

CONSEIL NATIONAL DES LIGNES AÉRIENNES DU CANADA

**Pour un secteur du transport aérien sûr, sécuritaire,
écologiquement responsable et compétitif au Canada**

Mémoire adressé au Comité permanent des finances de la Chambre des communes

Consultations prébudgétaires de 2014

Synopsis

Le Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLAC) est heureux de contribuer au processus de consultations prébudgétaires du Comité permanent des finances de la Chambre des communes en vue de l'élaboration du budget de 2015. Le Conseil a pris note et apprécie la recommandation que le Comité des finances avait déjà adressée au gouvernement fédéral pour qu'il « continue d'explorer les moyens de rendre la structure de coûts de l'aviation du Canada plus concurrentielle¹ ». Nous avons aussi été encouragés d'apprendre que la compétitivité du secteur de l'aviation fera l'objet d'une attention particulière lors de la révision de la *Loi sur les transports au Canada*. Ce sont là des mesures positives.

Le CNLAC est l'association professionnelle qui représente les plus gros transporteurs de passagers au Canada : Air Canada, Air Transat, Jazz Aviation LP et WestJet. Notre rôle consiste à promouvoir un transport aérien sécuritaire, stable et compétitif par le truchement de politiques, de règlements et de lois favorisant un système de classe mondiale. Collectivement, nos membres transportent plus de 50 millions de passagers annuellement et emploient directement 43 000 personnes.

Selon une étude récente du Conference Board du Canada, l'industrie du transport aérien du Canada a une empreinte économique de près de 35 milliards de dollars de PIB. Elle emploie directement 141 000 personnes et contribue à plus de 400 000 emplois dans de nombreux secteurs de l'économie. Tout comme les compagnies aériennes qui constituent l'assise même du réseau de transport aérien national et international du Canada, les transporteurs membres du CNLAC sont fiers du rôle qu'ils jouent dans l'économie en facilitant les affaires, le commerce et le tourisme tout en étant une source importante d'emplois, d'occasions d'investissement et de recettes fiscales.

Afin de rehausser la compétitivité du secteur du transport aérien du Canada et d'assurer qu'il réalise son plein potentiel de création d'emplois et de croissance économique, le CNLAC recommande au gouvernement :

- 1. de revoir le système de financement de la sécurité de l'aviation pour**
 - a) fournir une ventilation des recettes tirées du Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA); b) assurer une corrélation directe et transparente entre les recettes du DSPTA et les besoins financiers de l'ACSTA; et c) modifier le modèle de financement afin de refléter la nature même des menaces à la sécurité de l'aviation;**

¹ *LE FUTUR QUE NOUS VOULONS : RECOMMANDATIONS POUR LE BUDGET 2014*, Rapport du Comité permanent des finances (décembre 2013), recommandation n° 30.

- 2. de revoir la formule d'établissement des loyers fonciers des aéroports de façon à plafonner les paiements et à retirer du calcul les recettes non aéronautiques;**
- 3. de maximiser le programme d'autorisation de voyage électronique en l'appliquant aux économies partenaires comme celles du Mexique, du Brésil, du Chili et de l'Argentine et en dispensant les passagers en transit, et qu'il continue à investir pour améliorer et rationaliser le processus de visa; et**
- 4. d'intensifier sa collaboration avec l'industrie pour la recherche et le développement de carburants de remplacement pour l'aviation.**

Le CNLAC est également membre de la Table ronde nationale sur le tourisme et les voyages, qui est un partenariat d'organisations canadiennes du secteur des voyages et du tourisme comprenant le Conseil des aéroports du Canada, l'Association des hôtels du Canada, l'Association internationale du transport aérien et l'Association de l'industrie touristique du Canada. Nous encourageons la participation du gouvernement au programme *Accueillir l'Amérique*, qui est le mécanisme de co-investissement de l'Association de l'industrie touristique du Canada destiné à attirer plus de visiteurs américains au Canada au moyen d'une campagne nationale stratégique de marketing.

1. Financement de la sécurité de l'aviation : Évaluation du modèle de paiement par l'utilisateur

Au Canada, le financement de la sécurité de l'aviation repose à 100 % sur un système de paiement par l'utilisateur dans lequel les voyageurs sont tenus de couvrir le coût complet non seulement de l'inspection des passagers mais aussi de la fourniture de sièges aux agents de la GRC et des activités de « réglementation et surveillance de Transports Canada ».

Durant l'exercice budgétaire 2012-2013, le gouvernement fédéral a perçu près de 636 millions de dollars auprès des passagers au titre du Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA). En comparaison, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) dit avoir reçu la même année près de 550 millions de dollars du gouvernement fédéral, ce qui représente un manque à gagner de 86 millions de dollars. De fait, comme le montre le tableau ci-après, les recettes produites par le DSPTA augmentent année après année alors que diminuent les sommes versées par le gouvernement à l'ACSTA. Et cette différence est exacerbée par l'accroissement annuel du nombre de passagers ayant besoin des services de l'ACSTA.

Recettes du Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) et financement de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)

	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2010-2013
Recettes du DSPTA ²	600	631	635,6	1 866,6
Financement gouvernemental total de l'ACSTA ³	596,2	584,4	549,9	1 730,5
Excédent annuel pour le gouvernement	3,8	46,6	85,7	136,1

Depuis 2010, le gouvernement a accumulé un excédent de 136 millions de dollars qui n'est pas versé à l'ACSTA. Étant donné la nature actuelle du modèle de financement de la sûreté du transport aérien par l'usager, il devrait y avoir plus de transparence et de reddition de comptes au sujet des recettes du DSPTA. À cette fin, le secteur de l'aviation devrait être informé de la proportion des recettes du DSPTA qui est versée directement à l'ACSTA, à la GRC et à Transports Canada, respectivement. En outre, nous croyons qu'il est inapproprié que les recettes perçues directement auprès des passagers pour leur inspection de sécurité soient utilisées pour financer l'administration générale de Transports Canada et de la GRC.

Il devrait y avoir une corrélation directe et transparente entre les recettes du DSPTA et les sommes attribuées à l'ACSTA afin de s'assurer que celle-ci reçoit suffisamment de fonds pour répondre aux besoins des passagers.

En outre, le CNLAC croit que le financement de la sûreté du transport aérien devrait refléter le fait que la vraie nature de la menace contre le transport aérien est que c'est une menace à la sécurité nationale. Par conséquent, le financement de la sécurité du transport aérien ne devrait pas relever de la seule responsabilité financière des passagers.

Recommandation : Que le gouvernement revoie le système de financement de la sécurité de l'aviation pour a) fournir une ventilation des recettes tirées du Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA); b) assurer une corrélation directe et transparente entre les recettes du DSPTA et les besoins financiers de l'ACSTA; et c) modifier le modèle de financement afin de refléter la nature même des menaces à la sécurité de l'aviation.

2. Loyers aéroportuaires

Comme les loyers aéroportuaires sont calculés en pourcentage des revenus bruts, le prix de chaque service aéronautique que fournit un aéroport doit être augmenté au moins du montant de loyer facturé. Cela rehausse le seuil de rentabilité de l'aéroport ainsi que le

² Comptes publics du Canada.

³ Rapports annuels de l'ACSTA.

montant des revenus à recueillir, ce qui augmente les frais d'exploitation des compagnies aériennes, lesquels doivent malheureusement être facturés aux passagers. La plupart des aéroports étrangers (y compris aux États-Unis) ne payent pas de loyer à l'État. De plus, le montant des loyers aéroportuaires perçus au Canada est disproportionné par rapport à l'investissement fédéral antérieur, et seule une petite portion des loyers perçus est réinvestie dans le transport aérien, ce qui représente une importante saignée financière pour le secteur.

Si l'on veut mieux inciter les aéroports à maximiser les revenus non aéronautiques, il faudrait modifier la formule d'établissement du loyer aéroportuaire de façon à le plafonner au niveau actuel et à retirer du calcul les revenus non aéronautiques. Cela éliminerait un obstacle important à l'expansion du secteur de l'aviation au Canada et aiderait à récupérer une partie des plus de cinq millions de Canadiens qui traversent chaque année la frontière pour entamer leur voyage à partir d'un aéroport américain.

Recommandation : Que le gouvernement du Canada revoie la formule d'établissement des loyers fonciers des aéroports de façon à plafonner les paiements et à retirer du calcul les revenus non aéronautiques.

3. Faire en sorte qu'il soit plus facile et plus rapide de visiter le Canada et d'y faire des affaires

Étant donné le rôle du transport aérien dans l'expansion des marchés et l'établissement de relations d'affaires, améliorer le processus d'obtention des visas aura une incidence profonde sur le commerce international et l'économie du pays. Le CNLAC félicite le gouvernement pour les efforts qu'il a déployés récemment afin de moderniser le processus de visa du Canada et de favoriser l'expansion des voyages internationaux au Canada. La mise en place de CAN+, un programme d'attribution accélérée de visas à certains voyageurs mexicains et indiens, est un pas en avant important.

L'introduction prochaine de l'Autorisation de voyage électronique (AVE) sera une excellente occasion de consacrer des ressources à l'atténuation des risques de sécurité de manière appropriée et de faciliter le traitement de tous les visiteurs. Étant donné que l'AVE imposera une étape supplémentaire aux touristes et aux gens d'affaires qui ne sont actuellement pas obligés d'obtenir d'autorisation préalable quelconque et qui peuvent simplement acheter leur billet, nous devons veiller à ce que sa mise en œuvre n'ait pas pour effet d'entraver le commerce, les voyages et le tourisme au Canada.

Étant donné la réforme récemment entreprise avec succès du processus de demande du statut de réfugié, il conviendrait d'envisager très sérieusement de remplacer par l'AVE l'exigence onéreuse de visa pour les économies partenaires comme celles du Mexique, du Brésil, du Chili et de l'Argentine. En outre, la question des passagers en transit mérite une attention spéciale et immédiate. Si nous voulons assurer la compétitivité du Canada, il est crucial que les étrangers qui transitent par le Canada en route vers les États-Unis et qui ont déjà une ESTA, ainsi que les étrangers qui sont dispensés de visa parce qu'ils

transitent par le Canada dans le cadre du programme de transit sans visa ou du programme de transit pour la Chine, soient également dispensés des exigences d'AVE.

Recommandation : Que le gouvernement du Canada maximise le programme d'Autorisation de voyage électronique en l'appliquant aux économies partenaires comme celles du Mexique, du Brésil, du Chili et de l'Argentine et en dispensant les passagers en transit, et qu'il continue à investir pour améliorer et rationaliser le processus de visa.

4. Carburants de remplacement pour l'aviation

Nous sommes sensibles à l'importance d'améliorer l'efficacité en carburant du transport aérien et d'en réduire les émissions atmosphériques. La recherche d'un biocarburant durable pour l'aviation est une initiative clé à cet égard, d'autant plus importante que le secteur se prépare à atteindre son objectif global de croissance neutre en carbone d'ici à 2020. Bien que nous ayons constaté certains développements positifs à ce chapitre, il ne fait aucun doute que des progrès énormes sont encore nécessaires pour arriver à la commercialisation de biocarburants.

Il est par conséquent important d'intensifier la collaboration entre l'industrie et le gouvernement sur la recherche et le développement de carburants de remplacement pour l'aviation. Nous prenons note avec encouragement de la recommandation formulée par le Comité des finances pour le budget de 2014⁴ appuyant le Fonds de biocarburants ProGen.

Recommandation : Que le gouvernement intensifie sa collaboration avec l'industrie pour la recherche et le développement de carburants de remplacement pour l'aviation.

Conclusion

Les compagnies aériennes membres du CNLAC sont fières du rôle qu'elles jouent pour attirer des visiteurs et aider les gens d'affaires du Canada à être compétitifs sur les marchés internationaux, et pour attirer de nouveaux clients, du commerce et de l'investissement. Avec le soutien de politiques idoines pour rehausser sa compétitivité, le secteur de l'aviation pourrait offrir des résultats économiques encore meilleurs pour le Canada en maximisant son plein potentiel de création d'emplois.

Les compagnies aériennes membres du CNLAC sont déterminées à œuvrer avec le gouvernement fédéral pour l'élaboration continue de politiques progressistes qui assureront l'avenir d'un secteur du transport aérien sûr et sécuritaire, écologiquement responsable et compétitif au Canada.

⁴ *LE FUTUR QUE NOUS VOULONS : RECOMMANDATIONS POUR LE BUDGET 2014*, Rapport du Comité permanent des finances (décembre 2013), recommandation n° 27.

Nous serions heureux de débattre de ces recommandations avec le Comité des finances cet automne.