

Réduire les coûts pour améliorer la compétitivité du secteur de l'aéronautique canadien

Question

Les aéroports du Canada deviennent moins concurrentiels que leurs homologues et, par conséquent, continuent de perdre une part croissante du marché aux aéroports américains avoisinants.

Contexte

L'aviation au Canada est minée par des frais de fonctionnement élevés et un fardeau fiscal excessif comparativement à celui États-Unis. Les coûts plus élevés se manifestent par des tarifs aériens plus élevés au départ des villes canadiennes. Ces différences de tarif peuvent être significatives et font en sorte qu'une quantité croissante de passagers et de marchandises délaissent les aéroports canadiens pour les aéroports des villes américaines frontalières. La vigueur relative du dollar canadien et du dollar américain a exacerbé le problème.

- Environ la moitié des passagers au départ de Bellingham, Washington viennent du Canada et environ la moitié des passagers d'Alaska Airlines sur les vols Bellingham-Honolulu sont Canadiens
- 21 % des Canadiens déclarent qu'ils se rendent aux aéroports américains où le prix d'un billet peut s'établir à la moitié et aux trois quarts du prix au pays et ils deviennent rapidement plus nombreux.

Les résidents de la Colombie-Britannique se rendent en voiture de la vallée du bas Fraser à Bellingham et à Seattle. Dans l'intérieur ils peuvent également se rendre à Spokane. Les aéroports du Montana, du Dakota du Nord et du Minnesota sont à proximité de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. Et, évidemment, des dizaines de milliers de résidents de l'Ontario profitent des tarifs moins élevés à Detroit et à Buffalo.

Les aéroports et compagnies aériennes du Canada ont énormément de difficulté à concurrencer leurs homologues américains bien financés en grande partie à cause de ces facteurs, mais également par suite des frais onéreux que leur impose le gouvernement fédéral. Le secteur du transport aérien canadien contribue fortement au bien-être et à la croissance de l'économie canadienne. Les chaînes d'approvisionnement deviennent de plus en plus mondialisées et le Canada doit impérativement se doter d'un réseau de transport efficace. Cela signifie qu'il doit assurer une concurrence équitable entre les divers modes de transport et avec leurs concurrents internationaux.

Les aéroports canadiens et l'industrie des transporteurs aériens sont un élément vital de notre économie nationale.

Les aéroports du Canada emploient directement environ 200 000 personnes et représentent 45 milliards de dollars en activité économique. De plus, ils ont investi plus de 9,5 milliards de dollars dans l'amélioration des infrastructures au cours de la dernière décennie. Depuis 1992, les aéroports canadiens ont versé plus de 2,5 milliards de dollars en loyers aéroportuaires qui ne valaient que 2,0 milliards de dollars au moment du transfert.

En ce qui a trait à l'infrastructure, une étude menée par l'Association canadienne des agents de voyages conclut que le gouvernement américain a investi environ 4,5 milliards de dollars dans l'infrastructure aéroportuaire l'an dernier, tandis que le gouvernement canadien a investi un peu plus de 430 millions de dollars au cours des neuf dernières années. Or, selon le rapport de l'ACTA (tenant compte de la taille relative des deux marchés), le Canada aurait dû dépenser 450 millions de dollars durant l'année qui vient de s'écouler seulement.

Pour avoir tout espoir de dynamiser l'industrie du tourisme et des voyages et de stimuler la croissance des emplois qui l'accompagne, le gouvernement fédéral devra cesser de freiner le système d'aviation du pays et donner des ailes à nos aéroports.

Le problème est exacerbé par les normes de sécurité croissantes, les règlements et l'harmonisation des règles entre le Canada et les États-Unis. Aucun de ces éléments n'est négatif en lui-même, mais tous ensemble ils augmenteront probablement les coûts des transporteurs et des aéroports. Et tandis que nos homologues américains obtiennent un financement beaucoup plus important pour contrebalancer ces coûts, les exploitants canadiens sont forcés d'augmenter le prix des billets pour les assumer.

La perte de passagers et de fret a de nombreuses implications économiques et sociologiques directes pour le Canada. Ce sont, notamment :

1. L'économie du Canada subit d'énormes pertes.
2. Le gouvernement fédéral perd énormément de recettes fiscales.
3. Les transporteurs canadiens cèdent des passagers et une part de marché aux transporteurs aériens américains.
4. Les fournisseurs de services d'aviation du Canada subissent d'importantes pertes de revenus.
5. Le Canada cède de nombreux emplois aux villes frontalières américaines.
6. Les passagers touchés par ces inconvénients ne peuvent s'envoler de leur aéroport local.

Le gouvernement fédéral est en partie responsable du nombre de voyageurs canadiens qui choisissent de commencer et de terminer leurs voyages de l'autre côté de la frontière aux aéroports américains sur des avions américains à cause des prix plus élevés des billets au pays.

Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'Association du transport aérien international (IATA) a récemment demandé au gouvernement canadien d'accroître la compétitivité internationale du transport aérien, des voyages et du tourisme. Il a indiqué que le Canada est passé de la huitième place en 2002 à la quinzième place en 2009 parmi les pays les plus souvent visités et se classe au 106^e rang derrière le Japon, les Émirats arabes unis, l'Inde, la Chine et les États-Unis sur le plan de la compétitivité des coûts. Un billet d'avion à destination du Canada coûte 160 \$ de plus en moyenne qu'un billet à destination des États-Unis, a-t-il ajouté.

Le Canada n'est pas le seul pays qui impose des loyers de la Couronne aux aéroports. On estime que le gouvernement fédéral perçoit 257 millions de dollars par an auprès des aéroports canadiens et de notre système de navigation aérienne; par contraste, la plupart des autres pays du monde réinjectent d'importantes sommes pour assurer la croissance et le développement de leurs industries des voyages.

Au Canada, le gouvernement fédéral possède les terrains sur lesquels sont situés la majorité des aéroports et il impose des loyers fonciers à ces derniers. Ces loyers et les taxes fédérales et provinciales et autres droits sont tellement élevés que les aéroports canadiens doivent imposer aux transporteurs aériens et autres utilisateurs des aéroports des frais d'utilisation beaucoup plus élevés que les frais semblables imposés aux aéroports américains. Ces frais s'ajoutent évidemment aux prix des billets d'avion et autres droits imposés aux consommateurs, sans mentionner les coûts associés au mouvement du fret. Tous ces éléments empêchent le Canada de devenir une vraie porte d'entrée en Amérique du Nord. De plus, ils créent un désavantage concurrentiel pour les aéroports et les transporteurs aériens par rapport aux autres modes de transport et aux concurrents internationaux. Une diminution des loyers aéroportuaires serait un pas positif vers le développement d'un réseau de transport multimodal concurrentiel au Canada.

Plusieurs aéroports importants, notamment Pearson, le plus grand aéroport du pays, et l'aéroport de Calgary ont récemment subi une hausse de leur loyer foncier. Pour que nous puissions résoudre cette impasse et devenir vraiment concurrentiels à l'échelle internationale, le gouvernement fédéral doit

repenser sa position sur les aéroports et les considérer comme des moteurs aptes à entraîner d'énormes investissements locaux et à générer des emplois et des revenus pour les Canadiens au lieu de sources de recettes fiscales et locatives.

Quelle est la solution?

L'industrie de l'aviation canadienne et les instances fédérales et provinciales doivent adopter une approche collective pour régler le déséquilibre économique entre le Canada et les États-Unis. Une analyse exhaustive de l'impact de ce déséquilibre sur le Canada devrait être effectuée. Une bonne compréhension de cette question permettra de trouver une solution qui entraînera une « victoire » totale pour le Canada. Les frais et les droits pourront alors concurrencer ceux des États-Unis, les cessions de passagers aux États-Unis diminueront, le nombre de passagers empruntant les aéroports canadiens augmentera, les transporteurs canadiens enregistreront des facteurs de charge et des rendements plus élevés, il y aura plus d'emplois et un impact économique accru pour le Canada et le gouvernement canadien recueillera des recettes fiscales additionnelles. Le gouvernement fédéral doit commencer à considérer les aéroports comme des moteurs économiques et non pas uniquement comme des sources de revenus.

Recommandations :

Que le gouvernement fédéral, afin de diminuer les cessions de passagers/de fret aux aéroports frontaliers des États-Unis :

1. Examine immédiatement la structure de coûts des frais imposés par le gouvernement aux compagnies aériennes et aux aéroports du Canada dans le but de réduire les coûts et de stimuler le secteur de l'aéronautique.
2. Élabore des politiques visant à atténuer l'impact des surtaxes de transport et des écarts de frais au Canada en intégrant les résultats de l'examen (conformément à la première recommandation) d'ici 2012.
3. Prenne des mesures immédiates pour éliminer les loyers aéroportuaires où ils existent encore d'ici à la fin de l'exercice 2015-2016.