

HORIZON 2020

L'AVENIR DE L'INDUSTRIE DU VOYAGE ET DU TOURISME AU CANADA Livre blanc



COALITION NATIONALE DU VOYAGE ET DU TOURISME Octobre 2010



CANADIAN AIRPORTS COUNCIL
CONSEIL DES AÉROPORTS DU CANADA



HOTEL ASSOCIATION OF CANADA
ASSOCIATION DES HÔTELS DU CANADA



NATIONAL AIRLINES COUNCIL OF CANADA
CONSEIL NATIONAL DES LIGNES AÉRIENNES DU CANADA



TABLE DES MATIÈRES

Page 3	<i>La Coalition nationale du voyage et du tourisme</i>
Page 4	<i>Introduction et piliers de nos recommandations</i>
Page 6	<i>Sommaire</i>
Page 8	<i>L'industrie du voyage et du tourisme au Canada</i>
Page 12	<i>Concurrence mondiale</i>
Page 18	<i>Concurrence des États-Unis</i>
Page 23	<i>Rôle des gouvernements</i>
Page 26	<i>Mener à bien la vision</i>
Page 28	<i>Recommandations</i>
Page 30	<i>- Compétitivité des coûts à l'échelle mondiale</i>
Page 34	<i>- Infrastructure du secteur du voyage et du tourisme</i>
Page 37	<i>- Stratégie touristique tournée vers l'avenir</i>
Page 40	<i>- Sûreté et contrôles frontaliers intelligents</i>
Page 43	<i>- Pénurie de main-d'œuvre</i>
Page 46	<i>Conclusion</i>
Page 47	<i>Résumé des recommandations de l'industrie du voyage et du tourisme</i>
Page 48	<i>Références</i>

LA COALITION NATIONALE DU VOYAGE ET DU TOURISME

La Coalition nationale du voyage et du tourisme (CNVT) est un regroupement d'associations de l'industrie au sein du secteur du voyage et du tourisme au Canada et en Amérique du Nord. Les dirigeants des associations respectives sont les suivants :

William Restall
Président du conseil d'administration
Conseil des aéroports du Canada

Tony Pollard
Président
Association des hôtels du Canada

Doug Lavin
Vice-président régional – Amérique du Nord
Association internationale du transport aérien

George Petsikas
Président
Conseil national des lignes aériennes
du Canada

David Goldstein
Président et chef de la direction
Association de l'industrie touristique
du Canada

Vision

La Coalition nationale du voyage et du tourisme veut faire en sorte que d'ici 2020, le Canada figure à nouveau parmi les 10 premières destinations touristiques du monde en termes d'arrivées internationales.

Mission

L'industrie du voyage et du tourisme est un des secteurs économiques les plus importants et les plus stratégiques du Canada, et la Coalition nationale du voyage et du tourisme s'est donnée pour mission de promouvoir une politique publique innovatrice qui lui permette d'être plus concurrentielle à l'échelle du globe et de s'imposer à l'avenir comme un des acteurs clés sur le marché mondial du voyage et du tourisme.

La Coalition nationale du voyage et du tourisme (CNVT) veut inciter le gouvernement à mettre sur pied une stratégie nationale nouvelle et globale favorisant le développement de l'industrie canadienne du voyage et du tourisme afin que le Canada figure à nouveau, comme elle le souhaite, parmi les 10 premières destinations touristiques du monde en termes d'arrivées internationales.

Ce document décrit les perspectives qui s'offriront au Canada si la vision de la CNVT devient une réalité, et il présente une série de recommandations réalistes qui paveront la voie à la croissance économique et au développement des exportations à court et moyen terme.

Un document d'accompagnement intitulé L'impact stratégique de l'industrie canadienne du voyage et du tourisme liée à l'aviation sur l'économie du Canada donne un bon aperçu de l'importance économique et sociale des voyages et du tourisme pour le Canada, et évalue en détail l'impact des voyages et du tourisme liés à l'aviation sur l'économie, les emplois et les rentrées des gouvernements.

Voyages et tourisme : quelques faits

Chaque dollar dépensé par les touristes rapporte près de 0,28 \$ aux trois ordres de gouvernement.

Pas moins de 180 000 entreprises canadiennes en activité œuvrent dans le secteur du tourisme.

Il y a 8 447 établissements hôteliers qui mettent plus de 450 000 chambres à la disposition des visiteurs.

Les 16 principaux centres de congrès au Canada offrent pas moins de deux millions de pieds carrés d'espace fonctionnel. Il y se tient plus de 7 000 événements par année.

Quatre piliers sous-tendent nos recommandations :

1

Un régime fiscal juste

*qui favorise l'essor des voyages
et du tourisme internationaux*

2

Des règles du jeu équitables par rapport aux États-Unis

*afin de soutenir la concurrence pour
les voyages et le tourisme transocéaniques
et transfrontaliers*

3

Des politiques qui augmentent la compétitivité mondiale

*de l'industrie canadienne du voyage
et du tourisme*

4

L'accès à une main-d'œuvre suffisamment nombreuse et qualifiée

*pour l'industrie canadienne du voyage
et du tourisme*

SOMMAIRE

Depuis 2002, le Canada est passé de la huitième à la quinzième place parmi les destinations touristiques les plus visitées dans le monde.

La Coalition nationale du voyage et du tourisme veut faire en sorte que le Canada figure à nouveau parmi les 10 premières destinations touristiques du monde d'ici 2020.

En 2009, le Canada a reçu un peu plus de 15,7 millions de visiteurs qui ont dépensé 14,2 milliards de dollars pendant leur séjour, soit 903 \$ par visiteur.

Si la vision de la Coalition nationale du voyage et du tourisme avait été une réalité, le Canada aurait accueilli en 2009 quelque 5,7 millions de visiteurs supplémentaires qui auraient dépensé 5,2 milliards de dollars et créé 46 900 emplois de plus pour les Canadiens.

Pour que notre vision devienne réalité, nous avons besoin :

1. D'un régime fiscal juste qui ne freine pas l'essor économique de l'industrie
2. De règles du jeu équitables par rapport aux États-Unis, notre plus important concurrent touristique
3. De politiques qui rendent l'industrie canadienne du voyage et du tourisme plus concurrentielle dans le monde
4. D'un accès à une main-d'œuvre suffisamment nombreuse et qualifiée

La portée et l'ampleur des défis qui attendent l'industrie canadienne du voyage et du tourisme exigent une refonte en profondeur des politiques. Les réformes fragmentaires, ponctuelles ou par étapes ne contribueront guère à freiner le recul du Canada dans les classements mondiaux en termes de visiteurs internationaux.

Voici un résumé des recommandations spécifiques que nous proposons dans cinq grandes catégories :

Compétitivité mondiale au niveau des coûts

- Éliminer les loyers aéroportuaires, les taxes municipales imposées aux aéroports et les paiements remplaçant les taxes
- Affecter le produit de la taxe d'accise sur le carburéacteur aux infrastructures aéronautiques
- Réduire sensiblement ou supprimer le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) en augmentant considérablement le financement gouvernemental des services de sûreté aérienne et d'inspection des voyageurs
- Modifier le Programme d'incitation pour congrès étrangers et voyages organisés en : améliorant le programme actuel pour voyageurs réintroduisant un programme de remboursements individuels

Infrastructure du secteur du voyage et du tourisme

- Mettre sur pied une banque d'investissement dans les infrastructures pour le secteur du voyage et du tourisme, qui puisse fournir un financement à bas coût aux aéroports, aux transporteurs et aux grands projets d'infrastructure dans le secteur du voyage et du tourisme

- Rendre les aéroports plus accessibles pour les localités avoisinantes et combiner davantage l'avion et les autres moyens de transport
- Concevoir une stratégie coordonnée d'expansion ou de facilitation des voyages et du tourisme qui permette de déterminer les grandes priorités dans chaque région
- S'assurer que la politique du Canada en matière d'investissement dans les infrastructures du secteur du voyage et du tourisme s'aligne sur celles des principaux pays concurrents
- Introduire au sein de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) des changements qui contribueraient à améliorer la transparence et la communication avec les principaux intéressés, notamment les aéroports et les transporteurs
- Permettre aux aéroports qui le souhaitent d'effectuer un précontrôle des voyageurs
- Comparer la vitesse de traitement et les niveaux de productivité de l'ACSTA avec des fournisseurs de services de sûreté similaires ailleurs dans le monde, et procéder régulièrement à un examen des pratiques exemplaires

Stratégie touristique tournée vers l'avenir

- Accroître le financement de la Commission canadienne du tourisme (CCT) :
S'efforcer d'obtenir des niveaux de soutien financier permettant de soutenir la concurrence internationale
Assurer à la CCT un financement stable et prévisible sur de longues périodes
- Voir à ce que les décisions des ministères fédéraux en matière de politiques tiennent compte des impacts sur le tourisme et prendre toutes les mesures nécessaires pour atténuer ces impacts
- Donner aux établissements touristiques de petite et moyenne tailles accès à un financement en mettant sur pied une banque d'investissement dans les infrastructures pour le secteur du voyage et du tourisme, qui servirait d'intermédiaire financier

Sûreté et contrôles frontaliers intelligents

- Augmenter les ressources financières et humaines de l'Agence des services frontaliers du Canada afin de réduire l'impact de ses activités sur l'expérience de voyage des visiteurs
- Mettre résolument en place des technologies permettant d'effectuer un contrôle intelligent de la

Pénurie de main-d'œuvre

- Augmenter l'offre de main-d'œuvre disponible au Canada
- Encourager la participation des groupes sous-représentés sur le marché du travail, notamment les jeunes et les Néo-Canadiens
- Simplifier et améliorer le Programme des travailleurs étrangers temporaires ainsi que les avis concernant l'impact sur le marché du travail
- Continuer à financer le travail du Conseil canadien des ressources humaines en tourisme (CCRHT)
- S'assurer que la formation axée sur les compétences pour l'industrie du tourisme d'accueil est suffisamment disponible

L'INDUSTRIE CANADIENNE DU VOYAGE ET DU TOURISME

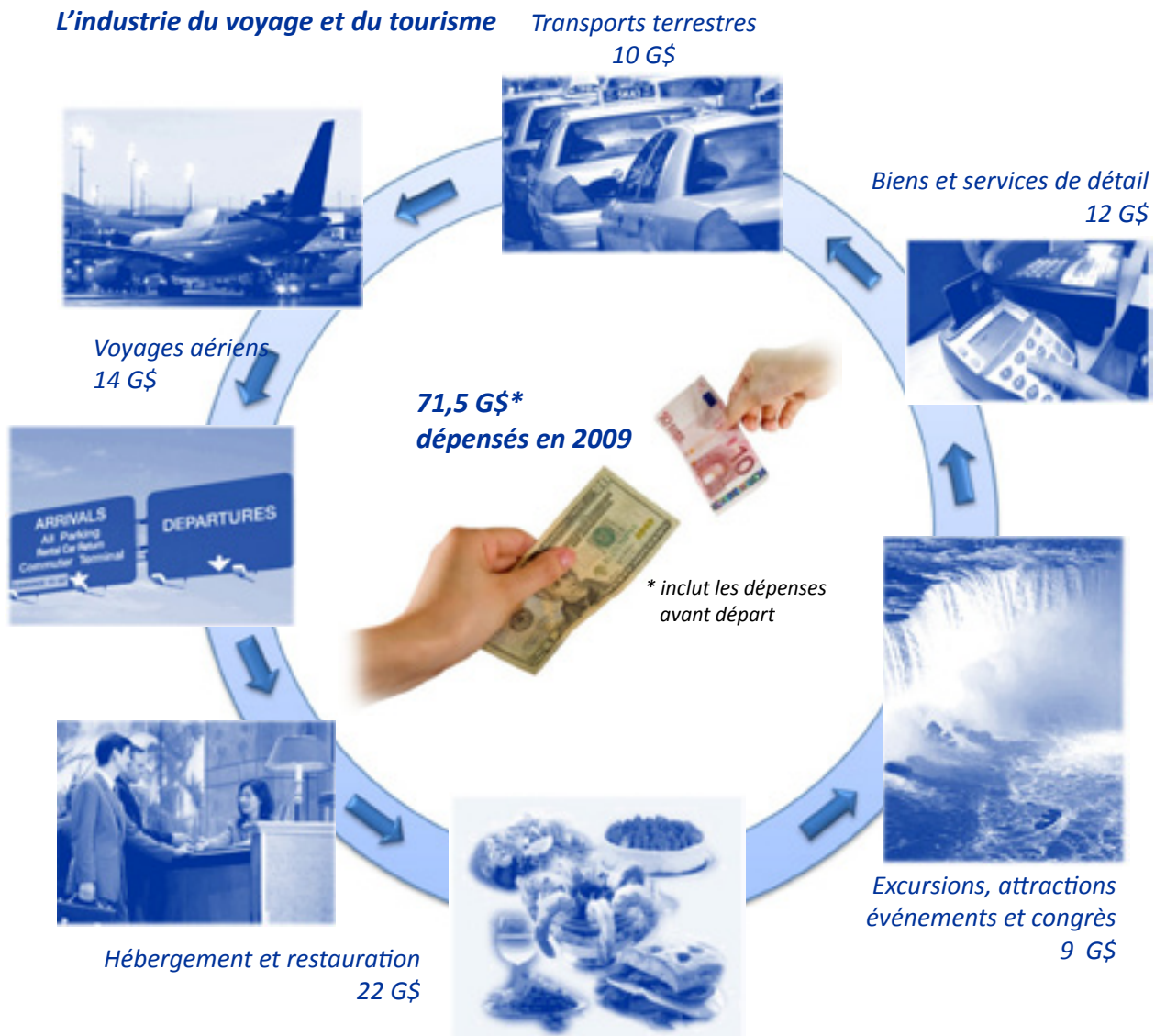
L'industrie fournit du transport, de l'hébergement, de la nourriture et des boissons ainsi qu'un vaste éventail de biens et de services aux visiteurs étrangers et aux Canadiens qui font du tourisme au Canada; ces derniers ont dépensé 71,5 milliards de dollars en 2009.

Les voyages d'agrément comptent pour 85 % de ces dépenses et les voyages d'affaires, pour 15 %.

Le produit intérieur brut (PIB) de l'industrie du voyage et du tourisme s'est établi à 29 milliards de dollars en 2009, l'équivalent de celui de la construction automobile et des secteurs forestier et agricole combinés.

Il y avait en tout plus de 180 000 entreprises canadiennes dans le secteur du tourisme qui employaient directement 650 000 personnes, soit 3,5 % de l'ensemble de la main-d'œuvre canadienne.

L'industrie du voyage et du tourisme

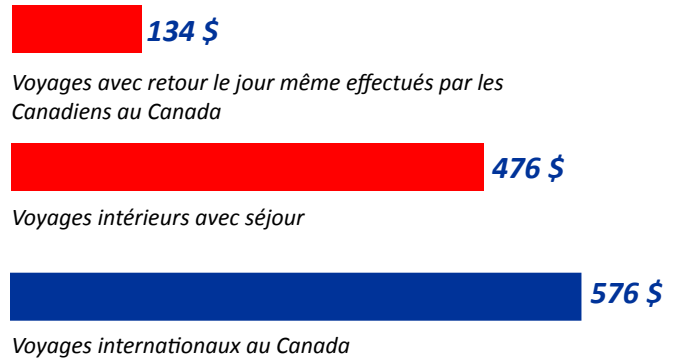


Source : Statistique Canada, Indicateurs nationaux du tourisme, quatrième trimestre 2009

L'industrie s'occupe des voyageurs d'agrément et d'affaires en provenance des États-Unis et des autres pays ainsi que des Canadiens se déplaçant au Canada.

Les voyages internationaux comprennent les déplacements effectués par les visiteurs en provenance des États-Unis et des autres pays, tous moyens de transport confondus. Ils représentent la part de marché la plus lucrative et sont suivis par les voyages et le tourisme de plus de 24 heures effectués par les Canadiens. Les voyages et le tourisme intérieur de moins de 24 heures rapportent beaucoup moins à l'industrie.

Comparaisons de la demande par voyage

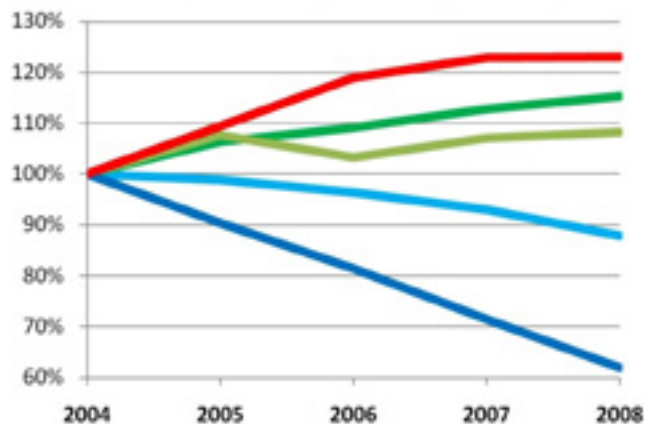


Demande changeante du marché

La composition de la demande du marché du voyage et du tourisme au Canada a énormément changé depuis 2004.

Entre 2004 et 2008, les voyages touristiques intérieurs ont augmenté de 23 %, mais il s'agissait de voyages de moins de 24 heures, donc moins lucratifs.

Hausse du tourisme intérieur – Baisse des voyages en provenance des É.-U.



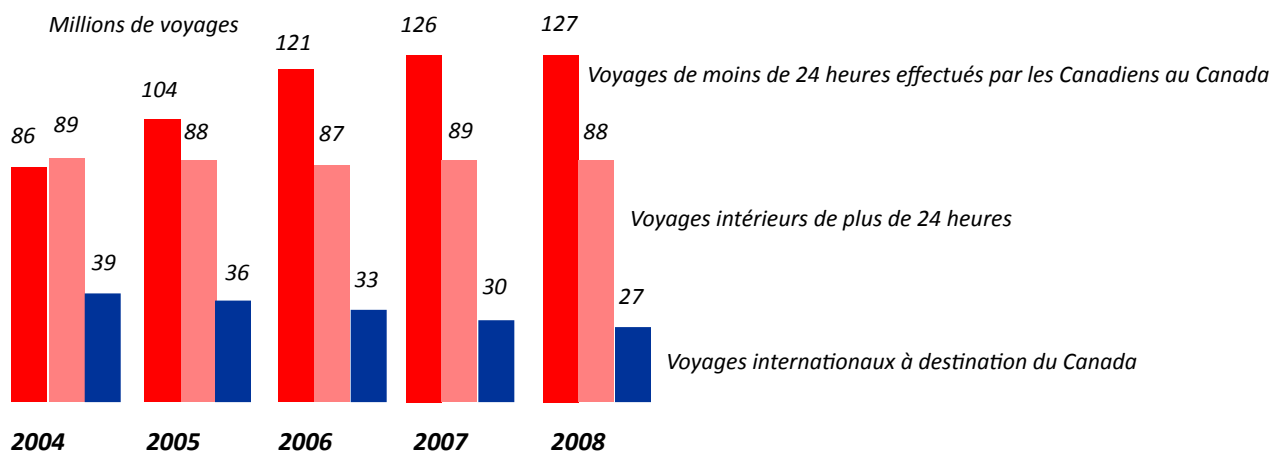
- Voyages touristiques intérieurs en hausse de 23 %
- Voyages outre-mer directement au Canada en hausse de 15 %
- Voyages outre-mer à destination du Canada via les É.-U. en hausse de 8 %
- Voyages aériens des É.-U. au Canada en baisse de 12 %
- Voyages routiers des É.-U. au Canada en baisse de 38 %

Source : Statistique Canada, enquête sur les voyages internationaux et enquête sur les voyages des résidents du Canada

L'INDUSTRIE CANADIENNE DU VOYAGE ET DU TOURISME

En 2008, le nombre de voyages de moins de 24 heures effectués par les Canadiens au Canada sont passés à 127 millions, tandis que les déplacements de plus de 24 heures se sont maintenus en deçà de 90 millions et les voyages internationaux ont baissé à 27 millions.

Voyages intérieurs et internationaux entre 2004 et 2008



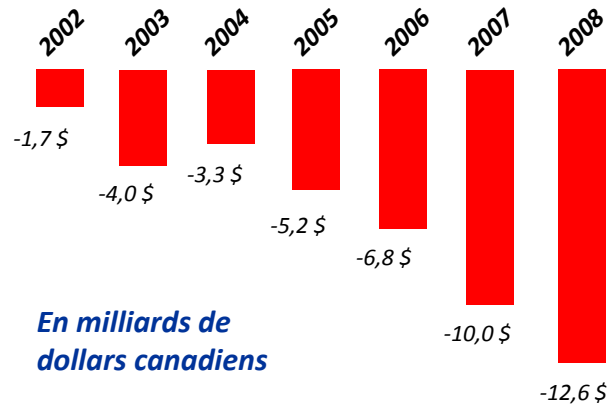
Cela a eu pour effet de transformer considérablement la demande dans le secteur du voyage et du tourisme : les voyages internationaux et de plus de 24 heures qui rapportaient davantage ont cédé la place aux déplacements intérieurs de moins de 24 heures et moins lucratifs.

Progression du déficit dans le secteur du voyage et du tourisme au Canada

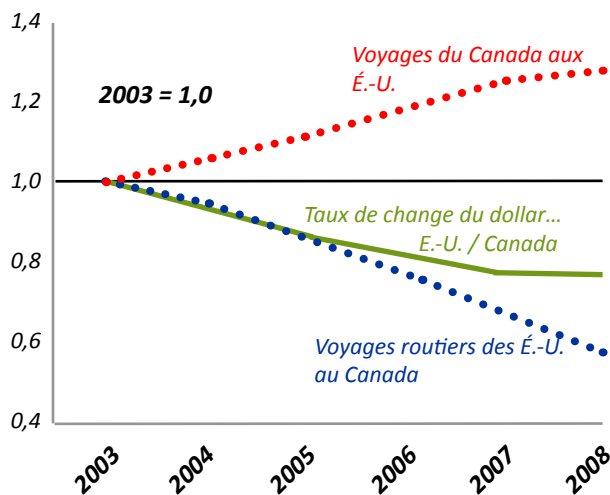
En outre, la baisse du tourisme en provenance des États-Unis a coïncidé avec une dévalorisation du dollar américain, ce qui a incité plus de Canadiens à aller aux États-Unis.

Cette situation a engendré un « déficit touristique » important pour le commerce international du Canada et rendu les villes-portes aéroportuaires des États-Unis plus attrayantes pour le trafic international.

Déficit du Canada au niveau des dépenses liées au tourisme

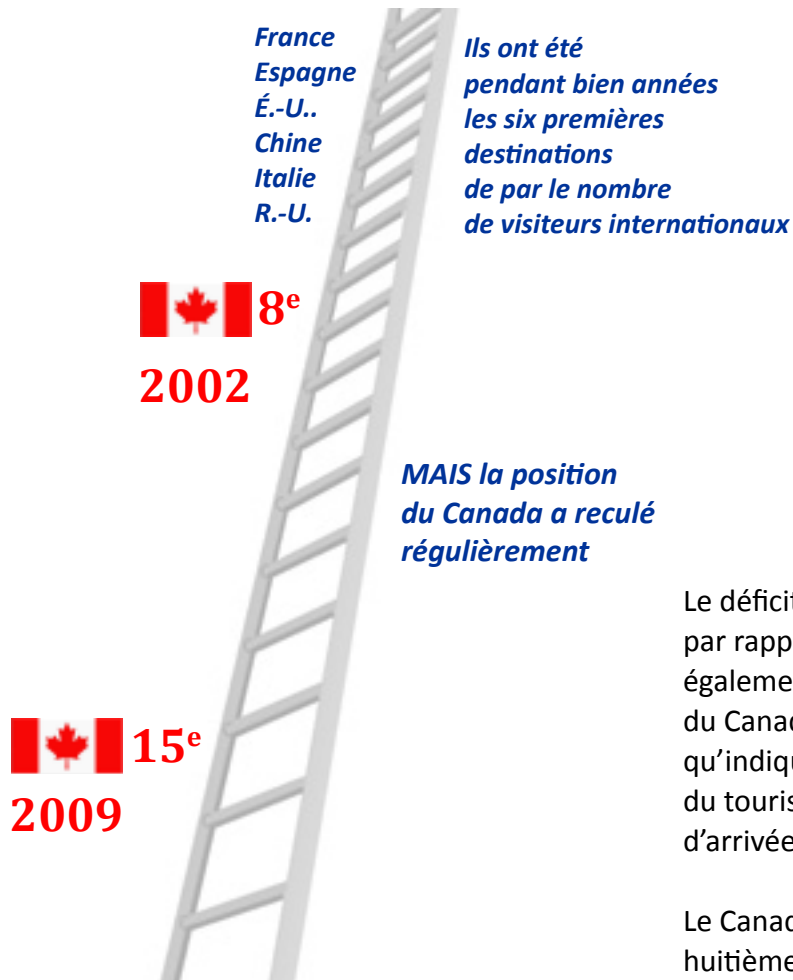


Voyages transfrontaliers



La baisse des voyages des Américains et des résidents d'autres pays au Canada conjuguée à l'augmentation des déplacements des Canadiens aux États-Unis et ailleurs dans le monde a entraîné en 2008 un déficit commercial de 12,6 milliards de dollars lié aux voyages et au tourisme.

Classement mondial du Canada en terme de visiteurs internationaux

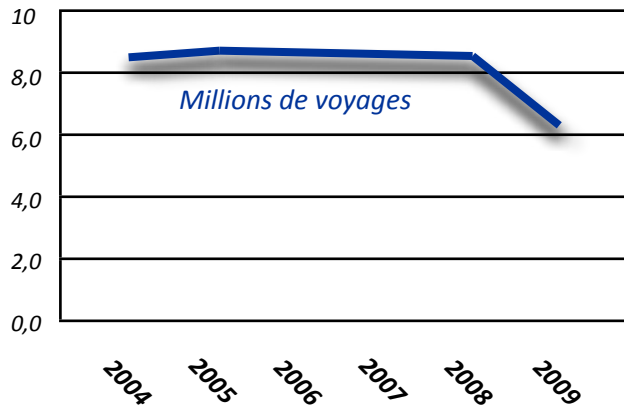


Le déficit touristique grandissant du Canada par rapport aux États-Unis se reflète également dans la position concurrentielle du Canada à l'échelle internationale, telle qu'indiquée par l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) et mesurée en nombre d'arrivées internationales.

Le Canada est passé depuis 2002 de la huitième à la quinzième position en raison surtout du recul des voyages effectués par les résidents des États-Unis au Canada.

En revanche, la progression des déplacements des Canadiens aux États-Unis a permis à ce pays de se maintenir parmi les six premières destinations de voyage et de tourisme au monde.

Les voyages aériens internationaux à destination du Canada n'ont pas augmenté depuis des années



Les voyages aériens en provenance des États-Unis et d'ailleurs dans le monde à destination du Canada n'ont guère contribué à compenser la perte des déplacements routiers des États-Unis vers le Canada. Le nombre de voyages aériens internationaux à destination du Canada s'est maintenu aux alentours de 8,6 millions jusqu'en 2009, après quoi il a chuté de 27 % essentiellement en raison de la récession économique mondiale.

Les prix sont un facteur important

Les prix sont sans doute la principale cause du recul enregistré par le secteur du voyage et du tourisme au Canada.

Le rapport 2009 du Forum économique mondial sur la compétitivité du secteur des voyages et du tourisme a classé l'industrie canadienne du voyage et du tourisme au 106e rang mondial en termes de compétitivité des prix; les taxes ainsi que les droits et redevances autorisés par le gouvernement sur les tarifs aériens y sont pour beaucoup.

LES CANADIENS UTILISENT LES AÉROPORTS AMÉRICAINS

En plus d'être une destination nord-américaine meilleur marché pour les touristes internationaux, les États-Unis coûtent moins cher pour bien des Canadiens qui se rendent à un aéroport américain proche pour aller à l'étranger. En 2009, quelques millions de Canadiens ont voyagé par la route pour prendre des vols internationaux au départ de Buffalo, Detroit, Burlington, Plattsburgh et Bellingham. Cette « fuite » entraîne un manque à gagner pour les aéroports et les transporteurs canadiens.

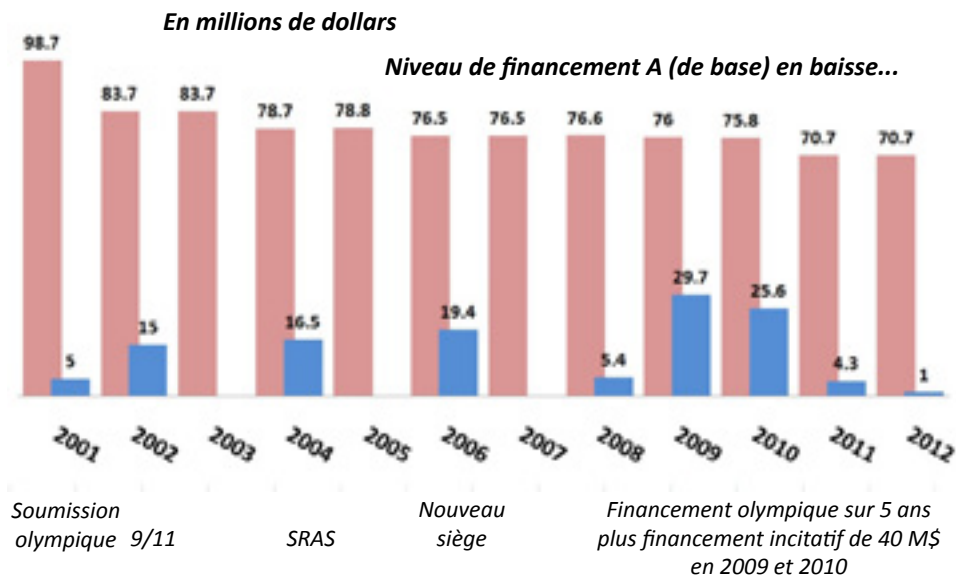
CONCURRENCE MONDIALE

Le Canada ne dépense pas suffisamment pour sa promotion à l'étranger

La Commission canadienne du tourisme (CCT) s'occupe de promouvoir le Canada dans les pays suivants : Allemagne, Australie, Brésil, Chine, Corée du Sud, États-Unis France, Inde, Japon, Mexique, Royaume-Uni et Canada. Elle est essentiellement chargée de faire valoir la « marque canadienne » à l'étranger.

La CCT a bien eu droit à des injections de capitaux périodiques afin de tirer parti des Jeux olympiques de 2010 et de s'occuper de questions spécifiques comme le SRAS et, plus récemment, à un incitatif économique en réponse à la récession mondiale; mais le financement principal de la CCT a diminué année après année pendant l'essentiel de la décennie.

Financement de la Commission canadienne du tourisme



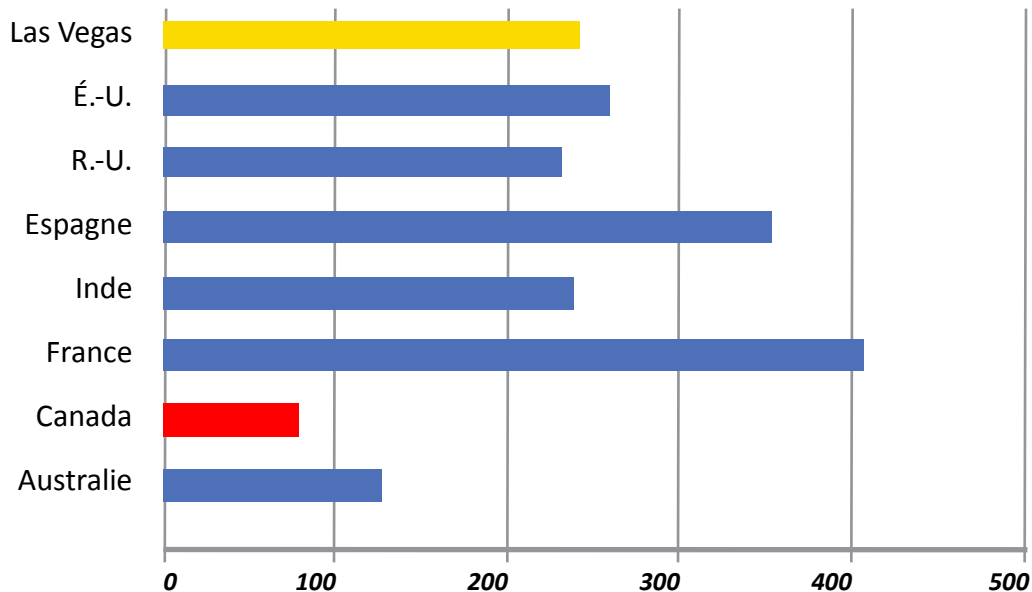
Cette tendance freine la capacité fondamentale qu'a la CCT de promouvoir la marque canadienne et de mener des initiatives promotionnelles d'envergure afin de développer des marchés nouveaux et émergents. Le fait de ne pas pouvoir faire la promotion du Canada dans de nouveaux marchés tombe à un moment critique car les classes moyennes en expansion au Brésil, en Russie, en Inde, en Chine et en Corée du Sud contribuent à l'essor du tourisme mondial.

Source : Données internes de la CCT

Comparaison du budget promotionnel du Canada...

Le financement de base de la CCT pour l'exercice 2008-2009 a été de 85 millions de dollars. L'organisme a reçu un montant supplémentaire de 20 millions de dollars par suite d'une augmentation de 40 millions de dollars sur deux ans du financement accordé dans le

Canada's Core Marketing Budget Compared to Other Jurisdictions



cadre du plan d'action économique du Canada. Avec les contributions des partenaires de la CCT, le budget total pour 2009 s'est établi à 114 millions de dollars.

En comparaison, Tourism Australia, dont le marché touristique est pratiquement de la même taille que celui du Canada, a reçu 123 millions de dollars de la part du gouvernement et d'autres fonds, ce qui lui a permis de disposer d'un total de 146 millions de dollars* et la nouvelle initiative de promotion des voyages menée aux États-Unis devrait rapporter quelque 250 millions de dollars.

* Rapport annuel 2009 de la Commission canadienne du tourisme et rapport annuel de Tourism Australia (2008-2009).

Investissement dans les infrastructures touristiques

Du fait de l'évolution des marchés dans le secteur du voyage et du tourisme au Canada (délaissement par les Canadiens des voyages internationaux plus lucratifs au profit de déplacements de moins de 24 heures plus fréquents mais meilleur marché), les entreprises qui œuvrent dans cette industrie doivent faire plus d'efforts pour avoir le même chiffre d'affaires.

Cela signifie aussi que les marges sont comprimées et que les entreprises n'arrivent pas à réunir les capitaux nécessaires pour améliorer leurs produits ou pour en offrir de nouveaux qui les rendront plus concurrentielles. On a l'impression qu'une partie des infrastructures touristiques du Canada est « fatiguée » ou « usée ».

Source : AITC – taux de change annuel moyen en 2009. Là où cela s'appliquait, seul le financement annuel de base a été inclus.

SOUTENIR LA CONCURRENCE MONDIALE

Investir dans les gens

La pénurie de main-d'œuvre est également un problème majeur qui affecte tous les volets de l'industrie touristique, qu'il s'agisse du personnel en contact avec la clientèle dans les hôtels et les restaurants, des travailleurs spécialisés dans les métiers du voyage ou des cadres supérieurs à l'échelle de l'industrie. Le ralentissement économique a bien entraîné une baisse de la demande d'effectifs en 2009 et 2010, mais le secteur touristique au Canada s'attend à connaître une pénurie de main-d'œuvre dès 2012, pénurie qui devrait s'aggraver au cours des 15 prochaines années. L'augmentation de la demande potentielle de main-d'œuvre devrait surtout se faire sentir dans le secteur de la restauration qui pourrait, estime-t-on, fournir près de 1,16 million d'emplois à l'échelle du pays d'ici 2025.

Remboursement de la TPS et de la TVH aux visiteurs étrangers au Canada

Le Programme d'incitation pour congrès étrangers et voyages organisés a été mis sur pied en 2007 afin d'accorder un remboursement de la TPS et de la TVH aux voyageurs étrangers et aux organisateurs de réunions qui apportent beaucoup de clientèle (groupes) au Canada, et il était destiné à remplacer l'ancien Programme de remboursement de la TPS aux visiteurs.

Toutefois, les complications administratives, les risques et les incertitudes, l'atteinte à la vie privée et le caractère prenant du processus de remboursement expliquent pourquoi les voyageurs étrangers hésitent à présenter des demandes de remboursement et font souvent payer la TPS et la TVH à leurs clients.

Cela a rendu le Canada moins concurrentiel au niveau des prix et a infléchi les ventes des grossistes en voyages organisés et des agents de voyages étrangers pour le Canada.

Les États-Unis, qui sont le principal concurrent du Canada, les États-Unis, n'ont pas de taxe de vente ou de taxe sur la valeur ajoutée nationale.

En outre, la mise sur pied du Programme d'incitation pour congrès étrangers et voyages organisés a entraîné la disparition du programme de remboursement individuel qui consistait à rembourser la TPS payée par les non-Canadiens ayant dépensé 200 \$ CA ou plus pour des biens admissibles destinés à un usage personnel et de l'hébergement de courte durée. La fin du Programme de remboursement de la TPS aux visiteurs a aussi annulé dans les faits le principe voulant que le tourisme soit une industrie d'exportation – même si les devises étrangères sont obtenues au pays – ce qui entraîne des distorsions économiques et des inefficacités au niveau des affectations sur le marché.

Taux de change

Les taux de change comptent pour beaucoup dans le choix de la destination des voyageurs d'agrément internationaux et ils ont contribué à réduire les visites des Américains au Canada.

« Le facteur de contrariété »

La politique actuelle en matière de sûreté aéroportuaire se fonde essentiellement sur le principe selon lequel le gouvernement doit consacrer à chaque voyageur des ressources égales en nombre et en envergure pour ce qui est de la sûreté aéroportuaire. Les désagréments accrus des formalités liées aux voyages aériens ont contribué à réduire déplacements en avion. On parle de « facteur de contrariété » pour désigner ce phénomène.

Des enquêtes menées auprès de visiteurs potentiels provenant des principaux marchés touristiques du Canada aux États-Unis et ailleurs dans le monde (et publiées par la Commission canadienne du tourisme) montrent que « les retards et les formalités douanières » dissuadent particulièrement les visiteurs à venir au Canada.

En outre, les visiteurs potentiels en provenance de l'étranger qui choisissent les États-Unis comme destination touristique principale en Amérique du Nord en raison du prix sont moins susceptibles d'« affronter » la frontière à deux reprises pour visiter le Canada dans le cadre de vacances combinant deux pays.

La mise en œuvre de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental, qui oblige les citoyens américains et d'autres pays à présenter un passeport ou un autre document pour entrer aux États-Unis, explique sans doute que les gens soient moins enclins à voyager.

CONCURRENCE DES ÉTATS-UNIS

Le Canada fait concurrence aux États-Unis pour le tourisme international et les voyages et le tourisme transfrontaliers. Mais les politiques gouvernementales du Canada augmentent de 160 \$ le coût d'un voyage international au Canada comparativement à un voyage à destination des États-Unis.

En outre, l'utilisation généralisée d'Internet et des sites Web de voyage permet de comparer beaucoup plus facilement les prix des destinations concurrentes, ce qui amplifie cet effet.

Les États-Unis bénéficient par rapport au Canada de plusieurs avantages importants au niveau des coûts structurels

	Canada		États-Unis
	Voyages internationaux	Voyages transfrontaliers	
Loyers fonciers	25,74 \$	17,06 \$	Pas de loyers fonciers
Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien	33,59 \$	22,26 \$	Subventions du gouvernement américain
Contrôle de l'espace aérien - NavCan	37,40 \$	22,38 \$	Subventions du gouvernement américain
Paiements aux municipalités	8,56 \$	5,67 \$	Taxes locales perçues par un certain nombre d'aéroports américains
Frais d'améliorations aéroportuaires	59,87 \$	39,67 \$	Subventions d'infrastructure et obligations exemptes d'impôts fédérales
Total des avantages américains	165,16 \$	107,04 \$	

Cette différence de prix est importante car les voyages d'agrément (vacances, fêtes, événements sportifs et culturels, visites à des proches et amis) comptent pour 85 % de la demande. En outre, le prix des voyages aériens d'agrément est élastique* : s'il monte, les rentrées baissent parce que moins de personnes vont payer plus cher.

Selon des études menées par le Greater Vancouver Gateway Council, les villes-portes des États-Unis bénéficient d'un avantage de 15 % au niveau des coûts sur celles du Canada; cet avantage tient au fait que les taxes municipales sont plus basses, les capitaux privés ne sont pas imposés et il est possible de percevoir des taxes auprès des propriétaires fonciers.

Les voyages d'agrément internationaux moyen- et long-courriers sont particulièrement sensibles à cet effet car les voyageurs qu'ils séduisent « magasinent les prix ».

Il s'agit de désavantages structurels qui ont été « masqués » par la faiblesse du dollar canadien jusqu'en 2003 environ.

**Ministère des Finances; Élasticités de la demande de transport aérien de passagers : concepts, problèmes et mesure - 2008*

Sources : Données provenant des rapports annuels des aéroports et des transporteurs canadiens et des comptes publics du Canada

Le président des États-Unis Barack Obama a récemment laissé savoir que ces avantages seront bientôt bonifiés grâce à des investissements gouvernementaux dans le « système de contrôle de la circulation aérienne de prochaine génération » et les infrastructures aéroportuaires, et la création d'une banque fédérale d'investissement dans les infrastructures afin de tirer parti des investissements provenant de sources privées, d'État et municipales.

Les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) figurent parmi ces avantages structurels américains car la dépendance canadienne aux FAA reflète la façon très différente dont les deux pays conçoivent la propriété et le financement aéroportuaires. Au Canada, les aéroports sont obligés de percevoir auprès des transporteurs et des voyageurs, selon le principe du « paiement par l'utilisateur », les capitaux nécessaires aux améliorations. Aux États-Unis, les administrations aéroportuaires et portuaires disposent de pouvoirs d'imposition et d'emprunt au même titre que les municipalités, et elles peuvent émettre des obligations exemptes d'impôt afin de financer les investissements dans les infrastructures.

Avantages des coûts structurels aux États-Unis

Loyers fonciers des aéroports

Au Canada, de nombreuses administrations aéroportuaires sont tenues de payer des loyers dans le cadre de conventions de bail des terrains aéroportuaires à long terme conclues avec le gouvernement du Canada. Ces loyers se sont élevés à 257 millions de dollars en 2009. Les aéroports américains ne paient pas de loyer.

Le loyer payé au gouvernement du Canada va dans les recettes générales et n'est pas réinvesti directement dans l'industrie de l'aviation, même si le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires a accordé en 2009 un total de 26 millions de dollars pour aider les aéroports plus petits qui y étaient admissibles à financer des projets d'immobilisations reliés à la sécurité. De toute évidence, les loyers aéroportuaires siphonnent les rentrées de l'industrie et avantagent considérablement la concurrence américaine.

De plus, les aéroports canadiens sont tenus de payer un loyer (de participation) qui est basé sur les rentrées qu'ils génèrent. Comme le gouvernement ne leur accorde aucun financement pour les infrastructures, un certain nombre d'administrations aéroportuaires ont instauré des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) de façon à pouvoir financer les expansions et les améliorations. Dans le cadre du programme de location actuel, ces frais sont considérés comme des rentrées et l'instauration de FAA en vue d'améliorer les immobilisations se traduit par une hausse de loyer qui avantage les États-Unis.

Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA)

Les passagers des vols au départ du Canada paient le DSPTA depuis 2001. Du fait de la hausse des coûts liés à la sûreté et de l'introduction de nouvelles technologies, le DSPTA a été majoré de 52 % le 1er avril 2010.

CONCURRENCE DES ÉTATS-UNIS

Nombreux sont les pays qui ont instauré des mesures de sûreté dans la foulée des événements du 11 septembre, mais le Canada est le seul qui cherche à récupérer la presque totalité des coûts connexes en imposant des frais aux voyageurs.

Les événements du 11 septembre prouvent que la sûreté aérienne est un bien public dont bénéficient les voyageurs et le public en général. Le gouvernement des États-Unis reconnaît ce bien public en finançant 63 % des coûts liés à la sûreté; les voyageurs n'en assument que 30 %. L'exemple qui suit montre la différence des droits en vigueur aux États-Unis et au Canada : les voyageurs paient 5 \$ au titre de la sûreté pour un vol aller-retour Boston–Paris contre 28 \$ pour un vol aller-retour Montréal–Paris.

En outre, le gouvernement américain a investi directement dans de nouvelles technologies afin de contrôler les voyageurs en vertu de l'American Recovery and Reinvestment Act adoptée en 2009. Cette loi a accordé 3 milliards de dollars au Department of Homeland Security, dont 576 millions de dollars ont été attribués aux administrations régionales chargées des aéroports et du transport pour les infrastructures et les technologies liées à la sûreté de l'aviation. Cela s'ajoute au budget adopté pour l'exercice 2010, qui comprend un montant supplémentaire de 129 millions de dollars pour l'inspection aux points de contrôle et de 1 milliard de dollars pour des systèmes de détection des explosifs dans les bagages de soute.

Services de gestion de la circulation aérienne

NAV Canada fait payer aux transporteurs l'utilisation de ses services de contrôle de la circulation aérienne. Les transporteurs commerciaux passent ces coûts aux voyageurs en les ajoutant au prix des billets. En 2009, NAV Canada a affiché des recettes brutes de 1,25 milliard de dollars.

Contrairement à beaucoup d'autres pays, la presque totalité des infrastructures de navigation aérienne au Canada est payée et prise en charge par l'industrie de l'aviation et les voyageurs au moyen de ces droits. Une partie des recettes que NAV Canada tire des transporteurs sert à couvrir le coût de la privatisation des infrastructures de contrôle de la navigation aérienne, le capital et les intérêts totalisant 120 millions de dollars par année. Par exemple, la redevance NAV Canada pour un vol Ottawa–Vancouver en 2010 s'élevait à un peu plus de 3 000 \$, soit 14,77 \$ par passager*.

Aux États-Unis, c'est la Federal Aviation Authority (FAA) qui est chargée de fournir les services de contrôle de la circulation aérienne. La FAA est financée par l'Airport and Airway Trust Fund (AATF) à hauteur d'environ les trois quarts de son budget total, les derniers 25 % venant du gouvernement fédéral. L'AATF est pour sa part financé par les redevances et les taxes de l'aviation qui sont directement affectées à l'industrie, notamment : la taxe d'accise sur le carburéacteur, une taxe sur les segments intérieurs de 3,70 \$ le segment et une taxe fédérale sur les billets de 7,5 %. Au final, les voyageurs au Canada paient des

**Le calculateur de redevances NAV Canada se base sur un vol Ottawa–Vancouver assuré par un Boeing 767-200 de 207 places; en date du 24 septembre 2010.*

droits pour les services de navigation aérienne alors qu'aux États-Unis, ces services sont couverts par des taxes et des redevances d'aviation qui sont réinvesties dans l'industrie. Au Canada, une grande partie des taxes et des redevances perçues auprès de l'industrie de l'aviation, comme les taxes d'accise sur le carburéacteur et la TPS, sont versées dans les recettes générales au lieu d'être redonnées à l'industrie.

Paiements aux municipalités

Au Canada, les aéroports qui paient des loyers fonciers doivent aussi verser aux municipalités de l'argent qui tient lieu de taxes foncières. Selon une analyse des rapports annuels de ces aéroports, ces paiements se sont élevés à 109 millions de dollars en 2009. Les aéroports canadiens plus petits qui n'ont pas de loyer foncier fédéral sont tenus de payer des taxes municipales.

Aux États-Unis, les administrations portuaires et aéroportuaires ne paient pas de taxes municipales. Cela tient au fait que des aéroports comme l'Aéroport international Hartsfield-Jackson d'Atlanta (le plus gros du monde en termes de voyageurs) sont exploités comme des services des municipalités. Plusieurs administrations aéroportuaires de ce pays font payer des taxes foncières aux résidents locaux.

Financement des infrastructures

Le gouvernement américain accorde des subventions aux gouvernements régionaux et d'État afin d'améliorer, développer ou construire les infrastructures de transport. L'Intermodal Surface Transportation Efficiency Act de 1991 (155 milliards de dollars) a été suivie, en 1998, de la Transportation Equity Act for the 21st Century (175 milliards de dollars) et, plus récemment, de la Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users 2005 (286,4 milliards de dollars). Ces programmes mettent l'accent sur les transports de surface et l'intermodalité, mais ils se sont avérés fort avantageux pour permettre aux villes-portes américaines de soutenir la concurrence internationale, et ils donnent une idée de l'envergure et de la portée du soutien dont bénéficie le réseau des transports aux États-Unis.

Les administrations aéroportuaires et portuaires des États-Unis ont des pouvoirs d'imposition et d'emprunt semblables à ceux des municipalités, et elles peuvent émettre des obligations exemptes d'impôt pour financer les investissements dans les infrastructures :

Les emprunts des collectivités locales servent à financer les infrastructures portuaires générales qui sont remboursées en percevant des impôts sur la valeur auprès des propriétaires fonciers du district.

Les obligations à revenu sont remboursées directement à même les recettes futures provenant des loyers des aérogares.

Les obligations à revenu pour le développement industriel peuvent être émises

SOUTENIR LA CONCURRENCE DES ÉTATS-UNIS

selon des lignes directrices strictes et sont assujetties à des restrictions fédérales. Elles ne génèrent pas de recettes mais permettent de financer le développement ou l'exploitation de l'industrie dans le district. Ces obligations sont payées par l'industrie en question, sans recourir à des taxes ou aux fonds des administrations portuaires.

Taxe d'accise sur le carburéacteur

Les taxes d'accise de l'aviation ne figuraient pas dans la liste de base des avantages des coûts de recouvrement des investissements dont bénéficient les États-Unis, les taxes d'accise fédérales sur le carburéacteur se sont élevées à environ 40 millions de dollars en 2009, soit quatre fois le taux du litre perçu aux États-Unis, et elles forment une barrière concurrentielle de plus pour l'industrie canadienne du voyage et du tourisme. Au Canada, les recettes fiscales tirées du carburéacteur sont traitées comme des recettes générales et ne sont pas réinvesties dans l'aviation de la même façon qu'une portion des taxes sur l'essence perçues par les gouvernements fédéral et provinciaux sont affectées au développement des infrastructures et des travaux de voirie.

En revanche, les taxes sur le carburéacteur perçues aux États-Unis sont versées à un fonds appelé l'Airport and Airway Trust Fund, qui est réinvesti en finançant le fonctionnement de la Federal Aviation Administration (FAA).

RÔLE DES GOUVERNEMENTS

Politiques et priorités des gouvernements en ce qui concerne les transports

Le « constat » pour l'industrie canadienne du voyage et du tourisme est le suivant : les États-Unis considèrent les transports comme essentiels pour le commerce et le développement économique tandis que le Canada les perçoit comme une source de recettes fiscales.

États-Unis



LES TRANSPORTS SONT CONSIDÉRÉS ESSENTIELS POUR SOUTENIR LA CONCURRENCE COMMERCIALE, C'EST POURQUOI IL EST DANS L'INTÉRÊT NATIONAL DE LES AMÉLIORER



Canada

LES TRANSPORTS SONT UNE SOURCE DE RECETTES FISCALES

Recettes et dépenses

La conception qu'a le gouvernement du Canada des dépenses liées à ses responsabilités fiduciaires comme la sécurité nationale, l'entretien des biens patrimoniaux et des parcs nationaux, la commandite des événements culturels et sportifs, et les dépenses dans les infrastructures publiques, illustre cette réalité.

Ces dépenses se sont élevées à environ 1,5 milliard de dollars en 2007 et ont été considérées comme relevant entièrement du tourisme. Un montant de 102 millions de dollars a également été utilisé pour la Commission canadienne du tourisme, ce qui a fait un total de 1,6 milliard de dollars.

Même s'il est admis que ces dépenses du gouvernement fédéral visaient avant tout à soutenir le tourisme, une analyse des données du Compte satellite du tourisme montre que le gouvernement du Canada a recueilli quelque 4,4 milliards de dollars auprès de l'industrie du voyage et du tourisme en 2007 grâce à une combinaison de taxes de consommation, de loyers et droits, d'impôts sur les bénéfices et de taxes sur le carburant pour tous les moyens de transport. Ce montant est à comparer à celui de 9,3 milliards de dollars fourni par Statistique Canada pour 2007, qui comprend les cotisations à l'assurance sociale imputables au tourisme et les recettes tirées directement du tourisme non incluses dans les 4,4 milliards de dollars.

Dans l'ensemble, le gouvernement du Canada récupère entre 2,75 \$ et 5,80 \$ pour chaque dollar qu'il affirme investir dans le développement touristique national. Les taxes et les redevances fédérales comptent pour environ 48 % des impôts et des droits perçus par les trois ordres de gouvernement au Canada.

Recettes des administrations publiques attribuables au tourisme

	2004	2005	2006	2007
Fédéral	8 088	8 774	8 983	9 350
Provincial	7 847	8 416	8 761	9 145
Municipal	989	1 051	1 102	1 158

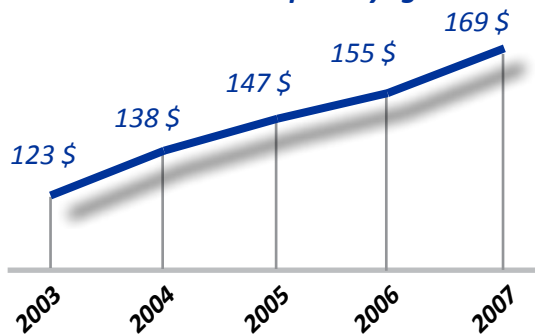
Source : Statistique Canada, recettes des administrations publiques attribuables au tourisme

RÔLE DES GOUVERNEMENTS

« Ponction » des gouvernements sur chaque voyage

La « ponction » des trois ordres de gouvernement sur chaque voyage international à destination du Canada et attribuable aux exportations touristiques est passée de 123 \$ en 2003 à 169 \$ en 2007, alors que le nombre de visiteurs a reculé de 39 millions en 2003 à 30 millions en 2007 et que la demande totale a baissé de 19,0 milliards de dollars à 15,7 milliards de dollars.

Augmentation de la « ponction » des gouvernements sur chaque voyage



Le déclin des voyages s'est poursuivi en 2008 et 2009. Le principe de l'élasticité des prix dont il a été question plus haut, montre qu'il y a une relation de cause à effet entre l'augmentation de la « ponction » des gouvernements dans le secteur du voyage et du tourisme et la baisse de la demande.

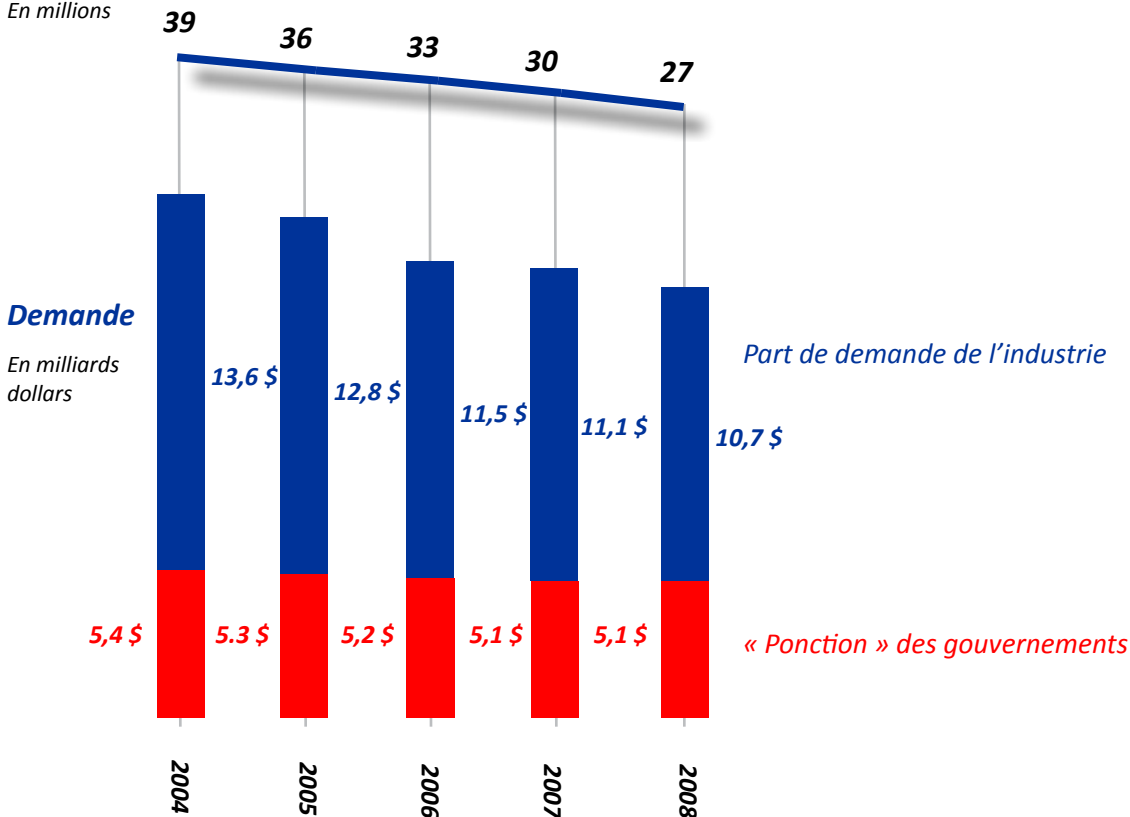
Diminution du nombre de voyages internationaux

	<i>Voyages internationaux</i>
<i>2003</i>	<i>38 900 000</i>
<i>2004</i>	<i>38 800 000</i>
<i>2005</i>	<i>36 200 000</i>
<i>2006</i>	<i>33 400 000</i>
<i>2007</i>	<i>30 400 000</i>
<i>2008</i>	<i>27 400 000</i>
<i>2009</i>	<i>24 700 000</i>

La ponction des gouvernements sur le tourisme international s'est maintenue aux alentours de 5,1 milliards de dollars par année tandis que la demande a reculé de 3 milliards de dollars, ce qui signifie que la part de l'industrie a chuté de 21 %.

Voyages internationaux

En millions



Autrement dit, l'appétit grandissant des gouvernements pour l'argent que rapporte le tourisme international a éloigné les touristes et comprimé l'industrie.

Sources : Statistique Canada, Indicateurs nationaux du tourisme (2004-2008) et voyages internationaux

Impacts économiques de la vision de la Coalition nationale du voyage et du tourisme

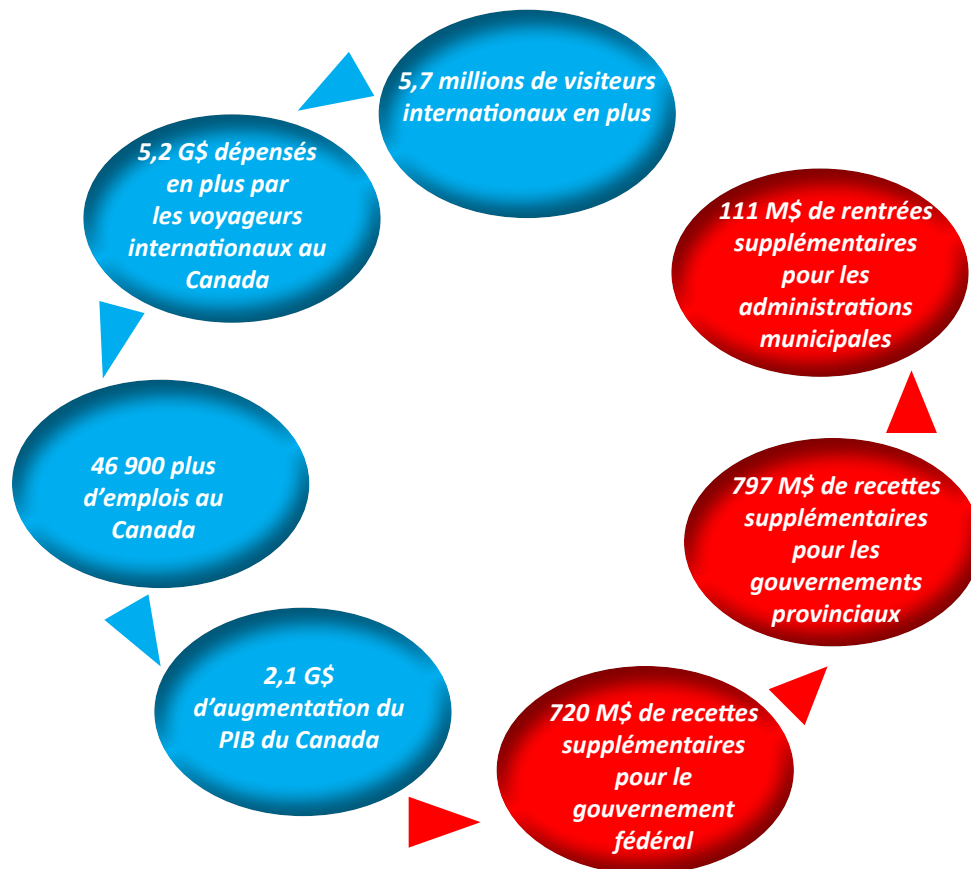
La Coalition nationale du voyage et du tourisme veut faire en sorte que le Canada retrouve d'ici 2020 sa place parmi les 10 premiers acteurs de l'industrie internationale du voyage et du tourisme.

En 2009, le Canada a reçu à peine plus de 15,7 millions de visiteurs pour plus de 24 heures, qui ont dépensé 14,2 milliards de dollars ou 903 \$ par visiteur.

Le pays occupant la 10e place a accueilli 21,5 millions de visiteurs pour plus de 24 heures en 2009, ce qui représente 5,7 millions ou 36 % de plus que le Canada.

Si la vision de la Coalition nationale du voyage et du tourisme s'était concrétisée en 2009, le Canada aurait reçu 5,7 millions de visiteurs internationaux de plus et profité de 5,2 milliards de dollars de dépenses supplémentaires reliées aux voyages et au tourisme, ce qui aurait créé 46 900 de plus.

Impacts économiques si le Canada avait retrouvé sa 10e place en 2009



Piliers des recommandations pour mener à bien la vision

1

Un régime fiscal juste

qui favorise l'essor des voyages et du tourisme internationaux

2

Des règles du jeu équitables par rapport aux États-Unis

afin de soutenir la concurrence pour les voyages et le tourisme transocéaniques et transfrontaliers

3

Des politiques qui augmentent la compétitivité mondiale

de l'industrie canadienne du voyage et du tourisme

4

L'accès à une main-d'œuvre suffisamment nombreuse et qualifiée

pour l'industrie canadienne du voyage et du tourisme

RECOMMANDATIONS

Orientations recommandées

La CNVT a élaboré une série de recommandations — basées sur les piliers des recommandations décrits précédemment —, qu'elle classe comme suit :

1. *Compétitivité des coûts à l'échelle mondiale*
2. *Infrastructure du secteur du voyage et du tourisme*
3. *Stratégie touristique tournée vers l'avenir*
4. *Sûreté et contrôles frontaliers intelligents*
5. *Pénurie de main-d'œuvre*

Objectifs des recommandations

Ces recommandations visent à soutenir l'ensemble de l'industrie du tourisme de plusieurs façons :

- **en stimulant la demande avec la réduction des coûts liés aux voyages aériens à destination du Canada;**
- **en faisant pleinement la promotion du produit touristique canadien;**
- **en encourageant les déplacements à destination du Canada et à l'intérieur du pays;**
- **en s'assurant qu'un nombre suffisant de gens correctement formés travaille dans l'industrie.**

La mise en œuvre de ces recommandations aidera également à réduire la « fuite » de résidents canadiens qui choisissent de voyager au départ d'aéroports situés aux États-Unis.

Établissement d'un tourisme basé sur l'industrie aérienne

Nombre de ces recommandations visent les voyages et le tourisme basés sur les déplacements par avion du fait que les voyageurs aériens dépensent davantage. S'il arrive par avion, le visiteur américain moyen qui passe plus de 24 heures au Canada dépense 861 \$ par voyage ou 184 \$ par nuit, alors que le visiteur typique qui arrive des États-Unis en voiture dépense 385 \$ par voyage ou 98 \$ par nuit.

Le voyageur international, quant à lui, dépense en moyenne 1404 \$ par voyage, mais des séjours plus longs ramènent les dépenses à 84 \$ par nuit en moyenne.

Considérations principales

Il faut noter que ces cinq catégories ne sont pas mutuellement exclusives; les progrès enregistrés dans une catégorie peuvent aider à atteindre les objectifs d'une autre.

La compétitivité des coûts est essentielle pour attirer des visiteurs afin d'offrir des voyages à destination du Canada à des prix comparables, voire inférieurs, à d'autres destinations concurrentielles. Toutefois, le prix n'a d'importance que si les visiteurs potentiels connaissent le Canada et qu'ils s'en servent pour comparer les coûts. Il faut donc faire la promotion du Canada à l'étranger d'une façon efficace et durable.

L'infrastructure du secteur du voyage et du tourisme au Canada doit être modernisée, améliorée ou développée, ce qui nécessite des capitaux. Les sociétés rattachées à l'industrie

touristique sont en majorité composées de petites et moyennes entreprises qui ne répondent pas aux exigences des bailleurs de fonds au Canada. Des recommandations sont formulées dans le présent document pour corriger la situation au moyen d'une banque d'investissement dans les infrastructures s'inspirant du modèle européen.

L'expérience de voyage associée à la sûreté et aux contrôles frontaliers, de même que les correspondances intermodales au départ et à destination des villes-portes aéroportuaires du Canada doivent être améliorées.

Il faut également s'assurer qu'il y a suffisamment de gens compétents, disposés et prêts à travailler dans l'industrie canadienne du tourisme et à offrir une expérience de voyage de calibre international aux visiteurs et touristes internationaux qui séjournent au Canada.

RECOMMANDATIONS

Compétitivité des coûts à l'échelle mondiale

Le Canada est confronté à un désavantage structurel en matière de coûts par rapport aux États-Unis, et les « ponctions » toujours plus importantes des gouvernements rendent le Canada trop cher sur le marché du voyage international et du tourisme.

Recommandations

- GC1** *Éliminer les loyers et les paiements versés en remplacement d'impôts*
- GC2** *Affecter la taxe d'accise sur le carburéacteur aux infrastructures aéronautiques*
- GC3** *Modifier le Programme d'incitation pour congrès étrangers et voyages organisés*
- GC4** *Apporter des améliorations au programme actuel de remboursement aux voyageurs*
- GC5** *Réintroduire un programme de remboursement aux visiteurs*
- GC6** *Réduire considérablement, voire éliminer, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien en augmentant le financement fédéral des services de sûreté aérienne et de contrôle*

Les politiques fédérales actuelles visant les voyages aériens au Canada ne sont pas viables. Comme il a été précédemment établi sous la rubrique « Concurrence des États-Unis », le Canada doit assumer des coûts d'environ 160 \$ de plus par voyage international et de 100 \$ de plus par voyage transfrontalier comparativement aux États-Unis. À mesure que ces charges ont monté, la position concurrentielle de l'industrie canadienne du voyage et du tourisme basée sur les déplacements par avion s'est effritée au point où des millions de voyageurs canadiens sont prêts à se rendre à un aéroport américain proche pour prendre leur vol, avec les désagréments et la perte de temps que cela implique, plutôt que d'utiliser un aéroport dans leur localité au Canada. Selon des analyses externes, la situation est également attribuable au rendement assez médiocre du Canada en ce qui concerne la taxation dans l'industrie. Le rapport annuel du Forum économique mondial sur la compétitivité dans l'industrie du voyage et du tourisme indique que, même si le Canada fait très bonne figure dans beaucoup d'autres domaines, se classant globalement au cinquième rang et bénéficiant des meilleures infrastructures aéroportuaires du monde (financées, soit dit en passant, sans aucune assistance gouvernementale), il se situe au 106e rang sur le plan de la compétitivité des coûts – un rendement lamentable. Les sous-indicateurs détaillés du rapport concernant l'environnement des coûts classent le Canada comme suit :

- taxes sur les billets de passage et frais aéroportuaires (96e rang)
- étendue et application de la taxation (87e rang)
- niveau des prix du carburant (56e rang)
- indice des tarifs hôteliers (60e rang)

GC1 – Loyers et paiements des aéroports

Au Canada, beaucoup d'aéroports sont tenus de verser au gouvernement fédéral un loyer dans le cadre de leur bail à long terme. Ces loyers représentent des sommes considérables et se chiffraient à 257 millions de dollars en 2009. Les aéroports des États-Unis ne paient d'autre loyer que des montants symboliques à de rares endroits. De plus, le loyer payé au Canada est versé dans les recettes générales et n'est pas réinvesti directement dans l'industrie du transport aérien, exception faite d'un petit montant du financement des projets liés à la sécurité d'aéroports régionaux (dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires). Cela représente donc une sortie de capitaux, une perte de revenus pour l'industrie. En fait, avec l'Équateur et le Pérou, le Canada fait bande à part en réclamant un loyer aux aéroports.

Injuste est aussi la façon d'exiger le loyer. Par exemple, un des principaux mécanismes de financement pour les améliorations aux immobilisations aéroportuaires sont les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) imposés aux voyageurs. Selon le régime de loyer actuel, ces frais sont traités comme des revenus par le gouvernement fédéral; aussi, l'imposition des FAA afin d'améliorer les installations aéroportuaires entraîne une hausse du loyer que les aéroports sont tenus de payer au gouvernement. Les FAA imposés doivent donc être suffisamment élevés pour couvrir à la fois le coût de financement des immobilisations et les frais supplémentaires de loyer aéroportuaire.

En revanche, les aéroports des États-Unis peuvent émettre des obligations exemptes d'impôt, profitent de taxes fédérales sur le

carburéacteur redonnées à l'industrie et les trois ordres de gouvernement financent en partie les infrastructures. En vertu d'une loi fédérale américaine, il est interdit aux aéroports des États-Unis exploités comme des services des municipalités ou de l'État d'affecter les revenus aéroportuaires à d'autres usages municipaux ou fédéraux pour faire en sorte que les aéroports conservent ce produit.

Outre les frais de loyer fédéraux, les aéroports du Canada doivent verser des paiements aux administrations municipales. Les grands aéroports du Canada sont situés sur des terrains domaniaux et, comme tels, n'ont pas à payer d'impôt foncier. Pour contribuer aux coûts municipaux associés à l'entretien des aéroports, beaucoup d'aéroports au Canada font des paiements en remplacement d'impôts (PERI). Les aéroports de moindre envergure qui n'acquittent pas de loyer sont tenus de payer des taxes municipales; aux États-Unis, les aéroports n'en paient pas.

Budget après budget, le gouvernement fédéral s'applique à souligner que le niveau global d'imposition des sociétés sera le plus bas du Groupe des Sept d'ici 2012 (voir, par exemple, le budget 2010). Il faut, pour que le Canada puisse devenir le chef de file de la compétitivité à l'échelle mondiale, que le gouvernement fédéral élimine immédiatement les loyers d'aéroport et qu'il s'entende avec les provinces pour supprimer les paiements aux municipalités sous forme de PERI et d'impôts.

RECOMMANDATIONS

GC2 - Taxe d'accise sur le carburéacteur

Les transporteurs aériens acquittent une taxe d'accise fédérale sur le carburant d'aviation acheté et embarqué aux aéroports du Canada. En 2009, les paiements de la taxe frôlaient les 40 millions de dollars. Au Canada, les revenus tirés de la taxe d'accise sur le carburéacteur sont versés dans les comptes des recettes générales consolidées du gouvernement au lieu d'être réinvestis dans l'industrie du transport aérien. En revanche, aux États-Unis, les taxes sur le carburéacteur sont versées à l'Airport and Airway Trust Fund (AATF); il n'y a pas de transfert à d'autres secteurs. Même à l'intérieur du Canada, une portion des taxes sur l'essence perçues par les gouvernements fédéral et provinciaux est affectée au développement des infrastructures et aux travaux de voirie. Au minimum, des changements s'imposent pour que les taxes d'accise perçues restent dans l'industrie en les réservant à des projets d'infrastructure.

GC3 – Élargir le Programme d'incitation pour congrès étrangers et voyages organisés

Un autre élément important du plan pour accroître la compétitivité du Canada en matière de coûts sur le marché mondial du tourisme consiste à réformer le système canadien de remboursement de la TPS/TVH auquel sont admissibles les voyageurs internationaux. Le Programme d'incitation pour congrès étrangers et voyages organisés a été créé en 2007 pour offrir le remboursement de la TPS/TVH aux voyageurs et organisateurs de congrès étrangers qui apportent de la clientèle (groupes) au Canada. Le nouveau programme d'incitation a été conçu pour remplacer l'ancien programme de remboursement aux

visiteurs, programme qui a permis des remboursements de TPS évalués à près de 80 millions de dollars dans sa dernière année d'application.

À cause surtout de la façon dont le programme d'incitation est appliqué, il échoue comme mesure incitative, car de nombreux voyageurs étrangers omettent de présenter des demandes de remboursement et font plutôt payer la TPS/TVH au consommateur final. Les voyageurs étrangers invoquent avant tout la complexité du programme sur le plan administratif, un processus de remboursement coûteux en temps ainsi que le risque perçu et l'incertitude de recevoir le remboursement. Qui plus est, l'introduction du programme d'incitation coïncide avec l'annulation du programme de remboursement aux visiteurs, qui prévoyait le remboursement de la TPS aux non-résidents ayant dépensé au moins 200 \$CA à l'achat de biens de consommation personnelle admissibles ou de logement de courte durée.

GC4 – Améliorer le programme actuel de remboursement aux voyageurs

Des améliorations au programme d'incitation doivent être apportées en soulageant les voyageurs étrangers de l'obligation de faire la demande de remboursement pour la confier aux voyageurs canadiens récepteurs et aux établissements d'hébergement nationaux. Les établissements canadiens devraient pouvoir porter la TPS/TVH au crédit des voyageurs étrangers admissibles et utiliser ensuite le système actuel de crédit de taxe sur intrants pour se faire rembourser ces montants. Ce mécanisme aurait pour effet de permettre aux établissements canadiens d'indiquer aux

voyagistes et aux organisateurs de congrès étrangers des prix nets de taxes. L'Agence du revenu du Canada pourrait contrôler une liste préautorisée de voyagistes étrangers admissibles pour garantir que seuls les non-résidents reçoivent les remboursements.

GC5 - Réintroduire les remboursements aux visiteurs

Par ailleurs, le gouvernement doit envisager de créer un programme privé de remboursement de la TPS/TVH aux visiteurs. Ce programme pourrait être conçu de façon à être administré par l'industrie, sous réserve de l'approbation et de la vérification habituelles des agences fédérales compétentes, afin de réduire au minimum les frais d'administration pris en charge par les contribuables canadiens. Le programme de remboursement aux visiteurs s'appliquerait aux non-résidents ayant acheté de l'hébergement de courte durée ou des biens destinés à un usage personnel. Des mesures seraient prises pour empêcher la fraude et assurer la transparence et la convivialité du système de traitement des remboursements. Par exemple, le système permettrait les remboursements en personne aux points de sortie du pays uniquement, sans accepter les tierces parties ou les demandes faites par la poste.

GC6 – Autres droits et redevances

D'autres changements visant l'amélioration de la compétitivité des aéroports du Canada en matière de coûts comprennent le financement dans les infrastructures à des taux concurrentiels avec l'utilisation de mécanismes de financement parallèles, comme il a été décrit à la section « Développement des infrastruc-

tures touristiques ». De plus, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien doit être sinon supprimé, au moins considérablement réduit en élargissant le financement public de la sûreté aérienne et en modifiant la façon dont les services de sûreté sont fournis au Canada (voir la section « Sûreté et contrôles frontaliers intelligents »).

RECOMMANDATIONS

Infrastructure du secteur du voyage et du tourisme

Le Canada doit trouver des solutions novatrices en matière de financement pour réduire l'avantage au niveau des coûts jouissent les États-Unis au chapitre du financement des projets d'immobilisations grâce aux investissements fédéraux dans les infrastructures et à l'émission d'obligations exemptes d'impôt comme outil de financement pour les villes-portes aéroportuaires des États-Unis.

Recommandations

TTI1

Mettre sur pied une banque d'investissement dans les infrastructures touristiques, qui soit en mesure de fournir un financement à bas coût aux aéroports, aux transporteurs et pour les grands projets d'infrastructure touristique

TTI2

Rendre les aéroports plus accessibles pour les localités avoisinantes et accroître les combinaisons entre l'avion et les autres moyens de transport

TTI3

Concevoir une stratégie coordonnée de développement des infrastructures touristiques qui permette de déterminer les principales priorités dans chaque région

TTI4

S'assurer que la politique canadienne d'investissement dans les infrastructures du secteur du voyage et du tourisme est conforme aux meilleures pratiques internationales

Des exemples du type d'investissement en infrastructures qui s'impose comprennent l'amélioration de l'accessibilité des villes-portes aéroportuaires du Canada. Il s'agit essentiellement d'îlots d'infrastructures efficaces enfouis dans des réseaux routiers et de transport urbains toujours plus congestionnés où de bonnes correspondances intermodales font défaut.

La multitude d'agences et d'organismes de réglementation fédéraux, provinciaux et locaux qui participent au développement des infrastructures touristiques est en soi un défi. Une approche systématique et coordonnée de la planification de projets d'infrastructure et de l'investissement connexe est essentielle pour permettre au Canada de soutenir la concurrence.

Les investissements dans de grands projets d'infrastructure facilitent les déplacements à l'intérieur du Canada et rendent l'expérience de voyage globalement plus agréable. Pour les voyageurs d'affaires, de bonnes infrastructures réduisent les coûts associés au temps de déplacement et augmentent la productivité. Dans le cas des voyageurs d'agrément, la possibilité de se déplacer d'une région à une autre avec moins d'efforts augmente le temps qu'ils peuvent consacrer à leurs activités de loisir et aide à étendre les avantages économiques tirés d'un nombre accru de voyages à destination de plus de collectivités. L'investissement dans les infrastructures favorise également la compétitivité économique du Canada. À titre d'exemple, l'investissement dans des systèmes de contrôle de la circulation aérienne par satellite avantage les voyageurs en réduisant les retards, profite aux transporteurs aériens en augmentant le rendement du carburacteur et diminue le bruit des aéroports.

À l'heure actuelle, il s'avère plus difficile et plus coûteux d'investir dans les infrastructures au Canada qu'aux États-Unis. Comme il a été mentionné plus tôt, le gouvernement américain prend des arrangements financiers avec les gouvernements locaux et régionaux afin de renouveler, de développer et de créer les infrastructures de transport. Cette approche coopérative a l'avantage de faire en sorte que les priorités soient partagées entre les trois ordres de gouvernement.

De plus, les administrations aéroportuaires et portuaires des États-Unis bénéficient de pouvoirs de taxation et de capacités d'emprunt semblables à ceux des municipalités, et elles peuvent émettre des obligations exemptes d'impôts pour financer les investissements dans les infrastructures.

TT1 – Banque d'investissement dans les infrastructures touristiques

La mise sur pied d'une banque canadienne d'investissement dans les infrastructures touristiques pourrait être une solution au défi que pose le financement des infrastructures touristiques publiques et privées. La Banque européenne d'investissement (BEI) est un excellent exemple du rôle que pourrait jouer une telle banque. La BEI est l'institution de l'Union européenne qui est chargée d'octroyer des prêts à long terme pour les projets d'infrastructure menés en Europe. Elle finance directement les projets de plus grande envergure à hauteur d'un certain plafond, ce qui incite d'autres banques et institutions financières de même que le secteur privé à participer à un investissement. Les prêts sont amortis sur de longues périodes et assortis d'options flexibles pour les taux d'intérêt, et ils peuvent comporter des délais de grâce pour le remboursement du

capital pendant la mise sur pied du projet. La BEI ne bénéficie pas d'un financement gouvernemental et elle s'autofinance dans une grande mesure grâce à l'émission d'obligations et d'autres titres de créance.

Le financement des aéroports est un secteur où une telle banque pourrait s'impliquer. La plupart des grands aéroports du Canada ont déjà accès aux marchés des capitaux et sont en mesure d'émettre des obligations de sociétés; le soutien d'une banque d'investissement dans les infrastructures fournirait une sécurité supplémentaire qui réduirait les coûts d'emprunt. Les aéroports plus petits, qui n'ont pas autant accès aux marchés des capitaux, pourraient ainsi financer leurs travaux d'amélioration à long terme et à des taux abordables.

Une banque d'investissement dans les infrastructures touristiques telle que la conçoit la Coalition nationale du voyage et du tourisme financerait un large éventail de projets d'envergure comme des systèmes de transport et des centres de congrès. Elle pourrait surtout financer les projets d'immobilisations des petites et moyennes entreprises touristiques.

La création d'une telle banque permettrait à l'industrie canadienne du voyage et du tourisme de soutenir plus efficacement la concurrence des États-Unis.

On notera toutefois que Exportation et développement Canada (EDC) soutient la construction d'aéroports étrangers par des sociétés canadiennes en accordant des facilités de garantie. Un tel soutien n'est pas disponible au Canada.

RECOMMANDATIONS

En ce qui concerne l'exploitation, une banque d'investissement dans les infrastructures touristiques éviterait au gouvernement fédéral d'avoir à dépenser dans les infrastructures en utilisant des « réserves » et des formules de subventions. La Coalition nationale du voyage et du tourisme propose qu'une telle banque se fonde sur des analyses de performance, de qualité et d'impact précises pour prendre des décisions d'investissement, et qu'elle choisisse ce qui procure le meilleur rendement aux Canadiens.

Tel que suggéré, les programmes d'une banque d'investissement dans les infrastructures touristiques pourraient être offerts aux petites et moyennes entreprises (PME) dans le secteur. Bien des PME ont du mal à obtenir un financement pour les améliorations aux immobilisations. La section « Stratégie touristique tournée vers l'avenir » qui suit décrit la méthode qu'une telle banque pourrait employer afin de soutenir les PME.

TTI 2 – Amélioration de la connectivité et de l'intermodalité des aéroports du Canada

Les aéroports internationaux sont des villes-portes pour les voyageurs et les marchandises à destination et au départ du Canada. En Europe et aux États-Unis. Les grandes plaques tournantes aéroportuaires sont reliées au centre-ville et à d'autres moyens de transport tels que les trains légers sur rail. Ces réseaux et ces correspondances offrent aux voyageurs un service de transport sécuritaire, accessible et pratique. Les trains légers sur rail ont d'autres avantages : ils réduisent la congestion routière en plus d'accélérer le déplacement des voyageurs et du fret.

Les villes-portes aéroportuaires du Canada

devraient donc être transformées en plaques tournantes « multimodales » donnant accès à des gares ferroviaires et routières et même à des ports de mer. L'Aéroport international de Vancouver est un exemple de cette approche : la stratégie de ville-porte unifiée, les dépenses olympiques et la bonne planification mises ensemble ont donné l'impulsion nécessaire pour développer une liaison de transport rapide avec le centre-ville. À l'aéroport, d'autres programmes ont contribué à faciliter les déplacements des voyageurs qui débarquaient ou embarquaient au port de Vancouver.

TTI 3 - Stratégie développement des infrastructures touristiques

Le fait d'avoir une politique d'investissement dans les infrastructures coordonnée entre les gouvernements fédéral et provinciaux peut contribuer à accroître l'essor des voyages et du tourisme, la productivité, l'emploi et l'activité économique. Une politique qui met l'accent sur le réseau d'infrastructures comprenant une destination touristique plutôt que des structures et des projets individuels peut décupler les avantages économiques et sociaux. Une démarche logique en ce sens consisterait à dresser des listes, par ordre de priorité, des investissements dans les infrastructures touristiques de chacune des régions touristiques du Canada.

TTI4 – Meilleures pratiques internationales

Le Canada devrait revoir et mettre à jour régulièrement ses politiques et ses priorités d'investissement dans les infrastructures en tenant compte de l'évolution des meilleures pratiques internationales. Et il devrait s'assurer qu'elles concordent avec les politiques similaires des grands pays concurrents.

Stratégie touristique tournée vers l'avenir

Le Canada est systématiquement devancé par d'autres destinations concurrentes sur le marché touristique international. Le financement de base de la Commission canadienne du tourisme est en train de fondre, ce qui réduit la capacité qu'a l'organisme de s'engager dans des initiatives de marketing et de promotion régulières et de longue haleine. Par ailleurs, de nombreuses entreprises touristiques au Canada ne disposent pas des capitaux nécessaires pour développer et renouveler leurs produits.

Recommandations

FLS1

Accroître le financement de base de la Commission canadienne du tourisme

- *Faire en sorte qu'il corresponde aux normes internationales pour les niveaux de soutien requis*
- *Assurer un financement prévisible et stable à long terme*
- *Admettre que le Canada doit être présent dans les économies de marché émergentes*

FLS2

Faire en sorte que les petites et moyennes entreprises touristiques puissent avoir accès à des capitaux

FLS3

Voir à ce que les décisions en matière de politiques tiennent compte des impacts sur le tourisme et prendre toutes les mesures voulues pour atténuer ces impacts

FLS1 – Promotion du tourisme

Le Canada se heurte à une concurrence internationale toujours plus féroce lorsqu'il s'agit d'attirer des visiteurs provenant de marchés nouveaux et existants. Le tourisme est un des secteurs économiques les plus porteurs du globe, dont la progression annuelle devance celle de l'économie mondiale. En tant que catégorie d'exportation, il vaut à présent 3 milliards de dollars par jour à l'échelle mondiale. Les pays rivaux conditionnent et commercialisent activement leurs destinations et attractions, et le Canada doit suivre la cadence s'il veut rester une des principales destinations touristiques du monde.

Le coût du marketing international est exorbitant, sauf pour les grandes entreprises du secteur du voyage et du tourisme. Et comme les sociétés sont incapables de saisir à elles seules le rendement d'un investissement dans une promotion et un marketing génériques, elles n'injecteraient pas suffisamment de fonds dans la commercialisation du produit touristique d'un pays si elles n'avaient pas d'aide. La Commission canadienne du tourisme a pour mandat de relever ces défis en faisant la promotion du Canada dans les économies existantes et émergentes du monde entier.

Le Canada doit se tourner vers un éventail très diversifié de marchés sources, surtout les marchés émergents. Si ces marchés sont ignorés, leurs voyageurs seront peu nombreux à venir au Canada. En décembre 2009 par exemple, la Chine a accordé au Canada le statut de destination approuvée (SDA), ce qui signifie que les résidents chinois peuvent à présent venir au Canada dans le cadre de voyages d'agrément en groupe. La Chine est l'économie

RECOMMANDATIONS

dont les voyages à l'étranger connaissent la plus forte progression au monde; mais la CCT n'a guère augmenté le budget alloué à la promotion de la Chine. La CCT a besoin de faire sans délai un investissement beaucoup plus considérable pour promouvoir la Chine, surtout si elle doit se lancer dans un marketing visant directement le consommateur et une approche de sensibilisation à la marque.

Dans le même temps, le Canada doit poursuivre ses efforts de promotion sur les marchés internationaux lucratifs comme l'Australie et le Japon. En effet, les visiteurs de ces deux pays sont ceux qui ont le plus dépensé par nuitée en 2008, soit près du double des dépenses engagées en moyenne par les visiteurs de la Chine.

Il faut renforcer le niveau de soutien consacré à la promotion du Canada à l'étranger pour que le pays soit en mesure de lutter efficacement contre la concurrence mondiale. À titre d'exemple, au cours de l'exercice 2008–2009, le gouvernement a investi au total 105 millions de dollars dans la CCT, dont un montant de 20 millions de dollars qui correspondait à une augmentation de 40 millions de dollars sur deux ans du financement alloué à la CCT dans le cadre du plan d'action économique du Canada. Avec les contributions des partenaires de la CCT, le budget total pour 2009 s'est élevé à 114 millions de dollars. En revanche, Tourism Australia, dont le marché touristique est presque de la même taille que celui du Canada, a reçu de la part du gouvernement 123 millions de dollars en plus d'autres fonds, ce qui lui a donné accès à un financement total de 146 millions de dollars*. La nouvelle initiative de promotion du tourisme menée aux États-Unis devrait rapporter

250 millions de dollars (voir le tableau ci-dessous). De plus, par rapport au Canada, beaucoup de pays développés affectent un plus gros pourcentage de leurs finances publiques à la promotion du tourisme; c'est notamment le cas de l'Autriche, de la Suisse, du Portugal, de l'Espagne, de la Grèce et de Hong Kong**.

Dans l'immédiat, le gouvernement doit continuer à assurer un financement à la CCT afin d'appuyer les efforts qu'elle mène sur le plan de la valorisation de la marque et de la publicité destinée aux consommateurs sur les marchés émergents (Chine, Inde, Brésil), sans pour autant négliger les marchés lucratifs existants. À plus long terme, il faut mettre sur pied un programme de financement plus robuste et plus régulier de la CCT, qui tiendra compte de l'apparition de nouvelles destinations faisant concurrence au Canada et du soutien accru que les gouvernements rivaux accordent à leurs agences touristiques nationales.

FLS2 - Donner aux PME accès à une banque d'investissement dans les infrastructures du secteur du voyage et du tourisme

En plus de rendre le Canada accessible en créant un environnement compétitif sur le plan des coûts et de promouvoir efficacement le pays à l'étranger, il faut absolument proposer un produit touristique de classe mondiale. L'industrie a un défi à relever du fait qu'elle est composée en majeure partie de voyageurs de petite et de moyenne taille dont beaucoup

* Source : Commission canadienne du tourisme, rapport annuel 2009; Tourism Australia, rapport annuel 2008–2009, Banque du Canada, taux de change 2009 Canada–Australie

** Source : Organisation mondiale du tourisme, indice de compétitivité du secteur du voyage et du tourisme, « Capturing the Visitor Economy, a Framework for Success », p. 72

arrivent difficilement à obtenir des fonds sous forme de bénéfices non répartis ou de prêts commerciaux pour apporter des améliorations aux immobilisations.

Prenons encore le modèle de la Banque européenne d'investissement (BEI). La banque canadienne d'investissement dans les infrastructures du secteur du voyage et du tourisme pourrait, telle qu'elle est proposée, assurer le financement à la fois des grands projets d'investissements du secteur public et des PME. Dans le cas des petits clients, la BEI fournit des facilités de prêts aux banques et institutions financières; elle est ainsi en mesure de soutenir les clients ayant un plan de dépenses admissible ou des projets de petite envergure. Au final, la décision du prêt revient à la banque ou à l'institution financière, mais la BEI prend en charge l'opération de titrisation des créances. Le programme au Canada pourrait s'apparenter au modèle européen, avec la banque d'investissement qui fournirait un certain niveau de protection aux bailleurs de fonds en assurant les prêts. Les coûts rattachés au programme seraient récupérés en exigeant une petite prime d'assurance, un peu à la façon dont la Société canadienne d'hypothèques et de logement applique le programme d'hypothèques à faible mise de fonds.

FLS3 – Établir une politique qui tienne compte du tourisme

Il faut s'assurer que les impacts du tourisme sont pris en considération dans les grands changements apportés aux politiques, et s'il y a lieu de croire que les changements auront un impact négatif sur le tourisme, il faut agir de façon à atténuer les dommages causés. Un

exemple qui illustre à merveille les répercussions qu'a eues un changement mal introduit est l'imposition d'un visa canadien aux visiteurs mexicains à l'été 2009. Le gouvernement a reconnu que l'exigence entraînerait un recul important du nombre de touristes en provenance du Mexique, mais il aurait fallu en faire davantage pour atténuer l'impact de cette politique sur l'industrie. Des initiatives telles que l'élaboration d'un plan de marketing et de communication en prévision du changement, l'augmentation des ressources consulaires sur le terrain et la traduction en espagnol de la demande de visa auraient permis de réduire l'impact de l'exigence d'un visa sur un des marchés touristiques les plus porteurs pour le Canada.

RECOMMANDATIONS

Sûreté et contrôles frontaliers intelligents

Les niveaux de dotation en agents de l'ASFC aux aéroports sont en deçà des besoins, ce qui impose aux visiteurs du Canada des temps d'attente allongés. S'il est vital d'assurer un environnement sécuritaire et de défendre l'intégrité de la frontière du Canada, ces fonctions doivent être accomplies de façon à occasionner le moins de désagréments possible aux voyageurs. De plus, le modèle actuel de financement des services de précontrôle des passagers du transport aérien au Canada ne reconnaît pas la sécurité aérienne comme un bien public.

Recommandations

- SSC1** *Augmenter les ressources de l'ASFC afin de réduire l'impact de ses activités sur l'expérience de voyage des visiteurs*
- SSC2** *Mettre rapidement en place des technologies intelligentes pour les contrôles frontaliers et des programmes pour les voyageurs dignes de confiance*
- SSC3** *Introduire au sein de l'ACSTA des changements qui contribueraient à améliorer la transparence et la communication avec les principaux intéressés*
- SSC4** *Donner aux aéroports la possibilité d'effectuer le précontrôle des passagers*
- SSC5** *Voir à ce que la vitesse de traitement et les niveaux de productivité de l'ACSTA soient conformes aux meilleures pratiques à l'échelle internationale*

SSC1 et 2 – Sûreté frontalière

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) est mandatée pour gérer l'accès des marchandises et des personnes au Canada. Toutefois, l'exécution de ces tâches prend du temps et peut souvent entraîner des retards considérables pour les visiteurs internationaux à leur premier point d'entrée au pays. Dans beaucoup d'aéroports, le principal défi consiste à augmenter le nombre d'agents de l'ASFC affectés aux heures de pointe au traitement des arrivées afin de réduire l'attente. Alors que le nouveau Cadre stratégique sur les services aériens du gouvernement du Canada a permis d'accroître les effectifs et de rallonger les heures de fonctionnement dans plusieurs collectivités du Canada, des ressources supplémentaires sont nécessaires pour fournir aux visiteurs qui arrivent au Canada une expérience positive et sans tracas.

En plus d'accroître le financement des services ASFC aux aéroports du Canada, d'autres changements pourraient améliorer le niveau de service. Par exemple, l'ASFC et la U.S. Customs and Border Patrol Agency devraient toutes deux encourager une plus grande circulation et masse critique de documents délivrés aux voyageurs dignes de confiance parmi les résidents du Canada et des États-Unis. Les initiatives envisagées doivent favoriser la hausse du nombre de détenteurs de passeports, particulièrement aux États-Unis, une confiance accrue dans les techniques de traitement des voyageurs réguliers à faible risque au moyen de pièces d'identité à puce RFID lisibles par machine, une plus grande utilisation des bornes automatisées et l'expansion de la biométrie

pour établir l'identité des voyageurs. D'autres changements au système pourraient aussi améliorer l'efficacité du contrôle, notamment l'investissement dans des techniques qui permettent aux agents de l'ASFC d'inspecter les passagers sans leurs bagages, c'est-à-dire qu'ils n'auraient pas à se soumettre à un nouveau contrôle pour les vols de correspondance.

SSC3, 4 et 5 – Sûreté du transport aérien

Créée en 2002, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) est une société d'État mandatée pour assurer la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien. Des déplacements sécuritaires sont essentiels pour soutenir la sécurité nationale et constituent la priorité fondamentale de l'industrie du voyage et du tourisme de même que du pays dans son ensemble. Deux grandes questions concernant l'ACSTA soulèvent des inquiétudes :

- Projet visant à permettre aux aéroports intéressés d'assurer le précontrôle des voyageurs
- Financement des services de contrôle de sécurité

Certaines administrations aéroportuaires veulent avoir la responsabilité du précontrôle des passagers plutôt que d'utiliser les services de l'ACSTA. Le changement d'orientation ressemble en quelque sorte au choix que certaines collectivités du Canada ont fait d'assurer leurs propres services de police ou de sous-traiter le travail à la Gendarmerie royale du Canada. En prenant en charge le contrôle de sécurité, les aéroports pourraient affecter les ressources avec plus d'efficacité

aux endroits et aux moments voulus. Les aéroports ne seraient pas tenus d'assurer le service eux-mêmes et pourraient demander à l'ACSTA de s'occuper du précontrôle, s'ils le souhaitent. Les services de précontrôle assurés par les aéroports seraient réglementés de façon à répondre aux directives fédérales et feraient l'objet de vérifications et d'inspections. La mise en œuvre du changement permettrait aux aéroports d'adopter une approche plus globale de la sûreté pour l'ensemble de leurs activités. Le modèle selon lequel les aéroports assurent leurs propres services de contrôle des voyageurs a été implanté avec succès dans d'autres aéroports du monde.

La compétitivité des coûts est de première importance pour l'industrie canadienne du voyage et du tourisme basée sur les déplacements par avion. Pourtant, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) affaiblit la compétitivité des coûts du Canada à l'échelle internationale et place l'industrie du transport aérien dans une position désavantageuse par rapport à d'autres moyens de transport. Il est payé, depuis 2001, par les passagers de vols intérieurs, transfrontaliers et internationaux au départ du Canada. Avec la hausse des coûts et l'introduction de nouvelles technologies, le DSPTA a été majoré de 52 % le 1er avril 2010.

Les événements du 11 septembre prouvent que la sécurité aérienne est un bien public dont bénéficient les voyageurs et le public en général. Le gouvernement des États-Unis reconnaît ce bien public en finançant 63 % des coûts liés à la sécurité; les consommateurs de services aériens commerciaux en assument le reste. Ainsi, les voyageurs paient des droits

POLICY RECOMMENDATIONS

au titre de la sécurité de 5 \$ pour un vol aller-retour Boston–Paris contre 26 \$ pour un vol aller-retour Montréal–Paris. Le gouvernement fédéral devrait reconnaître que la sécurité aérienne est un bien public et financer une bonne partie des coûts associés au précontrôle des voyageurs et du fret aérien.

Pénurie de main-d'œuvre

La pénurie de main-d'œuvre est également un problème majeur qui affecte tous les volets de l'industrie touristique, qu'il s'agisse du personnel en contact avec la clientèle dans les hôtels et les restaurants, des travailleurs spécialisés dans les métiers du voyage ou des cadres supérieurs à l'échelle de l'industrie. Il faut mettre en place des programmes et des mesures qui feront en sorte que la disponibilité de main-d'œuvre qualifiée réponde aux besoins de l'industrie à plus long terme.

Recommandations

- LS1** *Augmenter la disponibilité de la main-d'œuvre :*
- *Encourager la participation des groupes sous-représentés sur le marché du travail, tels les jeunes et les Néo-Canadiens*
 - *Rationaliser et améliorer le Programme des travailleurs étrangers temporaires, y compris les avis relatifs au marché du travail (AMT)*
 - *Plus précisément, utiliser les salaires préconisés dans l'industrie comme taux de référence dans le cadre du Programme des travailleurs étrangers temporaires*
- LS2** *S'assurer que le taux de salaire régional est utilisé (avec des définitions régionales valables)*
- LS3** *Continuer de financer le travail du Conseil canadien des ressources humaines en tourisme (CCRHT)*
- LS4** *Voir à la disponibilité et à l'élargissement des formations axées sur les compétences correspondant aux besoins de l'industrie du tourisme d'accueil*

LS 1 a 4 – Améliorer la disponibilité de la main-d'œuvre dans l'industrie canadienne du tourisme

Si le ralentissement économique a réduit les pressions exercées sur le marché du travail en 2009 et 2010, le secteur canadien du tourisme prévoit des pénuries de travailleurs en 2012, une tendance qui ira en s'accroissant au cours des 15 prochaines années. Selon les prévisions, la pénurie de main-d'œuvre va se généraliser et toucher à la fois les petites comme les grandes collectivités. La croissance la plus marquée de la demande potentielle en main-d'œuvre surviendra dans l'industrie de la restauration, qui pourrait fournir près de 1,16 million d'emplois d'ici 2025.

La hausse du taux de participation sur le marché du travail des groupes sous-représentés dans l'économie canadienne constitue un élément de solution à la pénurie de main-d'œuvre. Beaucoup d'emplois dans l'industrie du tourisme sont des emplois de premier échelon; aussi, le secteur fournit du travail à un nombre disproportionné de Néo-Canadiens et de jeunes. Selon une estimation prudente du CCRHT, 30 000 emplois seraient créés dans le secteur touristique d'ici 2025 si le taux d'entrée sur le marché du travail des nouveaux immigrants était accéléré.

Les employeurs dans l'industrie touristique voudraient pourvoir les postes vacants en embauchant plus de travailleurs étrangers temporaires, mais les contraintes associées à la structure du programme et à son mode d'application les en empêchent. En fait, le programme actuel convient mal à l'industrie du tourisme, qui compte beaucoup d'emplois à temps partiel et saisonniers. En outre, les clas-

POLICY RECOMMENDATIONS

sifications par profession et les modalités des contrats sont rigides; et le processus général est bien trop long et pénible.

Pour améliorer la situation du marché de la main-d'œuvre, il faut introduire certains changements, notamment :

- Accroître les ressources des missions du Canada à l'étranger pour qu'elles soient en mesure de traiter les demandes d'immigration et de travail temporaire.
- Étendre au reste du Canada le projet des avis relatifs au marché du travail accélérés (projet pilote actuellement en place en Colombie-Britannique et en Alberta) de sorte que tous les employeurs puissent bénéficier d'un examen plus rapide des besoins.
- Le gouvernement fédéral doit revoir sa politique et ses formalités d'immigration pour veiller à ce que les industries du voyage, du tourisme et de l'accueil disposent d'une main-d'œuvre suffisante, surtout au premier échelon.
- Étendre le Programme de séminaires sur les demandes des employeurs afin de permettre aux employeurs d'obtenir un traitement accéléré des demandes faites au titre du programme des travailleurs étrangers temporaires.
- Accélérer le traitement des classifications par profession C et D pour que le Canada dispose des travailleurs non qualifiés nécessaires aux nombreux emplois qui n'intéressent pas à l'heure actuelle les travailleurs canadiens.
- Financer le travail accompli par le Conseil canadien des ressources humaines en tourisme

Fondé en 1993, le Conseil canadien des ressources humaines en tourisme (CCRHT) s'attaque aux problèmes qui touchent le marché du travail, et fait la promotion du professionnalisme au sein du secteur touristique du Canada. Le CCRHT réunit les entreprises et les associations touristiques, les syndicats, le milieu de l'enseignement et les gouvernements, afin de coordonner les activités de développement des ressources humaines et de contribuer à maintenir la compétitivité du secteur canadien du tourisme à l'échelle mondiale.

Le Conseil assure le suivi et donne des conseils sur les tendances des ressources humaines dans l'industrie; il offre aussi plusieurs programmes novateurs de formation et de reconnaissance professionnelle. Ces programmes profitent aux PME grâce à différents produits : normes de compétence, programme de reconnaissance professionnelle, formation en milieu de travail et outils pour améliorer la gestion des ressources humaines. Le soutien fédéral continu du programme va attirer des contributions du secteur privé et d'autres ordres de gouvernement, et il est fondamental pour une approche globale du développement des ressources humaines dans le secteur du tourisme.

Perfectionnement des compétences

Le tourisme appartient au secteur des services, et l'expérience des visiteurs dépend grandement de leurs contacts avec les gens qui travaillent dans ce secteur d'activité au pays. Les connaissances, les compétences et les attitudes du personnel peuvent fournir un précieux avantage concurrentiel — ce sont les employés de première ligne qui créent l'expérience de voyage typiquement

canadienne. Bien qu'il soit logique d'utiliser une technologie ne nécessitant guère de main-d'œuvre dans certaines chaînes de valeur du tourisme, les entreprises du secteur considèrent que les contacts personnels avec des Canadiens sont essentiels pour créer des expériences exceptionnelles.

Il importe aussi d'investir dans les ressources humaines pour tenir compte des nouveaux modèles de fonctionnement ainsi que des marchés du secteur du tourisme. La promotion du perfectionnement des compétences et du développement professionnel contribue à réduire le roulement du personnel, à faire la promotion d'une main-d'œuvre qualifiée et à améliorer la qualité du service fourni au consommateur ultime du tourisme, soit le visiteur national ou étranger. C'est pourquoi il faut absolument maintenir le financement des programmes de développement des compétences destinés au secteur du voyage et du tourisme et fournir la formation dont les employés ont besoin pour passer d'un emploi de première ligne à un poste de gestion.

CONCLUSION

Les recommandations formulées dans le présent livre blanc visent à permettre au Canada d'être à pied d'égalité avec les États-Unis et les autres destinations internationales. Elles auront également pour effet de faire du Canada une destination plus compétitive au niveau des coûts et de faire connaître davantage le produit canadien sur le marché international.

L'ampleur des défis que connaît l'industrie canadienne du voyage et du tourisme exige une refonte en profondeur des politiques. Les réformes fragmentaires, ponctuelles ou par étapes ne contribueront guère à freiner le recul du Canada dans les classements mondiaux en termes de visiteurs internationaux.

De fait, le gouvernement fédéral du Canada se trouve à un carrefour en ce qui concerne le tourisme : il peut décider de considérer que l'industrie est une source facile de rentrées ou choisir d'investir dans une industrie qui s'étend d'un bout à l'autre du pays et qui peut générer des emplois dans les petites et les grandes collectivités.

Enfin, la Coalition nationale du voyage et du tourisme (CNVT) estime que le gouvernement du Canada doit impérativement prendre part à l'adoption d'une série de solutions viables et globales aux défis économiques qui se dressent devant le secteur du voyage et du tourisme basé sur les déplacements par avion.

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS DE L'INDUSTRIE DU VOYAGE ET DU TOURISME

- ▶ Éliminer le loyer des aéroports, les taxes municipales imposées aux aéroports et les paiements versés en remplacement d'impôts
- ▶ Affecter le produit des taxes d'accise sur le carburéacteur aux infrastructures aéronautiques
- ▶ Modifier le Programme d'incitation pour congrès étrangers et voyages organisés de la façon suivante :
 - Améliorations au programme actuel pour les voyageurs
 - Réintroduction d'un programme de remboursements aux visiteurs
- ▶ Réduire considérablement, voire éliminer, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien en augmentant considérablement le financement gouvernemental des services de sécurité aérienne et de contrôle des voyageurs
- ▶ Mettre sur pied une banque d'investissement dans les infrastructures touristiques, qui soit en mesure de fournir un financement à bas coût aux aéroports, aux transporteurs et pour les grands projets d'infrastructure touristique
- ▶ Rendre les aéroports plus accessibles pour les localités avoisinantes et accroître les combinaisons entre l'avion et les autres moyens de transport
- ▶ Concevoir une stratégie coordonnée de développement touristique qui permette de déterminer les principales priorités dans chaque région
- ▶ Augmenter le financement de la Commission canadienne du tourisme :
 - S'efforcer d'obtenir des niveaux de soutien financier qui permettent de soutenir la concurrence internationale
 - Assurer à la CCT un financement stable et prévisible à plus long terme
- ▶ Voir à ce que les décisions des ministères fédéraux concernant les politiques tiennent compte des impacts sur le tourisme et prendre toutes les mesures nécessaires pour atténuer ces impacts
- ▶ Donner aux établissements touristiques de petite et de moyenne taille accès à un financement en mettant sur pied une banque d'investissement dans les infrastructures du secteur du voyage et du tourisme, qui servirait d'intermédiaire financier
- ▶ Augmenter les ressources financières et humaines de l'ASFC pour réduire au minimum l'impact des activités de l'agence sur l'expérience de voyage des visiteurs :
 - Mettre résolument en place une technologie intelligente aux frontières ainsi que des programmes pour les voyageurs dignes de confiance
- ▶ Introduire au sein de l'ACSTA des changements qui contribueraient à améliorer la transparence et la communication avec les principaux intéressés, notamment les aéroports et les transporteurs :
 - Permettre aux aéroports qui le désirent d'assurer le précontrôle des voyageurs
 - Comparer la vitesse de traitement et les niveaux de productivité de l'ACSTA avec des fournisseurs de services de contrôle de sécurité similaires ailleurs dans le monde et procéder régulièrement à un examen des meilleures pratiques
- ▶ Augmenter les ressources en main-d'œuvre disponible au Canada, notamment :
 - Encourager la participation des groupes sous-représentés sur le marché du travail, tels les jeunes et les Néo-Canadiens
 - Simplifier et améliorer le Programme des travailleurs étrangers temporaires ainsi que les avis relatifs au marché du travail (AMT)
- ▶ Continuer de financer le travail accompli par le Conseil canadien des ressources humaines en tourisme (CCRHT)
- ▶ S'assurer que des formations axées sur les compétences correspondant aux besoins de l'industrie du tourisme d'accueil sont suffisamment disponibles

RÉFÉRENCES

1	<i>Citoyenneté et Immigration Canada</i>	Exigences relatives aux visas pour entrer au Canada	2010
2	<i>Jacobs Consultancy</i>	The Strategic Impact of the Canadian Aviation Based Travel and Tourism Industry on Canada's Economy	2010
3	<i>Conseil national des lignes aériennes du Canada</i>	The Economic Impacts of the NACC Member Airlines – Dr Lazar	2010
4	<i>Conseil national des lignes aériennes du Canada</i>	Présentation du CNLA devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes	2010
5	<i>OCDE</i>	OECD Tourism Trends and Policies 2010	2010
6	<i>Statistique Canada</i>	Recettes et dépenses au compte des voyages internationaux, trimestriel, tableau n° 387-0005	2010
7	<i>AITC / Deloitte</i>	Competing Beyond Price	2010
8	<i>Transports Canada</i>	Les Transports au Canada 2009	2010
9	<i>Plan d'entreprise 2009–2010 à 2013–2014</i>	Plan d'entreprise, ACSTA	2009
10	<i>Aéroports de Montréal</i>	Rapport annuel	2009
11	<i>Air Canada</i>	Rapport annuel	2009
12	<i>Air Transportation Association (US)</i>	Rapport annuel	2009
13	<i>American Airlines (AMR Corp.)</i>	Rapport annuel	2009
14	<i>Gouvernement de l'Australie</i>	The Jackson Report: Informing the National Long Term Tourism Strategy	2009
15	<i>Gouvernement de l'Australie</i>	National Aviation Policy White Paper	2009
16	<i>Administration aéroportuaire de Calgary</i>	Accountability Report, Aéroport de Calgary	2009
17	<i>Aéroport international de Calgary</i>	Rapport annuel	2009
18	<i>Commission canadienne du tourisme</i>	Veille touristique mondiale – Chine	2009
19	<i>Commission canadienne du tourisme</i>	Rapport annuel – Stimuler l'industrie touristique en des temps difficiles	2009
20	<i>Aéroports d'Edmonton</i>	Rapport annuel	2009
21	<i>EUROCONTROL</i>	Impact Study of Landside Elements on Airport Capacity and Delays	2009
22	<i>Autorité aéroportuaire du Grand Toronto</i>	Rapport annuel, Aéroport international Pearson de Toronto	2009
23	<i>Aéroport international de Halifax</i>	Rapport annuel	2009
24	<i>Aéroport international Hartsfield-Jackson d'Atlanta</i>	Rapport annuel	2009
25	<i>Association des hôtels du Canada</i>	Canada's Lodging Sector	2009
26	<i>Aéroport international Jean-Lesage</i>	Rapport annuel	2009
27	<i>NAV CANADA</i>	Rapport annuel	2009
28	<i>Aéroport international d'Ottawa</i>	Rapport annuel	2009
29	<i>Parcs Canada</i>	Rapport sur le rendement	2009
30	<i>Travaux publics et Services gouvernementaux Canada</i>	Comptes publics du Canada, Détails des dépenses et des recettes	2009

31	Aéroport de Regina	Rapport annuel	2009
32	Aéroport de Saskatoon	Rapport annuel	2009
33	OMT	Faits saillants du tourisme	2009
34	Administration de l'aéroport international de Vancouver	Rapport annuel, Aéroport international de Vancouver	2009
35	Aéroport international de Victoria	Rapport annuel	2009
36	VISA	Vue d'ensemble du tourisme : Canada	2009
37	Aéroport international de Winnipeg	Rapport annuel	2009
38	Forum économique mondial	Country/Economy Profiles Canada - The Travel & Tourism Competitiveness Report	2009
39	Bureau de la statistique de l'Australie	Comptes satellites, Australia Tourism	2008-2009
40	OMT	Baromètre du tourisme mondial de l'OMT	2008-2009
41	Ministère des Finances Canada	Élasticités de la demande de transport aérien de passagers : Concepts, problèmes et mesure	2008
42	Intervistas Consulting	The Role of Government Policy in the Cost Competitiveness of Canadian Aviation: Impacts on Airports and Airlines	2008
43	Statistique Canada	Recettes des administrations publiques attribuables au tourisme, 2007	2008
44	Statistique Canada	Voyages internationaux	2008
45	Statistique Canada	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens	2008
46	Commission canadienne du tourisme	Tourisme en bref, bilan de l'année	2007 - 2009
47	Intervistas Consulting / IATA	Estimating Air Travel Demand Elasticities	2007
48	Aéroport de Thunder Bay	Rapport annuel	2007
49	Statistique Canada	Enquête sur les voyages des Canadiens (analyses de l'AITC)	2006 - 2008
50	International Handbook of Tourism Economics	Taxation of Travel and Tourism	2006
51	International Handbook of Tourism Economics	Aviation and Tourism	2006
52	International Handbook of Tourism Economics	Public Sector Investment in Tourism Infrastructure	2006
53	Université de Waterloo	Climate Change & Nature-Based Tourism. Implications for Park Visitation in Canada	2006
54	Administration de l'aéroport de Calgary	Federal Airport Rents in Canada – A Disaster in Progress	2005
55	Commission canadienne du tourisme	Compte satellite du tourisme (étude)	2004
56	Statistique Canada	Compte satellite du tourisme du Canada	2004
57	Statistique Canada	Le solde commercial du tourisme entre le Canada et les États-Unis, 1991-2003	2004

REFERENCES

58	Statistique Canada	Enquête sur les voyages des Canadiens : voyages intérieurs	2004
59	Statistique Canada	Indicateurs nationaux du tourisme (INT), Concepts et variables mesurées	2004
60	Tourisme autochtone Canada	Tourisme autochtone au Canada	2004
61	Air Transportation Association (US)	Rapport annuel	2003
62	Carnegie Mellon University	Airport Security and Efficiency	2003
63	IBM Business Consulting Services	U.S. airline regulatory reforms for economic stability	2003
64	Reason Foundation	A Risk Based Airport Security Policy	2003
65	Statistique Canada	Le tourisme au Canada et ses diverses facettes économiques	2000
66	Statistique Canada	Résumé statistique sur le tourisme	1999
67	Commission canadienne du tourisme	Analyse des variations saisonnières dans les Indicateurs nationaux du tourisme	1998
68	Statistique Canada	Indicateurs nationaux du tourisme	2004 - 2010
69	Statistique Canada	Bulletins de service, Voyages internationaux	2003 - 2009
70	Banque du Canada	Taux de change des devises : yen, livre sterling, yuan, dollar américain, euro	2000 - 2010
71	Organisation mondiale du tourisme	Tendances du marché touristique	1995 -2005

Coordonnées

Conseil des aéroports du Canada
350, rue Sparks, bureau 706
Ottawa (Ont.) K1R 7S8
Tél. : 613-560-9302
www.cacairports.ca

Association des hôtels du Canada
130, rue Albert, bureau 1206
Ottawa (Ont.) K1P 5G4
Tél. : 613-237-7149
www.hotelassociation.ca

Association du transport aérien inter-
national
800, Place Victoria, case postale 113
Montreal (Qué.) H4Z 1M1
www.iata.org

Conseil national des lignes aériennes
du Canada
116, rue Lisgar, bureau 600
Ottawa (Ont.) K2P 0C2
Tél. : 613-231-7223
www.airlinecouncil.ca

Association de l'industrie touristique
du Canada
116, rue Lisgar, bureau 600
Ottawa (Ont.) K2P 0C2
Tél. : 613-238-3883
www.tiac.travel

HORIZON 2020

L'AVENIR DE L'INDUSTRIE DU VOYAGE ET DU TOURISME AU CANADA

Livre blanc



COALITION NATIONALE DU VOYAGE ET DU TOURISME

Octobre 2010

Préparé par :

McPherson Transportation Consultancy
factsbeforepolicy@telus.net

Paradigm Consulting Group
Paradigm.consulting@rogers.com