

Proposition prébudgétaire

De : Administration de l'aéroport international d'Halifax (AAIH)

À : Comité permanent des finances de la Chambre des communes

Août 2011

Préambule

Les aéroports du Canada constituent des éléments essentiels de l'infrastructure économique et de transport de ce pays. Ils mettent en relation les collectivités canadiennes avec les principaux marchés nationaux et internationaux, créent des centaines de milliers d'emplois et génèrent chaque année des milliards en recettes fiscales pour tous les ordres de gouvernement.

L'Administration de l'aéroport international d'Halifax exploite, entretient et développe l'aéroport international Robert L. Stanfield d'Halifax en vertu d'un bail foncier conclu avec Transport Canada. Cet aéroport est le principal aéroport du Canada atlantique offrant des services complets; il permet aux passagers et aux clients de fret d'avoir accès aux marchés de l'ensemble du Canada, des États-Unis et de l'Europe. Il s'agit du seul aéroport du Canada atlantique qui offre des services de douanes canadiennes 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 ainsi qu'un service de prédédouanement pour les États-Unis.

L'aéroport est un puissant moteur économique qui rapporte plus de 1,25 milliard de dollars à l'économie provinciale et accueille plus de 3,5 millions de passagers par an; il participe à la communauté par le biais de son programme d'approche communautaire et de son partenariat avec Habitat pour l'humanité Canada; il est un chef de file mondialement reconnu en matière de service à la clientèle qui a été classé « meilleur aéroport au monde » dans sa catégorie durant sept des huit dernières années. Il a également obtenu la certification Airport Service Quality Assured (garantie de qualité du service aéroportuaire) – une référence de l'industrie en matière d'excellence du service.

L'aéroport Stanfield d'Halifax travaille dans le cadre du Conseil des aéroports du Canada (CAC) à la promotion de la nécessité pour le gouvernement canadien de faire face aux défis de l'industrie aéronautique canadienne en matière de concurrence.

On se préoccupe de plus en plus au sein du secteur aéronautique du Canada au sujet du nombre croissant de Canadiens qui traversent la frontière terrestre avec les États-Unis pour avoir accès à des billets moins dispendieux vendus dans les aéroports américains.

Bien que les prix des billets puissent être comparables des deux côtés de la frontière, les politiques budgétaires du Canada à l'égard du secteur aéronautique ont entraîné un désavantage pour le secteur canadien sur le plan de la concurrentialité des coûts.

Loyer des aéroports

L'Administration de l'aéroport international d'Halifax estime que le loyer des aéroports devrait être rationalisé, ce qui est primordial pour accroître la concurrentialité et la productivité de l'industrie aéronautique canadienne. La rationalisation du loyer des aéroports pourrait adopter une approche progressive et par étapes incluant quelques-unes des diverses méthodes que l'Administration aéroportuaire demande au gouvernement du Canada de prendre en considération.

L'AAIH recommande que la rationalisation du loyer des aéroports comprenne des étapes telles que :

- L'établissement immédiat d'un plafond sur le loyer à payer par un aéroport correspondant à un montant qui ne dépasse pas le montant estimé par le gouvernement pour le loyer à payer par chaque aéroport qui a été publié lorsque la formule de calcul des loyers a été modifiée en 2006.
- L'élimination des recettes relatives aux frais d'améliorations aéroportuaires de la formule qui établit le loyer à payer.
- Le crédit ou la réduction de la détermination des revenus bruts afin de tenir compte d'autres coûts des programmes d'immobilisations, tels que les frais de gestion de la dette.
- Une réduction par étapes de l'échelle de pourcentage en vigueur pour le calcul des loyers afin d'en arriver à une situation où l'ensemble des aéroports n'ont plus de loyers à payer.

Zones franches

L'Administration de l'aéroport international d'Halifax est membre de la Foreign Trade Zone (FTZ) Coalition (coalition relative aux zones franches) comprenant les principaux aéroports et fournisseurs de services de transport canadiens.

En s'appuyant sur l'engagement pris par le gouvernement du Canada dans le Budget 2011 selon lequel il prévoit « un examen des politiques et des programmes apparentés aux zones franches », l'AAIH encourage le Comité permanent des finances à donner suite aux recommandations suivantes établies par la FTZ Coalition :

1. Apporter des modifications aux programmes apparentés aux zones franches du Canada afin de :
 - Restructurer et intégrer les programmes fédéraux actuels pour simplifier l'accès à ces derniers et fournir un seul point de service aux utilisateurs potentiels;
 - Réduire ou supprimer les restrictions sur la valeur ajoutée;
 - Permettre aux entreprises qui vendent une proportion importante de leur production au Canada de participer; et
 - Autoriser le report de la TPS/TVH jusqu'à ce que le produit parte de la zone franche pour entrer dans le marché canadien.

2. Donner aux organismes du secteur privé et aux entités régionales la possibilité de définir les zones de commercialisation locales liées aux principales portes et principaux corridors afin de promouvoir et de commercialiser ces zones et les programmes apparentés aux zones franches du Canada de façon efficace dans les marchés nationaux et étrangers.
3. Établir un programme-cadre fédéral pour fournir un modeste soutien financier aux zones et à la commercialisation au niveau local, sous réserve du soutien financier provincial et local applicable, et assurer une liaison directe entre les organismes fédéraux concernés et les zones de commercialisation locales.

Frais liés au maintien de l'ordre et à la sécurité dans les aéroports

Dans son budget 2009, le gouvernement du Canada a annoncé qu'en 2010, il éliminerait unilatéralement sa subvention destinée aux frais liés au maintien de l'ordre et à la sécurité dans les aéroports. Ces frais coûtent près de 1 million de dollars à l'Administration de l'aéroport international d'Halifax par année.

Comme ce montant vient directement du résultat net de l'Administration aéroportuaire, cette décision a un impact considérable sur la situation financière de cette dernière.

En reconnaissance du rôle que les aéroports canadiens peuvent jouer dans le développement économique national, nous demandons que ce soutien financier soit rétabli de sorte que le gouvernement du Canada puisse aider ses aéroports à jouer un rôle encore plus important dans l'avenir économique de notre pays.

FIN