

connaissance et les commenter. En échange de l'établissement d'un tel Comité, le gouvernement fédéral consentirait à assouplir la formule actuelle de calcul des loyers en les plafonnant à un niveau reflétant la valeur des aéroports lors de leur dévolution.

4.1.2 La cession des aéroports à des organismes régionaux

Nonobstant ce qui précède, il faut également se demander si le gouvernement canadien ne devrait pas poursuivre le mouvement amorcé en 1992 de transfert de la gestion administrative des aéroports vers les provinces et les villes canadiennes. Le gouvernement canadien pourrait ainsi offrir aux provinces et grandes villes canadiennes l'option de se porter acquéreur, à un prix raisonnable, des actifs immobiliers des aéroports canadiens. Ce transfert de propriété viendrait résoudre la question du loyer perçu par Ottawa. Évidemment, les acquéreurs devraient emprunter des fonds pour l'achat de ces actifs; une partie de la dette serait probablement laissée dans le bilan des aéroports. Mais au moins les autorités aéroportuaires verraient le bout du tunnel avec le remboursement déterminé de la dette ainsi contractée. Pour le gouvernement canadien, les sommes ainsi récupérées seraient bienvenues dans la cadre de la poursuite de l'équilibre budgétaire. De plus, en cédant la propriété aux régions, le gouvernement fédéral se mettrait ainsi à l'abri de tout recours par des créanciers sur les biens immobiliers et autres créances de l'administration aéroportuaire. Par ailleurs, en devenant propriétaires des installations, les provinces et les villes assumerait un mandat plus clair de gouvernance et de supervision de la gestion des aéroports canadiens.

Les aéroports pourraient ainsi mieux s'intégrer dans le développement économique des régions au Canada. De plus, sans être prophète de malheur, nous croyons qu'à moyen et long terme, les pouvoirs publics provinciaux et locaux pourraient devoir s'impliquer dans le financement de certains aéroports, comme c'est le cas chez nos principaux concurrents au sud de la frontière.

En assumant une certaine responsabilité pour cette activité, les provinces permettraient au transport aérien d'être mieux intégré aux autres grands modes de transport des personnes au Canada, la route et le rail. En Alberta et en Colombie-Britannique, les provinces ne participent pas au conseil d'administration. Les villes et les chambres de commerce assument tout le leadership local : l'essentiel est que le conseil reconnaisse qu'il doit défendre sa performance et qu'en cas de mauvais résultats, les administrateurs pourraient bien perdre leur siège. Chaque région du pays pourra choisir son modèle de gouvernance selon les particularismes du milieu. À cet égard, la province de l'Alberta s'est déjà dotée d'un cadre réglementaire, le « Regional Airports Authorities Act »⁶⁰ qui s'apparente au projet de loi C-20 et qui encadre la création et le fonctionnement d'autorités aéroportuaires régionales comme celle de Fort McMurray. Dans ce contexte, chaque province canadienne pourrait décider si elle assume cette responsabilité ou laisse certaines municipalités de la région remplir ce mandat.

60 <http://www.qp.alberta.ca/documents/Acts/R09.pdf>

Dans tous les cas, le gouvernement canadien continuerait naturellement d'exercer ses activités de réglementation de ce secteur (immigration, douane, contrôle sanitaire, sécurité aérienne, etc.); mais la gestion administrative des bâtiments, des commerces, des stationnements et autres installations serait transférée aux provinces ou municipalités par la vente des actifs. Ce modèle a d'ailleurs donné de bons résultats pour les petits aéroports.

Tout en laissant une majorité d'administrateurs d'expérience « légitimes et crédibles » provenant de l'extérieur des sphères gouvernementales, s'occuper de la gestion et la supervision des activités du conseil, les provinces/municipalités pourraient ainsi reprendre en main le développement de ce puissant levier économique qu'est le transport aérien.

Chaque année, le conseil d'administration devrait rendre des comptes à une autorité provinciale ou municipale et justifier sa performance et ses choix stratégiques. Les médias pourraient commenter ces résultats; certains voudront peut-être faire des comparaisons entre la performance de certains aéroports au pays et ailleurs dans le monde.

Sous la supervision d'une autorité provinciale ou plurimunicipale, un conseil d'administration jouissant d'une réelle autonomie pourrait faire un bon travail comme le soulignaient les conclusions des chercheurs Oum *et al.* (2006, 2008) :

- Il n'y a pas de différence significative entre la performance des aéroports exploités par des administrations locales privées (type 4) comme à Montréal ou Toronto et celle des aéroports exploités par des agences ou ministères publics aux États-Unis (type 1);
- Contrairement à la croyance générale, il n'y a pas d'évidence statistique voulant que les aéroports appartenant majoritairement au secteur privé (type 2) soient plus efficaces que ceux qui sont exploités par des agences gouvernementales (type 1) ou par des entreprises publiques appartenant à 100% au gouvernement (type 6).

L'essentiel est de redonner une réelle imputabilité aux conseils des aéroports. En raison de la possible participation de fonds publics au financement, une privatisation à l'anglaise n'est pas souhaitable pour le moment.

Recommandation #2

Tout en continuant d'assumer la pleine responsabilité pour les activités relevant de sa juridiction (sécurité, commerce international, immigration, douanes, etc.) le gouvernement canadien devrait offrir aux provinces et aux municipalités de se porter acquéreurs des actifs immobiliers et des équipements des aéroports canadiens. Le prix devrait être raisonnable. Le fardeau de la dette serait probablement moins difficile à porter que les loyers actuels qui progressent avec les revenus.