



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



**Proposition du Conseil national des lignes aériennes du Canada
au Comité permanent des Finances de la Chambre des communes
Consultation prébudgétaire 2011**

Le 11 août | 2011

Le Conseil national des lignes aériennes du Canada, qui représente les quatre plus importants transporteurs aériens du Canada – Air Canada, Air Transat, Jazz Aviation LP et WestJet – est heureux de soumettre ses recommandations au Comité permanent des Finances de la Chambre des communes dans le cadre de la consultation prébudgétaire fédérale 2011. Le CNLA a pour mission d’offrir aux consommateurs canadiens des déplacements aériens sûrs, durables et concurrentiels.

A. SOMMAIRE

Le CNLA recommande que le gouvernement fédéral entreprenne un examen complet de la structure de coûts de l’aviation au Canada dans l’optique de disposer d’un régime fiscal et réglementaire qui permette au secteur du voyage et du tourisme d’être à armes égales avec ses concurrents du reste du monde.

Il est recommandé que cet examen consiste à :

- 1) Évaluer le rôle de l’industrie de l’aviation en tant qu’élément clé de la croissance de la productivité et examiner des mesures en vue de rehausser la situation du secteur en réduisant le fardeau des coûts structureux, y compris les taxes directes et indirectes, les droits et les frais tels le loyer des aéroports, la taxe d’accise sur le carburant aviation et le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA);**
- 2) Évaluer la politique d’autofinancement actuelle applicable à l’infrastructure essentielle de l’aviation en regard de ses incidences sur la compétitivité du secteur de l’aviation et du maintien de sa capacité de favoriser la croissance économique générale;**
- 3) Examiner le cadre actuel de la politique fiscale dans l’optique de récupérer les coûts de tous ceux qui en bénéficient et non seulement des utilisateurs;**
- 4) Étudier des mesures de soutien et d’amélioration des efforts de l’industrie en faveur de l’innovation et de la croissance;**
- 5) Rehausser la position concurrentielle des sociétés aériennes établies au Canada afin de stimuler la croissance de la productivité et d’assurer leur compétitivité dans un marché mondial intégré.**

B. CONTRIBUTION DES SOCIÉTÉS AÉRIENNES À LA CROISSANCE DE LA PRODUCTIVITÉ ET DE L’ÉCONOMIE

Les sociétés aériennes membres du CNLA sont les piliers du réseau de services aériens intérieurs et internationaux du Canada. Elles sont à ce titre les principaux facilitateurs de l’activité économique et du commerce à l’échelle nationale ainsi que des éléments clés de l’industrie canadienne du voyage et du tourisme, dont les retombées sont de plusieurs milliards de dollars.

Ensemble, les entreprises membres du CNLA ont transporté plus de 50 millions de passagers et employé directement près de 43 000 personnes en 2010. Le total des recettes de ces quatre transporteurs a dépassé 17 milliards de dollars et leur impact estimatif total au chapitre de la production économique s'est élevé à 27 milliards.

Ces activités comportent d'importantes retombées économiques et favorisent la croissance de plusieurs autres secteurs d'importance grâce à leurs incidences secondaires et externes. Si l'on tient compte de ces incidences, on estime que la valeur de l'ensemble des avantages économiques liés à l'industrie des transporteurs aériens du Canada oscille entre 35 milliards et 45 milliards de dollars de PIB, soit entre 2,1 et 2,8 pour cent du PIB du Canada, et que cette activité procure des emplois lucratifs à plus de 113 300 Canadiens d'un océan à l'autre.

C. RECOMMANDATION DU CNLA

Le CNLA recommande que le gouvernement fédéral entreprenne un examen complet de la structure de coûts de l'aviation au Canada dans l'optique d'en arriver à un régime fiscal et réglementaire équitable, ce qui permettra au secteur du voyage et du tourisme d'être à armes égales avec ses concurrents du reste du monde.

D. ÉLÉMENTS DE L'EXAMEN DU CADRE STRATÉGIQUE DE L'AVIATION RECOMMANDÉ PAR LE CNLA

1) EXAMEN DU CADRE DE LA POLITIQUE FISCALE

Le principal défi économique qui concerne de longue date le secteur canadien de l'aviation est l'actuel cadre de la politique fiscale auquel l'industrie est soumise. Depuis sa création, le CNLA milite en faveur d'un examen complet de taxes directes et indirectes, des droits et des frais imposés par divers paliers de gouvernement à l'égard de nos activités et, de façon plus particulière, à nos passagers. Cela comprend le loyer des aéroports, la taxe d'accise sur le carburant aviation et le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA).

Au cours de la dernière décennie, le gouvernement fédéral a, à lui seul, perçu directement et indirectement près de 7,3 milliards de dollars auprès de l'industrie de l'aviation. Pourtant, contrairement à ce qui prévaut pour la plupart des autres modes de transports, les lignes aériennes et leurs passagers doivent assumer la plus grande partie des frais d'infrastructures du secteur, y compris ceux liés aux aéroports, aux services de contrôle de la circulation aérienne et au précontrôle de sécurité.

Cette forme de double imposition à l'endroit d'une industrie qui assure sa rentabilité sans faire appel à l'argent des contribuables, qui participe activement à la croissance économique et qui contribue à créer des dizaines de milliers d'emplois va à l'encontre de la théorie économique établie. Pour un secteur à l'origine de tant de bénéfices économiques secondaires et externes, l'imposition de charges fiscales est une mauvaise erreur et ne fait qu'alourdir la structure de coûts de l'industrie.

Selon une étude menée par Fred Lazar, D. Ph., les quatre principales sociétés aériennes du Canada pourraient enregistrer une hausse annuelle de 2,3 à 2,9 millions de passagers si les loyers fonciers, le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) et la taxe d'accise sur le carburant aviation étaient supprimés et si NAV CANADA était indemnisée pour ses frais annuels liés au service de la dette de 1,5 milliard de dollars qu'elle a contractée au moment de sa privatisation, en 1996. L'élimination de ces prélèvements fiscaux pourrait produire un apport économique supplémentaire de la part des sociétés membres du CNLA de 952 millions à 3,5 milliards de dollars. Les avantages économiques éventuels liés à la suppression des prélèvements fiscaux seraient importants pour les membres du CNLA et pour l'ensemble de l'économie canadienne.

La politique d'autofinancement du gouvernement se rapportant à l'infrastructure essentielle de l'aviation remonte à près de deux décennies et doit faire l'objet d'un examen énergique quant à ses impacts sur la compétitivité de notre secteur et à sa capacité de favoriser la croissance de l'ensemble de l'économie. Compte tenu du fait que le réseau de transport aérien crée de la valeur économique et contribue à rehausser la productivité de segments importants de l'ensemble de l'économie, le CNLA croit que les coûts liés à ce réseau devraient être assumés par tous ceux qui en bénéficient et pas seulement par les usagers directs.

2) UN FACTEUR DE COMPÉTITIVITÉ ÉCONOMIQUE À LONG TERME ET DE DÉVELOPPEMENT STRATÉGIQUE

La réussite de l'industrie aérienne du Canada réside dans sa capacité de tirer son épingle du jeu sur la scène internationale en vertu d'un cadre de politique fiscale qui favorise ses efforts d'innovation et de croissance.

Chaque décision d'imposer ou de hausser une taxe ou d'en élargir la portée peut être considérée en soi comme mineure et anodine, mais le résultat d'ensemble est tout autre. En effet, une enquête portant sur dix vols intérieurs respectifs choisis d'Air Canada et de WestJet démontre que l'impact global d'un ensemble de politiques gouvernementales représente de 16 % à 40 % des tarifs totaux, l'impact relatif étant plus important dans le cas des tarifs les plus bas.

Il en est résulté une hausse dramatique du nombre de passagers aériens canadiens s'étant rendus aux États-Unis pour prendre l'avion à des aéroports frontaliers de ce pays. Selon une enquête sur les intentions de voyage de l'Association des hôtels du Canada, 21 % des voyageurs d'agrément canadiens ont profité des taxes et des frais d'aviation beaucoup plus bas en vigueur aux É.-U. en traversant la frontière pour prendre l'avion à un aéroport de ce pays.

La tendance s'accroît et les enjeux sont élevés pour les sociétés aériennes, les aéroports et l'économie en aval du Canada.

Des motifs économiques et stratégiques solides militent en faveur de la croissance de l'industrie du transport aérien au Canada et de la réussite des transporteurs canadiens sur les marchés nord-américain et internationaux. Changer le cours actuel des politiques – dans le cadre desquelles on n'aborde cette industrie que dans une optique strictement fiscale – pour faire en sorte qu'elle soit reconnue comme un facteur clé de croissance de la productivité exigera qu'on réduise les coûts qu'elle doit assumer.

Le gouvernement fédéral doit opter pour une démarche qui fasse en sorte que les Canadiens soient en lien de manière directe, pratique et efficace avec les réseaux mondiaux, ce qui améliorera leur mobilité, que ce soit dans le cadre de leurs activités professionnelles ou de leurs loisirs, ainsi que leur capacité d'échanger des biens avec toutes les parties du monde.

Un ensemble beaucoup plus éclairé de politiques gouvernementales est nécessaire si l'on veut que les transporteurs membres du CNLA continuent de tirer leur épingle du jeu sur les marchés mondiaux et profitent des occasions qui s'offriront à eux. Si les sociétés aériennes ne peuvent poursuivre sur la voie de la réussite et de la croissance, aucun aéroport canadien ne sera probablement en mesure de se hisser parmi les aéroports points d'accès internationaux ou les aéroports pivots régionaux et, ainsi, de procurer d'importants avantages économiques au Canada. Cela aura en outre des incidences négatives sur la croissance de la productivité au pays et causera de ce fait beaucoup d'autres problèmes pour le gouvernement et pour tout le pays.

En résumé, le CNLA recommande que le gouvernement fédéral mette en œuvre une nouvelle politique stratégique de l'aviation, dont le principal objectif serait de rehausser la position concurrentielle des sociétés aériennes du Canada afin de stimuler la croissance de la productivité et de faire en sorte qu'elles puissent tirer leur épingle du jeu dans un marché mondial intégré.