

# **Pour remédier au désavantage canadien**

---

**Présentation prébudgétaire 2010**



CANADIAN AIRPORTS COUNCIL  
CONSEIL DES AÉROPORTS DU CANADA

## **Table des matières**

<b>Résumé</b>	<b>1</b>
<b>L'élimination du loyer aéroportuaire : un investissement rentable dans les secteurs canadiens de l'aviation et du tourisme</b>	<b>1</b>
<b>Zones franches pour un Canada plus compétitif</b>	<b>3</b>
<b>Un examen du fardeau réglementaire</b>	<b>5</b>
<b>Références</b>	<b>5</b>

## Résumé

Le Conseil des aéroports du Canada apprécie cette occasion de participer au processus budgétaire avec cette présentation au Comité permanent des finances de la Chambre des communes. Le CAC recherche des solutions dans trois domaines où le secteur canadien de l'aviation se retrouve dans une situation de désavantage concurrentiel par rapport à un grand nombre d'autres aéroports aux États-Unis et dans le reste du monde, ainsi que par rapport à d'autres modes de transport. Ces trois domaines sont le loyer aéroportuaire, les zones franches et le fardeau réglementaire.

Notre première demande pour le budget de 2010 est un sujet que nous soulevons depuis des années : **l'élimination du loyer aéroportuaire**. Comme nous le décrivons ci-après, nous considérons que l'imposition continue d'un loyer aux 25 aéroports du Réseau national des aéroports constitue l'élément le plus important du fardeau fiscal porté par le secteur de l'aviation, un fardeau qui mine la prospérité et la compétitivité des secteurs canadiens de l'aviation et du tourisme.

De plus, selon une nouvelle étude réalisée par une firme d'experts-conseils en transports de renommée internationale, l'élimination du loyer aéroportuaire devrait se traduire par une augmentation annuelle de 600 000 nouveaux passagers, par un accroissement annuel de plus de 300 millions de dollars des dépenses par de nouveaux voyageurs, ainsi que par un impact économique total de 710 millions de dollars par an.

Par ailleurs, les aéroports du Canada sont de plus en plus intéressés à établir un programme solide et compétitif de zones franches pour le Canada. Bien que certains programmes d'échange axés sur l'exportation aient été introduits dans le passé, ces programmes ne sont tout simplement pas compétitifs et n'ont pas produit les résultats escomptés.

Enfin, nous recherchons aussi l'appui du Comité pour demander au ministère des Transports de réexaminer son approche à la réglementation des aéroports du Canada. Ces aéroports sont grevés d'un double **fardeau réglementaire** qui ajoute à leurs coûts d'exploitation. Un moratoire sur toute nouvelle réglementation devrait être mis en place jusqu'à ce qu'un examen approfondi de la situation soit réalisé.

## **L'élimination du loyer aéroportuaire : un investissement rentable dans les secteurs canadiens de l'aviation et du tourisme**

Il y a déjà plusieurs années que le CAC cherche l'élimination du loyer aéroportuaire comme moyen d'aider les secteurs canadiens de l'aviation et du tourisme à devenir plus concurrentiels. Nous avons maintenant les résultats d'une récente étude qui quantifie le rendement potentiel de l'investissement et les avantages de l'élimination du loyer aéroportuaire par des dépenses accrues en voyages et en tourisme.

En plus d'assurer un lien entre Canadiens, l'aviation relie aussi le Canada au reste du monde. En 2008, le Canada a exporté pour 484 milliards de dollars de marchandises et l'industrie du tourisme a généré 74,9 milliards de dollars pour le pays. Le secteur de l'aviation est l'un des plus importants facilitateurs du commerce et du tourisme. Il

aide les entreprises canadiennes à exporter leurs produits et leurs services, et il a amené 7 millions de visiteurs étrangers au Canada en 2008.

Le secteur canadien de l'aviation est toutefois très taxé. En fait, nous considérons que le régime fiscal imposé à l'aviation canadienne figure parmi les plus élevés de tous les pays développés. Selon une récente étude du Forum économique mondial, le Canada se place 114<sup>e</sup> parmi 130 pays en termes de compétitivité des coûts des secteurs du voyage et du tourisme.

La taxe la plus importante sur l'aviation est le loyer. Les aéroports du Canada versent présentement près de 300 millions de dollars en loyers aéroportuaires – un montant qui augmentera vraisemblablement beaucoup plus vite que les estimations du gouvernement.

Depuis 1992, lorsque les aéroports du Canada ont assumé le contrôle local des aéroports, quelque 2,5 milliards de dollars ont été versés au gouvernement fédéral sous forme de loyer. Or, ce montant dépasse la valeur aux livres des actifs des aéroports au moment du transfert des aéroports à des administrations locales.

Aujourd'hui, les aéroports dans d'autres parties du monde, dont plusieurs bénéficient d'un appui financier du gouvernement, font face à des problèmes de congestion et de croissance. Malgré ce contexte mondial, au cours des 15 dernières années, les aéroports du Canada ont investi plus de 9,5 milliards de dollars dans leurs infrastructures. Sans l'appui des contribuables, les aéroports du Canada ont bâti les installations requises pour accommoder plus de 50 % de la croissance du trafic aéroportuaire que l'on connaît depuis le début des années 1990. C'est ainsi qu'aujourd'hui, le Canada est classé numéro un au monde pour son infrastructure de transport aérien par le Forum économique mondial.

Le loyer aéroportuaire est devenu un point chaud au cours des ans, non seulement pour le Conseil des aéroports du Canada, mais aussi pour les organisations suivantes:

- Air Transport Association (États-Unis)
- Air Transport Association of Canada
- Association canadienne des agences de voyages
- Chambre de commerce du Canada
- Association des transitaires internationaux canadiens
- Association du transport aérien international.
- National Business Travellers Association of Canada
- Association de l'industrie touristique du Canada
- Tourism Industry Association of Ontario

Les résultats de la politique fiscale imposée au secteur canadien de l'aviation sont évidents. Nous estimons que plus de 2 millions de Canadiens utilisent les aéroports frontaliers américains de Buffalo, N.Y., Burlington, Vt.; Plattsburgh, N.Y., Grand Forks, N.D.; et Bellingham, Wash. Alors que d'autres aéroports américains ont vu une baisse du volume de passagers, ces aéroports sont en pleine croissance – et l'aéroport de Buffalo a affiché sa cinquième année record en 2008.

## Rendement de l'investissement

Partout dans le monde, il a été constaté qu'une réduction des coûts de transport stimule la demande et augmente le trafic et l'activité économique. Il n'y a nul doute qu'une réduction des coûts au Canada, par l'élimination du loyer aéroportuaire, aurait le même effet d'accroissement de la productivité.

Un rapport mondial de l'Association du transport aérien international a étudié le lien entre la connectivité des services aériens et la productivité que la croissance du PIB. L'étude a révélé qu'une augmentation de la connectivité du réseau de transport aérien international entraîne une augmentation à long terme de la productivité et du PIB.

### Impact estimé de l'élimination du loyer aéroportuaire sur les dépenses des voyageurs

Secteur	Impact
Intérieur	120 millions
Transfrontalier	64 millions
International	119 millions
<b>TOTAL</b>	<b>304 millions</b>
Source: Rapport d'InterVISTAS	

Qu'arrivera-t-il si le loyer aéroportuaire était éliminé? L'imposition continue du loyer aéroportuaire ne fait qu'étouffer le secteur de l'aviation. Notre étude récente<sup>1</sup> estime que l'élimination du loyer aéroportuaire augmenterait le nombre de voyageurs annuels de 590 000 qui injecteraient 304 millions de dollars de plus dans notre économie. Les nouveaux emplois totaliseraient environ 5330 années-personnes et la production économique annuelle augmenterait de 710 millions de dollars.

Bien que l'élimination du loyer aéroportuaire réduirait les recettes fiscales de 280 millions de dollars, notre étude révèle que ce manque à gagner serait partiellement compensé par 50 millions de dollars en nouvelles taxes générées par une activité commerciale accrue.

Lorsqu'on considère les importantes retombées économiques de l'élimination du loyer aéroportuaire énoncées plus haut, nous considérons que cette mesure représenterait un investissement direct et très rentable dans les secteurs canadiens de l'aviation et du tourisme.

### Résumé des retombées économiques qui découleraient de l'élimination du loyer aéroportuaire au Canada

Type de retombée	Emploi en personnes-années	Salaires	Produit intérieur brut	Production économique
Directe	2700	90 millions \$	140 millions \$	300 millions \$
Indirecte	1350	60 millions \$	110 millions \$	220 millions \$
Induite	1400	60 millions \$	100 millions \$	200 millions \$
<b>Total</b>	<b>5550</b>	<b>210 millions \$</b>	<b>350 millions \$</b>	<b>720 millions \$</b>
Source : Rapport d'InterVISTAS				

## Zones franches pour un Canada plus compétitif

Le Conseil des aéroports du Canada et les autres intervenants d'une coalition de membres de l'industrie partageant les mêmes objectifs et préoccupations, a récemment écrit au ministre des Finances demandant la mise en place de zones franches au Canada. Alors que le gouvernement poursuit ses efforts pour améliorer la compétitivité du Canada par la libéralisation du commerce, nous demandons aussi

vosre appui pour un programme qui connaît du succès ailleurs dans le monde mais qui n'a pas encore été implanté au Canada : les zones franches.

Le Conseil des aéroports du Canada, la Chambre de commerce du Canada et l'association des Manufacturiers et exportateurs du Canada s'unissent à l'appui de cette initiative.

Un élément clé de la prospérité de centres de commerce international est leur proximité à des zones franches. La plupart de ces centres, sinon tous, sont situés près d'une zone franche. En abaissant les barrières au commerce, ces zones sont conçues pour aider les pays à améliorer leur compétitivité relative en tant que centres de commerce et de transport. C'est pourquoi ce concept s'est rapidement étendu et qu'il connaît un succès économique partout dans le monde.

Les zones franches sont des installations où des produits de l'extérieur du pays peuvent être entreposés ou traités sans droits ou taxes avant : a) d'être expédiés dans un autre pays, ou b) importés (par le biais du processus douanier normal) dans l'économie intérieure. Les zones franches se sont avérées de puissants moteurs économiques procurant de nombreux avantages à leurs utilisateurs, c'est-à-dire les entreprises faisant du commerce international, incluant :

- un flux de trésorerie amélioré
- la réduction ou l'élimination de droits de douane
- moins de restrictions de quota
- l'évitement des tarifs progressifs
- un accès à des incitatifs économiques

Il y a plus de 500 zones franches à travers le monde, et leur nombre a plus que triplé au cours des trois dernières décennies. Les États-Unis à eux seuls comptent plus de 250 zones franches à vocation générale dans les 50 états et à Porto Rico. En fait, le Canada est le seul pays des G8 qui ne s'est pas doté d'un vrai programme de zones franches.

Bien que le gouvernement canadien ait tenté d'introduire des initiatives semblables plus tôt cette décennie par le biais du Programme de centres de distribution des exportations (CDE) et d'autres programmes, plusieurs restrictions à l'application de ces programmes ont fait qu'ils n'ont pas reçu l'intérêt escompté de l'industrie. En effet, les données disponibles suggèrent que seulement 30 demandes de participation au programme CDE ont été reçues en 2004, et quelques-unes seulement depuis. C'est parce que les entreprises ne peuvent pas apporter des changements importants à leurs installations et procédés de fabrication à l'intérieur des dispositions du programme CDE.<sup>ii</sup>

Nous constatons que les programmes existants ne répondent pas aux besoins d'échanges commerciaux mondialisés et que de nouvelles politiques et de nouveaux programmes sont nécessaires pour améliorer la compétitivité du Canada en stimulant l'utilisation des secteurs canadiens du transport et de la fabrication, ainsi que les investissements dans ces secteurs. Comme le Canada continue de poursuivre des ententes de libération du commerce avec d'autres pays, les aéroports du Canada recherchent l'établissement de vraies zones franches au Canada.

## Un examen du fardeau réglementaire

Enfin, nous sollicitons aussi l'appui du Comité pour demander au ministère des Transports de réexaminer son approche à la réglementation des aéroports du Canada.

Les aéroports du Canada doivent composer avec de lourds fardeaux réglementaires, notamment la nouvelle réglementation sur l'environnement et la sécurité. Chaque nouveau règlement ajoute aux coûts d'exploitation des aéroports. Ce fardeau place les aéroports du Canada en situation de désavantage concurrentiel par rapport à d'autres modes de transport, ainsi que par rapport à d'autres aéroports comme portails au commerce régional et international.

Le CAC recherche des mesures qui allégeront le fardeau réglementaire aux aéroports sans compromettre la sécurité, tout en créant un terrain plus égal pour les aéroports qui doivent concurrencer avec d'autres modes de transport. Il faut une nouvelle approche pour s'assurer que tout nouveau règlement est nécessaire et qu'il n'est pas imposé simplement pour ajouter au fardeau financier des aéroports. C'est pourquoi nous considérons qu'un moratoire sur toute nouvelle réglementation devrait être mis en place jusqu'à ce qu'un examen approfondi de la situation soit réalisé.

## Références

Tous les documents auxquels réfère cette présentation sont disponibles sur demande.

---

<sup>i</sup> *Estimation of Return to Government of Airport Rent Elimination*, InterVISTAS Consulting Inc., Juillet 2009.

<sup>ii</sup> *The Impact of FTZ Structure on Location Decision-Making*, InterVISTAS Consulting Inc., October 2008