

# LES AÉROPORTS RÉGIONAUX DU CANADA

## VERS UN FINANCEMENT ÉQUITABLE

Le Canada compte 570 aérodromes certifiés dont à peine une douzaine voient transiter plus d'un million de voyageurs par année. Ces aéroports régionaux constituent une composante essentielle du transport aérien national. Ceux qui servent moins de 600 000 voyageurs par année peuvent peiner à obtenir les revenus suffisants permettant d'assurer l'entretien de leurs infrastructures et le maintien de la sûreté et sécurité.



## LES PETITS AÉROPORTS : LEUR IMPORTANCE POUR LES COLLECTIVITÉS ET LES ÉCONOMIES LOCALES

Au Canada, deuxième plus grand pays au monde en superficie, l'aviation est au cœur de notre stratégie en matière de transports depuis les premiers jours d'existence du courrier aérien. De nos jours, environ 126 millions de passagers par année passent par les aéroports du Canada - parmi ceux-ci, 18 millions transitent par des aéroports de taille moyenne ou petite. Ils fournissent ainsi des services aériens qui permettent de relier l'ensemble de notre pays.

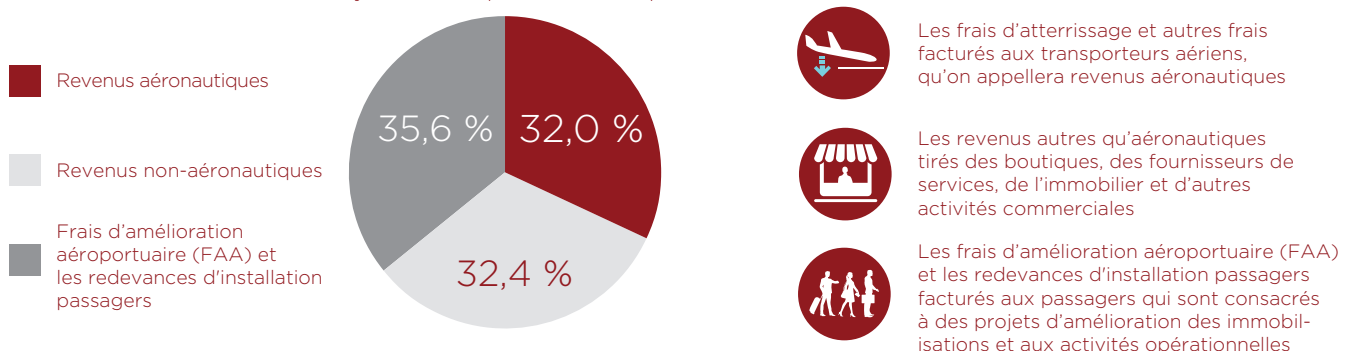
Plus de **18 millions** de passagers transitent chaque année par des aéroports canadiens de taille moyenne et petite

S'il est indéniable que ces aéroports jouent un rôle important permettant de relier ces collectivités au réseau du reste du Canada et du monde entier, il n'est pas moins vrai que leur volume de transport plus restreint peut rendre plus difficile le financement de leur fonctionnement et des améliorations de leurs installations.

## LE FINANCEMENT DES AÉROPORTS

En vertu de la Politique nationale des aéroports du Canada, il incombe aux aéroports de recouvrer les coûts associés à leur exploitation et à leur entretien. Les aéroports ont trois grandes catégories de revenus :

Revenu moyens d'un aéroport canadien de petite taille



L'achalandage moindre réduit évidemment les revenus provenant des transporteurs aériens, mais aussi des autres catégories de revenus. La clientèle des boutiques et des restaurants de l'aéroport est proportionnelle au volume du trafic aérien de l'aéroport.

# DISPONIBILITÉ DE CAPITAL POUR LES PLUS PETITS AÉROPORTS DU CANADA

En général, le transfert des aéroports canadiens à des administrations aéroportuaires locales s'est bien passé. En gros, les aéroports du Canada réussissent à remplir leur mandat de construction et d'entretien d'une infrastructure qui peut s'autofinancer de façon durable. Toutefois, si les gros aéroports arrivent à financer leurs projets immobiliers par des FAA, la chose est moins évidente pour les plus petits aéroports car ceux-ci ne peuvent pas profiter des économies d'échelle comme le font les plus grands.

Les aéroports ont généralement des dépenses fixes élevées et des revenus proportionnels à la nature et au volume de leur trafic aérien. En fait, les dépenses des aéroports peuvent se décliner en quatre catégories :



Les coûts d'utilisation de l'équipement mobile



Les coûts des projets de restauration visant l'entretien des édifices et des surfaces côté piste



Les coûts des grands projets d'expansion permettant de répondre à la croissance de la demande



Les coûts des grands projets d'agrandissement facilitant la croissance du trafic aérien

On confie régulièrement de nouveaux mandats aux aéroports, mais sans qu'ils soient accompagnés du financement nécessaire. C'est qu'il faut respecter de nouvelles exigences réglementaires fédérales en matière de sûreté et de sécurité. Sauf que le gouvernement ne les finance pas.

Seuls les aéroports qui accueillent suffisamment de trafic aérien arrivent à payer pour toutes les catégories de dépenses par des revenus auto-générés. Pour bon nombre de plus petits aéroports, il n'est même pas possible de payer de la sorte les dépenses de la première catégorie. Par conséquent, il est évident que les aéroports de petite et de moyenne taille ont besoin d'une aide financière en fonction du trafic aérien que reçoit l'installation aéroportuaire.

## LES SIX PETITS AÉROPORTS CANADIENS DU RÉSEAU NATIONAL D'AÉROPORTS (RNA) ET LES LOYERS AÉROPORTUAIRES

Au Canada, 26 aéroports sont désignés aéroports du Réseau national. De ceux-ci, 22 sont exploités par des autorités aéroportuaires privées sans fonds publics. Le gouvernement fédéral conserve la propriété des aéroports du RNA, ce qui lui permet d'encaisser des loyers, sans responsabilité financière quant au fonctionnement de l'aéroport, à son entretien ou à ses programmes d'améliorations immobilières.

Six des aéroports du RNA ont un trafic aérien inférieur à 600 000 passagers et partagent la difficulté de se financer comme les autres aéroports de même taille. En tant qu'aéroports du RNA, ils doivent aussi payer un loyer – essentiellement une taxe sur le revenu brut de l'aéroport. À eux deux, l'aéroport international de London et celui de Prince George ont payé environ 225 000 \$ en 2014. Les aéroports de Charlottetown, Gander, Fredericton et Saint John devraient commencer eux aussi à payer un loyer en 2016.

En plus de payer un loyer, puisqu'ils sont sur des terrains fédéraux, les aéroports du RNA sont explicitement exclus de deux programmes d'infrastructures nationaux soit Chantiers Canada et le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA).

*« En règle générale, les aéroports du RNA devront s'autofinancer (coûts d'exploitation et d'immobilisations) dans un délai de cinq ans débutant le 1er avril 1995. On reconnaît que, pour certains aéroports du RNA, la sous-capitalisation jusqu'ici ou les futures exigences en capital peuvent nécessiter certaines modifications à ce principe général. » - Politique nationale des aéroports - 1994*

# PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES (PAIA)

Le PAIA a été créé en 1994 dans le but de permettre aux aéroports de financer leurs projets reliés à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des coûts d'exploitation. Le gouvernement reconnaît que les aéroports fréquentés par moins de 525 000 passagers ont besoin d'une aide financière variable pour maintenir une infrastructure aéroportuaire garantissant la sûreté et la sécurité du public voyageur.

En tout, environ 200 aéroports régionaux et locaux peuvent se prévaloir du PAIA, pour un total de financement plafonné à 38 millions de dollars par année, malgré l'inflation.

Les projets PAIA sont financés suivant trois grandes priorités :

En tout, environ 200 aéroports régionaux et locaux peuvent se prévaloir du PAIA, pour un total de financement plafonné à 38 millions de dollars par année



## PRIORITÉ 1 :

Projets relatifs à la sécurité côté piste comme la remise en état de pistes, de voies de circulation, d'aires de trafic et la lutte contre les incendies d'aéronefs.



## PRIORITÉ 2 :

Équipement mobile lourd côté piste, et éléments reliés à la sécurité comme les souffleuses à neige, les chasse-neige et les balayeuses de pistes.



## PRIORITÉ 3 :

Sécurité aux aérogares et côté ville, tels que des systèmes d'extinction, l'enlèvement de l'amiante et l'accès sans obstacles.

Avec l'évolution de la réglementation relative à la sécurité, l'avènement des nouvelles technologies et l'inflation, les sommes fournies par le PAIA ne suffisent plus à la tâche si le programme doit correspondre à l'esprit dans lequel il a été créé.

En outre, des critères inéquitable d'admissibilité excluent les six aéroports du RNA qui devraient normalement avoir accès au financement du PAIA.

## EN QUÊTE DE CHANGEMENT

Le CAC espère des modifications des critères d'admissibilité au financement des infrastructures qui permettraient aux aéroports du RNA de faire une demande aux mêmes conditions que les intervenants des autres modes de transport et des autres secteurs de l'économie.

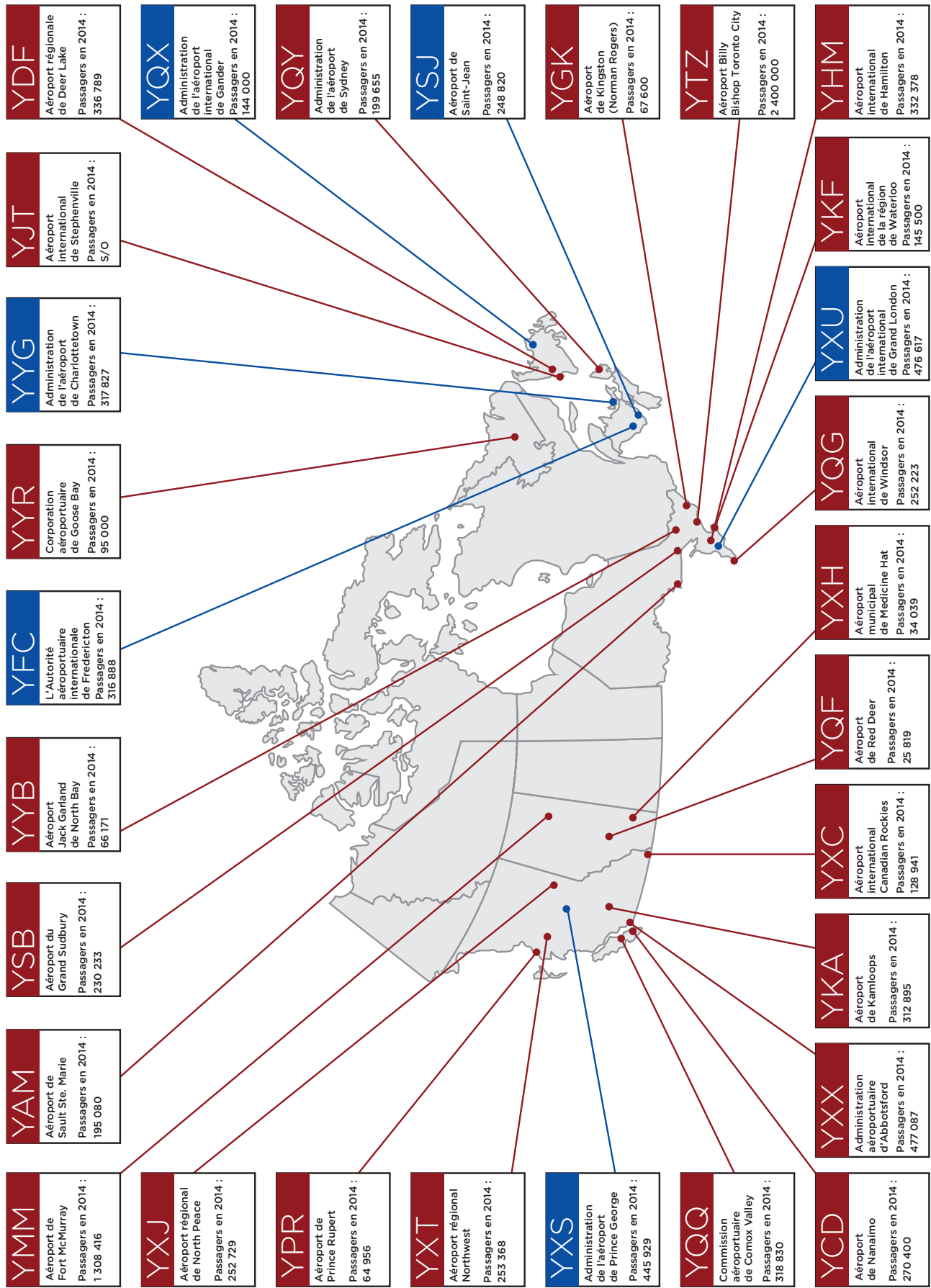
Le CAC souhaite :

- Une modification des critères d'admissibilité qui permettrait aux aéroports du RNA de faire des demandes comme les aéroports comparables qui ne font pas partie du RNA.
- Des modifications au programme améliorant le processus de demande pour les aéroports admissibles, y compris une meilleure communication et une plus grande transparence quant à la façon dont les décisions sont prises.
- Un financement à hauteur de 70 millions de dollars pour les aéroports déjà admissibles, plus 7 millions afin de répondre aux besoins des six aéroports du RNA qui devraient profiter du programme.

## CHANTIERS CANADA

Chantiers Canada, le programme fédéral de financement des infrastructures, dispose de 4 milliards de dollars qu'il peut investir dans le volet des infrastructures nationales. Ce volet comprend une catégorie pour les aéroports régionaux et locaux qui a permis à certains aéroports de recevoir des fonds. Cependant, tous les aéroports du RNA en sont exclus parce qu'ils se trouvent sur des terres fédérales.

# Les petits aéroports et les aéroports régionaux du CAC (non membres du RNA) et les six petits aéroports exclus du financement du PAIA



Pour plus d'information sur les aéroports du Canada, visitez [www.canadasairports.com/fr](http://www.canadasairports.com/fr)

**Au sujet du Conseil des aéroports du Canada** - Le Conseil des aéroports du Canada (CAC), une division de l'Airports Council International-North America, est la voix nationale des aéroports du Canada. Ses 48 membres représentent plus de 100 aéroports, y compris tous les aéroports privés du Réseau national des aéroports (RNA) de même que plusieurs aéroports municipaux partout au Canada. Ensemble, les membres du CAC traitent pratiquement tout le trafic de fret et tout le trafic international de passagers, de même que 95 % du trafic intérieur de passagers.