



**UNE FISCALITÉ PLUS CONCURRENTIELLE POUR UN AÉROPORT QUI
CONTRIBUE DAVANTAGE AU DYNAMISME DE LA MÉTROPOLE**

Mémoire soumis à la Commission sur le développement économique et urbain et
l'habitation de la Ville de Montréal dans le cadre de la consultation publique :

*Favoriser l'accroissement des vols internationaux, une façon de contribuer à l'essor
économique de Montréal*

Octobre 2014

Michel Kelly-Gagnon, président
Institut économique de Montréal
910, rue Peel, bureau 600,
Montréal, Québec
H3C 2H8
(514) 273-0969
www.iedm.org

INTRODUCTION

L'Institut économique de Montréal (IEDM) remercie la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation de la Ville de Montréal d'accueillir sa réflexion dans le cadre de cette consultation publique visant à favoriser l'accroissement des vols internationaux à l'Aéroport international de Montréal-Trudeau. L'IEDM salue le souci démontré par la Ville de Montréal pour accroître la contribution de cette infrastructure stratégique au dynamisme économique de la métropole et par-delà de tout le Québec. Bien que la gestion aéroportuaire soit un domaine de compétence fédérale, la Ville de Montréal fait partie des solutions.

L'enjeu soulevé par cet examen public est complexe et la Commission bénéficiera sans doute de la contribution de nombreux intervenants qui soumettront des points de vue éclairés sur ses différents aspects. Pour sa part, l'Institut économique de Montréal se concentrera sur les frais aéroportuaires et autres charges, une question au cœur de la concurrence entre aéroports, qui a déjà fait l'objet de publications de nos chercheurs.

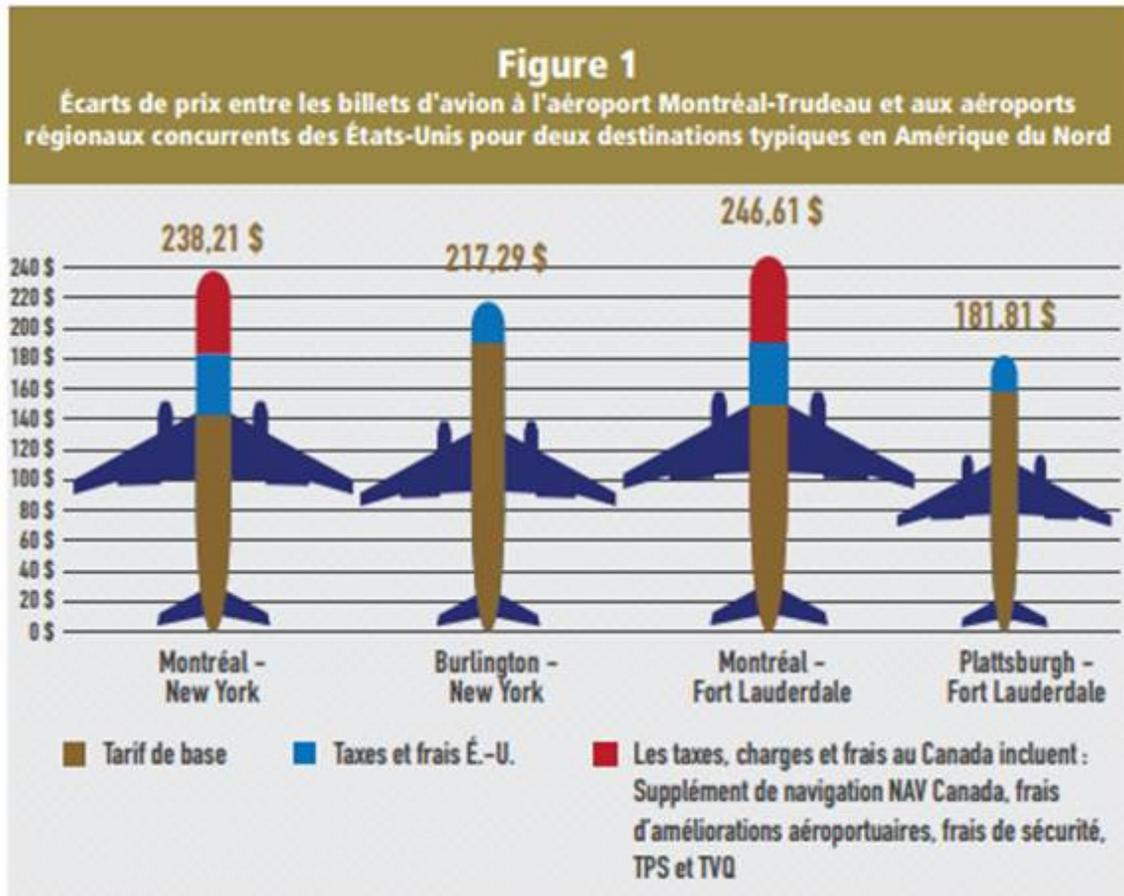
L'Institut économique de Montréal est un groupe de réflexion qui alimente les débats sur les politiques publiques au Québec et au Canada en proposant des réformes créatrices de richesse et fondées sur des mécanismes de marché. Soulignons ici que l'IEDM n'accepte aucun financement gouvernemental.

A – La proximité avec les États-Unis

Environ 75 % de la population du Canada vit à seulement 90 minutes de la frontière américaine, ce qui est le cas pour les citoyens de la région de Montréal. Ainsi de nombreux aéroports régionaux canadiens sont en concurrence avec des 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.

Or, la comparaison des prix des billets est désavantageuse pour l'Aéroport international Montréal-Trudeau, comme d'ailleurs pour plusieurs autres aéroports canadiens. Bien que les tarifs varient selon les saisons et les compagnies, il est possible d'illustrer le phénomène en comparant deux vols types en partance de Montréal et d'un aéroport américain limitrophe vers une destination soleil (Fort Lauderdale) et une grande ville (New York). Ainsi, pour un vol le même jour, le voyageur effectuant la liaison Montréal-Fort Lauderdale payait 36 % plus cher que celui effectuant la liaison Plattsburgh-Fort

Lauderdale¹, tandis que la desserte Montréal-New York était 10 % plus coûteuse que la liaison Burlington-New York² (voir Figure 1).



Source : Institut économique de Montréal, mars 2014.

¹ Vols à destination de Fort Lauderdale effectués le 15 avril 2014 à bord d'Air Canada (en partance de Montréal) et de Sprint 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.

² Vols à destination de New York effectués le 16 avril 2014 à bord d'Air Canada (en partance de Montréal) et de Delta Airlines (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.

Cette différence appréciable explique que 80 à 85 % des passagers de l'aéroport de Plattsburgh³ et 30 % des passagers de l'aéroport de Burlington⁴ soient canadiens, et sans doute montréalais pour une très large part.

Le phénomène est d'une telle ampleur que le Conseil des aéroports du Canada estime à 5 millions le nombre de Canadiens qui vont prendre l'avion de l'autre côté de la frontière, ce qui représente des pertes économiques de 2,4 milliards de dollars et près de 9 000 emplois⁵.

B – Taxes, frais et droits exigibles

À quoi peut-on attribuer cet écart dans le prix des billets d'avion? Les coûts de fonctionnement réels sont à peu près semblables dans les aéroports canadiens et américains. L'explication est donc ailleurs. 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-Unis⁶. À cela s'ajoutent d'autres droits exigibles : mentionnons la TPS, la TVQ, les droits de sécurité ainsi que le supplément sur le carburant compris dans le tarif de base⁷.

Il apparaît donc que les coûts plus élevés qui alourdissent la chaîne logistique de l'aviation canadienne résultent essentiellement de politiques gouvernementales qui s'incarnent dans des taxes, frais et autres droits. Si la comparaison, comme nous l'avons vu, est désavantageuse pour l'Aéroport international Montréal-Trudeau et les autres aéroports canadiens face aux aéroports limitrophes des États-Unis, l'élargissement de la fenêtre de comparaison n'améliore pas le tableau.

Une étude du Forum économique mondial place ainsi le Canada au 136^e rang sur 140 pays en ce qui a trait aux taxes frappant l'industrie aérienne et aux droits aéroportuaires⁸.

Dans l'ensemble des taxes et des frais, les taxes municipales comptent pour une part significative. Ainsi, pour l'année 2013, les taxes perçues par la Ville de Montréal auprès

³ Information obtenue de Kristy Kennedy, vice-présidente marketing à l'aéroport de Plattsburgh, lors d'une conversation téléphonique tenue le 4 mars 2014.

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

⁵ Conseil des aéroports du Canada, cité dans Comité permanent des transports et des communications, *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, juin 2012, p. 11.

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

⁷ Air Canada, À quoi correspondent les taxes, les frais et les autres droits inclus dans le prix total?

⁸ 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.

de l'Aéroport international Montréal-Trudeau se sont chiffrées à 40,5 millions de dollars. Ce montant correspond à lui seul à 9,2 % des dépenses d'Aéroports de Montréal⁹.

Si l'on pousse l'analyse en procédant à une ventilation des prix des vols Montréal-Fort Lauderdale et Montréal-New York et des vols équivalents en partance d'aéroports limitrophes américains, on constate que les tarifs de base canadiens sont en fait plus bas que les tarifs de base américains, même si Montréal est plus loin des deux destinations. Par contre, les taxes et les frais exigés à l'aéroport international Montréal-Trudeau sont deux fois plus élevés que ce qui est exigé aux États-Unis et représentent le quart du prix total payé par les voyageurs.

C – Structure et gouvernance

Si l'importance des taxes et frais exigés est une donnée fondamentale de l'écart de prix des vols dans les aéroports canadiens, il convient aussi de porter le regard sur la structure et la gouvernance des aéroports canadiens qui ajoutent à la complexité de la situation. En 1992, le gouvernement fédéral a établi une structure de gouvernance en vertu de laquelle il loue les terrains et actifs immobilisés des aéroports à des sociétés sans but lucratif. Ce sont les « administrations aéroportuaires », dont Aéroports de Montréal fait partie.

En conséquence de cette réforme structurelle, le fardeau du financement des améliorations aux infrastructures a été transmis à ces autorités et les principaux aéroports du Canada ne reçoivent aucune subvention d'Ottawa¹⁰. Comme propriétaire des lieux, le gouvernement fédéral perçoit un loyer qui, dans le cas des trois plus grands aéroports du pays, dont Montréal-Trudeau, s'élève à 12 % des recettes¹¹. Comme cette taxe est calculée en fonction des recettes plutôt que des bénéfices, les autorités portuaires n'ont d'autre choix que de hausser le prix de leurs services lorsque leurs activités augmentent afin de parer la hausse du loyer. Le gouvernement fédéral se trouve ainsi à bénéficier des améliorations payées entièrement par les clients, même s'il n'y investit pas.

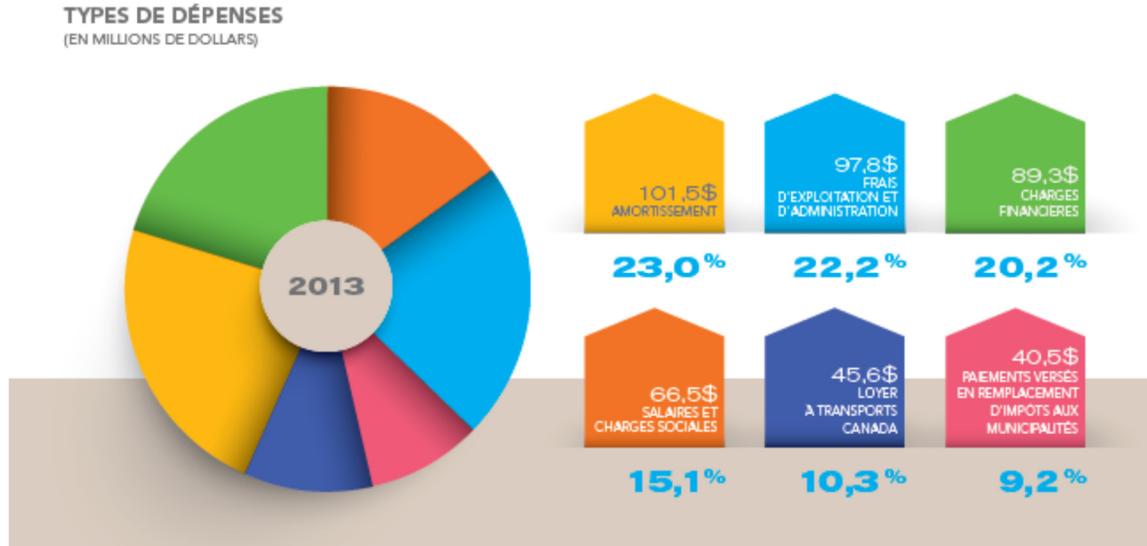
Pour Aéroports de Montréal, le loyer versé à Transports Canada (46,5 M\$) et les taxes municipales (40,5 M\$) ont représenté en 2013 une charge combinée de près de 20 % des dépenses totales (voir Illustration).

⁹ Aéroports de Montréal, *Rapport annuel 2013*, p. 2.

¹⁰ Institut sur le gouvernance d'organisations privées et publiques, *La gouvernance des aéroports au Canada : enjeux et recommandations*, 2014, p. 9.

¹¹ Ben Cherniavsky et Benjamin Dachis, *Excess Baggage : Measuring Air Transportation's Fiscal Burden*, Institut C.D. Howe, commentaire no 242, février 2007, p. 4.

Illustration tirée du *Rapport annuel 2013* d'Aéroports de Montréal



Une étude menée en 2009 a permis d'évaluer que l'élimination du loyer aéroportuaire ferait augmenter le trafic passager au Canada de 590 000 personnes annuellement¹². Pour ce faire, la propriété des aéroports pourrait être transférée aux autorités aéroportuaires ou encore, les aéroports pourraient être vendus à des investisseurs privés. Pensons par exemple à l'aéroport Heathrow de Londres, détenu à 13,29 % par la Caisse de dépôt et placement du Québec¹³. Céder la propriété des aéroports aux autorités portuaires faisait d'ailleurs partie des principales recommandations d'un rapport sur l'avenir des aéroports canadiens remis au Sénat¹⁴.

¹² InterVISTAS Consulting inc., *The Elimination of Airport Rent : Return on Investment*, 21 juillet 2009, p. 5.

¹³ Aéroport Heathrow. *About Heathrow Airport – Company information*.

¹⁴ *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, juin 2012, Recommandations 3 et 4, p. 7.

RECOMMANDATIONS

Il découle des recherches antérieures de l'Institut économique de Montréal que les aéroports canadiens ne sont pas concurrentiels à l'égard des taxes, frais et autres droits exigibles. La comparaison est désavantageuse autant avec les aéroports américains limitrophes qu'avec l'ensemble des grands aéroports du monde.

L'Aéroport international Montréal-Trudeau est affecté par cette situation qui se reflète notamment dans une proportion très importante de voyageurs canadiens choisissant les aéroports de Plattsburgh et Burlington comme lieu de départ.

Considérant le rôle moteur de l'Aéroport international Montréal-Trudeau dans la vie économique de la métropole et la concurrence féroce qui existe dans le transport aérien à l'échelle internationale, l'Institut économique de Montréal estime que tout geste susceptible d'améliorer le positionnement concurrentiel de l'Aéroport international Montréal-Trudeau est de nature à bénéficier à la métropole.

En conséquence :

1. L'Institut économique de Montréal recommande aux élus municipaux de Montréal d'accorder une importance à l'amélioration de la compétitivité du fardeau fiscal de l'Aéroport international Montréal-Trudeau.
2. L'Institut économique de Montréal recommande aux élus municipaux de Montréal de faire des représentations auprès des autres niveaux de gouvernement afin qu'un effort concerté soit accompli dans le but de réduire le fardeau fiscal de l'Aéroport international Montréal-Trudeau.
3. L'institut économique de Montréal recommande aux élus municipaux de Montréal de faire des représentations auprès du gouvernement fédéral afin que soit modifiée la structure de gouvernance des aéroports canadiens pour leur permettre d'être plus concurrentiels.