

LES IMPACTS ÉCONOMIQUES DES TRANSPORTEURS MEMBRES DU CONSEIL NATIONAL DES LIGNES AÉRIENNES DU CANADA



Présenté par Fred Lazar, D. Ph.,
Schulich School of Business

Au Conseil national des lignes aériennes du Canada

Septembre 2011



TABLE DE MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX	1
SOMMAIRE	3
1.0 INTRODUCTION	6
2.0 IMPACTS ÉCONOMIQUES CONVENTIONNELS	12
2.1 Méthodologie classique	12
2.2 Multiplicateurs	15
2.3 Les impacts économiques classiques des membres du CNLA	16
2.4 Non-prise en compte des effets secondaires ou indirects	17
3.0 EFFETS EXTERNES	22
3.1 Impacts catalytiques	22
3.2 Évaluation des effets externes/impacts catalytiques	24
4.0 LE COÛT DES POLITIQUES GOUVERNEMENTALES	25
4.1 L'industrie aérienne, une vache à lait	25
4.2 Loyers fonciers	27
4.3 Droit relatif à la sécurité	28
4.4 Taxe d'accise sur le carburant aviation	29
4.5 Conséquences des prélèvements fiscaux	30
4.6 Plus que des prélèvements fiscaux	33
5.0 OBJECTIFS LIÉS AUX POLITIQUES GOUVERNEMENTALES	36
5.1 Importance de la connectivité	36
5.2 Transporteurs et aéroports pivots	37
5.3 Recommandations	42
5.4 Incidences sur les recettes du gouvernement fédéral	43
6.0 CONCLUSIONS	50
ANNEXE - Liste d'études d'impacts économiques	53

LISTE DES TABLEAUX

- 1- Effectifs des membres du CNLA et passagers transportés, 2010
- 2 - Recettes du gouvernement fédéral, industrie du transport aérien, exercices 2009 et 2010 (millions \$)
- 3 - Passagers accueillis aux aéroports ayant payé des loyers fonciers, 2009 (milliers)
- 4 - Multiplicateurs, aéroports choisis au Canada, aux É.-U. et en Australie, périodes diverses
- 5 - Multiplicateurs du transport aérien, Canada, 2006
- 6 - Demande touristique au Canada, 2010
- 7 - Voyageurs internationaux par avion et total relatif à tous les modes, 2010
- 8 - Valeur des exportations/importations effectuées par voie aérienne (milliards \$) et part de l'aviation (%), 2010
- 9 - Commerce de marchandises du Canada par voie aérienne, 15 premiers partenaires selon le total du commerce aérien, 2010 (millions \$)
- 10 - Recettes fédérales choisies, transport aérien, exercices 2002 à 2011 (millions \$)
- 11 - Subventions à VIA, exercices 2001-2010
- 12 - Loyers fonciers, huit plus grands aéroports, Canada, exercice 2010
- 13 - Estimations médianes des élasticités par rapport au prix des voyages aériens pour des groupes d'études choisis
- 14 - Impacts potentiels sur le nombre total de passagers des effets cumulatifs des loyers fonciers, du DSPTA, de la taxe d'accise sur le carburant aviation et des paiements annuels liés à la dette de NAV CANADA (milliers)
- 15 - Impacts potentiels sur le nombre d'emplois directs des effets cumulatifs des loyers fonciers, du DSPTA, de la taxe d'accise sur le carburant aviation et des paiements annuels liés à la dette de NAV CANADA
- 16 - Impacts directs potentiels sur le PIB des effets cumulatifs des loyers fonciers, du DSPTA, de la taxe d'accise sur le carburant aviation et des paiements annuels liés à la dette de NAV Canada (millions \$)
- 17 - Total des impacts potentiels (PIB et production économique) des effets cumulatifs des loyers fonciers, du DSPTA, de la taxe d'accise sur le carburant aviation et des paiements annuels liés à la dette de NAV CANADA (millions \$)
- 18 - Total des impacts potentiels (PIB et production économique) des effets cumulatifs des loyers fonciers, du DSPTA, de la taxe d'accise sur le carburant aviation et des paiements annuels liés à la dette de NAV CANADA, selon la méthodologie d'InterVistas (millions \$)
- 19 - Frais d'améliorations aéroportuaires, aéroports ayant versé des loyers fonciers, 2010
- 20 - Impact des prélèvements fiscaux et frais sur les tarifs Tango Plus aller simple les plus bas, routes choisies d'Air Canada, billets réservés le 28 juillet 2011 pour un voyage le 7 septembre 2011
- 21 - Impact des prélèvements fiscaux et frais sur les tarifs aller simple les plus bas, routes choisies de WestJet, billets réservés le 28 juillet 2011 pour un voyage le 7 septembre 2011
- 22 - 40 principaux aéroports selon le nombre de passagers accueillis, 2009 (millions)
- 23 - 30 principaux aéroports selon le volume total de marchandises, 2009 (milliers de tonnes métriques)

- 24 - Comparaison des six principaux aéroports du pays avec des aéroports d'autres villes de population comparable, 2008
- 25 - Impacts économiques sur le PIB et autres recettes du gouvernement fédéral, études d'impacts économiques d'aéroports choisis, Canada
- 26 - Part des recettes du gouvernement fédéral (%) par rapport au PIB, exercices 2005-2010
- 27 - Recettes différentielles du gouvernement fédéral, impacts économiques classiques combinés et effets catalytiques de la suppression des loyers fonciers, du DSPTA, de la taxe sur le carburant et des paiements de capital et d'intérêts de NAV CANADA, cas 1, 2 et 3, 2012-2026 (millions \$ de 2012)
- 28 - Position relative aux recettes nette du gouvernement fédéral, cas 1, 2 et 3, 2011-2026 (millions \$ de 2012)
- 29 - Recettes fédérales (loyers fonciers et DSPTA), revenu net de 14 autorités aéroportuaires ayant payé des loyers fonciers et revenu net des sociétés membres du CNLA (à l'exclusion d'Air Transat), 2006-2010 (millions \$)

SOMMAIRE

Trois questions clés se posent :

1. **Quelle est la contribution de l'ensemble des membres du Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA) à l'économie canadienne ?**
2. **Quel est le coût des politiques gouvernementales pour l'ensemble de l'industrie aérienne et pour les membres du CNLA en particulier ?**
3. **Que devrait faire le gouvernement pour rehausser la position concurrentielle du Canada et des sociétés aériennes établies au Canada ?**

CONTRIBUTIONS

En 2010, les quatre sociétés qui composent actuellement le CNLA (Air Canada, Air Transat, Jazz et WestJet) ont transporté plus de 50 millions de passagers et employé directement près de 43 000 personnes. Le total de leurs revenus a dépassé 17 milliards de dollars et celui de leurs dépenses a été légèrement inférieur à 15 milliards de dollars. L'impact estimatif total de leur production économique a été de 27,4 milliards de dollars et le nombre d'emplois créés par ces sociétés s'est élevé à au moins 113 300.

Il faudrait ajouter à ces impacts économiques classiques des incidences secondaires importantes, qui ne sont pas prises en compte. On estime que les effets liés au tourisme des activités des membres du CNLA sont susceptibles d'avoir engendré un apport économique total additionnel de 31 milliards de dollars en 2010. Le secteur du transport aérien joue par ailleurs un rôle important dans la facilitation du commerce, qui est un moteur clé de l'économie canadienne. En 2010, la valeur totale des exportations et des importations effectuées par voie aérienne entre le Canada et le reste du monde s'est élevée à 100 milliards de dollars.

Outre ses impacts économiques généraux, l'industrie aérienne produit d'importants effets externes ou « catalytiques ». L'augmentation des taux de croissance de la productivité résultant de la contribution de l'industrie du transport aérien à l'intégration des marchés et les économies de temps liées au transport des passagers et des marchandises produisent des effets externes positifs. L'éventail d'estimations, fondées sur la méthodologie mise au point par Oxford Economic Forecasting, permet de conclure que les impacts catalytiques du secteur du transport aérien au Canada ont représenté une part de 9 à 32 milliards de dollars du PIB en 2010.

Ainsi, l'ensemble des impacts économique (classiques, secondaires et catalytiques) des membres du CNLA représente de cinq à sept fois leurs impacts traditionnels, soit un montant se situant entre 35 et 45 milliards de dollars de PIB (2,1 % à 2,8 % du PIB du Canada).

La théorie économique établit clairement que la meilleure politique à observer consiste à subventionner les industries qui produisent des effets externes positifs afin de favoriser de leur part des investissements et une production accrue. Même si nous ne préconisons pas que le gouvernement subventionne quelque membre du CNLA que ce soit, et ce, bien qu'il existe une argumentation solide en cette faveur, les politiques actuelles lui permettant de tirer des recettes de l'industrie du transport aérien sont erronées. Non seulement ont-elles des effets négatifs sur cette industrie, mais, qui plus est, elles nuisent à l'économie et à la productivité globale.

COÛTS LIÉS AUX POLITIQUES GOUVERNEMENTALES

Au cours des dix dernières années, le gouvernement fédéral a perçu, directement et indirectement, près de 7,3 milliards de dollars auprès de l'industrie du transport aérien du Canada. Le total des coûts liés à ces politiques pour chaque passager aux 14 grands aéroports du pays s'est élevé à 12,33 \$, soit environ 5,4 % du tarif intérieur et international réduit moyen pour les membres du CNLA en 2009.

Chaque décision d'imposer, d'accroître ou d'élargir la portée d'une taxe ou d'un droit est en général prise en faisant abstraction de toutes les autres décisions de ce genre. Ainsi, bien que chacune soit en elle-même considérée comme mineure ou anodine, le résultat d'ensemble est tout autre. En effet, une enquête portant sur dix vols intérieurs respectifs choisis d'Air Canada et de WestJet démontre que l'impact global d'un ensemble de politiques gouvernementales représente de 16 % à 40 % des tarifs totaux, l'impact relatif étant plus important dans le cas des tarifs les plus bas.

Les sociétés membres du CNLA pourraient enregistrer une augmentation de 2,3 à 2,9 millions de dollars de passagers par année si les loyers fonciers, le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) et la taxe d'accise sur le carburant aviation étaient supprimés et si NAV CANADA était indemnisée pour ses frais annuels liés au service de la dette de 1,5 milliard de dollars qu'elle a contractée au moment de sa privatisation, en 1996. L'élimination de ces prélèvements fiscaux pourrait produire un apport économique supplémentaire de la part des sociétés membres du CNLA de 952 millions à 3,5 milliards de dollars. Les avantages économiques éventuels liés à la suppression des prélèvements fiscaux seraient importants pour les membres du CNLA et pour l'ensemble de l'économie canadienne.

POLITIQUES FUTURES

Comme il se doit, la croissance de la productivité demeure parmi les grandes priorités des politiques économiques du gouvernement fédéral. En l'absence de taux plus élevés et soutenus de croissance de la productivité, celui-ci aura de la difficulté à atteindre ses objectifs financiers. L'industrie du transport aérien, sous le leadership des membres du CNLA, est un secteur clé de stimulation de cette croissance.

Des motifs économiques et stratégiques solides militent par conséquent en faveur de la croissance de l'industrie du transport aérien au Canada et de la réussite des transporteurs canadiens sur les marchés nord-américain et internationaux. Le fait de changer le cours actuel des politiques, dans le cadre desquelles on n'aborde cette industrie que dans une optique strictement fiscale, pour faire en sorte qu'elle soit reconnue comme un facteur clé de croissance de la productivité exigera qu'on réduise les coûts qu'elle doit assumer.

Le gouvernement fédéral doit opter pour une démarche qui fasse en sorte que les Canadiens soient en lien de manière directe, pratique et efficace avec les réseaux mondiaux, ce qui améliorera leur mobilité (que ce soit dans le cadre de leurs activités professionnelles ou de leurs loisirs) ainsi que leur capacité d'échanger des biens avec toutes les parties du monde.

Divers paliers de gouvernement imposent une multitude de prélèvements fiscaux et de droits à l'industrie aérienne. Celles que perçoit l'administration fédérale sont les loyers fonciers, le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) et la taxe d'accise sur le carburant aviation. Le point de départ de l'élaboration d'une nouvelle orientation stratégique pour l'aviation doit consister à supprimer les loyers fonciers, le DSPTA et la taxe d'accise sur le carburant aviation. On peut concevoir que, si les impacts catalytiques de la hausse de la demande de services de transport aérien sont suffisamment élevés, le gouvernement

fédéral puisse faire ses frais ou même faire de l'argent au cours des quinze prochaines années en abrogeant les prélèvements fiscaux. Autrement dit, ces mesures pourraient s'autofinancer et, de ce fait, ne pas alourdir la dette fédérale d'ici 2026.

Le gouvernement fédéral devrait par la suite examiner le financement des infrastructures. Enfin, il devra envisager d'inclure dans tous les accords « Ciel ouvert » des dispositions compensatoires et de dumping semblables à celles contenues dans l'ALENA et le GATT. Ces dispositions auraient pour effet de rendre les règles du jeu équitables pour les sociétés aériennes et les aéroports du Canada en éliminant les distorsions concurrentielles sur le marché résultant de politiques de subvention énergiques appliquées par des gouvernements étrangers.

Sans le maintien de la réussite et de la croissance de ces sociétés aériennes, aucun aéroport canadien ne sera vraisemblablement en mesure de compter parmi les portes d'entrée internationales ou les plaques tournantes régionales et, ainsi, de produire d'importants avantages économiques pour le Canada. En outre, la croissance de la productivité en sera négativement touchée, ce qui causera de nombreux autres problèmes au gouvernement et à l'ensemble du pays.

1.0 INTRODUCTION

Dans le présent rapport, nous nous penchons sur trois enjeux clés :

1. **Les impacts économiques produits par les sociétés membres du Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA);**
2. **Les coûts des politiques gouvernementales pour l'industrie aérienne en général et pour les membres du CNLA en particulier;**
3. **Les objectifs liés aux politiques gouvernementales qui touchent l'industrie aérienne au Canada.**

Le fonctionnement de l'économie repose de manière essentielle sur quatre grands secteurs : les finances, les télécommunications, l'énergie et les transports. La façon dont on établit des liens avec les réseaux dans chacun de ces secteurs est importante, ce qui est en particulier le cas de l'industrie du transport aérien (comme de celle des secteurs du camionnage et du service marchandises ferroviaire). L'accès local est important dans le domaine des télécommunications, mais les itinéraires d'acheminement importent-ils vraiment ? En d'autres mots, la manière dont un appel téléphonique est acheminé d'une personne à une autre importe-t-elle vraiment ? De même, en quoi importent le lieu de production du pétrole et la manière dont il est livré au consommateur ? Tout comme le lieu où l'on reçoit des conseils financiers et où est située une « cybersuccursale » pour les services bancaires en ligne ?

Par contre, la manière dont les Canadiens peuvent se déplacer d'un lieu à un autre par voie aérienne a de l'importance. Le temps est un facteur non négligeable pour tous les voyageurs ainsi que pour toutes les entreprises qui expédient ou reçoivent des marchandises par voie aérienne. Sans les entreprises membres du CNLA, les Canadiens pourraient quand même se rendre à toute destination qu'ils désirent atteindre. Cependant, il est très probable qu'ils devraient faire un arrêt supplémentaire et, peut-être, changer d'avion en cours de route pour s'y rendre. Il leur en coûterait davantage et le voyage serait moins attrayant. Si les Canadiens voyagent moins, le Canada perd. C'est pourquoi la connectivité revêt une grande importance dans l'industrie du transport aérien.

Le rôle essentiel de l'industrie du transport aérien dans l'économie a été bien documenté. Cette industrie :

- Permet aux entreprises d'étendre leurs marchés et, ainsi, de bénéficier d'économies d'échelle et de courbes d'apprentissage;Facilite la division internationale du travail, permettant une utilisation plus productive de la main-d'œuvre et d'autres facteurs de production et favorisant des niveaux d'investissement accrus dans le capital humain;
- Stimule la concurrence à l'intérieur des pays et entre ceux-ci, favorisant ainsi l'innovation et une hausse des niveaux de croissance de la productivité;Amplifie les avantages économiques résultant de la libéralisation du commerce en réduisant les frais de transport et les temps de déplacement et en faisant naître de nouvelles technologies ou de nouveaux accords de production, comme la fabrication juste à temps, à l'échelle mondiale.

En d'autres termes, l'industrie du transport aérien, dont les sociétés membres du CNLA sont des joueurs clés au Canada,¹ est essentielle au progrès économique. Compte tenu de la mondialisation croissante de la société et du marché, le transport aérien rend possible un déplacement rapide des personnes et des biens vers des marchés partout dans le monde. L'industrie aérienne produit plusieurs avantages économiques précieux !

Le tableau 1 fait état des revenus ainsi que du nombre d'employés et de passagers transportés en 2010 pour chacune des sociétés membres du CNLA. Ensemble, celles-ci ont transporté plus de 50 millions de passagers et employé directement près de 43 000 personnes. Le total de leurs revenus a dépassé 17 milliards de dollars. Il ne fait pas de doute que, même sans tenir compte des retombées – induites et catalytiques, les entreprises membres du CNLA jouent un rôle important dans l'économie canadienne.

Tableau 1 – Effectifs des membres du CNLA et passagers transportés, 2010

	Employés	Passagers (millions)	Revenus (\$ milliards)
Air Canada	28 000	23,5	10,8
Air Transat	2 000	3,0	*2,4
Jazz	5 200	8,8	1,5
WestJet	8 000	15,2	2,6
Total	43 200	50,5	*17,3

*: Revenus de Transat pour les Amériques; une partie seulement de ces revenus est attribuable aux activités d'Air Transat.
 Sources : Rapports annuels 2010 des entreprises archivés sur Sedar.

Les sociétés aériennes sont en général au centre de l'industrie du transport aérien. Elles sont le point de convergence d'une chaîne de valeur importante – à l'échelle mondiale et nationale. Outre les sociétés aériennes, cette chaîne de valeur comprend :

- Les fabricants : cellules, moteurs, systèmes mécaniques, ordinateurs, dispositifs électroniques, logiciels;
- Services aériens : assurances, location/financement, télécommunications, entretien d'aéronefs, fourniture de carburant, services-conseils, services aéronautiques à l'aéroport;
- Aéroports et services : entretien des terminaux, aéroports, services de traiteur/services en vol, services de navigation aérienne;
- Tourisme : hôtels, restaurants, location de voitures, commerces de détail, conférences/congrès, services financiers, agences de voyage;
- Fret : expédition, transport, entreposage, intrants pour d'autres industries.

Dans les sections 2.0 et 3.0 ci-après, nous évaluons le total des impacts économiques des membres du CNLA en particulier et de l'industrie canadienne du transport aérien en général sur l'économie du Canada.

La croissance de la productivité demeure parmi les grandes priorités des politiques économiques du gouvernement fédéral. En l'absence de taux de croissance de la productivité plus élevés et soutenus, celui-ci aura de la difficulté à atteindre ses objectifs financiers et à maintenir ses programmes sociaux. L'industrie du

¹ En effet, elles comprennent les transporteurs de niveau 1 dans les données de Statistique Canada touchant tous les transporteurs aériens canadiens.

transport aérien, sous le leadership des membres du CNLA, est un secteur clé de stimulation de cette croissance, étant à l'origine d'importantes retombées externes dans toutes les sphères de l'économie.

Des motifs économiques et stratégiques solides militent par conséquent en faveur de la croissance de l'industrie du transport aérien au Canada et de la réussite des transporteurs canadiens sur les marchés nord-américain et internationaux. Changer le cours actuel des politiques, dans le cadre desquelles on n'aborde cette industrie que d'un strict point de vue fiscal, pour faire en sorte qu'elle soit reconnue comme un facteur clé de la productivité et de la croissance de l'économie exigera qu'on réduise les coûts qu'elle doit assumer et qu'on fasse en sorte qu'elle ait les mêmes chances de réussir que les entreprises exploitant d'autres modes de transport intérieurs, comme VIA Rail, et que les sociétés aériennes étrangères.

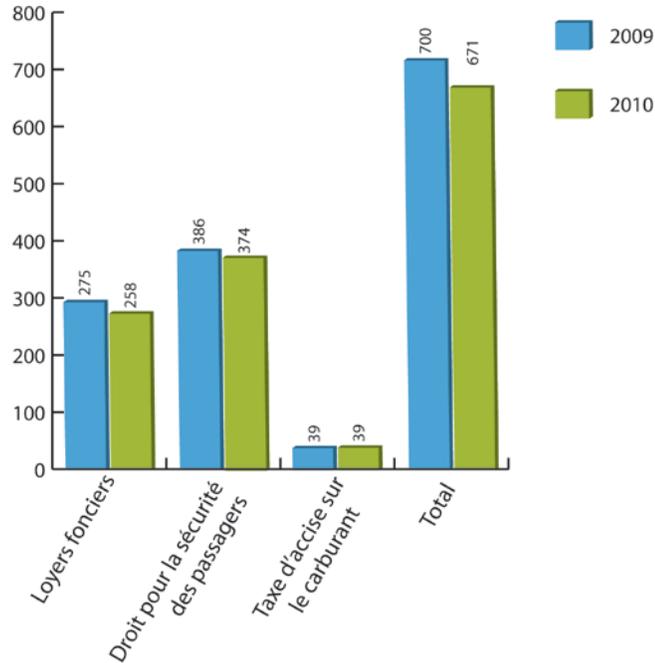
Un dollar investi dans cette industrie est susceptible de produire un avantage net plus important qu'un dollar investi dans la plupart des autres secteurs d'activités de l'économie. C'est pourquoi, dans ses décisions, le gouvernement fédéral devra choisir d'assurer la santé à long terme de l'économie canadienne et l'intérêt de tous les Canadiens ou de s'en remettre à l'opportunisme politique à court terme et aux pressions financières. Les prélèvements fiscaux cachés ne sont peut-être pas visibles pour les consommateurs, mais ils ont des incidences importantes sur leurs dépenses et leur niveau de vie.

Durant la plus grande partie des quinze dernières années, le gouvernement fédéral a traité cette industrie comme une vache à lait – ce qui est à l'opposé de ce qui est approprié pour une industrie qui produit des retombées externes considérables dans toutes les sphères de l'économie.

La théorie économique établit assez clairement que la politique optimale à suivre consiste à subventionner les industries qui produisent des retombées externes positives afin de favoriser l'intensification de leurs investissements et de leur production. Dubaï, Abu Dhabi et le Qatar ont reconnu ce principe et semblent suivre cette voie. Même si nous ne préconisons pas que le gouvernement fédéral subventionne quelque membre du CNLA que ce soit, les politiques actuelles qui consistent à soutirer des recettes excessives de l'industrie du transport aérien sont erronées. Non seulement ont-elles des effets négatifs sur l'industrie, mais elles nuisent à l'économie et à l'ensemble de la productivité, ce qui est encore plus important.

Le coût annuel des politiques fédérales suivantes : DSPTA, taxe d'accise sur le carburant aviation et paiements des loyers des aéroports, a atteint au total 700 millions de dollars et 671 millions de dollars en 2009 et en 2010 respectivement (voir le tableau 2). À ces montants, nous devons ajouter le paiement annuel par NAV CANADA des intérêts et du capital se rapportant à la dette de 1,5 milliard de dollars que l'entreprise a contractée au moment de sa privatisation, en 1996, et qu'elle est tenue de payer à l'administration fédérale. Les paiements avaient été établis à 120 millions de dollars par an selon une obligation sur 20 ans portant un taux d'intérêt de 5 %. Ces paiements ont porté le coût total des politiques du gouvernement fédéral à 820 millions de dollars et à 791 millions de dollars en 2009 et en 2010 respectivement.

Tableau 2 – Recettes du gouvernement fédéral, industrie du transport aérien, exercices 2009 et 2010 (millions \$)



Source : Comptes publics du Canada, 2009-2010.

À titre de comparaison, Air Canada, Jazz et WestJet² ont, ensemble, affiché un bénéfice d'exploitation de 704 millions de dollars en 2010 et une perte d'exploitation de 16 millions de dollars en 2009. Il ne fait pas de doute que le gouvernement fédéral a tiré bien davantage de cette industrie que ne l'ont fait les membres du CNLA.

En utilisant une moyenne pondérée des loyers d'aéroport pour les exercices 2009 et 2010³ pour établir un total estimatif pour l'exercice 2009 – 262 millions de dollars – et en appliquant ce montant au nombre total de passagers accueillis aux 14 aéroports ayant payé des loyers fonciers (64,7 millions de dollars, voir le tableau 3), on obtient un coût par passager de 4,05 \$.

² Il est impossible d'extraire des états financiers de Transat l'allocation de revenu dans le cas d'Air Transat.

³ Cet exercice financier se terminant le 31 mars, les facteurs de pondération utilisés sont de 25 % pour l'exercice 2009 pour obtenir les données relatives à la période du 1^{er} janvier 2009 au 31 mars 2009 et de 75 % pour l'exercice 2010 pour obtenir celles qui concernent le reste de l'année civile 2009.

Tableau 3 – Passagers accueillis aux aéroports ayant payé des loyers fonciers, 2009 (milliers)

	Intérieur	Transfrontalier	International	Total
Victoria	1,190,7	246,0	13,3	1 450,0
Vancouver	8,355,7	3,761,9	3 386,1	15 503,7
Edmonton	4,467,1	983,0	337,5	5 787,6
Calgary	7,835,0	2,321,0	1 099,8	11 255,8
Saskatoon	937,5	133,0	45,0	1 115,5
Regina	853,2	100,3	43,8	997,3
Winnipeg	2,730,9	455,1	119,1	3 305,01
Thunder Bay	582,2	20,0	4,1	606,3
Toronto	12 390,0	7,787,7	8 760,1	28 937,5
Ottawa	3 029,7	680,4	379,4	4 089,5
Montréal	4 560,3	2,701,7	4 445,0	11 707,0
Québec	681,6	173,9	298,6	1 154,1
Halifax	2 673,9	342,2	302,4	4 089,5
St. John's	1 097,7	35,3	33,9	1 166,9
TOTAL	*25 692,8	19 741,5	19 268,1	*64 702,4

*La moitié seulement du nombre total de passagers effectuant des vols intérieurs est comprise dans le total afin d'éviter la comptabilisation double.

Source : Statistique Canada, Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, 2009, no de cat. 51-203

Si on utilise une moyenne pondérée des DSPTA perçus au cours des exercices 2009 et 2010 pour produire un total estimatif pour l'exercice 2009 – 377 millions de dollars - et si on applique ce montant au nombre total de passagers aux aéroports canadiens en 2009, on obtient un coût par passager de 5,83 \$ (TPS non comprise). À cela s'ajoute la taxe d'accise sur le carburant de 0,60 \$ par passager ainsi que les paiements d'intérêts et de capital annuels de NAV CANADA relatifs au montant de 1,5 milliard de dollars devant être payé au gouvernement fédéral, qui représentent 1,85 \$ par passager.

Chaque décision d'imposer ou d'augmenter une taxe ou un droit ou d'en élargir la portée est en général prise en faisant abstraction de toutes les autres décisions de ce genre. C'est pourquoi, bien que chacune paraisse en soi mineure ou anodine, le résultat combiné est loin d'être bénin. Debra Ward, l'observatrice indépendante embauchée dans la foulée du projet de loi C-26,⁴ signale, dans son rapport final, que :

« Certains s'inquiètent de ce que le résultat combiné du choc du prix du billet ainsi que du nombre et du coût sans cesse plus élevés des redevances d'utilisation détourne les gens de l'avion au profit d'autres modes de transport. Les voyages court-courrier à bas prix sont particulièrement vulnérables. »

Le coût total de ces politiques pour chaque passager aux 14 principaux aéroports (les quatorze mentionnés dans le tableau 3) s'est élevé à environ 12,33 \$ en 2009. Le tarif intérieur et international réduit moyen pour les transporteurs canadiens de niveau 1, qui correspondent aux transporteurs membres du CNLA, a été de 229,70 \$ en 2009. La somme de ces divers prélèvements fiscaux représentait environ 5,4 % de ce tarif. Toutefois, l'impact

⁴ Ce projet de loi avait pour but d'« atténuer les effets les plus néfastes de la position dominante d'une société aérienne et du monopole » et d'assurer « la restructuration judicieuse de l'industrie du transport aérien de façon à entraîner le moins de perturbations possible pour les collectivités, les voyageurs et les employés des compagnies aériennes ».

de ces politiques et d'autres politiques sur les tarifs est beaucoup plus important, comme nous le démontrerons à la section 4.0.

Pour examiner les objectifs de la politique gouvernementale, le document publié par Transports Canada en 1994 et intitulé « La politique canadienne sur le transport aérien international » représente un bon point de départ. Le gouvernement y affirme ce qui suit :

« Le rôle et le défi du gouvernement consistent à formuler un ensemble précis et cohérent d'objectifs, de stratégies et de politiques qui sert au mieux l'intérêt national. Les objectifs suivants, qui servent au mieux l'intérêt national, sont établis aux fins d'une politique canadienne sur le transport international :

- Fournir aux Canadiens un meilleur service aérien international;
- Appuyer nos objectifs au chapitre du commerce international, des affaires et du tourisme;
- Répondre aux besoins des aéroports et des exportateurs;
- Voir à ce que les consommateurs soient protégés et reçoivent tous les renseignements nécessaires pour faire les choix qui conviennent le mieux à leurs besoins en matière de déplacement;
- Créer un environnement qui favorise la croissance de l'industrie du transport aérien. »

Ces objectifs demeurent aussi pertinents aujourd'hui.

Dans un document publié en octobre 2006 et intitulé « Une nouvelle politique aérienne internationale : consultation avec les intervenants », Transports Canada affirme très clairement :

« Le transport aérien est essentiel pour établir des liens entre les Canadiens et les Canadiennes ainsi qu'avec le reste du monde. Ce secteur contribue directement au dynamisme de l'économie par l'acheminement des personnes et des biens, il appuie le tourisme et le développement économique, engendre une valeur sociale significative par les liens qu'il établit avec toutes les régions du Canada, crée des emplois spécialisés bien rémunérés à travers le pays et contribue au programme commercial canadien. »

Par ailleurs, dans l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada (1966)*, il dit souhaiter que :

« Les transports soient reconnus comme un facteur primordial du développement économique régional et que soit maintenu un équilibre entre les objectifs de rentabilité des liaisons de transport et ceux de développement économique régional en vue de la réalisation du potentiel économique de chaque région. »

La reconnaissance de l'importance et du rôle de cette industrie est primordiale pour le gouvernement dans le cadre de l'examen de ses politiques actuelles et de l'implantation des changements nécessaires pour faire en sorte que les sociétés aériennes canadiennes aient la possibilité de participer à armes égales à la croissance future de cette industrie à l'échelle du monde afin de maximiser les avantages pour le Canada. Si ces sociétés sont encouragées par un cadre stratégique incitatif à effectuer plus de vols vers davantage de destinations, chaque secteur d'activités et chaque région du pays en profiteront.

Dans la section 5.0, nous examinerons les avantages possibles pour le Canada de changements aux politiques fédérales touchant les sociétés aériennes canadiennes. Nous résumerons nos conclusions à la section 6.0.

2.0 IMPACTS ÉCONOMIQUES CONVENTIONNELS

2.1 Méthodologie classique

En 2010, la part de l'industrie du transport aérien dans le PIB du Canada a été de 7,6 milliards de dollars, soit environ 0,47 %, dont une grande partie a été produite par les entreprises membres du CNLA. À titre de comparaison, l'impact économique global à l'échelle du monde de l'aviation en 2008 a été évalué à environ 3,5 billions (\$ US), soit 7,5 % du PIB mondial.⁵ En 2007 aux États-Unis, la contribution principale des dépenses de l'aviation civile a été de 285 milliards (\$ US), soit environ 2 % du PIB du pays. Dans l'ensemble, si l'on inclut les impacts secondaires, l'aviation civile a représenté une part de 786 milliards (\$ US) du PIB des É.-U. ou 5,6 % de celui-ci.⁶

Le nombre plus élevé de passagers aux É.-U. peut expliquer en partie l'écart entre le Canada et ce pays en ce qui concerne la taille relative de l'industrie du transport aérien. En 2008, le nombre de passagers accueillis aux aéroports des É.-U. s'est élevé au total à environ 1,4 milliard de dollars. Au Canada, on a enregistré 108 millions de passagers, soit un ratio de 13,0:1 pour le nombre de passagers, comparativement à un ratio de 9,1:1 pour les populations des É.-U. et du Canada. Si le nombre de passagers aux aéroports canadiens reflétait le ratio de la population, on aurait enregistré 154 millions de passagers au Canada – 46 millions ou 42 % de plus. Si on extrapolait ce nombre aux 50,5 millions de passagers transportés par les membres du CNLA en 2010, on obtiendrait 21,6 millions de passagers de plus pour ces transporteurs.

Le Canada est manifestement moins performant que son voisin en matière de déplacements aériens commerciaux, ce qui explique en grande partie l'écart important entre l'impact des industries du transport aérien sur les économies respectives des deux pays. Cette situation est vraisemblablement attribuable en partie aux politiques en vigueur au Canada. Elle s'explique probablement aussi par la taille relativement plus grande du secteur de la fabrication aérospatiale aux États-Unis.

Une partie importante de cette différence réside cependant dans les méthodologies utilisées pour dégager l'ensemble des impacts économiques aux États-Unis et dans le monde. Par exemple, selon une étude de la maison Oxford Economic Forecasting (OEF) réalisée en 2006,⁷ les sociétés aériennes ont représenté une part de 6,5 milliards de livres dans le PIB du R.-U. en 2004, soit environ 0,81 % de celui-ci. Ces estimations directes correspondent davantage aux données canadiennes; toutefois, elles sous-estiment elles aussi le total des impacts économiques de l'industrie du transport aérien.

Avant d'aborder la question de la méthodologie utilisée pour évaluer l'ensemble des impacts économiques de l'industrie du transport aérien, nous désirons tout d'abord souligner que, en 2010, les exportations liées aux dépenses consacrées aux déplacements aériens⁸ ont représenté au total 2,5 milliards de dollars et que les importations à ce chapitre⁹ se sont élevées à 7 milliards de dollars. Le déséquilibre de 4,4 milliards de dollars¹⁰

⁵ Groupe d'action sur les transports aériens (2008), « The Economic and Social Benefits of Air Transport 2008 ».

⁶ FAA, « The Economic Impact of Civil Aviation on the US Economy », décembre 2009.

⁷ Oxford Economic Forecasting, « The Economic Contribution of the Aviation Industry in the UK », octobre 2006, p. 12.

⁸ Achats de billets par des non-Canadiens de transporteurs canadiens, en grande partie.

⁹ Achats de billets par des Canadiens de transporteurs étrangers, en grande partie.

¹⁰ Ce déficit du compte des déplacements a augmenté de 2,8 milliards de dollars par rapport à 2005.

qui en résulte constitue une occasion pour les transporteurs canadiens dans la mesure où ils peuvent offrir des services concurrentiels à des prix concurrentiels.

La démarche classique, telle que décrite dans plusieurs études d'impacts économiques (voir l'annexe), comporte la détermination et la mesure des paramètres suivants : impacts économiques directs, impacts économiques indirects et impacts économiques secondaires ou induits. Le PIB estimatif de 7,6 milliards de dollars du secteur du transport aérien au Canada fait tout simplement partie des impacts économiques directs.

L'impact économique direct des sociétés aériennes, en particulier de celles qui sont membres du CNLA, comprend leur liste de paie, leurs dépenses en immobilisations ainsi que leurs dépenses d'exploitation non liées à la liste de paie. Les impacts indirects comprennent les dépenses des visiteurs voyageant par voie aérienne aux hôtels et restaurants ainsi que pour les divertissements, les transports terrestres, les souvenirs et autres ainsi que les dépenses des agents de voyages. Selon l'Association de l'industrie touristique du Canada, l'industrie du tourisme au Canada a été à l'origine d'une part de près de 75 milliards de dollars du PIB du Canada en 2008, soit environ 4,7 %.

Il est en outre raisonnable de supposer que les impacts indirects comprennent aussi les dépenses de tous les fournisseurs de services des sociétés aériennes – aéroports, entretien d'aéronefs, fournisseurs d'aliments et de boissons, manœuvres au sol, fournisseurs de services de navigation aérienne, fournisseurs de TI, etc.

Le fait d'inclure les dépenses effectuées par les aéroports et d'autres dépenses mentionnées précédemment parmi les impacts indirects soulève une question intéressante. Les études d'impacts économiques des aéroports incluent en général, parmi les impacts économiques durables, les dépenses des sociétés aériennes, des transporteurs de fret aérien, des taxis aériens et des compagnies de vols nolisés ainsi que les frais liés aux services des aéronefs, à la gestion et à l'exploitation des aéroports, aux agences de location de voitures, aux fournisseurs de services de navigation aérienne, aux transitaires, aux exploitants de services aéronautiques aux aéroports, aux locataires des aérogares et autres. À quel poste, alors, attribuer ces dépenses ?

Il existe une relation symbiotique entre les aéroports et les sociétés aériennes. Aucune de ces entités ne peut survivre sans l'autre. Laquelle a existé en premier ? Laquelle est la plus importante ? C'est le dilemme de la poule et de l'œuf et il n'existe pas de réponse satisfaisante à la question bien que, plus loin dans ce rapport, nous soulignerons l'importance d'un transporteur-pivot pour un aéroport. Il sera néanmoins important de s'assurer qu'il n'y a pas double comptabilisation si l'on veut établir l'ensemble des impacts économiques des sociétés aériennes et des aéroports.

Les impacts économiques secondaires ou induits sont les effets intermédiaires et induits liés aux dépenses principales (impacts directs et indirects). Les effets intermédiaires concernent les dépenses liées à la main-d'œuvre, au matériel et aux services engagées par les industries et services dérivés ainsi qu'aux services aux entreprises participant directement et indirectement à la prestation des services de transport aérien. Les effets induits concernent les dépenses résultant des revenus de la main-d'œuvre à laquelle on a recours pour répondre aux exigences primaires et secondaires.

L'entreprise d'experts-conseils Simat, Helliesen and Eichner a décrit comme suit le processus de création des impacts économiques secondaires :¹¹

¹¹Simat, Helliesen & Eichner, Inc, Economic Development Research Group, Dufresne-Henry, Inc. et Yellow Wood Associates, « The economic impact of Vermont's public-use airports », avril 2003, préparé pour VTrans

« L'activité économique résultant des opérations aériennes ne s'arrête pas aux impacts primaires. L'argent dépensé dans ce premier cycle est en partie dépensé à nouveau dans des cycles subséquents, de sorte que chaque dollar additionnel injecté dans l'économie a un impact très supérieur à terme à ce montant. Cet impact supplémentaire lié à l'injection de nouveaux dollars est appelé retombée (ou effet multiplicateur). L'envergure des retombées est mesurée par un multiplicateur, qui permet de déterminer le degré d'amplification de l'impact de chaque nouveau dollar dépensé. » (traduction libre)

Bon nombre d'études effectuées jusqu'à maintenant s'en sont remises aux enquêtes pour évaluer les impacts directs et indirects ainsi que sur des multiplicateurs produits par des modèles d'entrées-sorties. Par exemple, la firme RP Erickson and Associates a recouru à ce genre de démarche pour son étude sur les impacts économiques de l'aéroport international de Calgary :¹²

« On se sert des multiplicateurs pour déduire l'activité économique indirecte et induite d'une mesure de l'activité économique directe. On n'observe pas directement ces multiplicateurs, mais on les déduit d'un modèle économique. La mesure directe est de loin la plus précise. Les lecteurs sont priés de noter que l'analyse des multiplicateurs demeure une technique économétrique imprécise et qu'ils doivent interpréter avec prudence les impacts indirects et induits établis dans le présent rapport. Les multiplicateurs sont toutefois les seuls outils rentables dont nous disposons pour établir l'impact global d'une activité sectorielle dans une économie. » (traduction libre)

InterVistas a eu recours à une démarche semblable dans son étude sur les impacts économiques de l'aéroport international de Vancouver :¹³

« Comme solution de rechange à des enquêtes coûteuses et imprécises, on a en général recours à des multiplicateurs économiques pour mesurer les effets indirects et induits. Les multiplicateurs sont empruntés de modèles économiques/statistiques/comptables de l'économie générale. L'utilisation de l'analyse par multiplicateurs est limitée par un certain nombre de facteurs, soit :

- la précision de la structure et des paramètres du modèle sous-jacent;
- le niveau de chômage dans l'économie;
- l'hypothèse de rendements d'échelle constants dans la production;
- l'hypothèse que la structure de l'économie est statique au fil du temps;
- l'hypothèse de l'absence d'effets de déplacement.

Les effets multiplicateurs doivent être interprétés avec prudence, car ils peuvent être illusoire si l'économie affiche un taux d'emploi et de production élevé qui avoisine la capacité de l'industrie. On n'encourage pas, en général, l'utilisation et la communication des effets multiplicateurs. Si on les communique, on recommande de rappeler aux lecteurs les limites de leur utilisation. Dans la présente étude, nous avons réalisé une analyse des multiplicateurs pour évaluer l'emploi indirect et induit tout en gardant à l'esprit ces limites. » (traduction libre)

(Vermont Agency of Transportation), p. 19.

¹² RP Erickson & Associates, « The 2004 Economic Impact of the Calgary International Airport », septembre 2005, p. 7.

¹³ InterVistas, « The Vancouver International Airport Economic Impact », mars 2006, pp. 22 et 23.

Dans notre rapport, nous suivrons une démarche semblable à celle observée par RP Erickson et InterVistas dans leurs études.

2.2 Multiplicateurs

Quels multiplicateurs doit-on utiliser ?

Tableau 4 - Multiplicateurs, aéroports choisis au Canada, aux É.-U. et en Australie, périodes diverses

Aéroport	Année	Région	Production	PIB
Vancouver	2009	Canada		2,79
St. John's	2009	Canada		2,67
Halifax	2009	Nouvelle-Écosse	3,08	
Edmonton Airport	2005	Alberta	2,26	2,35
Edmonton	2008	Alberta	2,29	2,60
Ottawa	2008	Ottawa	2,38	3,00
Aéroport de Montréal	2007	Montréal		1,74
Winnipeg	2008	Manitoba	1,96	2,19
Regina	2008	Saskatchewan		2,15
Toronto	2006	Sud de l'Ontario	1,78	
Calgary	2004	Calgary		2,31
Thunder Bay	2008	Thunder Bay		2,82
Tous les aéroports canadiens	2001	Canada	1,84	
Houston Airports	2003	Houston	2,73	
Burbank	2006	Sud de la Californie	2,22	
Détroit	2006	Michigan	1,89	
New York Airports	2004	New York\New Jersey	1,60	
Nouvelle-Orléans	2003	Nouvelle-Orléans	2,29	
Seattle	2007	Seattle	*2,72	
Fresno Yosemite	2004	Fresno	*3,04	
San Francisco	2008	San Francisco	*2,68	
Miami	2006	Miami	*2,96	
Toute l'aviation civile des É.-U.	2007	É.-U.	2,76	2,74
Sydney, Australie	2007	Nouvelle-Galles du Sud	2,05	2,06

*Revenu personnel
 Sources : Voir l'annexe A.

Pour les besoins du tableau 4, nous avons mesuré les valeurs des multiplicateurs utilisés dans un certain nombre d'études sur les impacts économiques des aéroports. Dans le cas des aéroports canadiens, les multiplicateurs de la production économique oscillent entre 1,78 et 3,08. Pour ce qui est des aéroports des É.-U., les multiplicateurs correspondants varient de 1,60 à 3,04. En ce qui concerne l'aéroport de Sydney, le multiplicateur de production est de 2,05. Même si un multiplicateur de production économique d'environ 2,0 peut paraître raisonnable pour l'évaluation du total des impacts économiques des sociétés aériennes membres du CNLA,¹⁴

¹⁴ Bien que légèrement plus élevée, cette estimation correspondrait à celles utilisées pour mesurer les impacts économiques des aéroports.

Statistique Canada a produit un ensemble de multiplicateurs nationaux et provinciaux, fondés sur les données de 2006, pour l'industrie du transport aérien.

InterVistas s'est servi des mêmes multiplicateurs dans une étude récente intitulée « The Elimination of Airport Rent: Return on Investment » (21 juillet 2009), préparée pour le Conseil des aéroports du Canada.

Le tableau 5 donne une vue d'ensemble des multiplicateurs pour le Canada. Nous nous servirons de ces multiplicateurs dans la section qui suit.

Tableau 5 – Multiplicateurs du transport aérien, Canada, 2006

Production	1,851
PIB	0,728
Emplois	8,13
ETP	7,18
Revenu du travail	0,406

Source : Statistique Canada, « Multiplicateurs nationaux et provinciaux », n° de cat. 15f0046xdb.

Le multiplicateur de production semble se situer au seuil inférieur des valeurs des multiplicateurs de production mentionnés au tableau 4. C'est pourquoi les impacts économiques estimatifs des sociétés membres du CNLA seront moins importants qu'ils ne l'auraient été si nous avions utilisé une « moyenne » des valeurs des multiplicateurs de ce tableau.

2.3 Les impacts économiques classiques des membres du CNLA

Le total des dépenses des sociétés membres du CNLA au Canada sert de point de départ pour l'évaluation des impacts économiques classiques. On en a exclu le Contrat d'achat de capacité et les paiements de transfert d'Air Canada à Jazz afin d'éviter une double comptabilisation des dépenses. Le total des dépenses, ou des effets directs, qui en est résulté pour les sociétés membres du CNLA s'est élevé à 14,8 milliards de dollars en 2009.

L'application du multiplicateur de production du tableau 5 pour établir les effets indirects et induits permet d'obtenir un impact de production économique total estimatif de 27,4 milliards. L'impact total sur le PIB des membres du CNLA est évalué à 10,8 milliards de dollars pour 2010. Cet impact a été d'environ 0,7 % du PIB du Canada en 2010, ce qui est encore bien en deçà des estimations pour les É.-U. Le nombre total d'emplois créés par les membres du CNLA, si on applique le PIB par niveau d'emploi en 2010, est de 113 300. Ces impacts économiques classiques ne tiennent toutefois pas compte des impacts secondaires et catalytiques.

Compte tenu du fait qu'Air Canada et Air Transat ont leur siège social à Montréal, que celui de WestJet est à Calgary et que celui de Jazz est à Halifax et que les principaux pôles d'échanges de ces sociétés sont Toronto, Vancouver, Montréal et Calgary, les impacts économiques des sociétés membres du CNLA devraient être plus

bitumineux de l'Alberta sur l'économie canadienne. Dans cette étude (G. R. Timilsina, J.P. Prince, D. Czamanski et N. LeBlanc, « Impacts of Crude Oil Production from Alberta Oil Sands on the Canadian Economy », Canadian Energy Research Institute, n° 150), les auteurs ont utilisé des multiplicateurs de production se situant entre 1,85 pour la production sur place et 1,96 pour l'exploitation minière.

importants au Québec, en Ontario, en Colombie-Britannique, en Alberta et en Nouvelle-Écosse. En effet, plus de 90 % du total des impacts économiques des membres du CNLA sont produits dans ces cinq provinces.

2.4 Non-prise en compte des effets secondaires ou indirects

L'évaluation des impacts économiques pour les membres du CNLA ne reflète pas l'importance de ces transporteurs pour le tourisme et le commerce. Selon plusieurs études sur les impacts économiques des aéroports et de l'aviation civile en général, les dépenses des voyageurs aériens représentaient la plus grande partie des impacts indirects et une part importante du total des impacts. Nous n'avons pas tenté, dans le présent rapport, d'évaluer les retombées des sociétés membres du CNLA pour le tourisme et l'économie canadienne, même si, comme nous le soulignons à la section 2.1, l'industrie touristique au Canada a représenté une part de près de 75 milliards de dollars du PIB du Canada en 2008.

Tableau 6 – Demande touristique au Canada, 2010

Le tableau 6 résume le total des dépenses liées à la demande touristique au Canada en 2010. Cette demande provient à la fois des Canadiens (demande intérieure) et des non-Canadiens (exportations). Le total des dépenses touristiques a atteint 74 milliards de dollars, dont 59 milliards de dollars étaient le fait de Canadiens et 15 milliards de dollars étaient liés aux exportations ou provenaient de non-Canadiens voyageant au Canada. Le total des dépenses liées au transport aérien de passagers s'est élevé à 15 milliards de dollars, soit 21 % du total des dépenses touristiques. La totalité de ce montant de 15 milliards de dollars consacrée au transport aérien ne peut être attribuée aux quatre sociétés membres du CNLA, bien que nous croyons qu'une bonne partie de ces dépenses peut l'être.

Dépenses	Millions \$	% du total, avion
Intérieures		
Transport aérien de passagers	12 842	21,6
Total	59 414	
Exports		
Transport aérien de passagers	2 478	16,7
Total	14 806	
Total, tourisme		
Transport aérien de passagers	15 320	20,6
Total	74 220	

Source : Transports Canada, « Les transports au Canada 2010 – Un survol – Addenda », tableau EC20.

Tableau 7 – Voyageurs internationaux par avion et total relatif à tous les modes, 2010

Déplacements	Milliers	% du total, avion
Canadiens vers les É.-U. (plus de 24 heures)		
Avion	6 909	34,6
Total	19 961	
Canadiens vers d'autres pays		
Avion	8 701	99,8
Total	8 717	
Américains vers le Canada (plus de 24 heures)		
Avion	3 460	29,5
Total	11 744	
Autres étrangers vers le Canada		
Avion	3 697	83,0
Total	4 456	

Source : Transports Canada, « Les transports au Canada 2010 – Un survol – Addenda », tableau EC20.

Le tableau 7 fait à nouveau ressortir l'importance des déplacements aériens au plan touristique. Des 20 millions de voyages de plus de 24 heures effectués par des Canadiens aux États-Unis en 2010, 6,9 millions, ou 35 %, ont été effectués par voie aérienne. L'avion fut à toutes fins utiles le seul moyen de transport des Canadiens s'étant déplacés vers des pays autres que les É.-U. Les sociétés aériennes et l'infrastructure qui y est associée ont manifestement une importance critique pour le tourisme. C'est pourquoi leurs retombées dans le

domaine touristique sont très importantes. Par ailleurs, il est peut-être possible, pour les transporteurs canadiens, de s'approprier une partie du marché qui transite actuellement par les États-Unis.

Des 8,7 millions de Canadiens s'étant rendus dans des pays autres que les É.-U. en avion, 18 % (1,6 million) ont transité par ce pays pour atteindre leur destination finale. En 2006, seulement 14,3 % (961 000) des Canadiens s'étant rendus dans des pays autres que les É.-U. ont transité par ce pays. Depuis 2006, leur nombre a augmenté de 66 % (640 000 au total). Plusieurs d'entre eux le font vraisemblablement parce que les taxes et les frais qu'ils doivent payer sont inférieurs aux aéroports des É.-U., en particulier ceux qui vivent à proximité de la frontière entre le Canada et les É.-U. Le niveau élevé des taxes et des frais en vigueur au Canada semble contribuer à accroître la perte de voyageurs canadiens se déplaçant en avion en partance du Canada, peu importe que leur destination soit aux É.-U. ou ailleurs dans le monde.

Dans son rapport à l'intention du Conseil des aéroports du Canada¹⁵, la firme InterVistas attribue la totalité des impacts positifs importants d'un scénario dans lequel le gouvernement fédéral aurait supprimé ses loyers fonciers pour les aéroports aux dépenses directes, indirectes et induites des 590 000 voyageurs additionnels que cette mesure aurait produits. La firme estime que ce nombre élevé de voyageurs supplémentaires résulterait de la suppression des loyers et du transfert des deux tiers des avantages aux voyageurs sous la forme de baisses de prix.

Selon InterVistas, ces voyageurs dépenseraient directement une somme additionnelle de 304 millions de dollars, ce qui se traduirait par un impact économique total de 720 millions de dollars au chapitre des dépenses et de 350 millions au chapitre du PIB. InterVistas s'est servi des mêmes multiplicateurs fournis par Statistique Canada que nous avons utilisés dans le présent rapport.

Une simple transposition des évaluations de dépenses directes de 304 millions de dollars effectuées par 590 000 voyageurs aux 50 millions de passagers transportés par les transporteurs membres du CNLA en 2010

¹⁵ InterVistas, « The Elimination of Airport Rent: Return on Investment », 21 juillet 2009.

permettrait d'obtenir un total de dépenses directes de 26 milliards de dollars pour ces voyageurs. Si l'on s'appuie sur les estimations d'InterVistas, cela aurait un impact de 62 milliards de dollars sur la production économique totale ainsi qu'un impact de 30 milliards de dollars sur le PIB total. Même si nous abaïssons ces estimations de 50 %, les impacts sur la production économique et sur le PIB de 31 milliards de dollars et de 15 milliards de dollars respectivement qui en résulteraient dépasseraient les estimations que nous avons établies pour les membres du CNLA, sans compter leurs effets sur les voyages et le tourisme.

Le secteur du transport aérien joue par ailleurs un rôle important dans la facilitation du commerce, qui est un moteur clé de l'économie canadienne. L'ouverture du Canada au commerce international (la part du PIB pouvant être attribuée au commerce) s'est accrue durant la plus grande partie des cinq dernières décennies. En 1961, les activités commerciales du Canada (exportations plus importations) par rapport au PIB se sont établies à 36 %. En 2010, ce ratio avait atteint 61 %.

Ciccantelli et Bunker ont mis en évidence le rôle clé de l'industrie du transport aérien dans l'augmentation du volume des activités commerciales et dans l'intégration des économies de par le monde :¹⁶

« La mise en place de réseaux mondiaux de transport aérien, de fret aérien et de télécommunications ont également produit des impacts profonds sur la circulation des biens, des capitaux, des personnes et de l'information dans l'économie mondiale. Le rythme d'accumulation du capital a augmenté radicalement, les sociétés transnationales peuvent coordonner des filiales et sous-traitants d'envergure et les produits mondiaux font partie de la vie quotidienne partout dans le monde. Ces réseaux ont contribué à refaçonner et à repropotionner les lieux, les distances et les positions dans le système mondial de diverses manières, les capitaux et l'information circulant instantanément autour du globe et des biens de grande valeur et des travailleurs hautement qualifiés parcourant des milliers de kilomètres en quelques heures plutôt que durant des semaines ou des mois. » (traduction libre)

¹⁶ P. Ciccantelli et S. Bunker (eds), « Space and Transport in the World System », Greenwood Press, Londres, p. 2.

Tableau 8 - Valeur des exportations/importations effectuées par voie aérienne (milliards \$), et part de l'aviation (%), 2010

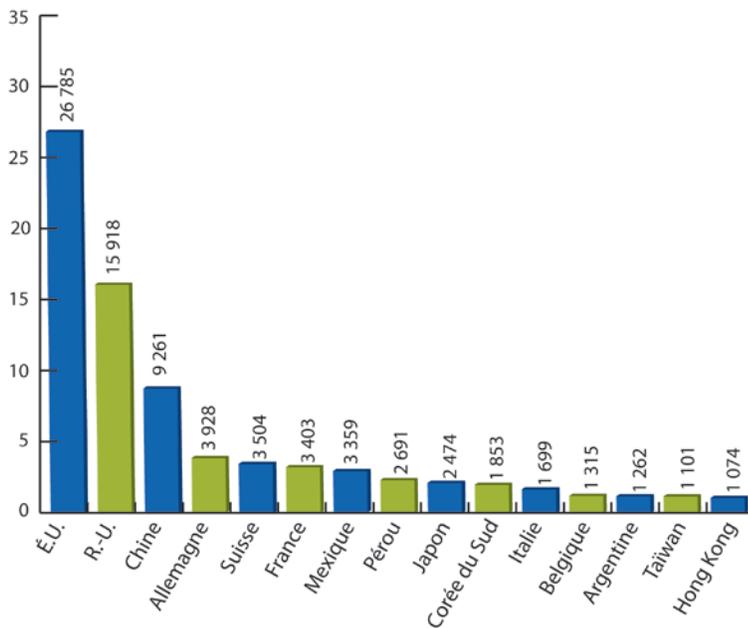
	Valeur	Part
É.-U.		
Exportations	\$11,9	4,0%
Importations	14,9	7,3
Total	26,8	5,3
Autres partenaires internationaux		
Exportations	31,2	31,2
Importations	42,4	21,2
Total	73,7	24,6
Total World		
Exportations	43,1	14,2
Importations	57,3	8,2
Total	100,4	10,0

Source : Transports Canada, « Les transports au Canada 2010 – Un survol – Addenda », tableaux EC6, EC7 et A22.

Dans le tableau 8, on peut constater l'importance du transport aérien pour le commerce extérieur du Canada. En 2010, la valeur totale des exportations et des importations effectuées par voie aérienne entre le Canada et les États-Unis a été de 27 milliards de dollars, soit 5,3 % du total de la valeur du commerce entre ces deux pays. Le transport aérien a été encore plus important pour le commerce entre le Canada et le reste du monde. La valeur totale des exportations et importations effectuées par voie aérienne entre le

Canada et le reste du monde, à l'exclusion des É.-U., a été de 74 milliards de dollars, soit 24,6 % de la valeur totale du commerce.

Tableau 9 – Commerce de marchandises du Canada par voie aérienne, 15 premiers partenaires selon le total du commerce aérien, 2010 (millions \$)



Source : Transports Canada, « Les transports au Canada 2010 – Un survol – Addenda », tableau A24.

Le tableau 9 établit la liste des quinze principaux marchés du Canada pour ce qui est de la valeur totale des exportations et importations effectuées par voie aérienne. Les É.-U. et le R.-U. dominent cette liste, mais la Chine se classe troisième avec une valeur totale des expéditions de 9 milliards de dollars en 2010. Quatre autres pays asiatiques se classent parmi les quinze premiers, soit le Japon, la Corée du Sud, Taïwan et Hong Kong. L'Inde a pris le 17^e rang en 2010 et trois autres pays asiatiques - la Malaisie, Singapour et la Thaïlande - se sont également classés parmi les 19 premiers.

Le commerce stimule l'innovation et la croissance de la productivité. Baldwin et Gu ont constaté que la participation au marché des exportations et l'intensification de celles-ci ont des effets positifs sur la productivité de l'industrie canadienne de la fabrication. Selon les résultats empiriques qu'ils ont obtenus, « la productivité du travail et la

PTF (productivité totale des facteurs) des exportateurs est plus élevée que celle des non-exportateurs dans la même branche d'activités à quatre chiffres. L'écart s'est élargi dans les années 1990. »¹⁷

Dans leur étude sur les impacts de l'Accord de 1995 sur les services aériens transfrontaliers, Baldwin et Pustay signalent ce qui suit :¹⁸

« Les obstacles commerciaux entre les deux pays avaient été réduits de façon importante par la conclusion du Pacte de l'automobile de 1965, de l'Accord de libre-échange de 1988 et de l'Accord de libre-échange nord-américain de 1994. La diminution des obstacles commerciaux entre les deux pays a eu pour effet d'intensifier leurs échanges, et le commerce et l'investissement transfrontaliers sont devenus une composante plus importante des économies de ces deux pays. De nombreuses entreprises ont intégré leurs activités américaines et canadiennes...

Les changements survenus après 1966 dans l'activité économique nord-américaine ont laissé à des villes en pleine effervescence des services transfrontaliers insuffisants ou inexistantes. Il s'ensuit que de nombreux responsables du secteur des transports, du développement économique et des gouvernements ont exprimé des inquiétudes quant à l'incapacité de ces deux pays de renégocier l'Accord sur les services aériens transfrontaliers arguant que cela ralentirait la croissance des liens commerciaux entre les deux voisins, nuirait aux décisions visant le commerce transfrontalier et la localisation, et ne répondrait pas aux besoins en évolution de l'économie nord-américaine, de plus en plus intégrée ...

La corrélation entre le trafic passagers provinces-États et les marchandises était de 0,469 en 1968. Elle est passée à 0,105 en 1994, puis a rebondi à 0,658 en 1998. Les écarts de corrélation entre le trafic passagers aérien et le commerce des marchandises étaient à prévoir. Étant donné la « sclérose » des services aériens transfrontaliers, nous nous attendions à ce que la corrélation subirait une atrophie en 1994, comparativement à 1966. À partir du moment où les transporteurs canadiens et américains sont devenus libres de pénétrer n'importe quel marché transfrontalier, nous nous attendions à ce que la corrélation soit plus forte en 1998 qu'en 1994 ... Nous avons également établi que le non-renouvellement de l'accord sur les services aériens transfrontaliers pendant plus de 30 ans a entraîné l'atrophie de cette corrélation. On peut supposer que cette non-négociation a nui à la capacité des deux pays d'élaborer de nouveaux liens économiques avantageux. »

Les méthodologies classiques d'évaluation des impacts économiques sous-estiment les impacts économiques des sociétés aériennes canadiennes en général et des quatre sociétés membres du CNLA en particulier. C'est pourquoi les estimations que nous avons établies et que nous mentionnons à la section 2.3 en ce qui concerne les membres du CNLA doivent être considérées comme un point de départ et non comme un résultat final. Leurs impacts sur les économies canadienne et provinciales sont beaucoup plus importants que nous l'avions estimé.

¹⁷ John Baldwin et Wulong Gu, « Participation aux marchés d'exportation et productivité du secteur canadien de la fabrication », document de recherche de Statistique Canada, n° de cat. 11F0027MIE, n° 011, pp. 2, 9.

¹⁸ Gordon Baldwin et Michael Pustay, « Commerce et transport : incidence de l'Accord de 1995 sur les services aériens transfrontaliers », Statistique Canada, n° de cat. 51F0007-XIE, pp. 4-6

3.0 EFFETS EXTERNES

3.1 Impacts catalytiques

Outre les impacts économiques classiques, l'industrie aérienne produit d'importants effets externes ou impacts catalytiques.

Dans leur étude sur les impacts économiques des aéroports en Europe,¹⁹ York Aviation et ACI Europe ont ajouté les impacts catalytiques aux impacts directs, indirects et induits conventionnels. Ils y définissent les impacts catalytiques comme suit :²⁰

« Les emplois et les revenus créés dans la zone à l'étude par le rôle élargi des aéroports à l'égard de l'amélioration de la productivité des entreprises et de l'attrait d'activités économiques comme l'investissement à l'intérieur du pays et le tourisme récepteur. » (traduction libre)

Les auteurs soulignent que l'accès aux marchés et aux liens de transport externes et internationaux est considéré comme « absolument essentiel » pour les entreprises ayant des décisions de localisation à prendre. L'effet catalytique d'un aéroport consiste principalement à améliorer l'efficacité et la productivité des entreprises en facilitant l'accès aux fournisseurs et aux clients, en particulier en ce qui concerne les distances moyennes à longues. L'accessibilité mondiale est un facteur clé en ce qui concerne la localisation et la réussite des entreprises dans toutes les régions d'Europe.

Dans son étude sur les impacts économiques de l'aéroport de Sydney, en Australie, Todd Ritchie a également intégré les impacts catalytiques et les a définis de manière semblable à York Aviation et ACI Europe.²¹

Les effets positifs externes, comme les impacts catalytiques, qui sont plus couramment connus en économie, résultent de taux de croissance de la productivité plus élevés rendus possibles par la contribution de l'industrie du transport aérien à l'intégration des marchés et par les économies de temps liées au transport des passagers et du fret.

Berechman prétend que :²²

« L'amélioration d'un système de transport peut normalement activer les externalités positives qui peuvent exister sur divers marchés et donc améliorer la productivité, accroître la production, réduire les coûts de production et rationaliser l'utilisation des ressources. Ces effets constituent, ajoutés les uns aux autres, la croissance économique dont les variations annuelles de l'emploi, de la production et de la productivité donnent la mesure. Ces externalités distributrices sont normalement représentées par des économies d'échelle, de taille, de gamme, de concentration, de densité et de réseau. »

¹⁹ York Aviation et ACI Europe, « The social and economic impacts of airports in Europe », janvier 2004.

²⁰ Ibid, p.5.

²¹ Todd Ritchie, « Final Report, The Economic Impact of Growth at Sydney Airport », janvier 2008.

²² OCDE, Conférence européenne des ministres des transports, table ronde 119, Compte rendu de J. Berechman, pp. 115 et 116.

Au R.-U., l'étude d'Eddington Transport étoffe les arguments présentés par Berechman:²³

« Les transports peuvent avoir un impact sur la production économique (PIB) de deux manières :

- (i) Tout d'abord, ils peuvent influencer sur le PIB par le truchement d'un certain nombre d'intrants utilisés : par exemple, les transports peuvent susciter une hausse de l'emploi en permettant un accès plus large au travail ou en stimulant la création de nouvelles entreprises, qui peuvent accroître la quantité de biens et de services produits et entraîner une hausse du PIB.
- (ii) Par ailleurs, les transports peuvent améliorer l'efficacité de l'utilisation des intrants par les entreprises ou, en d'autres mots, ils peuvent avoir des incidences sur la productivité. Par exemple, un réseau de transport qui fonctionne bien peut accroître la productivité en réduisant le temps consacré aux déplacements. Les investissements dans les transports peuvent influencer sur les facteurs de productivité : en favorisant les investissements privés à la suite de l'augmentation de leur rentabilité; en facilitant la mobilité de la main-d'œuvre, entraînant ainsi une hausse du rendement des investissements dans le perfectionnement; en favorisant une concurrence efficace même si l'activité économique est géographiquement dispersée. Il est important de déterminer les impacts des transports sur la productivité parce que l'augmentation de celle-ci est un facteur clé de la croissance à long terme et du niveau de vie. » (traduction libre)

Il ne doit pas faire de doute que les impacts économiques et sociaux de l'industrie du transport aérien et, de ce fait, des membres du CNLA dépassent largement les effets directs, indirects et induits.

L'industrie du transport aérien engendre des avantages économiques importants pour tous les pays et en particulier pour le Canada, compte tenu de sa géographie et de sa situation. Le transport aérien est essentiel au progrès économique. La mondialisation croissante de la société et des marchés fait qu'il rend possible le déplacement rapide des personnes et des marchandises vers toutes les destinations du monde.

Le facteur fondamental est que la mobilité des personnes et des biens est essentielle à la croissance et au développement économique aux paliers national et régional; or, les réseaux de transport aérien sont importants pour la compétitivité de l'économie en général. Quand un cadre stratégique incitatif encouragera les sociétés aériennes à exploiter plus de vols et à offrir plus de places, tous les secteurs et les régions du pays en profiteront.

²³ R. Eddington, « The Eddington Transport Study – Main Report: Transport's Role in Sustaining the UK's Productivity and Competitiveness », ministère des Transports, gouvernement du R.-U., 2006, p. 32

3.2 Évaluation des effets externes/impacts catalytiques

De nombreuses études ont tenté de mesurer les effets externes et les impacts catalytiques du transport aérien. Oxford Economic Forecasting (OEF) a réalisé plusieurs études clés à ce chapitre. Dans celle qu'elle a effectuée en 1999, OEF estime qu'une augmentation de 10 % des services de transport peut accroître à long terme la productivité globale des facteurs de 1,3 %.²⁴ Dans une autre étude qu'elle a réalisée en 2005 pour Eurocontrol²⁵, la firme en vient à la conclusion qu'une augmentation à long terme de 10 % de la production de services aériens peut entraîner une hausse de 0,56 % de la productivité et du potentiel de production. Elle conclut que la croissance rapide de l'utilisation du transport aérien durant la décennie précédente a provoqué une hausse à long terme de 2,0 % de la productivité globale des facteurs des 24 pays de l'UE ayant fait l'objet de son étude.

L'étude qu'elle a réalisée en 2006 pour l'IATA en vient à des conclusions semblables.²⁶ Dans cette étude, son analyse portait non seulement sur l'utilisation du transport aérien, mais aussi sur l'apport de l'aviation à la « connectivité » des entreprises. OEF a pour ce faire établi une mesure de connectivité pour les principaux aéroports de l'UE en fonction du nombre de vols à partir d'un aéroport donné, pondéré par l'importance de chacune des destinations desservies. Les résultats indiquent qu'une augmentation de 10 % de la connectivité (par rapport au PIB) augmentait la productivité à long terme et le PIB de 0,9 %. Dans son étude de 2006, qui est une mise à jour de celle de 1999, OEF estime qu'une augmentation de 10 % du recours aux services aériens par les entreprises (passagers d'affaires par rapport au PIB) a entraîné une hausse de la productivité globale des facteurs et, de ce fait une augmentation à long terme de 0,6 % du PIB du R.-U.²⁷

Dans l'étude qu'elle a réalisée pour l'IATA, InterVistas a également constaté un lien positif entre la connectivité et la productivité. Son modèle démontre que la connectivité a un rapport statistiquement important avec les niveaux de productivité de la main-d'œuvre – une hausse de 10 % de la connectivité par rapport au PIB d'un pays peut augmenter la productivité de la main-d'œuvre de 0,07 %.²⁸ En appliquant ces résultats à un investissement de 1,8 milliard de dollars à l'aéroport de Vancouver, la firme estime qu'il en résulterait une augmentation de 5,4 % de la connectivité pour l'ensemble du Canada, ce qui entraînerait une hausse de 0,04 % de la productivité à long terme du Canada.

Dans une étude antérieure, Baum et Korte ont estimé que l'ensemble du secteur des transports avait représenté 65 % de la contribution totale de la croissance de la productivité à la croissance globale de l'économie allemande de même que 49 % de la croissance totale de l'économie entre 1950 et 1990. Le sous-secteur du transport aérien a représenté 2 % de la contribution totale de la croissance de la productivité par rapport à la croissance globale de l'économie allemande de même que 1 % de la croissance totale de l'économie durant cette même période.²⁹

En extrapolant simplement pour le Canada les estimations effectuées par Baum et Korte pour l'Allemagne et en tenant compte du fait que l'industrie du transport aérien a été environ 2,5 fois plus importante comme secteur au Canada qu'en Allemagne (par rapport à l'ensemble du secteur des transports) au cours des 50 dernières

²⁴ Oxford Economic Forecasting, « The Contribution of the Aviation Industry to the UK Economy », 1999.

²⁵ Oxford Economic Forecasting, « The Economic Catalytic Effects of Air Transport in Europe », préparé pour Eurocontrol, 2005.

²⁶ Oxford Economic Forecasting, « Airline network benefits: measuring the additional benefits generated by airline networks for economic development », préparé pour l'IATA, janvier 2006.

²⁷ Oxford Economic Forecasting, « The Economic Contribution of the Aviation Industry in the UK », octobre 2006.

²⁸ Association du transport aérien international, Conférence économique n° 08, « Aviation Economic Benefits », 2007.

²⁹ OCDE, Conférence européenne des ministres des transports, table ronde 119, Compte rendu de H. Baum et J. Korte.

années, on peut établir que l'industrie canadienne du transport aérien a représenté 2,5 % de la croissance globale du PIB au cours des 50 dernières années, soit environ 37 milliards de dollars pour 2010.

L'utilisation de l'éventail d'estimations d'OEF (0,56% à 2,0 %) permet d'établir des impacts catalytiques de l'ordre de 9 milliards à 32 milliards de dollars de PIB pour 2010 pour le secteur du transport aérien au Canada. Il ne fait pas de doute que les impacts externes/catalytiques des sociétés aériennes au Canada et, plus précisément, des quatre entreprises membres du CNLA, ont vraisemblablement dépassé leurs impacts directs, indirects et induits classiques. On peut par conséquent conclure que l'ensemble des impacts économiques des membres du CNLA (classiques, secondaires et catalytiques) a probablement dépassé de cinq à sept fois leurs impacts classiques, se situant dans une échelle de 35 milliards à 45 milliards de PIB (2,1 % à 2,8 % du PIB du Canada). Bien qu'encore plus importants, ils demeurent plus bas que les estimations établies pour les É.-U. ou l'ensemble du monde, ce qui laisse supposer que les sociétés aériennes canadiennes peuvent connaître de l'expansion et contribuer davantage aux économies canadienne et provinciales.

4.0 LE COÛT DES POLITIQUES GOUVERNEMENTALES

4.1 L'industrie aérienne, une vache à lait

Les sociétés aériennes et leurs passagers ont été touchés par trois prélèvements fiscaux importants, qui leur ont été imposés directement ou indirectement :

- Les paiements liés aux loyers fonciers des aéroports;
- Le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien;
- Les taxes d'accise fédérale et provinciales sur le carburant aviation.

Comme nous l'avons souligné précédemment à la section 1.0 :

- Pour la seule année 2010, ces trois prélèvements fiscaux ont rapporté 671 millions de dollars au gouvernement fédéral;
- Pour chaque passager, le coût total de ces prélèvements fiscaux aux 14 principaux aéroports a été d'environ 10,48 \$ en 2009;
- En 2009, le tarif intérieur et international réduit moyen pour les transporteurs canadiens de niveau 1 a été de 229,70 \$. La somme de ces prélèvements fiscaux a représenté environ 4,6 % de ce tarif.

Nous avons également mentionné que le paiement des intérêts et du capital annuels d'environ 120 millions de dollars par NAV CANADA devrait être inclus. On peut conclure que le gouvernement fédéral a perçu 791 millions de dollars en 2010 et que l'impact sur les tarifs a été de 12,33 \$, ou 5,4 %.

En termes relatifs, les impacts sont plus importants dans le cas des vols court-courriers, de sorte que ces vols sont soumis à un fardeau disproportionné au Canada. Il en résulte deux problèmes. Cela augmente le coût des déplacements aériens pour les voyageurs d'affaires dans les marchés court-courriers, ce qui entraîne une substitution de ces déplacements par le recours au véhicule privé, qui exige plus de temps et entraîne de ce fait plus de coûts liés à cette composante. Cela fait aussi que ces déplacements ne s'effectuent pas du tout. Dans les deux cas, les entreprises situées et/ou ayant des activités dans les marchés concernés s'en trouvent désavantagées.

Mais les défaillances des politiques ne s'arrêtent pas là. Le gouvernement fédéral a fait de l'industrie du transport aérien une vache à lait (voir le tableau 10) – optant pour l'opposé de ce qui est approprié pour une industrie qui est à l'origine d'importants impacts externes dans toute l'économie. La théorie économique établit clairement que la politique optimale à appliquer consiste à subventionner les industries qui produisent des effets externes positifs afin de favoriser chez celles-ci une hausse des investissements et de la production. Il est stratégiquement erroné de taxer l'industrie du transport aérien et d'en tirer des recettes excessives.

Comme l'illustre le tableau 10, au cours des dix dernières années, le gouvernement fédéral a perçu auprès de l'industrie du transport aérien 2,7 milliards de dollars de loyers fonciers et 3,5 milliards de dollars de DPSTA et a économisé 1,2 milliard de dollars au chapitre des paiements d'intérêts et de capital. Au total, l'administration fédérale a reçu 7,3 milliards de dollars de revenus directs et indirects de ce secteur au cours de cette décennie. Et ce montant ne comprend pas les quelque 400 millions de dollars tirés des taxes d'accise sur le carburant aviation.

Tableau 10 – Recettes fédérales choisies, transport aérien, exercices 2002 à 2011 (millions \$)

Par ailleurs, ce tableau n'indique pas comment le gouvernement fédéral s'est soustrait des frais du rachat des promoteurs privés de l'aérogare 3 de l'aéroport Pearson. Ces frais ont été relayés à la Greater Toronto Airports Authority (GTAA), qui a dû emprunter une somme additionnelle de 850 millions de dollars. Il en est résulté que les paiements liés au remboursement du capital et des intérêts de cet emprunt (environ 68 millions de dollars par an sur 20 ans) doivent être assumés par les clients de l'aéroport.

	Loyers fonciers	DPSTA	NAV CANADA	Total
2002	248	0	120	368
2003	300	421	120	841
2004	214	410	120	744
2005	242	383	120	745
2006	288	353	120	761
2007	303	357	120	780
2008	295	386	120	801
2009	275	386	120	781
2010	258	374	120	752
2011	251	388	120	759
TOTAL	2 674	3 458	1 200	7 332

Source : Transports Canada, « Les transports au Canada 2010 – Un survol – Addenda », tableau G4, et calculs de l'auteur.

À titre de comparaison, VIA Rail, un concurrent des routes aériennes intérieures au Canada, principalement des sociétés membres du CNLA, continue de recevoir d'importantes subventions annuelles (voir le tableau 11). Au cours de la dernière décennie, VIA a reçu près de 2,4 milliards de dollars de subventions, soit en moyenne entre 41 \$ et 80 \$ par passager; la moyenne par passager pour la décennie complète a été par ailleurs de 59 \$. En 2007, l'entreprise a pu récupérer 51 % du total de ses coûts. En 2008, elle en a récupéré près de 52 % et, en 2009, seulement 47 %. Aucune société aérienne ne pourrait survivre avec un tel ratio de récupération de coûts. Même si les sociétés aériennes transportent de 17 à 18 fois plus de passagers que VIA, elles représentent une manne fiscale pour le gouvernement, contrairement à leur concurrent VIA.

Tableau 11 – Subventions à VIA, exercices 2001-2010

	Subventions (millions \$)	Passagers (milliers)	Subvention par passager (\$)
2001	232\$	3 795	61\$
2002	310	3 865	80
2003	256	3 981	64
2004	264	3 789	70
2005	191	3 887	49
2006	169	4 097	41
2007	169	4 091	41
2008	230	4 183	55
2009	269	4 605	58
2010	287	4 229	68
Total	2 377		59

Source : Transports Canada, « Les transports au Canada 2010 – Un survol – Addenda », tableaux G3 et RA30

Malgré la poursuite des subventions, VIA a connu une augmentation de 11 % du nombre de ses passagers entre 2001 et 2010. Or, le nombre total de passagers aux aéroports canadiens a progressé de près de 26 % durant la même période.

Les politiques fédérales créent de nombreuses distorsions dans l'industrie du transport aérien. En nuisant à la croissance et à l'échelle de cette industrie, ces politiques freinent la productivité du Canada.

4.2 Loyers fonciers

Le tableau 12 donne une idée sommaire de l'envergure et des impacts relatifs des loyers fonciers payés par les huit plus grands aéroports du Canada. Ceux-ci ont versé 241 millions de dollars à ce titre en 2010. Les loyers fonciers ont représenté 10 % du total de leurs recettes, soit 32 % du total des recettes tirées des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA). En outre, en supposant que les loyers fonciers aient été entièrement relayés aux sociétés aériennes et que celles-ci aient fait assumer ces frais supplémentaires à leurs passagers, on peut conclure que les loyers fonciers ont représenté en moyenne 2,62 \$ par passager – variant de 1,24 \$ par passager à l'aéroport Stanfield de Halifax à 3,77 \$ à l'aéroport Pearson de Toronto.

Tableau 12 – Loyers fonciers, huit grands aéroports, Canada, exercice 2010

	Millions \$	% des recettes	% des FAA	Par passager (\$)
YVR	33,2\$	9,0	38,4	1,98\$
YYC	24,2	9,1	25,0	1,92
YEG	10,5	7,5	19,8	1,72
YWG	5,3	6,6	17,7	1,56
YYZ	120,3	10,8	39,3	3,77
YOW	6,1	6,8	21,6	1,36
YUL	36,9	9,4	29,1	2,84
YHZ	4,3	6,5	22,1	1,24
Total	240,8	9,6	32,3	2,62

Sources : Rapports annuels 2010 des autorités aéroportuaires

En mai 2005, le ministre des Transports de l'époque, Jean Lapierre, annonçait une nouvelle formule de loyers fonciers pour les aéroports canadiens en remplacement de la formule antérieure qui était fondée sur le débit de passagers. Selon cette nouvelle formule, le calcul repose sur les recettes brutes et la gradation dépend du niveau de revenu. La plupart des grands aéroports paient un taux marginal de 8, 10 ou 12 % du total des recettes, Toronto, Vancouver et Montréal faisant partie de la fourchette des 12 %.

Le problème que cette formule comporte pour les aéroports est le suivant : si le loyer est calculé selon le pourcentage des recettes, le prix pour chaque service aéronautique fourni par un aéroport doit être majoré au minimum du montant du loyer imposé qui, par ricochet, élève le seuil de rentabilité de l'aéroport ainsi que le montant des recettes devant être produites. Par exemple, si une autorité aéroportuaire doit tirer un revenu net d'un droit donné et si elle fait partie de la catégorie des 12 %, le droit doit être fixé à 113,65 \$. Ainsi, l'imposition du loyer foncier se traduit par une majoration de 13,6 %.³⁰

4.3 Droit relatif à la sécurité

Dans son budget de décembre 2001, le gouvernement fédéral annonçait des initiatives visant à rehausser la sécurité au coût de 7,7 milliards de dollars sur cinq ans. À l'exception de la sécurité aérienne, toutes les initiatives étaient financées par les recettes générales. La sécurité aérienne était le seul programme à être financé par une taxe spécifique ou un « droit d'utilisation ».

Le budget annonçait également la création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), qui serait responsable de la prestation des services de sûreté de l'aviation au Canada et serait entièrement financée par le DSPTA. La taxe est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2002. Même si celle-ci est ajoutée directement aux tarifs de base exigés par les transporteurs aériens au Canada, une partie est probablement absorbée par ceux-ci, étant donné qu'ils devraient se priver d'une augmentation de leurs tarifs de base ou appliquer un escompte supplémentaire à leurs tarifs afin d'atténuer l'impact négatif qui en résulterait sur la demande touchant leurs services.

Le 26 février de cette année, le ministre des Transports, John Baird, a annoncé que, à partir du 1^{er} avril, le DSPTA serait augmenté de :

- 2,58 \$ pour les billets intérieurs aller;
- 4,37 \$ pour les billets transfrontaliers aller;
- 8,91 \$ pour les vols internationaux aller.

Il s'agit d'une augmentation de 27 % à 53 % par rapport au droit relatif à la sécurité actuel.

Les recettes supplémentaires résultant de ces augmentations de taux de taxe, ou droits d'utilisation selon la terminologie du ministre Baird, serviront à améliorer la sécurité à tous les aéroports canadiens – notamment à acheter de nouveaux scanners, à embaucher de nouveaux employés, à mettre à niveau l'infrastructure de sécurité actuelle, comme les scanners de bagages, pour un coût total d'environ 1,5 milliard de dollars au cours des cinq prochaines années. Cette hausse des droits relatifs à la sécurité entraînera cependant une nouvelle augmentation du coût du transport aérien d'environ 1,50 \$ par passager.

³⁰ La majoration est $1/(1-x)$, x était le taux du loyer foncier.

D'un point de vue économique, les droits d'utilisation ont pour but de produire des résultats plus efficaces. En plaçant le fardeau sur les épaules des bénéficiaires d'un programme particulier, on modifie le comportement des utilisateurs en réduisant la demande et, par conséquent, en diminuant les coûts et les ressources consacrés à la prestation du programme ou du service concerné. S'il n'y avait pas paiement par l'utilisateur, il y aurait une subvention implicite qui pourrait mener à des distorsions et à des inefficacités économiques.

Toutefois, dans le cas du droit relatif à la sécurité imposé à l'industrie aérienne et à sa clientèle, la structure de la taxe (par vol sans égard au tarif) crée ses propres distorsions. Les effets sont plus prononcés dans le cas des tarifs plus bas, causant l'impact négatif le plus important sur le segment connaissant la croissance la plus rapide de l'industrie – celui des bas tarifs et des exigences limitées. En outre, ce droit a des effets disproportionnés sur les marchés des court-courriers, compromettant la viabilité des petits aéroports régionaux et imposant un fardeau fiscal démesuré dans le cas des déplacements d'affaires transfrontaliers court-courriers.

La sécurité aérienne relève de la « sécurité nationale » et le paiement intégral par l'utilisateur des services de sécurité de l'industrie aérienne crée une distorsion importante. Une industrie aérienne plus sûre et plus sécuritaire ne profite pas aux sociétés aériennes et à leur clientèle. Elle a cependant un impact positif plus grand sur l'économie en diminuant les risques et l'incertitude, ce qui se répercute positivement sur l'investissement et les dépenses des consommateurs.

Dans une allocution prononcée devant le Wings Club (le 18 décembre 2002), Carol B. Hallett affirmait :

« L'idée selon laquelle les voyageurs et les expéditeurs doivent payer des "droits d'utilisation" pour être protégés du terrorisme est scandaleuse ! On n'impose pas de frais de sécurité pour protéger les citoyens des terroristes lorsqu'ils empruntent le métro ou visitent un musée. Les attaques du 11 septembre contre les États-Unis n'étaient que ça : des attaques contre les États-Unis et tout ce que ce pays représente. C'est à notre gouvernement qu'il incombe sans équivoque d'assurer la protection des citoyens contre les agressions étrangères. » (traduction libre)

L'IATA croit en outre que c'est aux gouvernements qu'incombe directement la sécurité de l'aviation et son financement. Étant donné que la menace qui touche les sociétés aériennes est une manifestation de la menace contre l'État, la prestation et les coûts de la sécurité aérienne devraient incomber à celui-ci, qui devrait puiser dans ses recettes générales et non imposer des prélèvements fiscaux et des droits d'utilisation.

Les arguments économiques à l'appui de la taxe sur la sécurité sont faibles. Toute l'économie profite de l'amélioration de la sécurité, qu'elle touche l'industrie aérienne ou tout autre secteur. La taxe actuelle crée des effets de distorsion et est inefficace : elle place les entreprises canadiennes dans une situation de léger désavantage au plan des coûts, elle menace la survie des petits aéroports et nuit à la vitalité économique des régions avoisinantes et crée des problèmes particuliers pour les marchés des vols court-courriers et à bas tarifs.

4.4 Taxe d'accise sur le carburant aviation

La taxe d'accise fédérale a été fixée à 0,04 \$ le litre pour les vols intérieurs seulement. Cette taxe avait été instituée à l'origine pour financer les infrastructures aéroportuaires. Lorsque les aéroports ont été cédés, la taxe a été maintenue dans l'optique d'éliminer le déficit budgétaire. Par conséquent, durant une bonne partie de la période écoulée depuis le milieu des années 1990, l'objectif stratégique principal de cette taxe a cessé d'exister. Cependant, la taxe existe toujours !

4.5 Conséquences des prélèvements fiscaux

Quels pourraient être les impacts économiques de la suppression éventuelle par le gouvernement des loyers fonciers, du DSPTA et de la taxe d'accise sur le carburant aviation ainsi que du remboursement à NAV CANADA de ses paiements annuels à l'égard de la dette de 1,5 milliard de dollars contractée en 1996, si l'on ne tient pas compte des effets de ces mesures sur le budget fédéral ?

Au cours de l'année 2009, le tarif réduit moyen pour les transporteurs canadiens de niveau 1 – les membres du CNLA - était de 229,70 \$. Pour chaque passager, aux 14 grands aéroports du pays, le coût total de ces politiques s'élevait à environ 12,33 \$ en 2009, soit environ 5,4 % de ce tarif moyen.³¹

L'impact négatif de ces politiques et prélèvements fiscaux sur la demande de voyages aériens peut être établi approximativement par le produit de l'augmentation de 5,4 % des tarifs moyens, en supposant que la valeur entière des prélèvements fiscaux a été imposée directement aux passagers sous forme d'augmentations tarifaires, et l'élasticité par rapport au prix de la demande de déplacements aériens.³²

Le ministère des Finances a effectué un examen et une analyse de 254 estimations d'élasticité de la demande tirées de 21 études.³³ Le tableau 13 dresse un portrait sommaire des résultats. Les estimations d'élasticité médianes sont mentionnées pour chaque groupe d'études.

Tableau 13 – Estimations médianes des élasticités par rapport au prix des voyages aériens pour des groupes d'études choisis

	Nombre d'estimations	Élasticité (ε)
Toutes les études	254	-1,12
Toutes les études - court et moyen-courriers	109	-1,15
Toutes les études - long courriers	36	-1,15
Toutes les études - voyages d'agrément court-courriers	19	-1,52
Toutes les études transversales	85	-1,33
Toutes les études par séries chronologiques	136	-0,85
Toutes les études datant de moins de 5 ans	30	-0,85
Toutes les études tenant compte des effets intermodaux	109	-1,11

Nous nous servons de l'estimation médiane (-1,112) pour les études ayant tenu compte des effets intermodaux, puisqu'il s'agit de l'un des ensembles d'études et d'estimations que le ministère des Finances a privilégiés. Nous utiliserons aussi l'élasticité par rapport au prix intérieure et transfrontalière évaluée par InterVistas (-0,88).³⁴

³¹ Cela ne comprend pas la TPS et les taxes de vente provinciales, qui s'ajoutent aux taxes fédérales. Nous avons ignoré les effets de ces taxes parce qu'elles ne s'appliquent pas à tous les déplacements – intérieurs, transfrontaliers et internationaux et que toutes les provinces n'imposent pas de taxe de vente pour le transport aérien (p. ex., l'Ontario avant le 1^{er} juillet 2010).

³² On définit l'élasticité par rapport au prix de la demande de voyages aériens (ε) comme l'écart de pourcentage touchant la quantité demandée (%ΔPax) à la suite d'un petit changement de pourcentage dans le prix des voyages aériens (%ΔP): $\epsilon = \% \Delta \text{Pax} / \% \Delta \text{P}$. Ainsi, le changement de pourcentage dans le nombre de passagers (%ΔPax) est égal au produit de ε et (%ΔP).

³³ Canada, ministère des Finances, « Élasticités de la demande de transport aérien de passagers : concepts, problèmes et mesure » (www.fin.gc.ca/consultresp//Airtravel/airtravStdY_1e.html.)

³⁴ InterVistas, « Estimating Air Travel Demand Elasticities », préparé pour l'IATA, 2007.

Si on combine ces élasticités par rapport au prix avec l'impact des prélèvements fiscaux sur les tarifs aériens et si on applique ces éléments à la fois au nombre total de passagers transportés par les membres du CNLA en 2009 et au nombre de passagers ayant payé des loyers fonciers aux quatorze aéroports concernés en 2008, on obtient les estimations du tableau 14.

Tableau 14 – Impacts potentiels sur le nombre total de passagers des effets cumulatifs des loyers fonciers, du DSPTA, de la taxe d'accise sur le carburant aviation et des paiements annuels liés à la dette de NAV CANADA (milliers)

	Élasticité par rapport au prix	
	-1 112	-0,88
Membres du CNLA	2 894	2 290
14 aéroports	4 035	3 193

Source : Calculs de l'auteur

Les sociétés membres du CNLA pourraient enregistrer une hausse du nombre de leurs passagers de 2,3 à 2,9 millions (4,8 % à 6 %). Le nombre de passagers accueillis aux quatorze aéroports pourrait augmenter de 3,2 à 4 millions. (Comme nous le mentionnons dans la note de bas de page 31, ces estimations ne tiennent pas compte de la TPS et des taxes de vente provinciales.)

Il y a deux manières de procéder. La première consiste à traduire ces chiffres en emplois, en production et en PIB. La seconde consiste à recourir à la méthodologie utilisée par InterVistas dans son étude pour le Conseil des aéroports du Canada.

Commençons par la première. L'étude d'impacts économiques préparée par InterVistas pour la Vancouver International Airport Authority³⁵ établit que chaque tranche « supplémentaire » d'un million de passagers accueillis par YVR génère environ 1 240 emplois-années supplémentaires. Dans leur étude de 2004 sur les aéroports en Europe, York Aviation et ACI Europe estiment que 950 emplois sont créés sur place par million de passagers.³⁶ En utilisant cet éventail d'estimations du nombre d'emplois créés, nous avons établi les impacts potentiels de l'élimination des trois prélèvements fiscaux sur l'emploi (tableau 15).

Table 15 - Impacts potentiels sur le nombre d'emplois directs des effets cumulatifs des loyers fonciers, du DSPTA, de la taxe d'accise sur le carburant aviation et des paiements annuels liés à la dette de NAV CANADA

	Emplois par million	Élasticité par rapport au prix	
		-1 112	-0,88
Membres du CNLA	1 240	3 589	2 840
	950	2 750	2 176
14 aéroports	1 240	5 004	3 960
	950	3 833	3 024

Source : Calculs de l'auteur

³⁵ InterVistas, « The Vancouver International Airport Economic Impact », mars 2006.

³⁶ York Aviation et ACI, Europe, « The social and economic impacts of airports in Europe », janvier 2004, p. 9

Ainsi, l'élimination des prélèvements fiscaux pourrait entraîner la création de 2 176 à 3 589 emplois directs à la suite de l'augmentation des passagers transportés par les transporteurs membres du CNLA. Selon les impacts sur les quatorze aéroports, le nombre d'emplois additionnels créés pourrait osciller entre 3 024 et 5 004.

Selon les données des Comptes nationaux pour le Canada, le PIB par personne ayant un emploi a été en moyenne de 90 670 \$ en 2009 (année de récession) et de 95 530 \$ en 2010. Si l'on se fonde sur la moyenne pour ces deux années (93 000 \$), on obtient les impacts directs possibles sur le PIB (tableau 16).

Tableau 16 - Impacts directs potentiels sur le PIB des effets cumulatifs des loyers fonciers, du DSPTA, de la taxe d'accise sur le carburant aviation et des paiements annuels liés à la dette de NAV CANADA (millions \$)

	Emplois par million	Élasticité par rapport au prix	
		-1 112	-0,88
Membres du CNLA	1 240	334 4	264
	950	256	202
14 aéroports	1 240	465	368
	950	357	282

Source: Calculs de l'auteur

Tableau 17 – Total des impacts potentiels (PIB et production économique) des effets cumulatifs des loyers fonciers, du DSPTA, de la taxe d'accise sur le carburant aviation et des paiements annuels liés à la dette de NAV CANADA (millions \$)

	Cas	PIB	Production économique
Membres du CNLA	A	618	1 571
	B	375	952
14 aéroports	A	861	2 190
	B	522	1 328

Source: Calculs de l'auteur

En appliquant les multiplicateurs canadiens du tableau 5 à l'effet combiné des 1 240 emplois par million de passagers et de l'élasticité par rapport au prix de -1,112 (cas A, tableau 17) et des 950 emplois par million de passagers et de l'élasticité par rapport au prix de -0,88 (cas B, tableau 17), on obtient les estimations relatives au PIB total et aux impacts sur la production économique (tableau 17).

La suppression des prélèvements fiscaux pourrait se traduire par une production économique supplémentaire résultant des activités des membres du CNLA oscillant entre 952 millions de dollars et 1,6 milliard de dollars. Il pourrait en résulter une augmentation du PIB de 375 à 618 millions de dollars.

Si nous utilisons plutôt la méthodologie d'InterVistas, selon laquelle l'ajout de 590 000 passagers pourrait entraîner au total une augmentation de 350 millions de dollars du PIB et de 720 millions de dollars de la production économique, nous obtenons les estimations du tableau 18 à l'aide de ceux du tableau 14.

Tableau 18 - Total des impacts potentiels (PIB et production économique) des effets cumulatifs des loyers fonciers, du DSPTA, de la taxe d'accise sur le carburant aviation et des paiements annuels liés à la dette de NAV CANADA, selon la méthodologie d'InterVistas (millions \$)

Dans ce cas, la suppression des prélèvements fiscaux pourrait produire des impacts beaucoup plus importants : une production économique supplémentaire résultant des activités des membres du CNLA oscillant entre 2,8 milliards et 3,5 milliards de dollars; une augmentation du PIB se situant entre 1,4 milliard et 1,7 milliard de dollars.

	Élasticité par rapport au prix	PIB	Production économique
Membres du CNLA	-1,112	1 716	3 530
	-0,88	1 358	2 794
14 aéroports	-1,112	2 393	4 922
	-0,88	1 893	3 895

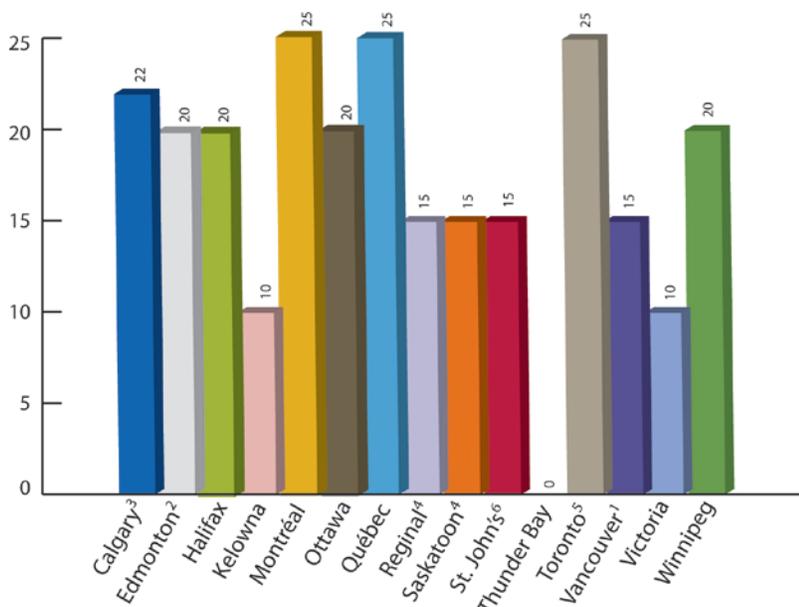
Source: Calculs de l'auteur

Peu importe la méthodologie utilisée, les avantages économiques potentiels de l'élimination des prélèvements fiscaux sont importants, pour les membres du CNLA comme pour l'ensemble de l'économie canadienne.

4.6 Plus que des prélèvements fiscaux

La portée des politiques de l'administration fédérale dépasse largement ces divers prélèvements fiscaux et les paiements de NAV CANADA et de la GTAA. Les politiques d'infrastructures mises en œuvre par le gouvernement au début des années 1990 ont mené à la création d'autorités aéroportuaires et de NAV CANADA en tant qu'organisations quasi sans but lucratif. Aucune n'est soumise à quelque forme de réglementation monopolistique que ce soit, bien que chacune détienne un degré élevé de pouvoir monopolistique. C'est pourquoi les membres du CNLA ont ajouté au sommet de leurs tarifs de base les frais d'améliorations aéroportuaires imposés par les autorités aéroportuaires (on en trouvera la liste au tableau 19) et les suppléments de NAV CANADA, qui varient selon la distance.

Tableau 19 – Frais d’améliorations aéroportuaires, aéroports versant des loyers fonciers, 2010



1. 5 \$ pour les vols à l'intérieur de la Colombie-Britannique.

2. 25 \$, en vigueur le 1er octobre 2011.

3. 25 \$ en vigueur le 1er mars 2011.

4. 5 \$ pour les vols à l'intérieur de la Saskatchewan.

5. 4 \$ pour les passagers en transit.

6. 28 \$, en vigueur le 1er avril 2011.

Source : Transports Canada, « Les transports au Canada 2009 – Un survol – Addenda », tableau A5, et rapports annuels 2010 des autorités aéroportuaires.

Les sociétés aériennes ont également ajouté le supplément assurance. Ce supplément est devenu nécessaire à la suite de la hausse radicale des taux d'assurance après les événements du 11 septembre et de l'augmentation des risques qui s'en sont suivis pour les transporteurs aériens. C'est ainsi que les sociétés aériennes et leurs clients paient deux fois pour la sécurité : d'abord par le truchement du DSPTA, puis par le truchement des taux d'assurance plus élevés et du supplément qui y est associé.

Il faut ensuite ajouter la TPS, les taxes de vente provinciales et la TVH, qui augmentent à nouveau le tarif de base que doivent payer les passagers. La TPS/TVH n'est pas perçue dans le cas des vols internationaux, la TPS est imposée sur les vols intérieurs et transfrontaliers et les taxes de vente provinciales sont imposées sur les vols intérieurs et la portion touchée par les FAA des vols transfrontaliers. Nous n'avons pu voir les fondements de l'imposition de quelque taxe de vente que ce soit sur les vols intérieurs et transfrontaliers au moment où le gouvernement fédéral a décidé qu'il était stratégiquement opportun de ne pas en percevoir sur les vols internationaux. La taxe existe néanmoins.

Le gouvernement de l'Ontario a mis en œuvre la TVH le 1^{er} juillet 2010. Selon les règles de l'ancienne taxe de vente provinciale, cette province n'imposait pas sa taxe de 8 % sur les déplacements aériens. En vertu de la TVH, tous les voyageurs achetant des billets en Ontario pour des vols intérieurs paient désormais une taxe supplémentaire de 8 %.

Pour mesurer les effets des prélèvements fiscaux et frais divers que doivent ajouter les sociétés aériennes ayant des activités au Canada, nous avons choisi dix routes intérieures empruntées respectivement par Air Canada et

WestJet. Le 28 juillet 2011, nous avons réservé des vols aller simple pour le 7 septembre 2011 pour chaque route. Dans le cas d’Air Canada, nous avons opté pour le tarif Tango Plus le moins élevé disponible. Pour ce qui est de WestJet, nous avons choisi le tarif le plus bas disponible.

Le tableau 20 présente les résultats pour Air Canada et le tableau 21, ceux obtenus dans le cas de WestJet.

Les prélèvements fiscaux et frais comprennent : les frais d’améliorations aéroportuaires, le supplément de NAV CANADA, la TVH/TPS, la TVQ et le DSPTA.

Tableau 20 – Impact des prélèvements fiscaux et frais sur les tarifs Tango Plus aller simple les plus bas, routes choisies d’Air Canada, billets réservés le 28 juillet 2011 pour un voyage le 7 septembre 2011

Route	Tarif de base (\$)	Prélèvements fiscaux et frais (\$)	Tarif total (\$)	% du tarif de base	% du total
Calgary-Edmonton	154	51,03	208,03	33	25
Regina-Halifax	314	60,08	377,08	19	16
Winnipeg-Vancouver	244	61,83	308,83	25	20
St. John’s-Montréal	244	85,36	332,36	35	26
Toronto-Montréal	149	73,01	225,01	49	32
Thunder Bay-Saskatoon	224	59,03	286,03	26	21
Ottawa-Saskatoon	284	95,08	382,08	33	25
Halifax-Vancouver	354	112,26	469,26	32	24
Toronto-Ottawa	89	58,43	150,43	66	39
Toronto-Edmonton	274	94,91	371,91	35	26

Source : Calculs de l’auteur

Tableau 21 - Impact des prélèvements fiscaux et frais sur les tarifs aller simple les plus bas, routes choisies de WestJet, billets réservés le 28 juillet pour un voyage le 7 septembre

Route	Tarif de base (\$)	Prélèvements fiscaux et frais (\$)	Tarif total (\$)	% du tarif de base	% du total
Calgary-Vancouver	\$129	56,08	188,08	46	31
Québec-Toronto	99	67,89	169,89	69	40
Ft. McMurray-Winnipeg	199	64,83	266,83	33	24
Moncton-Toronto	149	67,36	219,36	45	31
Toronto-Victoria	239	90,36	332,36	38	27
Montréal-Regina	199	92,03	294,03	46	31
Kelowna-Winnipeg	169	58,85	230,85	35	25
Ottawa-Edmonton	219	82,11	304,11	37	27
Grande Prairie-Vancouver	189	49,63	241,63	26	21
Regina-Halifax	249	5,83	308,83	23	18

Source: Calculs de l’auteur

Dans le cas d’Air Canada, l’effet cumulatif des prélèvements fiscaux et des frais varie de 16 % à 39 % du tarif

total. Les impacts ont tendance à être plus importants dans le cas des tarifs les plus bas ainsi que dans le cas des provinces imposant une taxe de vente sur les déplacements aériens.

En ce qui concerne WestJet, l'effet cumulatif varie de 18 % à 40 % pour les vols intérieurs.

Ainsi, bien que les effets cumulatifs des loyers fonciers, du DSPTA, de la taxe d'accise sur le carburant et des paiements liés à la dette de NAV CANADA peuvent sembler relativement peu élevés à 5,4 % du tarif réduit moyen au Canada, les effets cumulatifs de toutes les politiques gouvernementales qui touchent l'industrie aérienne au Canada sont beaucoup plus élevés. Les passagers et les transporteurs aériens ont payé cher, tout comme l'économie canadienne, ces politiques ayant eu des impacts négatifs sur cette industrie.

5.0 OBJECTIFS LIÉS AUX POLITIQUES GOUVERNEMENTALES

5.1 Importance de la connectivité

Comme nous l'avons souligné précédemment, Transports Canada a énoncé clairement le rôle de l'industrie du transport aérien dans son document d'octobre 2006. L'aviation est la toile non virtuelle du monde et la libéralisation de cette activité doit se poursuivre si le Canada tient à en tirer profit. Mais le Canada ne profitera pas des avantages susceptibles d'en découler si ses sociétés aériennes doivent continuer de se battre dans une arène où elles ne peuvent lutter à armes égales. S'il n'applique pas les bonnes politiques, le Canada risque d'être privé des avantages économiques et sociaux d'un marché mondial de plus en plus intégré.

À notre point de vue, quatre secteurs revêtent un caractère essentiel pour l'économie : les finances, les télécommunications, l'énergie et les transports. La manière dont on établit des liens avec les réseaux dans chacun de ces secteurs est importante, en particulier dans le cas de l'industrie du transport aérien (tout comme dans ceux du camionnage et du service marchandises ferroviaire). La manière dont on peut se déplacer d'un lieu à l'autre par voie aérienne est importante. Le facteur temps est important pour tous les voyageurs et pour toutes les entreprises qui expédient ou reçoivent des biens par voie aérienne.

Weidemann and Associates et al ont affirmé à cet égard :³⁷

« Les déplacements aériens et l'aviation sont une activité qui permet de relier ensemble rapidement des personnes et des marchandises... La valeur du transport aérien est fondée sur les économies de temps. Dans l'économie axée sur la technologie actuelle, la valeur du temps s'est accrue... les économies de temps dans le cadre des affaires et de la vie personnelle ont une valeur qui peut être mesurée sur le marché par les prix payés pour la commodité et la rapidité... les déplacements aériens sont comme une machine à explorer le temps, comprimant les heures en minutes et rehaussant l'efficacité des gens d'affaires, ce qui augmente la productivité globale de la conduite du commerce. » (traduction libre)

Dans une étude classique ayant pour objet d'examiner les avantages économiques des fusions de sociétés aériennes, les professeurs Carlton, Landes et Posner (ces deux derniers étant maintenant les juges Landes et Posner) ont établi que les voyageurs étaient prêts à payer entre 13,10 \$US et 17,75 \$US (dollars de 1977) de

³⁷ R.A. Weidemann & Associates, « Economic impact assessment of Delaware airports and aviation », préparé pour DelDot, Office of Aeronautics, juin 2001, pp. 3.1, 3.2.

plus pour un vol avec correspondance réseau que pour un vol avec correspondance intertransporteurs.³⁸ Si on extrapole ces données à un transporteur intérieur disposant d'un réseau intérieur et mondial important, on peut conclure que les voyageurs ayant recours aux services de cette société aérienne bénéficient d'avantages importants – ces avantages ne sont pas pris en compte dans le cas des tarifs aériens payés ou dans les études d'impacts économiques conventionnelles.

Dans leur étude classique des avantages de la déréglementation de l'industrie du transport aérien des É.-U., Morrison et Winston affirment :³⁹

« La valeur du temps entre les départs reflète la valeur pour les voyageurs de l'inconvénient associé à un retard d'horaire, qui se manifeste dans leur évaluation du temps d'attente à leur domicile (ou à leur hôtel) ou à leur entreprise et à l'aérogare... La valeur élevée estimative accordée au temps entre les départs par les voyageurs d'affaires reflète l'inutilité importante qu'ils confèrent au fait de modifier les heures de départ en fonction des contraintes d'horaire et de capacité des transporteurs aériens... La valeur élevée accordée à l'intervalle entre les départs par les voyageurs d'affaires et prise en compte dans notre modèle de demande laisse croire que l'accroissement de la fréquence du service comporte d'importants avantages pour ces voyageurs... notre conclusion qualitative à l'égard des effets de la déréglementation au plan du bien-être est robuste, avec une évaluation quantitative conservatrice fiable des avantages annuels approchant les 6 milliards de dollars. En outre, pour toutes les hypothèses, à l'exception de la plus libérale qui concerne les voyages à tarif réduit, la contribution la plus importante au changement en ce qui concerne le bien-être est liée aux changements touchant la fréquence des départs. » (traduction libre)

Les voyageurs préfèrent les vols sans escale et directs, les correspondances réseau aux correspondances intertransporteurs. Les transporteurs intérieurs ayant un réseau élargi permettent aux voyageurs d'effectuer des économies de temps importantes. L'accessibilité et la connectivité représentent des facteurs essentiels de maximisation des effets externes. Les liens aériens sont des facteurs importants pour une ville qui aspire à disposer d'un statut international. C'est notamment le cas de Toronto, Vancouver, Calgary et Montréal. Les liaisons directes ont tendance à être maximisées par un transporteur intérieur qui fait d'un aéroport sa plaque tournante.

5.2 Transporteurs et aéroports pivots

La plupart des études d'impacts économiques touchant l'industrie du transport aérien ont porté principalement sur les aéroports en tant que force d'entraînement. Les impacts devraient-ils être attribués principalement à l'existence des aéroports, étant donné que sans eux, les sociétés aériennes ne pourraient fournir aucun service ? Ou devraient-ils être attribués entièrement à ces dernières, étant donné que sans elles, les aéroports seraient inutiles ? Les deux composantes sont des parties intégrantes de l'industrie du transport aérien et ont toujours eu une relation symbiotique.

Les aéroports points d'accès internationaux produisent plus de valeur pour leurs économies régionales et nationales respectives que les aéroports pivots régionaux, les aéroports pivots locaux ou les aéroports de rayonnement. John Bowen a fait l'observation suivante :⁴⁰

³⁸ Dennis Carlton, William Landes and Richard Posner, « Benefits and costs of airline mergers: A case study », *Bell Journal of Economics*, v. 11 (printemps 1980), p. 73.

³⁹ Steven Morrison and Clifford Winston, « The economic effects of airline deregulation », *Brookings* (1986), pp. 18, 35.

⁴⁰ John Bowen, « Airline hubs in Southeast Asia: national economic development and nodal accessibility », *Journal of Transport Geography*, v. 8 (2000), pp. 28, 37.

« Les plaques tournantes offrent d'importants avantages économiques pour certains types d'activités économiques. Ces avantages reflètent deux distinctions clés que partagent ces villes : (1) la concentration d'une circulation importante de voyageurs et de marchandises; (2) un degré élevé de connectivité avec d'autres points des réseaux intérieur et international. La manière dont ces avantages s'entrecroisent avec le développement économique a été qualifiée de "circulaire et cumulative" dans la mesure où les services additionnels facilitent le développement qui, à son tour, stimule la demande de nouveaux services aériens. Ce cycle vertueux a tendance à renforcer et à perpétuer la position privilégiée dont bénéficient les villes centres. » (traduction libre)

À quelques exceptions près, les aéroports points d'accès internationaux se sont développés parce que des transporteurs importants s'en servent comme plaques tournantes principales pour leurs réseaux. Le tableau 22 établit la liste des 40 plus grands aéroports au monde en fonction du nombre de passagers et le tableau 23, celle des 30 plus grands aéroports selon le volume de marchandises (en tonnes) pour l'année 2009.

Tableau 22 – 40 principaux aéroports selon le nombre de passagers accueillis, 2009 (millions)

Aéroport	Ville	Rang	Passagers	Transporteur(s) pivot(s)	Pass./pop.
ATL	Atlanta	1	88,0	Delta	16,1
LHR	Londres	2	66,0	British Airways	14,3
PEK	Beijing	3	65,4	Air China, China Southern	4,8
ORD	Chicago	4	64,2	United, American	8,5
HND	Tokyo	5	61,9	Japan Airlines, ANA	7,3
CDG	Paris	6	57,9	Air France	7,2
LAX	Los Angeles	7	56,5	United	6,0
DFW	Dallas	8	57,1	American	9,9
FRA	Frankfurt	9	50,9	Lufthansa	28,3
DEN	Denver	10	50,2	United, Southwest	19,7
MAD	Madrid	11	48,3	Iberia	7,5
JFK	New York	12	45,9	America, Delta, JetBlue	5,4
HKG	Hong Kong	13	45,6	Cathay Pacific	6,4
AMS	Amsterdam	14	43,6	KLM	28,8
DXB	Dubaï	15	40,9	Emirates	25,6
BKK	Bangkok	16	40,5	Thai Air	6,4
LAS	Las Vegas	17	40,5	Southwest	21,3
IAH	Houston	18	40,0	Continental	8,3
PHX	Phoenix	19	37,8	US Air	8,7
SFO	San Francisco	20	37,3	United	10,9
SIN	Singapore	21	37,2	Singapore Airlines	7,3
CGK	Jakarta	22	37,1	Garuda	3,9
CAN	Guangzhou	23	37,0	China Southern	3,2
CLT	Charlotte	24	34,5	US Air	19,8
MIA	Miami	25	33,9	American	9,9
FCO	Rome	26	33,7	Alitalia	8,1
MCO	Orlando	27	33,7		16,2
SYD	Sydney	28	33,5	Qantas	8,1
EWR	New York	29	33,4	Continental	
MUC	Munich	30	32,7	Lufthansa	16,3
MSP	Minneapolis	31	32,4	Delta	9,9
LGW	Londres	32	34,2	British Airways	
NRT	Tokyo	33	33,5	Japan Airlines, ANA	
PVG	Shanghai	34	31,9	Air China, China Eastern	3,5
DTW	Détroit	35	31,6	Delta	7,2
SEA	Seattle	36	31,2	Alaska	9,2
PHL	Philadelphia	37	30,7	US Air	5,1
YYZ	Toronto	38	30,4	Air Canada	5,5
IST	Istanbul	39	29,8	Turkish	2,3
KUL	Kuala Lumpur	40	29,7	Malaysia	6,2

Sources : Airport Council International North America, www.citypopulation.de et rapports annuels des sociétés aériennes.

Tableau 23 - 30 principaux aéroports selon le volume total de marchandises, 2009
(milliers de tonnes métriques)

Aéroport	Ville	Rang	Marchandises	Transporteurs pivots
MEM	Memphis	1	3 697	FedEx
HKG	Hong Kong	2	3 385	Cathay Pacific
PVG	Shanghai	3	2 544	Shanghai Airlines, Air China
ICN	Incheon	4	2 313	Korean Airlines, Asiana
CDG	Paris	5	2 055	Air France
ANC	Anchorage	6	1 995	FedEx, UPS
SDF	Louisville	7	1 950	UPS
DXB	Dubai	8	1 928	Emirates
FRA	Frankfurt	9	1 888	Lufthansa
NRT	Tokyo	10	1 852	Japan Airlines, Nippon Cargo
SIN	Singapore	11	1 661	Singapore Airlines
MIA	Miami	12	1 557	America, FedEx, LAN
LAX	Los Angeles	13	1 509	
PEK	Beijing	14	1 476	Air China
TPE	Taipei	15	1 358	Eva Airlines, China Airlines
LHR	London	16	1 350	British Airways
AMS	Amsterdam	17	1 317	KLM
JFK	New York	18	1 145	
ORD	Chicago	19	1 048	American, United
BKK	Bangkok	20	1 045	Thai Air
CAN	Guangzhou	21	955	China Southern, FedEx
IND	Indianapolis	22	945	FedEx
EWR	Newark	23	780	Continental, FedEx
HND	Tokyo	24	779	Japan Airlines, Nippon Cargo
LUX	Luxembourg	25	629	Cargolux
KIX	Osaka	26	609	Japan Airlines
SZX	Shenzhen	27	605	Shenzhen Airlines, UPS
KUI	Kuala Lumpur	28	602	Malaysia Airlines
DWF	Dallas	29	579	American
BOM	Mumbai	30	566	Air India, Jet Airways

Sources : Airport Council International North America et rapports annuels des sociétés aériennes.

Deux observations se dégagent de ces données. À deux exceptions près en ce qui concerne les passagers et à trois en ce qui a trait aux marchandises, chacun des plus grands aéroports est un aéroport pivot pour au moins une grande société aérienne. Les transporteurs pivots sont importants. Toronto peine à se classer parmi les 40 premiers pour ce qui est du nombre de passagers et ne réussit pas à le faire pour ce qui est du volume de marchandises.

Toronto est en concurrence directe avec les aéroports suivants en tant qu'aéroport pivot près de la frontière Canada-É.-U. : Chicago, New York JFK et Newark, Détroit et Minneapolis. Il semble y avoir de grandes possibilités que les transporteurs aériens canadiens et l'aéroport Pearson deviennent des joueurs plus importants sur le marché mondial. Il y a toutefois aussi un risque important qu'ils deviennent des joueurs marginaux.

Montréal, dont la population se compare à celles de Seattle, de Minneapolis, de Phoenix, de Denver, de San Francisco et de Rome, est loin de faire partie des 40 principaux aéroports au chapitre du trafic passagers. Ce n'est pas le cas non plus de Vancouver, bien que sa population soit beaucoup moins élevée que celle de toutes les villes mentionnées dans cette liste, à l'exception de Denver, Orlando, Charlotte, Francfort et Munich.

Le tableau 24 compare les six plus importants aéroports canadiens avec des aéroports de villes ayant une population équivalente. Les comparaisons établies sont fondées sur le nombre total de passagers par nombre d'habitants (pass./pop.).⁴¹

Tableau 24 - Comparaison des six principaux aéroports du pays avec des aéroports d'autres villes de population comparable, 2008

	Intérieur	Transfrontalier	International	Total
Victoria	1,190,7	246,0	13,3	1 450,0
Vancouver	8,355,7	3,761,9	3 386,1	15 503,7
Edmonton	4,467,1	983,0	337,5	5 787,6
Calgary	7,835,0	2,321,0	1 099,8	11 255,8
Saskatoon	937,5	133,0	45,0	1 115,5
Regina	853,2	100,3	43,8	997,3
Winnipeg	2,730,9	455,1	119,1	3 305,01
Thunder Bay	582,2	20,0	4,1	606,3
Toronto	12 390,0	7,787,7	8 760,1	28 937,5
Ottawa	3 029,7	680,4	379,4	4 089,5
Montréal	4 560,3	2,701,7	4 445,0	11 707,0
Québec	681,6	173,9	298,6	1 154,1
Halifax	2 673,9	342,2	302,4	4 089,5
St. John's	1 097,7	35,3	33,9	1 166,9
TOTAL	*25 692,8	19 741,5	19 268,1	*64 702,4

*La moitié seulement du nombre total de passagers effectuant des vols intérieurs est comprise dans le total afin d'éviter la comptabilisation double.

Source : Statistique Canada, Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, 2009, no de cat. 51-203

Dans presque tous les cas, les aéroports canadiens performant moins bien que ceux auxquels ils sont comparés. Ainsi, Toronto accueille moins de passagers par rapport à sa population que toutes les autres villes auxquelles elle est comparée, à l'exception de Philadelphie, qui n'est pas le principal aéroport pivot de US Airways. Toronto est très loin derrière Atlanta, Dallas et Miami, même si sa situation géographique est plus favorable pour relier l'Europe et l'Asie à l'Amérique du Nord et à l'Amérique du Sud.

Vancouver devance seulement Baltimore et Portland, alors qu'aucune de ces deux villes des É.-U. ne sert de plaque tournante pour un grand transporteur. Vancouver est loin derrière Francfort, Munich et Denver.

⁴¹ Dans le cas des villes ayant plus d'un aéroport, le nombre total de passagers équivaut à la somme de passagers accueillis à chacun des aéroports. Nous nous sommes servi des données de 2008 pour minimiser les effets de la récession de 2009 sur les comparaisons.

Montréal est largement dépassée par tous les aéroports auxquels on la compare, même par Seattle et Boston, qui ne sont pas des aéroports pivots. Melbourne, qui est une plaque tournante secondaire pour Qantas, accueille presque deux fois plus de passagers par habitant que Montréal.

Les aéroports d'Ottawa et d'Edmonton se classent loin derrière tous les aéroports auxquels ils sont comparés de même que celui de Calgary, si l'on excepte Memphis. Calgary surclasse Ottawa et Edmonton, notamment parce que son aéroport sert de plaque tournante pour WestJet.

Il semble par conséquent y avoir d'amples possibilités pour les transporteurs membres du CNLA d'accroître leur présence sur la scène intérieure et internationale et pour les aéroports canadiens d'étendre l'échelle de leurs activités.

5.3 Recommandations

Les principaux objectifs au chapitre des politiques gouvernementales pour l'industrie du transport aérien devraient être les suivants :

- Connectivité;
- Emploi, revenu et commerce;
- Productivité.

Ces trois objectifs sont reliés entre eux.

Un ensemble beaucoup plus éclairé de politiques gouvernementales est nécessaire si l'on veut que les transporteurs membres du CNLA continuent de tirer leur épingle du jeu sur les marchés mondiaux et de profiter des occasions qui s'offriront à eux. Si les sociétés aériennes ne peuvent poursuivre sur la voie de la réussite et de la croissance, aucun aéroport canadien ne sera probablement en mesure de se hisser parmi les aéroports points d'accès internationaux ou les aéroports pivots régionaux et ainsi de procurer d'importants avantages économiques au Canada.

À mesure que se poursuit l'évolution de l'industrie aérienne, nous nous dirigerons vers un réseau mondial composé de 10 à 15 aéroports points d'accès, de quelque 25 aéroports pivots régionaux, d'un certain nombre d'aéroports pivots locaux et de centaines d'aéroports de rayonnement (les points d'extrémité des rayons d'un ou de plusieurs aéroports pivots). Les aéroports points d'accès domineront le système et les transporteurs dominants à ces aéroports offriront un service sans escale ou avec une seule escale avec la plus grande partie du monde.

Etihad/Abu Dhabi, les Émirats/Dubaï et Qatar/Doha se positionnent tous pour devenir des aéroports pivots points d'accès proéminents. Tous achètent un grand nombre de nouveaux aéronefs, en particulier des gros porteurs long-courriers (A380, A350, B777 et B787) et chaque émirat investit des dizaines de milliards de dollars pour agrandir considérablement son aéroport.

Un certain nombre d'études ont démontré comment les aéroports points d'accès procureront à leur ville un avantage énorme dans la recherche de talents et d'argent dans le contexte de l'économie mondialisée. Il n'est donc pas étonnant que les Émirats investissent fortement dans l'industrie du transport aérien et que la Chine s'apprête à les suivre de près. Qu'en sera-t-il du Canada ?

Une étude classique sur les effets économiques de la déréglementation aux É.-U. a démontré que la plupart des avantages économiques étaient principalement liés aux économies de temps pour les voyageurs dans la foulée de la restructuration des réseaux effectuées par les sociétés aériennes dans l'optique d'offrir des fréquences plus élevées et davantage de vols sans escale ou avec une seule escale par le truchement de leurs plaques tournantes.

Il sera important pour les Canadiens de savoir s'ils ont une correspondance à Toronto, Vancouver ou Calgary ou s'ils doivent faire un arrêt supplémentaire et changer d'avion et de société aérienne en passant par Atlanta, Los Angeles, Chicago, Londres, Dubaï, Shanghai ou ailleurs.

Le gouvernement fédéral doit choisir entre deux démarches. Il peut élaborer une politique qui procurera aux transporteurs canadiens le cadre nécessaire pour réussir sur la scène mondiale, la politique *Blue Sky* devant faire partie intégrante de ce cadre. Cela fera en sorte que les Canadiens soient reliés de manière directe, pratique et efficace aux réseaux mondiaux, ce qui améliorera leur mobilité au plan des affaires et des loisirs ainsi que leur capacité d'échanger des biens avec toutes les parties du monde. Ce cadre accroîtra également la viabilité des aéroports canadiens en leur assurant plus de trafic. Cela contribuera également à stimuler la croissance de la productivité au Canada, ce qui est très important étant donné que le Canada accuse du retard sur plusieurs autres pays à ce chapitre.

En revanche, le gouvernement peut continuer de traiter les sociétés aériennes et les aéroports comme des vaches à lait et de favoriser d'autres modes de transport. Faire fi de l'importance de l'industrie du transport aérien pour l'économie canadienne réduira la probabilité que les transporteurs canadiens deviennent des joueurs de première importance dans l'industrie mondiale et fera en sorte qu'aucun aéroport canadien ne se hisse parmi les aéroports points d'accès ou pivots régionaux. Le Canada risque ainsi d'afficher une mauvaise performance au chapitre de la croissance de la productivité.

Dans son étude sur Etihad Airways, Oxford Economic Forecasting a conclu que l'expansion rapide de cette société favorisait et stimulait le tourisme, les affaires et les investissements et contribuait à créer des milliers d'emplois à Abu Dhabi. Le gouvernement fédéral peut choisir de mettre au point les politiques nécessaires pour assurer la compétitivité des sociétés membres du CNLA avec les Etihad de ce monde ou permettre à Etihad et à d'autres transporteurs de prendre l'initiative de relier le Canada au reste du monde.

Le choix ne fait pas de doute.

5.4 Incidences sur les recettes du gouvernement fédéral

Comme nous le soulignons à la section 1.0 (tableau 2), le gouvernement fédéral a perçu 671 millions de dollars en 2010 aux titres du DSPTA, de la taxe d'accise sur le carburant aviation et des paiements liés aux loyers fonciers des aéroports. Il a en outre économisé environ 120 millions de dollars chaque année à la suite du paiement de 1,5 milliard de dollars reçu de NAV CANADA en 1996. Dans la section 4.5, nous estimons que la suppression de ces divers prélèvements fiscaux pourrait entraîner une hausse du PIB oscillant entre 522 et 2 393 millions de dollars (tableaux 17 et 18). Les membres du CNLA et l'ensemble de l'industrie aérienne au Canada produisent d'importants avantages économiques.

Néanmoins, le gouvernement fédéral peut-il se permettre de sacrifier les recettes qu'il reçoit au titre du paiement des loyers des aéroports, du DSPTA et de la taxe sur le carburant aviation, surtout au moment où son déficit budgétaire pour l'exercice 2010 atteint 56 milliards de dollars et où celui prévu pour l'exercice 2011 est

évalué à environ 36 milliards de dollars ? Peut-il se permettre de rembourser à NAV CANADA le paiement du capital et des intérêts annuels liés à la dette de 120 millions de dollars ?

Si on ne tenait compte que des impacts économiques classiques différentiels de la suppression des prélèvements fiscaux et du remboursement à NAV CANADA, comme nous le faisons à la section 4.5, le gouvernement fédéral accuserait une baisse nette de ses recettes. Le PIB n'augmenterait pas suffisamment pour produire des recettes fiscales supplémentaires pour que l'administration fédérale puisse compenser pleinement la perte de recettes nécessaire pour stimuler l'industrie aérienne.

Selon InterVistas, la suppression des loyers fonciers (qui représente 280 millions de dollars au titre des recettes délaissées pour le gouvernement fédéral) entraînerait à elle seule une hausse de 350 millions de dollars du PIB en raison de la hausse du nombre de voyageurs aériens qui en résulterait, et cette augmentation du PIB et de l'emploi procurerait 50 millions de dollars de recettes fiscales au gouvernement fédéral.⁴² Les recettes fiscales représentaient 14,3 % du PIB différentiel et se répartissaient comme suit :

- TPS : 24 millions de dollars;
- Impôt sur le revenu (IR) : 10 millions de dollars;
- Impôt sur les sociétés (IS): 5 millions de dollars;
- Assurance-emploi (AE) – paiements des employés et employeurs : 3 millions de dollars;
- RPC – paiements des employés et employeurs : 8 millions de dollars.

Même si InterVistas établit son estimation des recettes fiscales en se fondant uniquement sur les impacts directs du PIB et non sur le total des impacts, une analyse plus complète utilisant le total des impacts classiques différentiels n'aurait pas permis de dégager de nouvelles recettes fiscales suffisantes pour compenser le montant annuel de 280 millions de dollars au titre des recettes délaissées des loyers fonciers.

Mais est-il possible que, en tenant compte des effets catalytiques, la suppression des prélèvements fiscaux puisse faire en sorte que l'industrie aérienne produise une hausse suffisante du PIB pour générer des recettes fiscales supplémentaires qui compenseront les pertes de recettes initiales du gouvernement fédéral ?

Pour explorer cette question, nous dresserons d'abord un résumé des estimations de recettes établies dans un certain nombre d'études d'impacts économiques touchant des aéroports de tout le Canada (voir le tableau 25). Les principales sources de recettes nouvelles étaient l'IR et la TPS. L'IS, l'AE et le RPC produisaient également des recettes supplémentaires pour l'administration fédérale. On a également inclus les loyers des aéroports aux estimations établies pour les aéroports d'Ottawa, de Montréal et de Vancouver.

⁴² InterVistas, « The Elimination of Airport Rent: Return on Investment », rapport final préparé pour le Conseil des aéroports du Canada, 21 juillet 2009.

Tableau 25 – Impacts économiques sur le PIB et autres recettes du gouvernement fédéral, études d’impacts économiques d’aéroports choisis, Canada

	2006	2007	2008	2009	Total
Gouvernement¹	660	681	662	651	2 054
14 autorités aéroportuaires	145	166	181	188	680
Transporteurs membres du CNLA²	41	672	-856	167	24

1. Exercices 2007 à 2010.

2. Ne comprend pas les résultats d’Air Transat.

Sources : Rapports annuels des autorités aéroportuaires; rapports annuels d’Air Canada, de Jazz et de WestJet.

Les recettes supplémentaires du gouvernement fédéral représentaient entre 8 % et 19 % du total des impacts sur le PIB. Comment ces estimations se comparent-elles avec la part d’ensemble réelle du PIB que constituent l’IR, l’IS, la TPS et l’AE ?

Le tableau 26 résume les parts de PIB que représentent ces quatre prélèvements fiscaux ainsi que les parts de PIB du total des recettes de l’administration fédérale pour les exercices 2005 à 2010. Le total des recettes du gouvernement fédéral a représenté en moyenne environ 16 % du PIB entre 2005 et 2008, avant de connaître une baisse brutale en 2009, en raison principalement de la récession.

Tableau 26 – Part des recettes du gouvernement fédéral (%) par rapport au PIB, exercices 2005-2009

	2010	2009	2008	2007	2006	2005
IR	6,8	7,3	7,4	7,6	7,5	7,6
IS	2,0	1,8	2,7	2,6	2,3	2,3
TPS	1,8	1,8	1,9	2,2	2,1	2,2
AE	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,3
Total	11,7	12,0	13,1	13,6	13,1	13,4

Source : Ministère des Finances.

En 2008, les recettes liées à l’impôt sur le revenu (IR), à l’impôt des sociétés (IS), à la TPS et à l’assurance emploi (AE) ont représenté au total 13,1 % du PIB; en 2009, elles ont représenté une part de 12 % et en 2010, un part de 11,7 %. Il semble, par conséquent, que les estimations plus basses du tableau 25 soient plus en phase avec les résultats réels du gouvernement fédéral.

Dans l’analyse qui suit, nous n’utiliserons que les recettes liées à l’IR, à l’IS, à la TPS et à l’AE. Nous établissons comme hypothèses les ratios de PIB suivants pour chacun de ces prélèvements – ces hypothèses intègrent les valeurs moyennes de l’IR et de l’IS sur la période 2005-2010 et les valeurs de 2010 pour la TPS et l’AE:

- IR : 7,4 %
- IS : 2,3 %
- TPS : 1,8 %
- AE : 1,1 %
- Total des quatre : 12,6 %

Nous étudierons trois cas. Le premier (cas 1) comprend le cas B des quatorze aéroports du tableau 17 (augmentation de 522 millions de dollars du PIB) combiné aux effets catalytiques d'une augmentation à long terme de 0,56 % de la productivité établis par OEF. Le deuxième (cas 2) comprend le cas A des quatorze aéroports du même tableau (augmentation du PIB de 861 millions de dollars) combiné aux effets catalytiques de 1,3 % établis par OEF. Le troisième (cas 3) s'appuie sur la méthodologie utilisée par InterVistas pour les quatorze aéroports, l'estimation de PIB basse (hausse du PIB de 1 893 millions de dollars) du tableau 18 combinée aux effets catalytiques d'une hausse de productivité de 0,07 %.

Dans ces trois cas, nous présumons que le gouvernement fédéral se privera chaque année de 791 millions de dollars de recettes (voir le tableau 2 et l'argumentaire qui l'accompagne à la section 1). En outre, nous présumons que le gouvernement fédéral sera privé des recettes liées à la TPS touchant les tarifs aériens qui comprennent ces divers prélèvements. Pour des besoins de simplicité, nous présumons que la perte de recettes en ce qui concerne la TPS représentera en moyenne 4 % des recettes délaissées, ou 32 millions de dollars par an. Ainsi, on présume que la perte de recettes globale pour le gouvernement fédéral serait de 823 millions de dollars.

Il importe de souligner que nous présumons que ces recettes délaissées demeureront constantes en termes réels (dollars de 2012). Nous ne tenons pas compte de la possibilité que les loyers fonciers et le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien changent à un rythme différent des taux d'inflation courants. Nous ne tenons pas compte, non plus, de l'extinction éventuelle du montant annuel de 120 millions de dollars relatif aux intérêts annuels potentiels et aux paiements du capital de NAV CANADA en 2016. En outre, nous ne tenons pas compte de tout changement pouvant toucher les impacts sur le nombre total de passagers et, par conséquent, sur les hypothèses de productivité relativement à des changements possibles touchant à la fois les recettes délaissées et les tarifs moyens. Ainsi, l'analyse qui suit ne vise pas à établir des prévisions relatives à la position réelle du gouvernement fédéral en matière de recettes nettes au cours des 15 prochaines années. Elle vise plutôt à démontrer que les pertes de recettes annuelles de l'administration fédérale pourraient diminuer au fil du temps parce que même une progression modeste des taux de productivité annuels peut se traduire par des gains importants au chapitre du PIB et des recettes fiscales au fil du temps. En d'autres mots, le gouvernement fédéral pourrait faire un investissement important dans la croissance de la productivité en délaissant les recettes découlant des loyers des aéroports, du DSPTA ainsi que de la taxe sur le carburant et les pertes de recettes nettes (investissement) qui en découleraient pourraient être très peu importantes.

Si on applique un taux global de 12,6 % pour les quatre prélèvements fiscaux mentionnés ci-dessus aux impacts classiques différentiels sur le PIB (à la suite de la suppression des loyers fonciers, du DSPTA, de la taxe sur le carburant aviation et du paiement du capital et des intérêts de NAV CANADA) évalués pour ces trois cas, on obtient les nouvelles estimations de recettes suivantes :

- Cas 1 : 66 millions \$
- Cas 2 : 108 million \$
- Cas 3 : 239 million \$

Il est manifeste que les impacts économiques classiques sont, à eux seuls, loin de produire des recettes nouvelles suffisantes pour compenser les recettes délaissées du gouvernement fédéral. Le manque à gagner annuel est évalué comme suit :

- Cas 1 : 756 millions \$
- Cas 2 : 715 millions \$
- Cas 3 : 584 millions \$

Ces investissements du gouvernement fédéral sont-ils justifiés par les effets catalytiques potentiels – les augmentations de productivité différentielles ?

Pour le cas 1, l'augmentation potentielle estimative du nombre de passagers au Canada était de 4,7 % du total enregistré en 2009. Ce cas est fondé sur l'estimation d'OEF d'une hausse à long terme de la productivité de 0,56 % pour une augmentation de 10 % de la connectivité. Nous avons par conséquent présumé que les effets catalytiques potentiels entraîneraient une augmentation de 0,26 % sur quinze ans. Pour produire cette hausse globale sur quinze ans, il faudrait une hausse annuelle de productivité de 0,018 %.

De la même manière pour le cas 2, l'augmentation potentielle estimative du nombre de passagers au Canada était de 6 % du total enregistré en 2009. Ce cas est fondé sur l'estimation d'OEF d'une hausse à long terme de la productivité de 1,3 % pour une augmentation de 10 % de la connectivité. Nous avons par conséquent présumé que les effets catalytiques potentiels entraîneraient une augmentation de productivité de 0,79 % sur quinze ans. Pour produire cette hausse globale sur quinze ans, il faudrait une hausse annuelle de productivité de 0,053 %.

Enfin, pour le cas 3, l'augmentation potentielle estimative du nombre de passagers au Canada était de 4,7 % du total enregistré en 2009. Ce cas est fondé sur l'estimation d'InterVistas d'une hausse annuelle de la productivité de 0,07 % pour une augmentation de 10 % de la connectivité. Nous avons par conséquent présumé que les effets catalytiques potentiels entraîneraient une hausse annuelle de productivité de 0,033 %.

Pour évaluer les effets différentiels sur les recettes du gouvernement fédéral, il faut tout d'abord évaluer le PIB différentiel produit par les effets catalytiques. Pour ce faire, nous avons tout d'abord établi une projection du PIB réel pour la période allant de 2012 à 2026 en présumant un taux de croissance constant de 2,5 % par an. Nous avons ensuite évalué le PIB réel pour chacun des trois cas en utilisant des taux de croissance annuels égaux à 2,5 % plus les taux de croissance de la productivité différentiels – soit, au total : 2,518 % pour le cas 1; 2,553 % pour le cas 2; 2,533 % pour le cas 3.

L'analyse qui suit est en termes réels, c.-à-d. selon les prix de 2012, puisque nous avons en tous points exclu les impacts de l'inflation. C'est pourquoi le PIB et les recettes fiscales différentiels sont tous exprimés en dollars ou en prix de 2012.

Au fil du temps, les effets catalytiques pourraient être très importants et fortement dépasser les impacts économiques classiques. Par exemple, d'ici 2026, les effets catalytiques pourraient produire une hausse du PIB de 6,2 milliards de dollars (dollars de 2012) en ce qui concerne le cas 1, comparativement à des effets classiques différentiels estimatifs de seulement 522 millions. Les effets catalytiques sont encore plus importants pour ce qui est des cas 2 et 3.

Les effets catalytiques qui sous-tendent la croissance supplémentaire du PIB laissent supposer que le nombre différentiel de passagers et l'augmentation équivalente de l'offre de services de transport aérien pourraient entraîner une hausse de la productivité se situant entre 0,26 % et 0,79 % d'ici 2026. Cette hausse de productivité plutôt modeste se traduit néanmoins par une augmentation du PIB oscillant entre 6,2 milliards et 18,7 milliards de dollars (dollars de 2012) en 2026.

En utilisant les données estimatives relatives aux impacts sur le PIB, nous avons ensuite appliqué le taux de 12,6 % pour établir les prévisions de recettes différentielles liées aux effets catalytiques pour le gouvernement fédéral. Ces données sont combinées avec celles tirées des recettes différentielles liées aux incidences classiques (comme nous en faisons état précédemment pour chacun des trois cas) et sont présentées au tableau 27.

Tableau 27 – Recettes différentielles du gouvernement fédéral, impacts économiques classiques combinés et effets catalytiques de la suppression des loyers fonciers, du DSPTA, de la taxe sur le carburant et des paiements de capital et d'intérêts de NAV CANADA, cas 1, 2 et 3, 2012-2026 (millions \$ de 2012)

	Cas 1	Cas 2	Cas 3
2012	103	219	308
2013	141	335	380
2014	182	457	456
2015	224	585	536
2016	269	719	620
2017	315	860	708
2018	364	1 007	799
2019	416	1 161	896
2020	469	1 323	996
2021	568	1 492	1 102
2022	584	1 669	1 212
2023	645	1 853	1 327
2024	709	2 047	1 448
2025	776	2 248	1 574
2026	846	2 459	1 705

Source : Calculs de l'auteur.

Pour le cas 1, le total des recettes nouvelles du gouvernement fédéral est moindre que celui des recettes délaissées pour toute la période s'étendant de 2012 à 2025. En 2026, le total des nouvelles recettes dépasse les recettes délaissées. Mais on ne doit pas oublier les avertissements formulés précédemment, en particulier en ce qui concerne l'hypothèse voulant que les recettes délaissées soient demeurées constantes en termes réels tout au long de la période.

Pour le cas 2, les effets catalytiques étant beaucoup plus importants, les recettes nouvelles commencent à dépasser les recettes délaissées du gouvernement fédéral en 2017, l'écart se creusant régulièrement chaque année par la suite. L'administration fédérale devrait afficher des recettes supplémentaires de près de 1,6 milliard de dollars d'ici 2026. Là encore, il importe de ne pas oublier les avertissements formulés précédemment.

Le cas 3 est un cas intermédiaire. Les recettes nouvelles commencent à dépasser les recettes délaissées en 2019. D'ici 2026, le gouvernement fédéral devrait afficher des recettes supplémentaires de 882 millions de dollars.

Il semble que l'investissement que représentent les recettes annuelles délaissées puisse se payer de lui-même, du moins en ce qui concerne les cas 2 et 3. Le tableau 28 résume la position nette estimative du gouvernement fédéral pour chacun de ces cas pour la période allant de 2012 à 2026.

Tableau 28 – Position relative aux recettes nettes du gouvernement fédéral, cas 1, 2 et 3, 2012-2026
 (millions \$ de 2012)

	Cas 1	Cas 2	Cas 3
2012	-720	-604	-515
2013	-681	-488	-443
2014	-641	-366	-366
2015	-598	-238	-287
2016	-554	-104	-203
2017	-507	37	-115
2018	-458	184	-23
2019	-407	339	73
2020	-353	500	174
2021	-255	669	279
2022	-239	846	389
2023	-177	1 031	505
2024	-113	1 224	625
2025	-46	1 426	751
2026	23	1 637	882

Source: Calculs de l'auteur.

Les valeurs actuelles (en dollars de 2012) de ces positions nettes sont les suivantes :⁴³

- Cas 1 : -5,5 milliards \$
- Cas 2 : +5.4 milliard \$
- Cas 3 : ±1,4 milliard \$.

Le gouvernement fédéral est très désavantagé en ce qui concerne le cas 1. L'investissement vaut-il la peine dans ce cas ? Bien que nous croyions que oui, compte tenu des avantages à plus long terme pour l'économie, le gouvernement fédéral pourrait avoir de la difficulté à soutenir cet investissement. Pour ce qui est des cas 2 et 3, il ne fait guère de doute que l'investissement constituerait une bonne initiative stratégique. Les décisions devraient être plus simples si l'on tient compte des impacts sur le commerce et le tourisme.

⁴³ On a utilisé les taux d'intérêts réels (0,84 %) en vigueur le 28 juillet 2011.

6.0 CONCLUSIONS

Les sociétés membres du CNLA génèrent d'importants avantages économiques.

L'évaluation des impacts économiques pour ces sociétés ne tient pas compte de leur importance pour le tourisme et le commerce. Les impacts catalytiques, qui peuvent être considérables, n'y sont pas non plus pris en compte. C'est pourquoi les estimations que nous avons établies pour les membres du CNLA doivent être considérées comme des points de départ, et non des résultats finaux. Leurs incidences sur les économies canadienne et provinciales sont beaucoup plus importantes que les évaluations que nous avons établies. En effet, l'ensemble des impacts économiques de ces sociétés représente probablement de cinq à sept fois leurs impacts classiques.

Daniel Yergin et al ont commenté la situation comme suit :⁴⁴

« Avec la mondialisation, il est très évident que l'industrie aérienne doit être considérée selon une perspective internationale large, même mondiale. Les organismes de réglementation, l'industrie aérienne et le public qu'elle sert, tous devront de plus en plus tenir compte de facteurs comme la concurrence, l'échelle, la qualité du service et la consolidation de l'industrie non seulement en fonction de leurs marchés nationaux, mais aussi selon une optique mondiale nouvelle, dans le contexte de la concurrence des réseaux. » (traduction libre)

Le Canada ne pourra tirer profit des avantages potentiels qui s'y rattachent si les sociétés aériennes canadiennes doivent continuer de se battre dans une arène où elles sont désavantagées au départ. S'il n'applique pas les bonnes politiques, le Canada risque d'être privé des avantages économiques et sociaux d'un marché mondial de plus en plus intégré.

Un ensemble beaucoup plus éclairé de politiques gouvernementales est nécessaire si l'on veut que les membres du CNLA continuent de tirer leur épingle du jeu sur les marchés mondiaux et de profiter des occasions qui s'offriront à eux. Si les sociétés aériennes ne peuvent poursuivre sur la voie de la réussite et de la croissance, aucun aéroport canadien ne sera probablement en mesure de se hisser parmi les aéroports points d'accès internationaux ou des plaques tournantes régionales et ainsi de procurer d'importants avantages économiques au Canada. Cela aura en outre des incidences négatives sur la croissance de la productivité au Canada, ce qui causera beaucoup d'autres problèmes pour le gouvernement et tout le pays.

L'industrie aérienne au Canada a démontré sa capacité d'être productive. Par exemple, entre 1988 et 2008, les transporteurs de niveau 1 y ont amélioré leur efficacité en carburant (définie comme le total des tonnes-kilomètres par litre de carburant) de 44 % (1,8 % par année). Au cours de la même période, la productivité de la main-d'œuvre de ces sociétés aériennes a progressé de 134 % (4,3 % par an). Durant les dix dernières années de cette période (1998-2008), la croissance de la productivité de la main-d'œuvre de cette industrie s'est accélérée à 5,4 % par an. Tous ces résultats sont supérieurs à ceux enregistrés pour l'ensemble de l'économie canadienne. Néanmoins, le gouvernement continue de traiter cette industrie comme une vache à lait.

Les rendements à l'échelle du réseau des transporteurs de niveau 1 ont décliné de 21 % en termes réels au cours des vingt dernières années. Les rendements intérieurs ont diminué de 28 % en termes réels et les

⁴⁴ Daniel Yergin, Richard Vietor, Peter Evans, « Fettered Flight: Globalization and the Airline Industry », novembre 2000, p. 61.

rendements internationaux ont reculé de 16 % durant la même période.⁴⁵ La performance de l'industrie au chapitre des prix a été supérieure à celle de la plupart des autres secteurs de l'économie au cours des vingt dernières années et même durant les dix dernières, malgré le fait que le gouvernement l'ait soumise à davantage de prélèvements fiscaux et de coûts supplémentaires.

Le portrait établi au tableau 29 a quelque chose d'anormal. Au cours de la période de quatre ans qu'il couvre, l'administration fédérale a reçu 2,1 milliards de dollars en loyers fonciers et en DSPTA. Les quatorze autorités aéroportuaires ont affiché ensemble un revenu net total de 680 millions de dollars. Les sociétés membres du CNLA ont quant à elles enregistré un profit net total de 24 millions de dollars.

Tableau 29 – Recettes fédérales (loyers fonciers et DSPTA), revenu net des autorités aéroportuaires ayant payé des loyers fonciers et revenu net des sociétés membres du CNLA (à l'exclusion d'Air Transat), 2006-2010 (millions \$)

	2006	2007	2008	2009	2010	Total
Gouvernement¹	660	681	661	632	639	3,273
14 autorités aéroportuaires	145	166	181	162	193	847
Transporteurs membres du CNLA²	41	672	-856	167	370	394

1. Exercices 2007 à 2011.

2. Ne comprend pas les résultats d'Air Transat.

Les recettes du gouvernement sont demeurées plutôt stables entre 2006 et 2010. Ensemble, les autorités portuaires ont été en mesure d'accroître leur revenu net chaque année, sauf en 2009. Les

transporteurs membres du CNLA ont vu leurs bénéfices fluctuer en dents de scie d'une année à l'autre. C'est pourquoi non seulement ont-ils présenté la performance la moins bonne du groupe, mais leur rentabilité a également été des plus volatiles.

La vache à lait est fortement sollicitée durant les périodes de récession économique et lorsque le prix du carburant explose. Même dans des circonstances idéales (en 2007, par exemple), le gouvernement semble s'en tirer toujours mieux que les membres du CNLA.

Dans la section 4.1, nous avons souligné que, au cours des dix dernières années, le gouvernement fédéral a perçu au moins 7,3 milliards de dollars auprès de l'industrie du transport aérien – somme qui ne comprend pas la taxe sur le carburant aviation et la TPS. Durant la même période, il a perçu près de 2,4 milliards de dollars auprès de VIA, un réseau ferroviaire qui transporte seulement 15 % du nombre total des passagers intérieurs que transportent les sociétés aériennes au Canada.

Le total des coûts des politiques les plus flagrantes pour chaque passager aux quinze principaux aéroports a été de 12,33 \$ en 2008, soit environ 5,4 % du tarif intérieur et international réduit moyen pour les membres du CNLA en 2009. La suppression des loyers fonciers, du DSPTA et de la taxe d'accise sur le carburant aviation ainsi que le remboursement à NAV CANADA des paiements liés aux intérêts et à la dette de 1,5 milliard de dollars que cette organisation a contractée au moment de sa création pourraient entraîner une augmentation de 3,2 à 4 millions du nombre de passagers qu'accueillent les 14 aéroports ayant payé des loyers fonciers. Il en résulterait une hausse du PIB canadien de 522 millions de dollars à 2,4 milliards de dollars de même que la création de milliers de nouveaux emplois.

⁴⁵ Durant les dix dernières années, les rendements transfrontaliers ont diminué en termes réels de 22 %.

Le point de départ de la nouvelle orientation stratégique est l'abandon des loyers fonciers, du DSPTA et de la taxe d'accise sur le carburant aviation. Comme nous l'avons souligné à la section 5.4, cette politique pourrait se payer d'elle-même. Compte tenu de l'importance suffisante des impacts catalytiques, le gouvernement fédéral pourrait rentrer dans ses frais ou même faire de l'argent au cours des 15 prochaines années. L'administration fédérale devrait par la suite se pencher sur ses autres prélèvements fiscaux (TPS/TVH) et sur le financement des infrastructures. Enfin, elle devrait envisager d'inclure dans tous les accords « Ciel ouvert » des dispositions sur les compensations et le dumping semblable à celles de l'ALENA et du GATT. Ces dispositions rendraient les règles du jeu plus équitables pour les sociétés aériennes et aéroports du Canada en supprimant les distorsions concurrentielles du marché résultant de politiques de subventionnement agressives exercées par un petit nombre de gouvernements étrangers.

ANNEXE - LISTE D'ÉTUDES D'IMPACTS ÉCONOMIQUES

DRI-WEFA, « The National Economic Impact of Civil Aviation », juillet 2002

« The Economic Impact of Canadian Airports 2002 », produit par le Conseil international des aéroports, Amérique du Nord

Steven G. Craig, D. Ph., et The Campbell-Hill Aviation Group, « Economic Impact Study Houston Airport System 2003 », décembre 2004

RP Erickson & Associates, « The 2004 Economic Impact of the Calgary International Airport », septembre 2005

The Port Authority of New York and New Jersey, « The Economic Impact of the Aviation Industry on the New York-New Jersey Metropolitan Area », octobre 2005

InterVistas, « Vancouver International Airport Economic Impact », mars 2006

InterVistas, « Edmonton Airports Economic Impact Study », juin 2006

SGE Acres Limited, « Halifax International Airport Economic Impacts 2005 », octobre 2006

« Les impacts économiques des aéroports Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel », 2007

Todd Ritchie, « Final Report, The Economic Impact of Growth at Sydney Airport », janvier 2008

Unison Maximus, préparé pour la Burbank Glendale Pasadena Airport Authority, « The Economic Impact of Bob Hope Airport, 2006 », mai 2008

Strategic Concepts, Inc. et Wade Locke, « Economic Impact Analysis of the St. John's International Airport », avril 2011

RP Erickson & Associates, « 2008 Economic Impact of the Thunder Bay International Airport », mai 2009

RP Erickson & Associates, « The 2008 Economic Impact of the Regina International Airport », mai 2009

InterVistas, « Edmonton International Airport Economic Impact Study », juin 2009

Administration aéroportuaire de Winnipeg, « 2009 Economic Impact Study Summary », octobre 2009

FAA, « The Economic Impact of Civil Aviation on the US Economy », décembre 2009

Martin Associates, « Economic Impact, The Miami-Dade County Airport System », 2008.

YVR, « 2010 Economic Impact Report, Vancouver International Airport ».

Chris Lowe Planning and Management Group, « 2009 Economic Impact Report, Halifax International Airport », octobre 2010.