pour combler leurs besoins en infrastructures.

Les aéroports du Canada doivent concurrencer avec les aéroports américains sur deux fronts importants. Premièrement, ils doivent concurrencer avec les aéroports américains, de même qu'avec les aéroports d'autres pays, pour obtenir les services

de transporteurs internationaux. Les transporteurs ont de nombreuses options lorsqu'ils choisissent les marchés qui méritent leur attention. Si un aéroport canadien coûte plus cher à desservir qu'un marché de taille semblable ailleurs, l'aéroport canadien est alors en situation de désavantage concurrentiel.

Ensuite, pour plusieurs de nos aéroports membres situés près de la frontière américaine, la nature concurrentielle des services aériens est encore plus évidente. Par exemple, quelque 1,7 million de voyageurs canadiens utilisent tous les ans l'aéroport international Buffalo Niagara, ce qui représente le tiers des 5 millions de passagers de l'aéroport qui s'apprête d'ailleurs à agrandir ses installations.

Pour que ces voyageurs canadiens choisissent-ils Buffalo? Parce que Buffalo est en mesure d'offrir ses services aux transporteurs aériens à meilleur coût et que ces transporteurs font profiter leur clientèle des économies qu'ils réalisent.

Le même phénomène existe à Bellingham, Washington, qui n'est pas loin de Vancouver. De plus, un tout nouvel aéroport à Plattsburgh, New York, s'apprête à faire encore une fois la même chose Montréal.

Cette situation est attribuable à l'avantage de coût dont jouissent les aéroports américains. Le loyer représente l'un des coûts les plus importants que les aéroports canadiens sont obligés de transmettre aux transporteurs aériens et à leurs passagers.

Cette année, les aéroports du Canada verseront tout près de 300 millions de dollars en loyers. Jusqu'ici, ils ont payé plus de 2,5 milliards de dollars en loyers sur des actifs qui valaient 2 milliards de dollars au moment du transfert. Au cours de la même période, les plus importants aéroports canadiens ont investi plus de 9 milliards de dollars en améliorations et en agrandissements de leurs infrastructures pour répondre à l'important accroissement du trafic. Or, ces investissements ont été faits sans l'appui du gouvernement.

Les aéroports du Canada considèrent que le loyer devrait être éliminé. Comme mesure provisoire, la définition des revenus employée pour calculer le loyer devrait être révisée. Plus spécifiquement, les revenus générés pour couvrir les coûts du service de la dette ainsi que les frais d'améliorations aéroportuaires devraient être exclus du revenu total utilisé pour calculer le loyer. Dans son libellé actuel, la définition de loyer punit les aéroports qui investissent dans leurs infrastructures, ce qu'ils sont pourtant obligés de faire en vertu de la Politique nationale des aéroports du Canada.

Avec ce simple changement, nous estimons que les aéroports du Canada économiseraient plusieurs millions de dollars – dont 31 millions seulement en ce qui concerne l'aéroport Pearson de Toronto. En d'autres termes, un changement dans la définition du revenu réduirait de près de 8 % les droits d'atterrissage que l'aéroport doit imposer aux transporteurs.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

Nos aéroports plus petits ont besoin d'un minimum de soutien du gouvernement pour appuyer le rôle essentiel qu'ils jouent dans les collectivités plus petites du Canada. Or, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) du gouvernement fédéral manque de financement ne suffit pas à la demande. Pourtant, dans plusieurs de ces collectivités, les aéroports jouent un rôle capital puisqu'ils représentent des liens économiques essentiels avec le reste du pays et du monde. Ils permettent aux entreprises locales de participer au commerce international et aux collectivités de concurrencer sur le marché du tourisme mondial.

Il suffit de regarder vers Deer Lake, Terre-Neuve, pour voir comment un aéroport local aide une collectivité à concurrencer sur la scène internationale. Sise sur la côte ouest de Terre-Neuve, Deer Lake a décidé d'investir dans son secteur du tourisme. En tirant parti de la beauté naturelle de la région et s'assurant que son infrastructure touristique était en place, Deer Lake jouit aujourd'hui d'une réputation internationale. Des vols nolisés européens amènent tous les ans des milliers de visiteurs qui contribuent des millions de dollars à l'économie locale.

L'expérience de Deer Lake se répète aussi ailleurs au Canada. Mais pour que ces collectivités puissent concurrencer pour les dollars touristiques du reste du monde, les politiques intérieures du gouvernement doivent appuyer leurs objectifs. Lorsqu'il s'agit de tourisme international, il faut entre autres que l'Agence des services frontaliers du Canada dispose de ressources suffisantes pour faire son important travail.

Importance économique

En plus de continuer d'investir dans des technologies comme NEXUS Air et E-Pil, qui permettent à l'ASFC de faire plus avec moins, l'AFSC doit pouvoir accroître son personnel pour gérer nos frontières alors que de plus en plus de visiteurs viennent au Canada et contribuent 67 milliards de dollars à notre industrie du tourisme.

Dans ce contexte d'ensemble, il faut réévaluer l'approche à la récupération des coûts. Comme nous l'avons indiqué au Comité des finances l'an dernier, l'aéroport de Fredericton paie 250 000 \$ par an pour des agents douaniers juste pour que Fredericton et les collectivités environnantes puissent être desservies par un transporteur américain. Fredericton n'est qu'un exemple.

La vente de produits hors taxes à l'arrivée est un domaine où le gouvernement fédéral pourrait agir rapidement pour améliorer la compétitivité des aéroports du Canada sans qu'il en coûte quoi que ce soit au gouvernement fédéral.

En changeant simplement les règles qui régissent les produits hors taxes pour permettre aux passagers d'acheter des produits au départ comme à l'arrivée, les aéroports canadiens pourraient reprendre quelque 30 millions de dollars en ventes hors taxes qui sont essentiellement perdus au profit d'autres aéroports. Nous estimons qu'en permettant la vente de produits hors taxes à l'arrivée, le trésor

fédéral bénéficierait de quelque 3,2 millions de dollars, en plus de créer environ 340 emplois à travers le pays.

Des changements aux politiques intérieures dans ces quelques domaines clés amélioreraient considérablement la compétitivité des aéroports, ce qui est bon pour le Canada. Les aéroports du Canada contribuent directement 35 milliards de dollars à l'économie du pays, en plus de faciliter le tourisme et le commerce.

Pour mieux mettre la situation en contexte, le secteur du fret de Toronto emploie à lui seul 16 000 personnes et génère 380 millions de dollars en taxes. Chaque fois qu'un transporteur long-courrier atterrit à Calgary, il génère environ 77 000 \$ en revenu annuel de travail et 149 000 \$ au PIB. Sur un an, un seul vol transfrontalier quotidien des États-Unis à Regina représente 140 emplois et 10 millions de dollars pour le PIB.

Conclusion

L'amélioration de la compétitivité de nos aéroports améliorera aussi la compétitivité du Canada et des entreprises canadiennes. L'Association du transport aérien international (IATA) a étudié le lien entre la connectivité des services aériens, la productivité de la main-d'œuvre et la croissance du PIB. Le rapport de l'étude conclut entre autres qu'un accroissement de 10 % de la connectivité au réseau de transport mondial peut se traduire par un accroissement de la productivité à long terme – et du PIB – de 0.07 % par an ou mieux.

L'étude s'est penchée sur l'aéroport international de Vancouver et sur son investissement de 1,8 milliard de dollars (CAN) dans son infrastructure et ses services entre 1995 et 2000. Cet investissement s'est traduit par un accroissement de 25 % de la connectivité de la ville au reste du monde, ce qui contribue 348 millions de dollars annuellement au PIB du Canada.

Pour conclure, les aéroports du Canada représentent une part importante de la compétitivité du Canada sur la scène internationale. Ils facilitent le commerce, reliant les Canadiens et les entreprises canadiennes aux marchés internationaux.

Or, pour réaliser leur potentiel dans ce rôle, les aéroports ont besoin d'une politique fédérale intérieure qui reconnaît l'importance de règles du jeu égales pour les aéroports canadiens avec leurs concurrents étrangers. Le CAC considère qu'avec des règles du jeu égales, les aéroports du Canada - et le Canada dans l'ensemble - seront bien positionnés pour être des leaders mondiaux.

Merci de votre temps.