

Connectivité et choix concurrentiels

Aéroports du Canada : au service des voyageurs

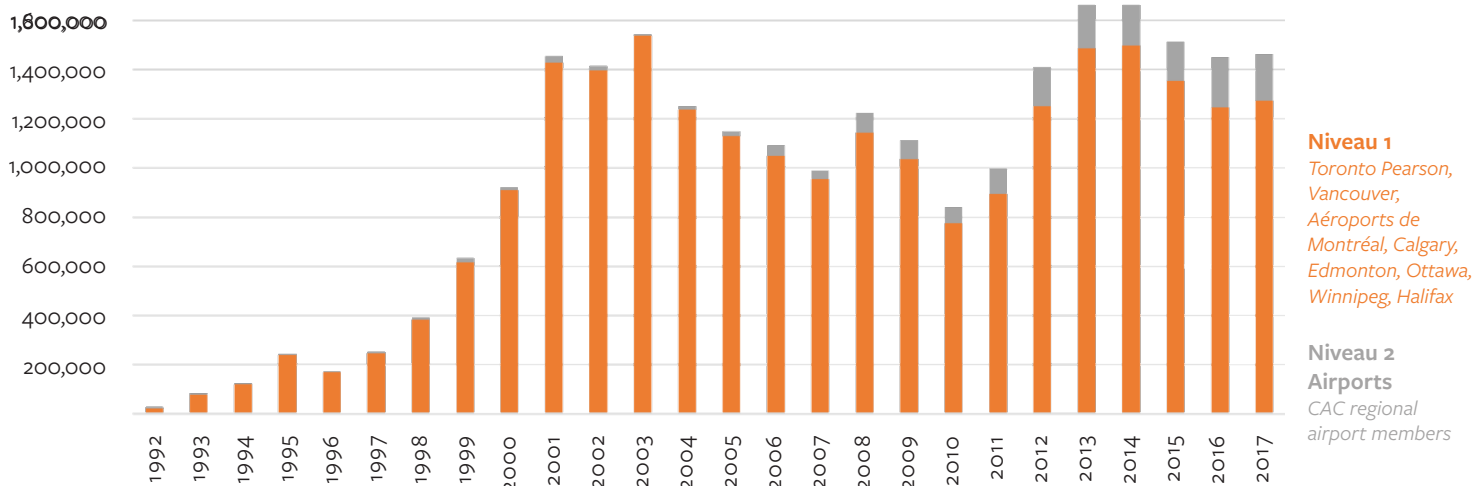
Les voyageurs veulent avoir accès au monde et à des choix concurrentiels lorsqu'ils voyagent en avion. Cela signifie que les aéroports doivent préserver leur capacité de croître et de proposer aux transporteurs aériens des choix concurrentiels à l'échelle internationale afin d'offrir des services aériens nouveaux ou supplémentaires.

Contrairement au début des années 1990, lorsque le gouvernement fédéral gérait les aéroports aux capacités limitées avec un déficit annuel de 135 millions de dollars, les aéroports du Canada ont investi 27 milliards de dollars dans leurs infrastructures depuis 1992, financées à l'aide des frais d'utilisation, pour appuyer la croissance et offrir un meilleur choix aux voyageurs. En tant que système, les aéroports procurent un rendement annuel aux contribuables sous la forme d'un loyer – 396 millions de dollars l'an dernier et ce montant est en hausse.

Ce modèle a bien fonctionné pour le Canada. Au moment où Transports Canada envisage d'autres réformes aux politiques régissant les aéroports, il doit préserver la capacité des aéroports de continuer à être au service des voyageurs en poursuivant leur croissance pour répondre à la demande de services aériens et offrir un choix concurrentiel.



Les aéroports du Canada ont financé eux-mêmes leurs infrastructures à hauteur de 27 milliards de dollars depuis 1992



Niveau 1
Toronto Pearson,
Vancouver,
Aéroports de
Montréal, Calgary,
Edmonton, Ottawa,
Winnipeg, Halifax

Niveau 2
Airports
CAC regional
airport members



Voici certaines façons dont les aéroports sont au service des voyageurs pour assurer la connectivité et des choix concurrentiels – et comment le gouvernement fédéral peut aider.



Une approche nouvelle et plus équilibrée pour percevoir et redéployer les loyers dans les aéroports

Actions et politiques qui favorisent plus de services aériens et de choix concurrentiels pour les voyageurs



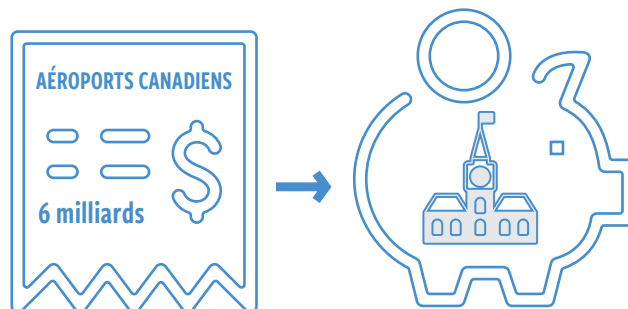
Loyer des aéroports



Les aéroports du Réseau national des aéroports (RNA) appartiennent au gouvernement du Canada et sont exploités par des administrations locales, dont 21 paient un «loyer» au gouvernement fédéral, une taxe calculée en pourcentage des revenus de l'aéroport. Cela signifie que ces fonds NE SONT PLUS À LA DISPOSITION des aéroports pour améliorer l'expérience des passagers, accroître le choix ou la connectivité, apporter des améliorations ou bénéficier à l'économie de la localité où se trouve de l'aéroport.

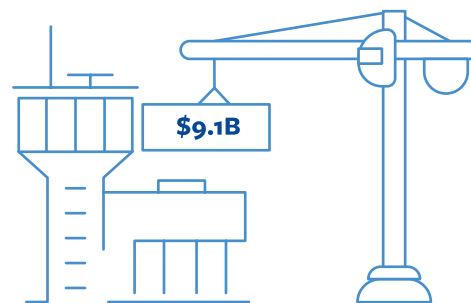
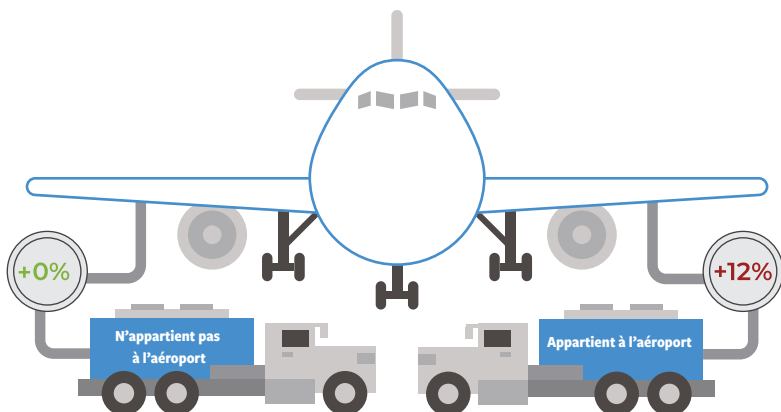
Le gouvernement fédéral perçoit un loyer auprès de 21 administrations aéroportuaires privées du RNA – 396 millions de dollars dans 2018 et 6 milliards depuis 1992. En tant que taxe sur les revenus bruts, ce loyer est perçu sur les revenus réalisés par les aéroports pour financer leurs opérations, mais également leurs investissements dans les infrastructures – ce qui a essentiellement pour effet de pénaliser les aéroports pour autofinancer leur propre croissance.

De plus, la perception de ce loyer par le gouvernement ajoute un fardeau disproportionné sur les 13 aéroports du RNA comptant moins de 3 millions de passagers et dont le loyer représente moins de 3 p. cent du total de 396 millions de dollars payé par les aéroports en 2018. Totalisant environ 11 millions de dollars, ce montant est relativement insignifiant pour le gouvernement, mais il représente une perte considérable pour les budgets de ces aéroports. S'ils n'étaient pas versés en loyers, ces revenus auraient été réinvestis dans les services et les installations pour les voyageurs et les autres utilisateurs de l'aéroport.



Le loyer a une incidence sur la façon dont les aéroports évaluent leurs perspectives d'affaires et il peut les dissuader de participer à des secteurs d'activité à faible rendement financier, puisqu'ils devraient déboursier jusqu'à 12 p. cent de leurs revenus en loyer, ce qui n'est pas le cas pour d'autres entreprises.

S'il faut percevoir un loyer auprès des aéroports (qui paient déjà directement pour des services financés par des taxes sous d'autres modes, comme la sécurité, le maintien de l'ordre, ainsi que l'entretien et l'amélioration des infrastructures), cet argent pourrait être mieux déployé pour bénéficier directement aux voyageurs de façon démontrable, comme pour le contrôle de sécurité et les services frontaliers, le financement des infrastructures dans les petits aéroports et des investissements pour mettre au point des technologies novatrices comme la reconnaissance faciale.



AÉROPORTS AU SERVICE DES VOYAGEURS

L'Aéroport international de Vancouver (YVR) a commencé son plan d'agrandissement pluriannuel qui lui permettra de terminer 75 projets majeurs, totalisant 9,1 milliards de dollars au cours des 20 prochaines années.



AÉROPORTS AU SERVICE DES VOYAGEURS

L'Administration de l'aéroport de Winnipeg (WAA) a amorcé la construction d'un bâtiment de plus de 96 000 pieds carrés d'une valeur de 27 millions de dollars pour les services d'équipement au sol.

RECOMMANDATIONS

Le gouvernement du Canada peut améliorer les choix et les options de connectivité pour les tous les voyageurs en :

- éliminant le loyer pour tous les aéroports ayant moins de 3 millions de passagers;
- pour les autres aéroports, tout au moins revoir la formule afin de cesser de pénaliser la croissance et la diversification des revenus ou la plafonner au niveau actuel.

Politique fédérale des aéroports



Les aéroports du RNA fonctionnent conformément aux principes de gouvernance et de responsabilité publique stipulés dans le contrat de location de chaque aéroport. Ces principes englobent les mandats des aéroports, décrivent la composition de leur conseil d'administration, requièrent des forums de consultation communautaire et proposent des mécanismes de transparence pour communiquer les renseignements financiers et opérationnels au public.

Le modèle de gouvernance des aéroports du Canada est une combinaison unique de propriété publique et de gestion privée sans but lucratif relevant des administrations aéroportuaires locales. Le modèle a évolué depuis sa mise en œuvre initiale en 1992 et, selon toute mesure destinée au public (choix, qualité des installations et des services, amélioration de la qualité de vie et perspectives économiques), le modèle canadien est un succès.

Récemment, Transports Canada a consulté l'industrie au sujet de changements possibles à la gouvernance des aéroports et au cadre de réglementation économique dans lequel évoluent les aéroports du Canada. Puisque peu de détails sont connus sur les intentions du gouvernement, les aéroports du Canada sont préoccupés. Tout changement apporté doit préserver la capacité des aéroports d'investir dans leurs infrastructures pour répondre à la demande croissante pour des services aériens et des choix concurrentiels.

RECOMMANDATION

Pour tout changement à la gouvernance des aéroports ou au cadre réglementaire dans lequel évoluent les aéroports du Canada, il faut s'assurer que les aéroports peuvent continuer de croître pour répondre à la demande pour des services aériens nouveaux et supplémentaires et des choix concurrentiels pour les consommateurs.



Autres façons dont le gouvernement peut aider
Des accords bilatéraux plus libéraux en matière de services aériens pour stimuler les liaisons internationales et offrir des possibilités d'exercer des droits de cinquième liberté pour les liaisons au-dessus du Canada.



Autoriser les voyageurs à acheter des produits hors taxes à leur arrivée sur un vol international serait un service apprécié des voyageurs, tout en permettant aux aéroports de croître et de diversifier leurs sources de revenus.



Les investissements dans les infrastructures pour appuyer la croissance doivent être accompagnés de ressources pour les services gouvernementaux, comme le contrôle de sécurité et les services frontaliers.



CHINE: une opportunité en devenir

En Chine, la classe moyenne comptera 500 millions d'habitants en 2022, ce qui favorise une forte croissance du tourisme émetteur. L'Institut de recherche sur le tourisme en Chine (COTRI) prévoit que les voyages à l'étranger des résidents du pays passeront d'environ 145 millions en 2016 à plus de 400 millions d'ici 2030. Le Canada veut obtenir sa juste part de ce marché. En effet, en 2017, le premier ministre Trudeau a déclaré 2018 l'Année du tourisme Canada-Chine.

Pour que le Canada puisse obtenir sa juste part de ce marché, il faut favoriser la croissance dans deux secteurs :

- ✓ Les possibilités d'accès bilatéral par voie aérienne : l'Accord aérien bilatéral entre le Canada et la République populaire de Chine ne laisse pas de place pour ajouter des services supplémentaires pour les transporteurs chinois.
- ✓ L'espace physique : les aéroports points d'accès du Canada se remplissent. Heureusement, conformément au modèle des aéroports du Canada, les aéroports peuvent se développer afin de répondre à la demande pour des services supplémentaires.

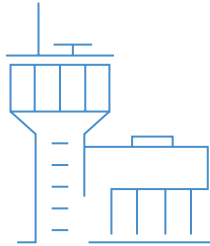
SAVIEZ-VOUS QUE?

En ce qui concerne l'établissement des tarifs et des frais, les aéroports du Canada sont exploités aujourd'hui conformément aux normes internationales établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dont le Canada est un membre actif, et Airports Council International (ACI)).

Quels sont les aéroports du Canada?

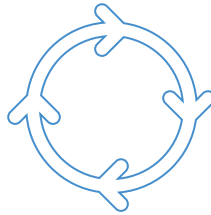


26



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