**Les perspectives économiques des Canadiens en milieu rural reposent sur des aéroports régionaux bien financés**

**Daniel-Robert Gooch — publié sur le site National Newswatch — le 25 septembre 2019**

Les Canadiens doivent pouvoir rester en contact. L’Internet haute vitesse est certes une priorité pour le Canada rural, mais ce n’est qu’une partie de la solution. Les Canadiens qui vivent dans les régions éloignées et rurales doivent également pouvoir rester en contact avec le monde réel – et cela signifie avoir accès à un service aérien fiable et à proximité.

Cela exige également des aéroports régionaux bien financés, sécuritaires et accessibles.

Lorsque la Politique nationale des aéroports a été adoptée au milieu des années 1990, un des principes fondateurs était que la plupart des grands aéroports du Canada devaient être financièrement autonomes, ce qui a été le cas. La politique reconnaissait toutefois que certains aéroports à faible trafic auraient besoin d’aide du gouvernement fédéral.

L’adoption de la Politique nationale des aéroports (PNA) a donné lieu au transfert de la responsabilité financière pour les aéroports du gouvernement du Canada à des administrations locales. Ce modèle financier a été une véritable aubaine pour les contribuables, donnant lieu à un transfert net de fonds des aéroports au gouvernement fédéral de 396 millions de dollars en loyer, et ce, seulement pour 2018. En fait, les aéroports ont payé plus de 6 milliards de dollars en loyer au gouvernement fédéral depuis le transfert de la gestion des aéroports du Canada à des administrations aéroportuaires sans capital-actions en 1992.

Les revenus des aéroports canadiens proviennent de trois sources :

* Revenus aéronautiques : frais d’atterrissage et d’aérogare facturés aux transporteurs aériens et aux autres utilisateurs de l’aéroport.
* Non-Aeronautical Revenue: Generated by businesses deployed and developed on airport land (hotels, shops, restaurants, parking, etc.).
* Frais d’améliorations aéroportuaires ajoutés au coût des billets d’avion : utilisés uniquement dans les programmes d’infrastructures immobilisés qui bénéficient aux voyageurs et aux autres utilisateurs de l’aéroport.

De façon générale, les aéroports ont des coûts fixes élevés et leurs revenus sont directement liés à la nature et au volume du trafic aérien. Les petits aéroports ne bénéficient pas des mêmes économies d’échelle que les grands aéroports, mais ils ont les mêmes dépenses. En fait, toutes les dépenses d’immobilisations des aéroports se classent dans une des quatre catégories suivantes :

* les coûts d’exploitation et d’entretien de l’équipement;
* le coût des projets de restauration en vue d’entretenir les bâtiments et les surfaces côté piste;
* le coût des grands projets d’expansion afin de répondre à la demande croissante; et
* le coût des grands projets d’expansion afin de faciliter la croissance des services aériens.

Reconnaissant que le manque de fonds pourrait avoir une incidence importante sur la capacité des Canadiens à avoir accès à des services aériens, le gouvernement a créé le Programme d’aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) en tant que véhicule de financement pour appuyer de nombreux aéroports, mais pas tous.

De bien des façons, le PAIA est devenu une ressource précieuse pour le financement des aéroports admissibles. Toutefois, malgré les améliorations apportées au cours des dernières années, le financement n’a pas été à la hauteur pour répondre à la demande accrue en matière de sécurité et de sûreté.

Le PAIA finance des projets pluriannuels, ce qui constitue un avantage pour des améliorations aéroportuaires complexes. Toutefois, il arrive parfois que le financement total annoncé avant le début du projet, donnant l’impression que le PAIA alloue des niveaux de financement plus élevés dans un exercice financier, ce qui porte à confusion. Le financement annuel réel du PAIA est plafonné à 38,5 millions de dollars, un montant qui n’a pas changé depuis la création du programme. Et puisqu’environ 200 aéroports sont admissibles, ce montant doit couvrir beaucoup de dépenses.

C’est pour cette raison que la PAIA, qui a été conçu pour appuyer trois types de projets, finance en général seulement les projets liés à la sécurité côté piste. Cela signifie que les autres types de projets, comme la sécurité des aérogares (par exemple, l’enlèvement de l’amiante et l’amélioration de l’accès pour les personnes ayant une déficience), sont rarement financés.

Malheureusement, il faut de plus en plus financer les nouveaux projets. Les nouvelles exigences de sécurité font augmenter considérablement les coûts. De plus, de nouveaux règlements pour les voyageurs handicapés ont été proposés pour les aéroports accueillant 100 000 passagers par année. C’est une évolution positive qui facilitera les déplacements de nombreuses personnes, peu importe où elles vivent, mais avec 100 000 passagers, elle touche de nombreux aéroports très petits, dont les sources de revenus sont limitées.

Le CAC ne s’oppose pas à ces règlements, mais il faut reconnaître qu’ils auront un impact financier.

Nous avons une solution. Mettre le PAIA à niveau avec les normes de 2019. Le CAC, en collaboration des collègues du Regional Community Airports Canada (RCAC), du BC Aviation Council (BCAC), de l’Airport Management Council of Ontario (AMCO), du Réseau québécois des aéroports (RQA) et de l’Atlantic Canada Airports Association (ACAA), a mis sur pied les Partenaires du PAIA dans le but de demander au gouvernement d’accroître le financement du PAIA à 95 millions de dollars par année et d’appuyer un programme plus simple, plus transparent et plus prévisible pour les aéroports admissibles. Cette hausse tient compte de l’inflation du coût des matériaux, de l’équipement et de la main-d’œuvre pour les projets admissibles au PAIA, ainsi que de la demande accumulée en raison d’un sous-financement chronique.