

AIR CANADA 



UNE VISION DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN POUR STIMULER L'ÉCONOMIE DE MONTRÉAL

OCTOBRE 2014

Dans le cadre des audiences de la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation, favoriser l'accroissement de vols directs internationaux, une façon de contribuer à l'essor économique de Montréal

Table de matière

Introduction	3
Air Canada à Montréal	4
Montréal, une plaque tournante importante pour Air Canada	5
Une croissance importante à Montréal	7
Des barrières artificielles à la croissance	8
Conclusion	13
Nota	14



Introduction

Ayant son siège social à Montréal depuis 1937, Air Canada est le plus important transporteur de services à prestations complètes au Canada et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur les marchés canadien, transfrontalier (Canada-États-Unis) et international au départ et à destination du Canada. Avec ses partenaires commerciaux régionaux faisant affaires sous la bannière Air Canada Express et Air Canada rouge, son transporteur de loisir affilié, Air Canada a transporté, en 2013, plus de 35 millions de passagers sur son réseau qui s'étend sur 5 continents et dessert plus de 180 destinations.

En 2013, Air Canada, conjointement avec ses partenaires commerciaux, ont assuré en moyenne 1 498 vols réguliers quotidiens vers 60 villes canadiennes, 54 destinations aux États-Unis et un total de 67 villes d'Europe, du Moyen-Orient, de l'Asie, de l'Australie, des Antilles, du Mexique et de l'Amérique du Sud. Les vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux correspondaient à environ 67 %, 25 % et 8 %, respectivement, des 1 498 départs quotidiens moyens. En 2014, Air Canada s'est vu désigné le prix du meilleur transporteur nord-américain par la firme Skytrax pour une cinquième année d'affilée.

Étant membre fondateur du réseau de la Star Alliance, Air Canada est partie du plus grand réseau mondial d'alliance qui compte 27 transporteurs incluant, notamment, Air China, Lufthansa, Swiss, United Airlines, Turkish Airlines, Singapore Airlines, All Nippon Airways qui, ensemble, desservent plus de 1 300 aéroports situés dans 192 pays.

Par l'étendue de son réseau et les multiples ententes qu'elle a conclues avec ses différents partenaires commerciaux, Air Canada offre une ouverture unique sur le reste du monde qui contribue au développement économique du Canada, du Québec et la ville de Montréal tant en favorisant l'accroissement du commerce international qu'en aidant à bonifier l'offre touristique pour attirer plus de visiteurs.

Air Canada salue l'initiative de la Commission sur le développement économique de la Ville de Montréal de tenir la présente consultation publique. Cette initiative, espérons-le, contribuera à reconnaître l'apport unique du transport aérien et d'Air Canada au développement économique de Montréal ainsi qu'à identifier les mesures à mettre en œuvre par les administrations publiques, dont la Ville de Montréal, pour contribuer à l'essor de notre industrie.

AIR CANADA EN UN COUP D'ŒIL

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur les marchés canadien, transfrontalier (Canada-États-Unis) et international au départ et à destination du Canada. En 2013, Air Canada et ses partenaires commerciaux régionaux d'Air Canada Express^{MD} ont transporté plus de 35 millions de passagers et offert des services passagers directs pour plus de 180 destinations sur 5 continents. Air Canada est un membre fondateur du réseau Star Alliance^{MD}, le plus vaste regroupement de transporteurs aériens du monde.

Société absorbée d'Air Canada, les Lignes aériennes Trans-Canada (TCA) ont effectué leur vol inaugural le 1er septembre 1937. Le vol de 50 minutes, assuré par 10A de Lockheed, transportait deux passagers et du courrier entre Vancouver et Seattle. En 1964, les Lignes aériennes Trans-Canada, qui étaient devenues le transporteur national du Canada, ont officiellement adopté la désignation « Air Canada ». La société aérienne a été entièrement privatisée en 1989. Les actions d'Air Canada se négocient à la Bourse de Toronto (TSX) sous le symbole boursier « AC-B.TO ».

Air Canada compte parmi les 20 plus grands transporteurs aériens au monde et emploie 27 000 personnes. Son siège social est situé à Montréal.



Air Canada à Montréal

Bien qu'elle exploite un réseau à l'échelle internationale, Air Canada joue un rôle important dans l'économie montréalaise, tant par sa présence corporative que par l'étendue de son réseau exploité à partir de sa plaque tournante de Montréal. Le siège social d'Air Canada est situé à Montréal et l'essentiel des fonctions corporatives y sont concentrées. La qualité de ces emplois et l'intérêt qu'Air Canada génère comme employeur contribuent à attirer, ici à Montréal, de la main d'œuvre de partout dans le monde. En 2013, Air Canada a été nommé comme un des 100 employeurs de choix au Canada et un des trente employeurs de choix à Montréal par la firme Médiacorp. Si l'on considère les revenus des entreprises, Air Canada est le 9^e siège social le plus important à Montréal, et le 7^e en excluant les sociétés d'État. Bien qu'il soit difficile d'établir des critères précis pour évaluer l'importance relative des sièges sociaux dans une ville comme Montréal, l'envergure et la position de premier plan qu'occupe Air Canada à l'échelle nationale, nord-américaine voire internationale font de la présence de son siège social un atout précieux pour la Métropole.

En incluant les employés affectés aux opérations de l'entreprise, Air Canada

emploie directement plus de 5500 personnes à Montréal, pour une masse salariale dépassant les 400 millions de dollars. Il convient d'ajouter à ce nombre les emplois créés par les partenaires commerciaux d'Air Canada, dont la présence et leur développement reposent en grande partie sur ceux d'Air Canada, comme ses partenaires régionaux Jazz et Sky Regional qui exploitent des vols en son nom, Air Canada rouge, son transporteur loisir et son voyageur, Vacances Air Canada, dont le siège social est également établi à Montréal. En tout, la famille Air Canada emploie à Montréal près de 7000 personnes, et Air Canada a plus de 7,000 bénéficiaires de ses différents régimes de retraites au Québec, qui résident en grande partie dans la région montréalaise.

Air Canada fait également affaires avec de nombreux fournisseurs dans la région de Montréal, tant pour soutenir ses opérations qu'au niveau des services professionnels découlant de la présence de son siège social. En tout, Air Canada a des dépenses d'opération excédant 1,5 milliard de dollars par année à Montréal, dont 5,5 millions de dollars en impôts fonciers.

Bien que les économistes ne soient pas unanimes quant à l'effet multiplicateur applicable à l'industrie du transport aérien, il existe un large consensus selon lequel celui-ci est considérable. Dans une

étude publiée par le Conseil National des lignes aériennes¹, l'économiste Fred Lazar recense l'ensemble de facteurs multiplicateurs appliqués depuis 2003 par les différents économistes qui ont analysé l'industrie au Canada, lesquels facteurs multiplicateurs varient entre 1.78 et 3.07. Appliquant cette fourchette, on peut estimer que l'impact économique de la présence d'Air Canada à Montréal se situe entre 2,67 et 4,6 milliards de dollars. L'étude de M. Lazar spécifie cependant que ces facteurs multiplicateurs qui cherchent à déterminer l'impact économique dit « traditionnel », ne tiennent pas compte des effets « catalytiques » indirects générés par la nature même de l'industrie, soit, par exemple, ceux découlant de l'amélioration de la productivité des entreprises, de l'ouverture de nouveaux marchés et de l'attractivité touristique inhérentes à la présence et aux activités des transporteurs aériens.

CARACTÈRE DÉMOGRAPHIQUE DE MONTRÉAL

Le caractère démographique de Montréal se reflète dans la demande pour les services aériens. Ainsi, Montréal est un marché dont la demande est davantage importante pour les villes d'Europe, d'Afrique du Nord et pour certaines destinations du Moyen-Orient (Liban) que pour les marchés d'Asie, d'Inde et d'Amérique du Sud.



Montréal, une plaque tournante importante pour Air Canada

Depuis 2009, de nombreux changements importants ont été apportés au plan d'affaires et à la stratégie commerciale d'Air Canada et quatre priorités majeures ont été identifiées, dont l'atteinte est nécessaire à la rentabilité durable de l'entreprise: transformation des coûts et croissance du chiffre d'affaires, expansion internationale, lien de confiance avec la clientèle et évolution de la culture d'entreprise.

Suivant la deuxième priorité, le réseau d'Air Canada a connu une croissance importante à l'échelle internationale, ce qui se traduit d'une part, par l'augmentation de capacité sur des routes existantes et d'autre part, par l'ajout de nouvelles destinations au réseau d'Air Canada. Cette croissance s'est également manifestée de façon importante à Montréal, alors que le nombre total de passagers transportés par Air Canada a augmenté de plus de 16% entre 2009 et 2013, passant de 5,6 à 6,5 millions de passagers. Plus particulièrement, Air Canada a ajouté les routes suivantes au départ de Montréal depuis 2009 : Genève, Bruxelles, Nice, Barcelone, San Francisco (hiver), centre-

ville de Toronto en plus d'ajouter de la capacité sur les routes suivantes : Londres, Paris, Athènes, Rome, Miami, Los Angeles, Las Vegas, Edmonton, Vancouver, Calgary, etc... Les augmentations de capacité les plus importantes ont été effectuées sur les marchés européen (près de 50 % d'augmentation de capacité entre 2009 et 2014) et américain (près de 25 % d'augmentation).

Air Canada est un transporteur de réseau opérant sous un modèle d'affaires bien établi qui consiste à concerner ses vols long-courriers sur des aéroports pivots, ou plaques tournantes, pour générer une masse critique de passagers nécessaire à la rentabilité de ses vols.

Bien qu'Air Canada compte quatre plaques tournantes à l'échelle du pays, soit Toronto, Vancouver, Montréal et Calgary, elle exploite également des vols internationaux à partir d'autres aéroports, vers des destinations pour lesquelles le marché local est assez développé pour assurer la rentabilité de ses vols.

VOLS LONGS COURRIERS EXPLOITÉS PAR AIR CANADA À L'ÉTÉ 2014



L'élément clé qui fait en sorte qu'un aéroport est considéré comme une plaque tournante par un transporteur aérien est le transit de passagers en correspondance par cet aéroport. À ce titre, l'aéroport Montréal-Trudeau fait bonne figure dans le réseau d'Air Canada. Les passagers en correspondance représentaient, en 2013, environ 35% des passagers d'Air Canada embarqués à Montréal-Trudeau, en hausse de 25% depuis 2009. Le graphique ci-après illustre le nombre de passagers d'Air Canada embarqués à l'aéroport de Montréal-Trudeau et ceux qui étaient en correspondance.

Le pourcentage important du nombre de passagers en correspondance transportés par Air Canada à Montréal, s'explique par l'étendue du réseau qu'elle exploite au départ et destination de Montréal. En plus de répondre à la demande des passagers locaux (origine-destination), les vols qu'Air Canada exploite à Montréal s'alimentent, en quelque sorte, entre eux, permettant à Air Canada d'offrir davantage de liaisons et d'avoir davantage de capacité que ce que peut soutenir le marché purement local de Montréal : c'est le principe d'une plaque tournante qui bénéficie de l'effet levier du réseau. Air Canada est le seul transporteur qui utilise Montréal comme plaque tournante pour l'exploitation de son réseau

La plaque tournante d'Air Canada à Montréal reflète aussi le caractère distinct

de notre ville. Ainsi, un accent particulier est mis sur l'Europe et la Francophonie, avec une capacité importante déployée sur Paris, et des dessertes, uniques à Montréal, comme Genève, Bruxelles, Nice, Port-au-Prince, Fort-de-France et Pointe-à-Pitre. Air Canada étudie constamment les occasions d'affaires et est toujours intéressée à ajouter de nouvelles liaisons à son réseau lorsque celles-ci offrent un bon potentiel commercial. Ainsi, Air Canada est intéressée à ouvrir une liaison directe entre Montréal et Pékin mais doit obtenir un créneau d'atterrissage à l'aéroport de Pékin qui permette un horaire de vol qui facilite la correspondance de passagers, ce qui est essentiel à la rentabilité de ce service.

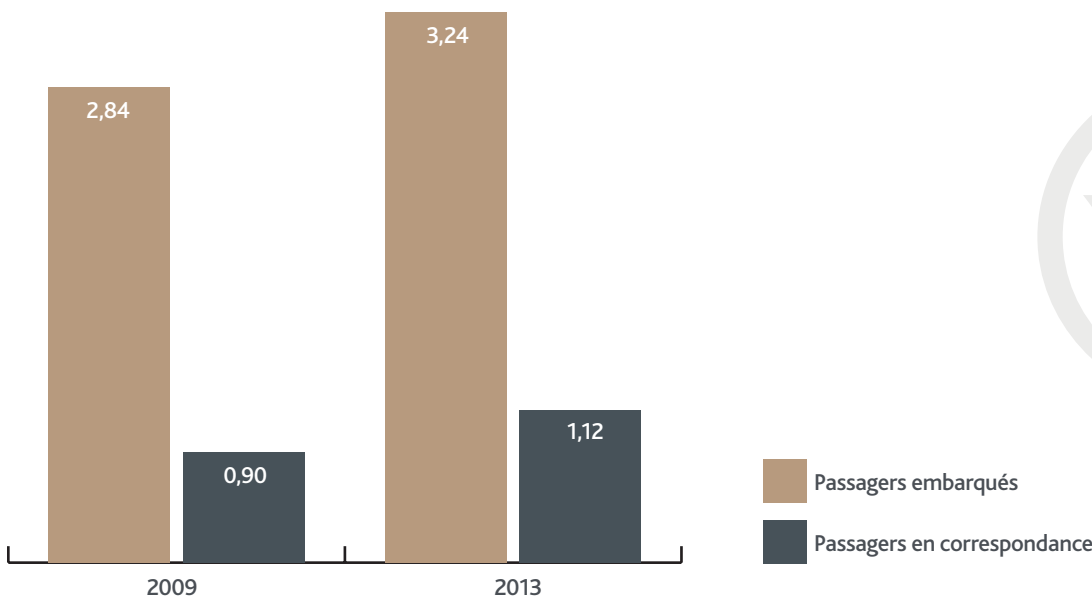
L'étendue du réseau d'Air Canada à Montréal permet également à ses partenaires commerciaux, notamment les transporteurs membres de la Star Alliance, de profiter de cet effet levier de plaque tournante en utilisant le réseau d'Air Canada pour alimenter les vols internationaux qu'ils exploitent de Montréal. Par exemple, Air Canada a conclu une entente avec Turkish Airlines pour que celle-ci utilise le réseau d'Air Canada à Montréal pour alimenter son vol vers Istanbul.

De plus, Air Canada a également des ententes particulières avec certains partenaires commerciaux stratégiques qui lui permettent d'alimenter ses plaques

tournantes, dont sa plaque tournante de Montréal. Air Canada a conclu avec United Airlines et Deutsche Lufthansa AG, une coentreprise transatlantique de partage de revenu appelée A++ qui permet de coordonner la tarification, les horaires et les ventes. Avec cette coentreprise, non seulement Air Canada est en mesure de mieux servir sa clientèle en lui proposant un plus grand nombre d'options de voyages, mais met également à profit son réseau qu'elle exploite de Montréal et sa force de vente dans le marché canadien pour assurer le développement et la rentabilité des vols internationaux exploités par ses partenaires de A++. En vertu de cette entente, selon laquelle Montréal est spécifiquement désignée comme plaque tournante, les partenaires de A++ exploitent, à partir de Montréal, des liaisons sur Zurich, Francfort et Munich. La présence et le réseau d'Air Canada contribuent ainsi à la mise en place, à la rentabilité et au développement de ces liaisons.

Air Canada a également établi une entente de code multiples avec United Airlines pour l'exploitation de vols transfrontaliers, en vertu de laquelle Air Canada offre, à ses clients, des liaisons directes sur Houston, Washington Dulles, Chicago et Newark qui sont exploitées par United Airlines.

MILLIONS DE PASSAGERS EMBARQUÉS OU EN CORRESPONDANCE



Une croissance importante à Montréal

L'année 2014 a été marquée par une augmentation de capacité importante des activités d'Air Canada à Montréal. En plus d'ajouter deux destinations sur l'Europe, soit Nice et Barcelone, Air Canada a augmenté sa capacité sur Londres, Rome, Genève et Bruxelles et a établi une liaison annuelle sur San Francisco. Au total, Air Canada a augmenté sa capacité d'environ 7 % à Montréal en 2014, dont 30 % sur l'Europe pour la période estivale.

De plus, la présence d'Air Canada

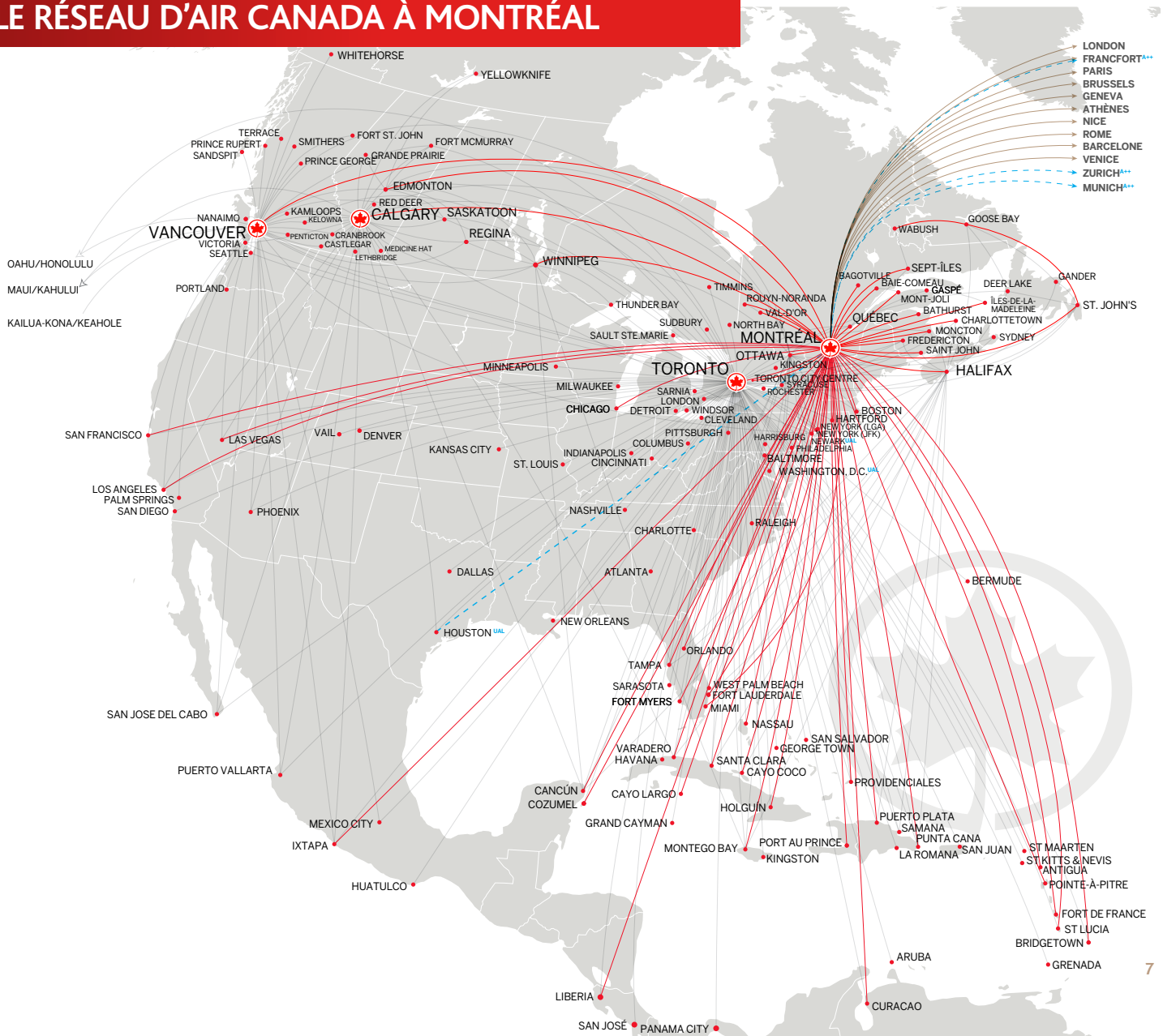
a également contribué à l'ajout de fréquences sur Francfort et l'ouverture d'une liaison directe avec Istanbul, par des partenaires de la Star Alliance. Air Canada a récemment annoncé son horaire d'été 2015 pour l'Europe. Encore une fois, Montréal connaîtra une croissance importante, soit environ 20 %, provenant de l'ajout d'une liaison sur Venise et l'augmentation de la capacité sur Paris, Barcelone et Athènes.

Cet ajout de capacité sur l'Europe s'inscrit dans la stratégie globale de croissance d'Air Canada visant à accroître le trafic de correspondance entre lignes internationales, en particulier en provenance des États-Unis, au cours des prochaines années en raison de ses produits et services primés, de ses aéroports pivots

canadiens à la situation géographique avantageuse, de son vaste réseau et d'autres avantages concurrentiels.

Air Canada compte ainsi poursuivre sa croissance internationale au cours des prochaines années, notamment par l'ajout à son parc aérien de 37 appareils 787 « Dreamliner » de Boeing dont la taille, l'efficacité et distance franchissable conviennent parfaitement à la géographie du Canada et qui permettront d'ajouter de nouvelles destinations à son réseau. La croissance d'Air Canada rouge, dont le parc aérien pourrait atteindre jusqu'à 50 appareils (long- et moyen-courriers) permettra aussi l'ajout de nouvelles destinations et le développement du réseau d'Air Canada à l'échelle internationale.

LE RÉSEAU D'AIR CANADA À MONTRÉAL



Air Canada étudie présentement différents scénarios de croissance pour les prochaines années, incluant l'ouverture liaisons de Montréal pour y développer sa plaque tournante et augmenter de façon importante le nombre de passagers qu'elle y transporte. En ce sens, elle invite la Ville de Montréal à jouer un rôle de leader pour concerter les actions des gouvernementaux et des intervenants économiques afin de développer Montréal comme plaque tournante.

Air Canada recommande que la Ville de Montréal reconnaisse l'apport unique du transport aérien au développement économique, à la productivité des entreprises, au tourisme et au rayonnement de Montréal et concerte les actions des différents gouvernements et intervenants économiques afin de mettre en place des mesures concrètes pour favoriser le développement de Montréal comme plaque tournante.

Des barrières artificielles à la croissance

Le transport aérien est un domaine d'activité hautement compétitif à l'échelle internationale. Pour occuper une place de premier plan, un transporteur doit chercher à développer ses plaques tournantes en misant sur sa capacité d'y faire transiter du trafic dont l'origine ou la destination se situe non seulement dans son pays d'origine, mais provient aussi d'autres pays.

C'est ainsi qu'Air Canada poursuit comme objectif stratégique de faire transiter davantage de trafic entre les États-Unis et l'Europe ou l'Asie par ses plaques tournantes canadiennes. Mais la compétition est vive. Pour réussir, Air Canada doit se démarquer par la qualité du produit qu'elle offre à ses clients et l'efficacité de ses plaques tournantes.

Les gouvernements ont un rôle important à jouer pour permettre la croissance de leurs transporteurs aériens sur le plan international. Air Canada est favorable à

l'adoption d'ententes visant la libéralisation de l'accès aérien si de telles ententes procurent des avantages et des occasions de développements équitables aux deux pays. D'ailleurs, tel que le mentionne le document de consultation de la Ville, le Canada a déjà conclu de nombreuses ententes qui libéralisent l'accès aérien² et qui permettent le développement de nouveaux services aériens internationaux. Malheureusement, les autres politiques publiques en place au Canada ne favorisent pas la croissance du transport aérien. En fait, selon le Forum économique mondial, le Canada se classe 14 sur 140 pays au niveau de la libéralisation de l'accès aérien, mais glisse au 136 rang pour ce qui est des taxes et frais applicables à l'industrie. La lourdeur du fardeau de frais et taxes applicables à l'industrie a fait l'objet de plusieurs études, mais les gouvernements tardent à réagir³.

Dans un rapport publié en Juin 2012, intitulé *L'Avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage*⁴, le comité sénatorial permanent des transports et des communications analyse les politiques publiques mises en œuvre au Canada en matière de transport aérien. Après avoir entendu plusieurs témoins et experts, le comité tire le constat suivant quant à la lourdeur des frais imposés à l'industrie du transport aérien :

Le comité a entendu des experts de tout le secteur de l'aviation commerciale. Ceux qui se souciaient de la compétitivité internationale du Canada dans le secteur des déplacements aériens se plaignaient à peu près tous de la même chose : l'industrie canadienne des déplacements aériens croule sous les coûts élevés. La présence d'intérêts multiples et divergents, et parfois incompatibles, entraîne un manque d'efficacité. Bref, le gouvernement ne traite pas le secteur des déplacements aériens comme un outil susceptible de stimuler l'activité économique, mais simplement comme une source de revenus pour l'État. Il s'ensuit que le secteur est mal équipé pour soutenir la concurrence dans un marché international de plus en plus compétitif. Pis, le secteur canadien des déplacements aériens tourne en deçà de son potentiel au niveau de son apport à la croissance économique du pays et de graves problèmes se font jour sur le marché canadien, problèmes dont la perte de voyageurs au

*profit des aéroports américains proches de la frontière est un symptôme*⁵.

Cette lourdeur imposée à l'industrie du transport aérien au Canada explique notamment, selon le comité, l'éclosion et la croissance soutenue des aéroports américains situés près de la frontière, qui auraient accueillis près de 5 millions de passagers canadiens en 2011, en hausse de 15% par rapport à l'année précédente. Sur cette question plus précise, le Conseil des aéroports du Canada a estimé qu'en 2010, la diminution du nombre de passagers dans les aéroports situés près de la frontière américaine a entraîné une baisse du PIB de 1,1 milliard de dollars, la disparition de 9 000 emplois et la perte de plus de 500 millions de dollars en revenus d'emploi.

Le rapport du comité fait ainsi état des nombreux frais, taxes et tarifs applicables à l'industrie qui nuisent grandement à la compétitivité de celle-ci à l'échelle internationale, qui s'énumèrent comme suit :

- Le loyer payable par les aéroports canadiens au gouvernement fédéral. Ces loyers sont payables par les aéroports qui font partie du réseau national des aéroports, dont l'Aéroport Montréal-Trudeau. La formule du loyer est calculée en fonction des recettes brutes des aéroports, mais équivaut environ à 12% du revenu des aéroports. ADM a payé une somme de 45,6 millions de dollars en loyer en 2013. Dans une étude parue en Juillet 2009 préparée par le groupe Intervista Consulting, il fut estimé que l'élimination des loyers d'aéroports se traduirait, à l'échelle du pays, par un impact économique positif de 720 millions de dollars⁶.
- Le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA), qui doit être payé pour le contrôle des passagers et de leurs bagages. Selon les documents budgétaires du gouvernement fédéral, les sommes perçues des passagers excèdent même le budget de l'ACSTA. Par exemple, en 2012-2013, une somme de 635,5 millions de dollars a été perçue directement des passagers, alors que le budget de l'ACTSA était de 550 millions de dollars.

- Les redevances des services de NavCanada relatives au contrôle aérien et autres services connexes sont entièrement financés par les usagers, alors que les frais équivalents sont en parties subventionnés aux États-Unis⁷;
- Les frais d'améliorations aéroportuaires exigés aux passagers par les autorités aéroportuaires. Ces frais servent à financer les travaux d'infrastructure aux aéroports. À Montréal, ces frais sont de 25\$ par passagers (payable au départ).

Aux États- Unis, tous les aéroports ont accès à des obligations sans intérêt pour financer leurs travaux d'infrastructure ainsi qu'à des fonds de la FAA⁸.

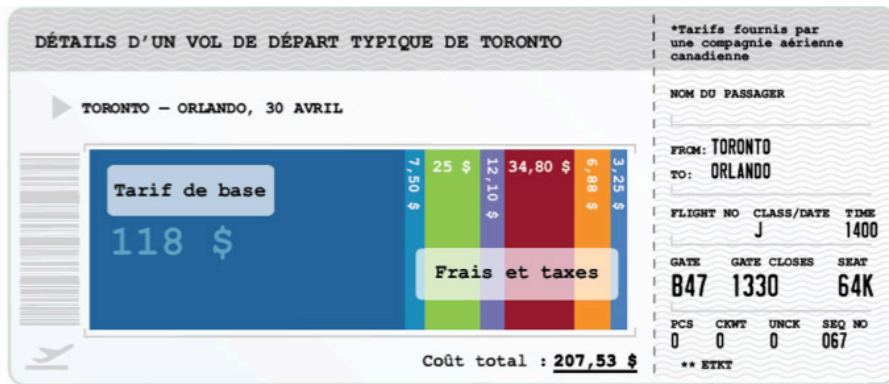
- Les taxes d'accises fédérales et provinciales perçues sur le carburant, un fardeau estimé à 100M\$ à l'échelle canadienne selon le rapport du sénat;
- Les taxes municipales ou les paiements versés en remplacement d'impôts (PERI), exigés aux aéroports par les municipalités où ils sont situés. Aéroports de Montréal a payé 40,5

millions de dollars de taxes foncières en 2013. Les aéroports américains ne paient de taxe foncière.

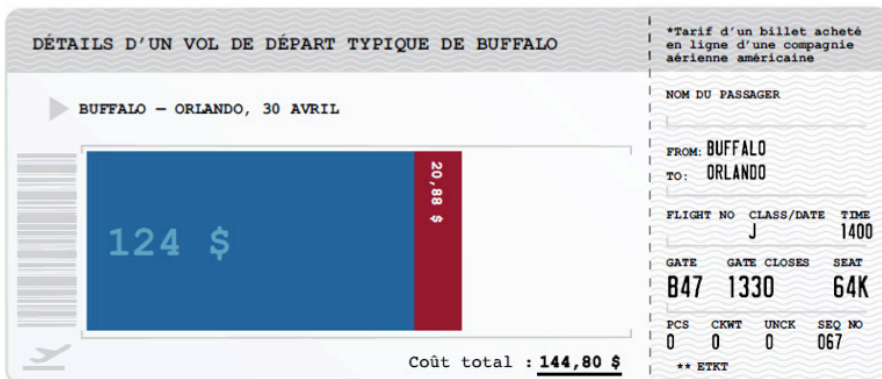
- Les taxes sur les produits et services ou taxe de vente harmonisée s'appliquant au coût du billet, qui sont généralement plus élevées au Canada qu'aux États-Unis;

Pour reprendre l'expression du rapport sénatorial, ce « club sandwich des taxes et autres frais » pèse lourd sur les épaules de l'industrie et ampute injustement son potentiel de croissance. Par exemple, dans les images suivantes, extraites du rapport sénatorial, on observe que la différence entre les coûts des billets entre le Canada et les États-Unis est directement causée par les multiples taxes et frais applicables au Canada.

EXTRAIT DU RAPPORT DU SÉNAT CANADIEN : L'AVENIR DES DÉPLACEMENTS AÉRIENS AU CANADA : POSTE DE PÉAGE OU BOUGIE D'ALLUMAGE



LÉGENDE

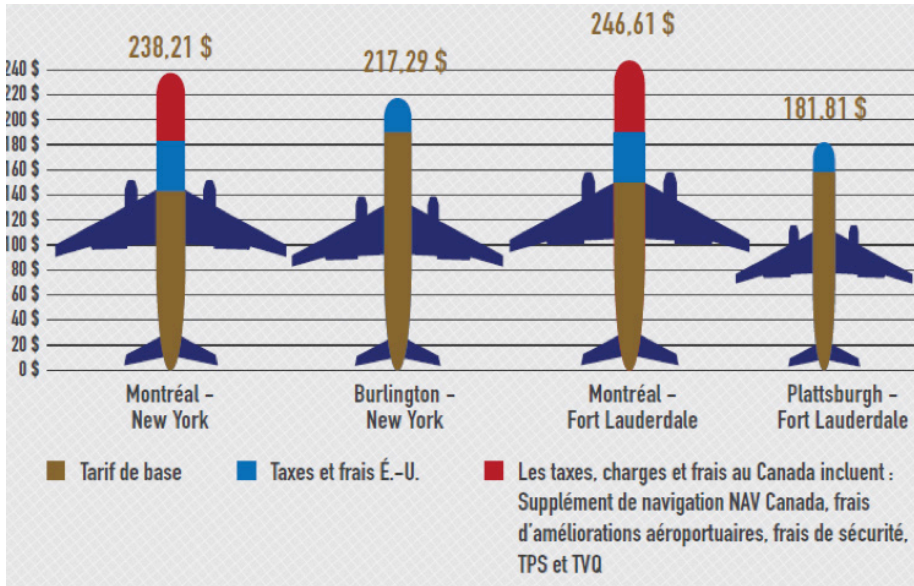


LÉGENDE



La même réalité s'applique aux billets vendus au départ des aéroports de Plattsburgh et Burlington, tel qu'il a été démontré par l'Institut économique de Montréal dans une publication récente, dont l'image suivante est extraite⁹ :

ÉCARTS DE PRIX ENTRE 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, voir note 9.

L'aéroport de Plattsburgh concurrence d'ailleurs ouvertement Montréal en se surnommant de même « l'aéroport américain de Montréal » :

EXTRAIT DU SITE WEB DE L'AÉROPORT DE PLATTSBURGH



En plus des frais détaillés dans l'exemple ci-haut reproduit d'autres frais plus indirects, comme les paiements en remplacement d'impôts fonciers (soit l'équivalent des taxes municipales) et le loyer des aéroports payable au gouvernement fédéral, ne paraissent pas nécessairement sur le coût d'achat d'un billet mais contribuent à le faire augmenter. Par exemple, selon son rapport annuel, Aéroports de Montréal paie 40,5 millions de dollars en taxes municipales en plus de remettre au gouvernement fédéral un loyer de 45,6 millions de dollars totalisant ainsi plus de 85 millions de dollars, ce qui correspond à plus 50% des frais d'atterrissage et d'utilisation d'aérogare perçus auprès des transporteurs aériens, ou un coût approximatif de 12\$ par passager qui embarque à l'aéroport, soit environ l'équivalent des frais de sécurité.

Afin de favoriser le développement des activités aériennes à son aéroport, la Ville de Montréal pourrait donc voir à ce que soit diminué substantiellement, voire annulé, le montant de taxes qu'elle y perçoit pour que soient, en retour, diminuer dans la même mesure les frais d'atterrissage et d'utilisation d'aérogare facturés au transporteur. En comparaison, les aéroports américains ne paient de taxes municipales. Aéroports de Montréal est ainsi l'administration aéroportuaire qui doit payer le plus de taxes municipales au Canada, donc en Amérique du Nord.

En permettant à ADM de diminuer les frais des transporteurs, la ville favoriserait le développement du transport aérien : dans une industrie où la marge bénéficiaire est mince, tout avantage comparatif peut jouer un rôle important dans la prise de décision commerciale. Les frais et redevances payables aux aéroports constituent une des charges les plus importantes pour les compagnies aériennes, surtout au Canada. Pour Air Canada, ces frais représentent le troisième poste de dépenses en importance (après le carburant et la main-d'œuvre) représentant 982 millions de dollars en 2013.

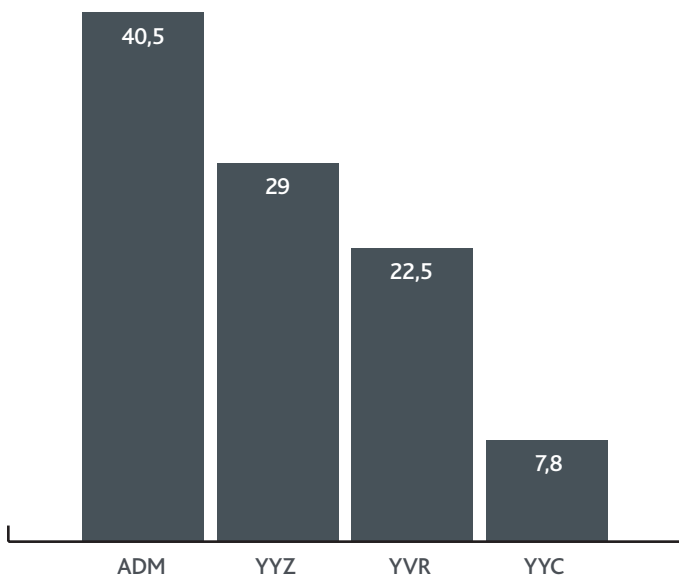
Afin de favoriser le développement du transport aérien, Air Canada recommande que la Ville de Montréal prenne les démarches nécessaires pour que soit considérablement réduit le montant de l'impôt foncier qu'elle perçoit de l'aéroport Montréal-Trudeau pour que soient baissés, dans la même mesure, les frais payables par les transporteurs.

En plus des enjeux liés aux coûts, la compétitivité des plaques tournantes canadiennes requiert également l'adoption, par le gouvernement fédéral de lois et règlements sur l'immigration qui n'entravent pas indûment le transit des

passagers internationaux. Concrètement, un passager en provenance d'Athènes ou de Bruxelles qui veut se rendre à Boston ou Los Angeles évitera de faire une correspondance à Montréal si on lui exige d'obtenir un visa ou autre document et optera plutôt de faire une correspondance sur Paris, Amsterdam ou Londres, tous des aéroports où des visas ne sont pas exigés dans une telle situation. La connectivité efficace des passagers est aussi un élément clé au développement des plaques tournantes et cette préoccupation doit se refléter dans les politiques gouvernementales.

En juin dernier, le gouvernement fédéral a mandaté un comité pour qu'il procède l'examen de la loi sur les transports au Canada et de « toute autre loi fédérale portant sur la réglementation économique d'un mode de transport ». Le mandat de Comité spécifie également qu'il devra tenir compte de certaines questions particulières dont la façon dont la vitalité du secteur canadien de l'aviation, la connectivité aérienne et la capacité du Canada d'attirer les visiteurs et les voyageurs en transit peuvent être préservées et augmentées à la lumière d'un ensemble de facteurs relatifs aux coûts et aux marchés mondiaux concurrentiels¹⁰. Les parties intéressées peuvent déposer des recommandations auprès du Comité. Nous suggérons que la Ville de Montréal soumette, dans la cadre

PAIEMENT EN REMPLACEMENT D'IMPÔT FONCIER (2013)



de cet exercice, sa préoccupation pour l'accroissement des vols internationaux et le développement de son aéroport et invite le gouvernement fédéral à revoir ses politiques pour améliorer la compétitivité du Canada, tant au niveau des taxes et frais applicables à l'industrie du transport aérien qu'au niveau de la réglementation régissant le transit de passagers.

Air Canada recommande que, dans le cadre des travaux du comité de révision de la Loi canadienne sur les transports, la Ville de Montréal invite le gouvernement fédéral à améliorer la compétitivité du Canada à l'échelle internationale, tant au niveau des taxes et frais applicables à l'industrie du transport aérien, notamment en abolissant les loyers payables par les aéroports, qu'à la réglementation applicable au transit de passagers en correspondance.



Conclusion : une vision de développement

Tant au niveau de ses opérations que de sa présence, Air Canada joue un rôle de premier plan dans l'économie de Montréal. En fait, Montréal est une plaque tournante importante pour Air Canada comme en témoignent l'étendue de son réseau, le nombre important de passagers qu'elle y fait correspondre ainsi que sa croissance importante et soutenue depuis 2009, notamment sur les marchés européens. Il est tout-à-fait normal que la ville se préoccupe de la croissance des activités à son aéroport. Le transport aérien est une industrie qui stimule l'économie d'une façon unique : c'est une fenêtre sur le monde qui améliore la productivité des entreprises, la capacité d'attirer des visiteurs et des congrès internationaux et, sans aucun doute, contribue grandement à la notoriété d'une ville sur le plan international.

La Ville de Montréal peut jouer un rôle important pour que Montréal continue de se développer comme plaque tournante en faisant preuve de vision et de leadership. Elle doit d'abord affirmer son engagement à développer son aéroport et prendre des mesures concrètes qui s'inscrivent dans ce sens. La première étape de ce positionnement est de revoir la taxation municipale qui n'est pas compétitive à l'échelle canadienne et encore moins à l'échelle nord-américaine. Une baisse importante des taxes imposées à l'aéroport pourrait faire réduire d'environ 25 % les frais facturés aux transporteurs aériens qui desservent Montréal-Trudeau, ce qui serait à tout coup un incitatif majeur pour contribuer à l'accroissement du nombre de vols. La Ville devrait également interpeller le gouvernement fédéral pour qu'à son tour, il revoit les frais et taxes applicables au transport aérien,

dont les loyers payables par les aéroports canadiens, ainsi que la réglementation applicable au transit des passagers qui amputent injustement le développement de l'industrie du transport aérien et, plus spécifiquement des plaques tournantes canadiennes, dont Montréal. Finalement, tel que plusieurs intervenants le réclament depuis maintenant plusieurs années, améliorer l'accès à l'aéroport, notamment par la mise en place d'un système de train le reliant au centre-ville, serait également un signal important qui témoignerait d'une vision de développement structurante.

Air Canada est présentement dans une importante phase de croissance. L'arrivée de nouveaux appareils long-courriers au sein de son exploitation principale et l'ajout d'appareils au parc aérien d'Air Canada rouge créeront, au cours des années à venir, de nouvelles occasions de développement de routes internationale à partir des plaques tournantes d'Air Canada. Air Canada est le seul transporteur de réseau qui utilise Montréal comme plaque tournante et, en ce sens, joue un rôle unique dans la croissance et le développement du transport aérien à Montréal. En se dotant d'une vision de développement qui reconnaîtrait l'apport unique du transport aérien et du rôle de Montréal comme plaque tournante, la Ville pourrait sans aucun doute favoriser l'accroissement des vols d'Air Canada à Montréal.



Nota :

¹ Dr. Fred Lazar, The Economic Impacts of the Member Carriers of the National Airlines Council of Canada, Schulich School Business, December 2012, disponible au http://www.airlinecouncil.ca/pdf/NACC_Economic_Impact_Study_Dec2012.pdf

² Le Canada a notamment des ententes de type ciels ouverts avec les États-Unis, les 28 pays membres de l'Union Européenne, le Brésil, la Nouvelle-Zélande et des ententes bilatérales qui permettent l'ajout de capacité avec la Chine (sujet au problème de disponibilité de créneaux aux aéroports-pivots), le Japon, l'Inde, la Corée, le Mexique, Israël, etc...

³ Voir, notamment, sur le sujet : Cherniavsky, Ben et Dachis, Benjamin « *Excess Baggage : Measuring Air Transportation's Fiscal Burden* » C.D. Howe Institute Commentary, N° 242, February 2007; Gill, Vijay « *Driven Away: Why More Canadians are Choosing Cross Boarder Airports* » The Conference Board of Canada, October 2012; Intervista Group "*The Elimination of Airport Rent: Return on Investment,*" rapport préparé pour le Conseil Canadien des aéroports, 21 Juillet 2009; *National Travel and Tourism Coalition. Looking to 2020, The Future of Air Travel and Tourism in Canada, Whitepaper, October 2010*

⁴ Rapport préparé pour le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, 41^e législature, 1^e session, Juin 2012

⁵ Idem, à la p. 4

⁶ Voir le rapport du groupe Intervista, op cit, note 1, à la p. 1

⁷ Voir l'étude du Conférence Board, op cit note 3 à la p. 13

⁸ Idem, p. 11

⁹ Kelly-Gagnon, Michel, « Les tarifs aériens élevés et l'exode des passagers au Canadiens », Le Point, Mars 2014, http://www.iedm.org/files/lepoint0314_fr.pdf

¹⁰ Voir le mandat du Comité de révision, disponible au <http://www.tc.gc.ca/fra/examenlrc2014/mandat.html>

