



**Présentation au Comité permanent des finances de  
la Chambre des communes – Consultations  
prébudgétaires**

---

**Présentation prébudgétaire pour le budget de 2017  
de l'Association des aéroports du Canada  
atlantique  
Le 5 août 2016**

## La vitalité des aéroports stimule l'économie

L'Association des aéroports du Canada atlantique (ACA) se réjouit d'offrir ses commentaires au Comité permanent des finances au sujet de recommandations sur le système fiscal fédéral et des mesures de dépenses de programme nécessaires à la prospérité économique et à la durabilité au profit de tous les Canadiens. Les recommandations de l'ACA concernent la compétitivité des aéroports et de l'industrie aérienne dans l'ensemble du Canada, mais en mettant l'accent sur le Canada atlantique. Puisque les aéroports sont des moteurs de l'économie et du développement social, leur compétitivité a des conséquences directes sur la qualité de vie dans nos collectivités.

L'Association des aéroports du Canada atlantique (ACA) est un organisme sans but lucratif qui se veut le porte-parole de l'industrie aéroportuaire de la région de l'Atlantique. Elle a pour mandat de prendre des mesures collaboratives à l'échelle de la région au sujet de questions stratégiques. L'ACA représente 12 aéroports de la région de l'Atlantique :

- Aéroport régional de Bathurst
- Aéroport de Charlottetown
- Aéroport régional de Deer Lake
- Aéroport international de Fredericton
- Aéroport international de Gander
- Aéroport de Goose Bay
- Aéroport international Stanfield d'Halifax
- Aéroport international du Grand Moncton
- Aéroport de Saint-Jean
- Aéroport de Stephenville
- Aéroport international de St. John's
- Aéroport J. A. Douglas McCurdy de Sydney

Bien que la population de 2,3 millions d'habitants du Canada atlantique soit plutôt faible, la région accueille plus de 5 millions de visiteurs par année, faisant ainsi du tourisme un secteur et un moteur économique importants de la région. Les aéroports de la région transportent près de 8 millions de passagers par année, plus de trois fois la population, et ces chiffres ont crû de 22 % depuis 10 ans. Si les aéroports de la région transportent beaucoup de passagers et de marchandises, tant vers la région qu'en provenance de celle-ci, ils transportent aussi la main-d'œuvre qui permet à l'économie régionale de croître. Les aéroports de la région génèrent annuellement plus de 3 milliards de dollars d'activités économiques, offrant en emplois 28 000 années-personnes.

L'ACA présente deux recommandations pour le budget de 2017 en vue d'améliorer la position concurrentielle du transport aérien au Canada et, ainsi, stimuler l'aviation et l'économie.

**Recommandation 1 : Établir un financement pour l'infrastructure des petits aéroports** – Il est recommandé que le gouvernement fédéral augmente l'enveloppe budgétaire et révisé les critères d'admissibilité afin que les aéroports aient accès à des programmes de financement en matière de sécurité et en matière de relance économique. Les petits aéroports ont besoin d'un financement stable et prévisible pour respecter des projets essentiels d'immobilisations liés à la sécurité côté piste, puisque le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) actuel est gravement sous-financé et ne répond pas aux besoins des aéroports qui ne font pas partie du Réseau national d'aéroports (RNA). Il faut aussi savoir que les aéroports qui font partie du RNA doivent être admissibles au PAIA. En outre, les aéroports du RNA doivent avoir accès au Fonds Chantiers Canada pour d'importants projets qui amélioreraient le contexte du développement économique de nos collectivités.

**Recommandation 2 : Accroître la compétitivité du transport aérien en éliminant progressivement les loyers des aéroports** – Il est recommandé que le gouvernement fédéral élimine progressivement l'une des pires entraves au développement des aéroports canadiens, soit les loyers aéroportuaires. Alors que les aéroports américains reçoivent des fonds de l'État, les aéroports canadiens du RNA ont payé 323 millions de dollars en loyers aéroportuaires au gouvernement fédéral en 2015. Les taxes, frais et surcharges que paient les voyageurs canadiens sont parmi les plus élevés au monde, et cela nuit à la croissance. Et comme les tarifs aériens sont plus élevés que la moyenne, il découle de tout cela que nous empêchons les transporteurs à faible coût de s'implanter dans le marché canadien.

## Recommandations

Les recommandations que nous faisons serviront à augmenter la compétitivité de nos aéroports et de l'industrie aérienne et, ainsi, à accroître le potentiel de développement économique des collectivités desservies et la qualité de vie de tous les Canadiens.

### Recommandation 1 – Augmenter le financement de l'infrastructure des petits aéroports

Transports Canada a élaboré la Politique nationale des aéroports (PNA) au moment où le gouvernement fédéral a transféré les aéroports aux administrations aéroportuaires canadiennes (AAC). La PNA définit le rôle du gouvernement fédéral au sujet des aéroports canadiens, et ce rôle se divise en deux paliers de participation fédérale : les aéroports dont l'importance est nationale et qui ont des vols réguliers à l'horaire – ils forment le Réseau national d'aéroports (RNA); et les aéroports régionaux ou locaux, d'importance régionale ou locale, qui ont des vols prévus, mais qui ne correspondent pas aux critères du RNA.

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) actuel n'offre pas de financement suffisant pour répondre à la demande des petits aéroports régionaux et locaux. Le PAIA est essentiel afin de donner accès, aux aéroports régionaux et locaux, au financement nécessaire à la réalisation de projets de sécurité indispensables. Environ 200 aéroports sont admissibles à obtenir du financement du PAIA, et les 38 millions de dollars dont ils disposent annuellement ne suffisent pas aux exigences en matière de sécurité de ces aéroports. Depuis 2000, le financement du programme n'a pas été modifié, alors que le coût des affaires a considérablement augmenté. Beaucoup de choses ont changé depuis 2000. Le coût des affaires a augmenté et le transport aérien n'est plus considéré comme un luxe, mais de plus en plus comme une nécessité afin de faire des affaires dans tout le pays et de relier les gens et les marchandises aux marchés mondiaux. Un nouveau marché a contribué à la croissance du trafic aérien des aéroports régionaux et locaux du Canada atlantique, celui des travailleurs volants.

Le programme du PAIA vise à soutenir les aéroports fréquentés par moins de 600 000 passagers par année, mais exclut les aéroports situés sur des terres publiques. Même si, au pays, six aéroports du RNA desservent moins de 600 000 passagers, ils ne sont pas admissibles en vertu des paramètres actuels du PAIA puisque la terre sur laquelle sont situés ces aéroports appartient à l'État et est louée à une autorité aéroportuaire. Le fait que de petits aéroports du RNA n'aient pas droit à du financement du PAIA pose des difficultés, surtout au Canada atlantique. Ces petits aéroports du RNA ont d'importantes dépenses en capital et les revenus tirés de la circulation ne sont pas suffisants pour soutenir leurs immobilisations. Il convient de dire qu'au moment du transfert des aéroports aux AAC, personne ne réalisait vraiment le coût de ces obligations et les

revenus nécessaires au fonctionnement et à l'entretien des aéroports. Même si des progrès considérables ont été faits pour augmenter le transport de passagers et pour diversifier les revenus d'origine non aéronautique, les petits aéroports du RNA éprouvent des difficultés à rassembler le capital nécessaire aux améliorations de l'infrastructure afin de faire face aux projets liés à la sécurité côté piste. Les pistes, les voies de circulation et les aires de trafic coûtent de plus en plus cher à entretenir et à améliorer. Ces aéroports ont besoin de financement fédéral durable et prévisible pour les projets essentiels d'immobilisations liées à la sécurité côté piste.

En plus du soutien requis pour les projets liés à la sécurité, les aéroports doivent avoir accès à des fonds en matière de relance du développement économique de l'infrastructure. Les projets de relance au Canada ont surtout porté sur la réhabilitation d'immobilisations comme l'approvisionnement en eau, le traitement des eaux usées, le transport en commun, les routes, les autoroutes, les ports, les traversiers, les parcs et les sentiers. Tout cela mérite des investissements, mais nous pouvons nous demander ce qu'il en est de l'infrastructure aéroportuaire canadienne. Ces immobilisations, qui génèrent une activité économique de l'ordre de milliards de dollars par année, sont-elles importantes pour notre prospérité et méritent-elles qu'on y investisse?

La difficulté tient à ce que les aéroports du RNA ne sont pas admissibles aux Fonds Chantiers Canada, que ce soit le volet des collectivités ou le volet national.

Le rapport de l'Examen de la *Loi sur les transports au Canada* recommande que soit augmentée l'enveloppe budgétaire du PAIA et étendue l'accessibilité au programme afin d'y inclure l'allongement et le resurfaçage des pistes. Mais il ne faut pas que cela se limite aux aéroports éloignés et nordiques. Les nouvelles exigences prévues en matière d'aires de sécurité d'extrémité de chaque piste nécessiteront, de la part de certains aéroports, des coûts de réalisation de plusieurs millions de dollars. Depuis le début du transfert des petits aéroports, il y a vingt ans, les normes et les règlements en matière de sécurité ont beaucoup changé. À elles seules, les deux dernières années ont vu le dévoilement de nouvelles normes relatives aux aéroports qui auront des conséquences sur les constructions futures, et de nouvelles exigences quant aux installations qui permettent le contrôle des employés et des véhicules des aéroports. Les aéroports soutiennent des initiatives conçues pour améliorer la sécurité, mais nombre de ces normes n'existaient pas lors de la création du PAIA. Une mise à jour de l'approche fédérale en matière de financement de l'infrastructure aéroportuaire s'impose.

Les aéroports du Canada atlantique demandent ce qui suit :

- ✓ **Élaborer un instrument de financement de l'infrastructure pour les projets immédiats des petits aéroports du RNA.**
- ✓ **Éliminer l'exclusion des aéroports du RNA des programmes de financement de l'infrastructure du PAIA et du Fonds Chantier Canada.**
- ✓ **Mettre en œuvre des modifications du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires et en accroître le financement à 75 millions de dollars par année afin d'élargir l'accessibilité au programme et d'augmenter l'efficacité de la sécurité des petits aéroports au pays, conformément aux recommandations de la coalition du PAIA.**
- ✓ **Présenter une option de financement (un nouveau programme ou un programme actuel) aux aéroports qui doivent accroître leurs aires de sécurité d'extrémité de piste.**

## **Recommandation 2 – Accroître la compétitivité du transport aérien en éliminant progressivement les loyers des aéroports**

Il est maintenant évident que la plus grande difficulté à laquelle l'industrie aérienne du Canada doit faire face, c'est qu'elle n'est plus concurrentielle. **Prendre l'avion au Canada coûte trop cher.** Les transporteurs canadiens doivent composer avec les taxes d'accise fédérales et provinciales sur le carburant, avec des frais de sécurité et avec des droits d'aéroport qui sont à l'heure actuelle parmi les plus élevés au monde.

Les frais et les droits (dont plusieurs relèvent du principe de l'utilisateur payeur du recouvrement des coûts) du fédéral relatifs à l'aviation comprennent des frais d'améliorations aéroportuaires, des frais pour les installations des passagers, la taxe fédérale sur le carburant, les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien, des paiements en remplacement d'impôt versés aux municipalités, les redevances de navigation aérienne et une TPS/TVH en cascade.

L'accès à l'espace aérien est essentiel pour brasser des affaires, surtout dans l'industrie touristique. Toutefois, les sociétés aériennes sont aux prises avec un environnement d'exploitation très dur. Il en découle que les principaux transporteurs, surtout américains, ont réduit leur desserte de certaines destinations.

Les aéroports du Canada paient 323 millions de dollars par année au gouvernement fédéral en loyers aéroportuaires. Il s'agit d'une lourde charge en échange de laquelle les aéroports ne reçoivent rien. En 2015, au Canada atlantique, l'aéroport international Stanfield d'Halifax a payé plus de 6,2 millions de dollars en loyer et l'aéroport international de St. John's, 2,4 millions. Cette année, il est prévu que cinq aéroports du Canada atlantique de plus commencent à payer un loyer, ce qui créera un fardeau supplémentaire qui ira croissant.

Le transport aérien joue un rôle unique au Canada, soit donner des subsides au gouvernement. Dans la plupart des pays, c'est le contraire qui se passe. Il en découle que les voyages aériens sont trop chers, restreignant ainsi la circulation aérienne et la croissance commerciale tout en diminuant la compétitivité du Canada.

Le loyer constitue l'une des plus importantes dépenses transférées aux transporteurs et aux passagers. Le Canada livre concurrence à l'échelle mondiale et le secteur de l'aviation du pays doit être concurrentiel à l'échelle mondiale. Ce n'est actuellement pas le cas, puisque le Canada est l'un des rares pays dans le monde qui demande un loyer aux aéroports.

Les aéroports du Canada atlantique, en tant que passerelles vers les collectivités qu'ils desservent, jouent un rôle intégral dans l'augmentation de la prospérité du pays. Pour que ce secteur important reste concurrentiel, des politiques et programmes fédéraux devraient viser à le favoriser et à le faire croître.

Le rapport de l'Examen de la *Loi sur les transports au Canada* recommande d'éliminer graduellement les loyers aéroportuaires et d'utiliser les revenus généraux du gouvernement, en plus des frais d'utilisateurs, pour financer certains éléments du système. À tout le moins, il faudrait revoir la formule de calcul des loyers. À l'heure actuelle, en tant qu'impôt sur le revenu brut, les loyers ont des conséquences sur la façon dont les aéroports évaluent les occasions d'affaires et peuvent avoir un effet dissuasif pour les aéroports qui seraient tentés d'exploiter des secteurs d'activités qui ne rapportent que de maigres bénéfices, car ils doivent tenir compte d'un loyer qui

peut atteindre 12 % des revenus générés, ce que d'autres entreprises n'ont pas à payer.

Les aéroports du Canada atlantique demandent ce qui suit :

- **Mettre en œuvre une réforme des loyers aéroportuaires, comme une limite ou des modifications de la formule de calcul du loyer; favoriser la diversification des revenus des aéroports, avec pour objectif d'éliminer graduellement les loyers aéroportuaires et d'en diminuer l'incidence sur le coût des voyages aériens au Canada.**

L'ACA est sensible à l'occasion qui lui est faite de présenter les problèmes et les préoccupations de ses membres au Comité permanent. L'ACA se réjouit de poursuivre un dialogue efficace avec les parlementaires en vue de créer une politique publique solide de soutien favorisant l'accès à l'espace aérien international et transfrontalier et la qualité de vie dans notre région.