

par Michel Kelly-Gagnon | Mars 2014

Étant donné que 75 % de la population du Canada vit à seulement 90 minutes de la frontière américaine, de nombreux aéroports régionaux canadiens sont en concurrence directe avec les aéroports du nord des États-Unis. Cette proximité géographique signifie que le prix des billets d'avion est devenu l'un des principaux avantages concurrentiels des aéroports dans leur quête d'une plus large clientèle de passagers.

Malheureusement, les tarifs aériens pour des destinations en Amérique du Nord sont nettement plus élevés quand le départ s'effectue d'un aéroport canadien plutôt que d'un aéroport régional concurrent situé aux États-Unis. À l'échelle nationale, la différence de prix entre le Canada et les États-Unis était de 428 \$ en moyenne par passager pour un vol aller-retour¹.

Bien que les tarifs aériens varient considérablement selon la compagnie d'aviation et la saison, il est possible d'illustrer ce phénomène en comparant deux vols types en partance de Montréal et d'un aéroport américain limitrophe vers une destination soleil (Fort Lauderdale)² et une grande ville (New York)³. Un même jour, le passager qui prendra un vol de Montréal à Fort Lauderdale paiera 36 % de plus que s'il part de Plattsburgh, dans l'État de New York (soit 247 \$ au lieu de 182 \$). De la même façon, le vol vers New York sera 10 % plus cher en partance de Montréal (238 \$) que de Burlington, au Vermont (217 \$).

Il n'est donc pas étonnant que 80 à 85 % des passagers à l'aéroport de Plattsburgh⁴ et 30 % des passagers à l'aéroport de Burlington⁵ soient canadiens. Le même phénomène nuit à d'autres villes canadiennes comme Toronto et Vancouver, où de nombreux passagers préfèrent prendre l'avion aux aéroports de Niagara Falls et de Bellingham respectivement.

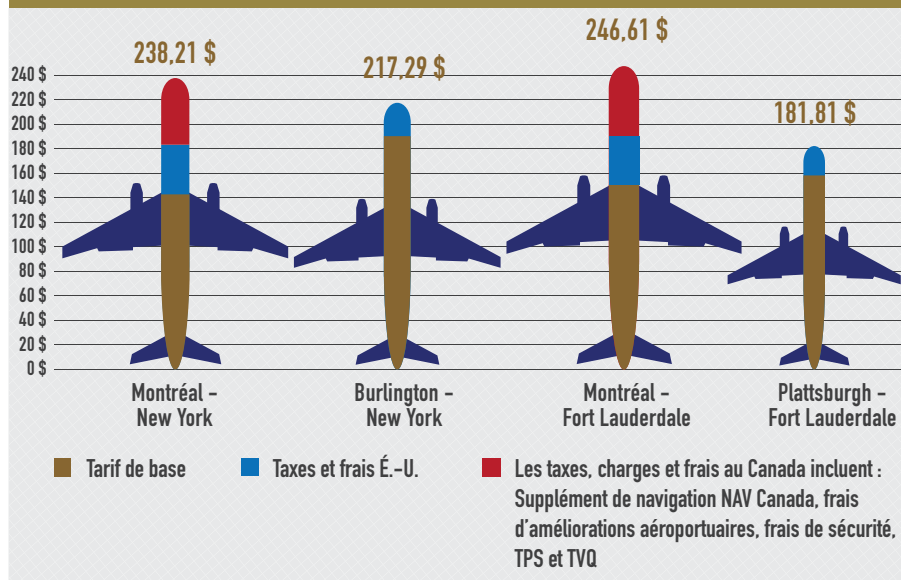
On estime que, chaque année, environ 5 millions de Canadiens choisissent de franchir la frontière des États-Unis pour partir en voyage d'un aéroport américain surtout à cause du prix élevé des billets d'avion à leur aéroport local canadien⁶. Cet exode de passagers entraîne

des pertes économiques de 2,4 milliards de dollars en extrants et coûte au pays tout près de 9000 emplois⁷ par année.

Taxes, frais et droits exigibles

Souvent, les tarifs de base ne sont pas tellement différents dans les aéroports canadiens et américains. En fait, le Conference Board du Canada a calculé que les frais aéroportuaires et frais de navigation représentent à eux seuls 40 % de l'écart de prix entre les tarifs aériens au Canada et aux États-Unis⁸. Parmi les autres droits exigibles, mentionnons la TPS, la TVQ et les droits de sécurité ainsi que le

Figure 1
Écarts de prix entre les billets d'avion à l'aéroport Montréal-Trudeau et aux aéroports régionaux concurrents des États-Unis pour deux destinations typiques en Amérique du Nord



Source : Institut économique de Montréal, mars 2014.

1. Conseil des aéroports du Canada, cité dans Comité permanent des transports et des communications (TRCM), *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, juin 2012, p. 11.

2. Vols à destination de Fort Lauderdale effectués le 15 avril 2014 à bord d'Air Canada (en partance de Montréal) et de Spirit Airlines (en partance de Plattsburgh), au tarif le plus bas disponible. Les prix et le taux de change sont ceux en vigueur le 18 mars 2014.

3. Vols à destination de New York effectués le 16 avril 2014 à bord d'Air Canada (en partance de Montréal) et de Delta Air Lines (en partance de Burlington), au tarif le plus bas disponible. Les prix et le taux de change sont ceux en vigueur le 18 mars 2014.

4. Information obtenue de Kristy Kennedy, vice-présidente, marketing à l'aéroport de Plattsburgh, lors d'une conversation téléphonique le 4 mars 2014.

5. Information obtenue de Ryan Betcher, agent en marketing, baux et contrats à l'aéroport de Burlington, lors d'une conversation téléphonique le 4 mars 2014.

6. Vijay Gill, *Driven Away: Why More Canadians are Choosing Cross Border Airports*, résumé, Conference Board du Canada, octobre 2012.

7. Conseil des aéroports du Canada, cité dans Comité permanent des transports et des communications, *op. cit.*, note 1.

8. Vijay Gill, *op. cit.*, note 6.

supplément sur le carburant que comprend le tarif de base⁹.

Selon diverses études¹⁰ et le consensus des témoignages présentés au Comité sénatorial permanent des transports et des communications¹¹, les coûts plus élevés qui grèvent la chaîne logistique de l'aviation canadienne résultent surtout de politiques gouvernementales qui se traduisent par l'imposition de taxes, de frais et d'autres droits. Ces prétentions sont confirmées par une étude du Forum économique mondial qui place le Canada au 136^e rang sur 140 pays en ce qui a trait aux taxes frappant l'industrie aérienne et aux droits aéroportuaires¹².

Si nous procédons à une ventilation du prix des vols de Montréal à Fort Lauderdale ou à New York et de vols équivalents en partance d'aéroports américains voisins, nous remarquons que les tarifs de base canadiens sont en fait inférieurs à l'équivalent américain, ce qui est d'autant plus impressionnant que Montréal est plus éloignée de l'une et l'autre destinations. Par contre, les taxes et frais au Canada sont plus de deux fois supérieurs aux taxes et frais américains pour des vols équivalents en partance de Plattsburgh et de Burlington. Ces droits additionnels constituent à peu près le quart des tarifs aériens canadiens (voir la figure 1).

La location des aéroports n'est pas la meilleure option

En 1992, le gouvernement fédéral a établi une structure de gouvernance des aéroports en vertu de laquelle il loue les terrains et actifs immobilisés des aéroports à des sociétés sans but lucratif et sans capital-actions appelées autorités aéroportuaires. Le fardeau du financement des améliorations aux infrastructures aéroportuaires a été transmis à ces autorités et les principaux aéroports du Canada ne reçoivent aucune subvention d'Ottawa¹³. Toutefois, parce que le gouvernement fédéral demeure propriétaire des aéroports, ces sociétés doivent payer un « loyer » en proportion des recettes d'aéroport qui, dans le cas des trois grands aéroports du pays, s'élève à 12 %¹⁴. Comme

cette taxe est calculée en fonction des recettes des autorités aéroportuaires plutôt que leurs bénéficiaires, un aéroport doit hausser le prix de ses services quand ses recettes augmentent afin de parer à la hausse de son loyer.

Les dépenses de 14 milliards de dollars qu'ont engagées les autorités aéroportuaires canadiennes pour des améliorations depuis 2001¹⁵ ont été en grande partie financées par un endettement à rembourser au moyen de droits qui sont refilés aux consommateurs, par exemple les frais d'améliorations aéroportuaires. Ainsi, quand une expansion entraîne une augmentation du trafic passagers, l'autorité aéroportuaire finit par verser un loyer plus élevé au gouvernement même si l'aérogare rénovée a été financée entièrement par les clients. Le gouvernement récupère plus d'argent, autrement dit, sans en avoir engagé plus.

Dans une étude menée en 2009, on a calculé que l'élimination du loyer aéroportuaire ferait augmenter le trafic passagers de 590 000 personnes annuellement¹⁶. Pour ce faire, on pourrait transférer intégralement la propriété des aéroports aux autorités aéroportuaires sans but lucratif ou leur réclamer un loyer symbolique d'un dollar par année. Une telle mesure priverait Ottawa des 280 millions de dollars qu'il perçoit annuellement en loyers mais ce manque à gagner serait atténué par les revenus additionnels de 50 millions de dollars tirés de l'augmentation du trafic passagers¹⁷.

Toutefois, le gouvernement fédéral pourrait récupérer ces pertes de revenu — et bien plus encore — en vendant les aéroports à des investisseurs privés. La Caisse de dépôt et placement du Québec est déjà propriétaire de 13,29 % de l'aéroport Heathrow à Londres¹⁸. D'autres mesures comme l'élimination du supplément sur le carburant d'aviation et l'adoption d'exigences de propriété moins restrictives relativement aux compagnies aériennes aideraient aussi à rétablir la compétitivité des aéroports du Canada, ce qui profiterait grandement aux voyageurs ainsi qu'à l'économie canadienne de façon plus générale.

9. Air Canada, À quoi correspondent les taxes, les frais et les autres droits inclus dans le prix total?

10. Voir, par exemple, Vijay Gill, *op. cit.*, note 6; Benjamin Dachis, *Full Throttle: Reforming Canada's Aviation Policy*, Institut C.D. Howe, commentaire no 398, janvier 2014; Ben Cherniavsky et Benjamin Dachis, *Excess Baggage: Measuring Air Transportation's Fiscal Burden*, Institut C.D. Howe, commentaire no 242, février 2007; Stéphanie Giaume et Martin Masse, *Des mesures pour accroître la compétitivité de l'industrie aérienne canadienne*, Institut économique de Montréal, novembre 2006.

11. Conseil des aéroports du Canada, cité dans Comité sénatorial permanent des transports et des communications, *op. cit.*, note 1, p. 8.

12. Jennifer Blanke et Thea Chiesa, *The Travel and Tourism Competitiveness Report 2013: Reducing Barriers to Economic Growth and Job Creation*, Forum économique mondial, 2013, p. 131.

13. Institut sur la gouvernance d'organisations privées et publiques, *La gouvernance des aéroports au Canada : enjeux et recommandations*, 2014, p. 9.

14. Ben Cherniavsky et Benjamin Dachis, *Excess Baggage: Measuring Air Transportation's Fiscal Burden*, Institut C.D. Howe, commentaire no 242, février 2007, p. 4.

15. Institut sur la gouvernance d'organisations privées et publiques, *op. cit.*, note 13, p. 14.

16. InterVISTAS Consulting Inc., *The Elimination of Airport Rent: Return on Investment*, 21 juillet 2009, p. 5.

17. *Ibid.*, p. iii.

18. Aéroport Heathrow, *About Heathrow Airport — Company information*.



Michel Kelly-Gagnon est président et directeur général de l'IEDM. Il a été président du Conseil du patronat du Québec de 2006 à 2008. Il détient un baccalauréat en droit de l'Université de Montréal.

L'**Institut économique de Montréal** est un organisme de recherche et d'éducation indépendant, non partisan et sans but lucratif. Par ses publications, ses interventions et ses conférences, l'IEDM alimente les débats sur les politiques publiques au Québec et partout au Canada en proposant des réformes créatrices de richesse et fondées sur des mécanismes de marché. Il n'accepte aucun financement gouvernemental.

www.iedm.org