

Association du transport aérien du Canada

**Mémoire prébudgétaire présenté au Comité
permanent des finances**

Le 26 juillet 2016

Association du transport aérien du Canada

Mémoire prébudgétaire présenté au Comité permanent des finances

L'Association du transport aérien du Canada est une association de l'industrie qui représente l'aviation commerciale au Canada. Ses 176 membres viennent de toutes les provinces et de tous les territoires. Le secteur du transport aérien aimerait qu'on se penche sur les questions suivantes d'ordre financier.

Les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA)

Les DSPTA ont été instaurés en décembre 2001 pour financer l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). Le ministre des Finances de l'époque, Paul Martin, avait alors déclaré que chaque dollar de ces droits servirait à la sûreté du transport aérien. Nous mettons en doute cette affirmation. Après avoir procédé à une modélisation financière détaillée en nous servant des meilleures données disponibles, nous avons constaté qu'on avait perdu la trace de centaines de millions de dollars. Nous demandons plus de transparence en cette matière. Le fait que le vérificateur général n'ait pas vérifié les DSPTA depuis 2006 accentue le manque de transparence.

Selon une analyse effectuée par l'ATAC en 2008, les DSPTA du Canada venaient au deuxième rang du classement des droits imposés dans le monde pour la sûreté de l'aviation. Comme le gouvernement les a haussés de 53 % en 2010, nous croyons qu'ils sont maintenant les plus élevés au monde.

L'ATAC a également analysé les rentrées de fonds des DSPTA en regard des dépenses connues et a constaté un écart considérable. Les rentrées de fonds dépassent les recettes de centaines de millions de dollars. À l'opposé, les États-Unis et un certain nombre d'autres pays subventionnent leur appareil de sécurité.

Le loyer foncier des aéroports

Depuis que la cession des aéroports a commencé en 1992, les aéroports canadiens ont versé plus de 5,3 milliards de dollars au gouvernement en loyer. D'après les propres chiffres du gouvernement, la valeur comptable nette de ces aéroports s'élevait seulement à 1,517 milliard de dollars. La politique nationale des aéroports indiquait que le gouvernement devait tirer un profit de la cession des aéroports – malheureusement, elle ne précisait pas ce qui constituait un profit raisonnable sur l'investissement.

Les taxes d'accise sur le carburant d'aviation

Le Canada perçoit une taxe de 4 ¢/litre sur le carburant d'aviation. Le gouvernement fédéral américain en impose une de 1,536 ¢/litre. En outre, toutes les provinces et tous les territoires imposent, eux aussi, des taxes sur le carburant d'aviation. Les sommes ainsi recueillies ne sont pas affectées à l'aviation.

La vente des aéroports

Il sera tentant de récolter des sommes considérables de la vente des aéroports canadiens à des investisseurs. L'ATAC croit que ce serait désastreux pour le secteur canadien de l'aviation. Cela entraînerait une forte augmentation des coûts sans qu'il y ait de garanties contre les hausses de coûts ou la baisse des normes de service.

Compte tenu des coûts susmentionnés, nous ne faisons pas le poids face aux États-Unis, notre principal partenaire commercial. Il s'ensuit que nous « perdons » des voyageurs au profit des aéroports américains voisins. La réduction ou l'élimination de ces coûts aurait pour effet de multiplier les emplois et les choix de voyage pour les Canadiens. En raison des coûts, le secteur du transport aérien ne contribue pas comme on le souhaite à la croissance ou à la prospérité du Canada.

Un certain nombre des droits imposés ont une incidence négative démesurée sur les Premières Nations et les Canadiens qui dépendent du transport aérien pour la livraison d'aliments et la prestation de soins de santé. Pour eux, le transport aérien est absolument indispensable.

Le financement de Transports Canada

Au Canada, la demande de services aériens augmente au rythme de près de 5 % par année, alors que le budget alloué à la sécurité et à la sûreté de l'aviation à Transports Canada a été réduit de 29,1 millions de dollars, soit 12,5 %, depuis 2012-2013, ce qui rend plus difficile pour le Ministère de s'acquitter de son mandat de veiller à la sécurité des voyageurs. Ces compressions budgétaires ont eu pour conséquence directe une baisse du niveau de service requis par notre secteur, ce qui a nui à la productivité et à la viabilité économique de ce dernier.