



NACC
National Airlines
Council of Canada

CNLA
Conseil national des lignes
aériennes du Canada

MAXIMISER LE POUVOIR DE L'AVIATION : EMPLOIS, COMMERCE ET TOURISME

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

Consultations préalables au budget de 2017



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 prévision du budget de 2017.

C'est avec un vif enthousiasme que nous prenons note de l'orientation des consultations prébudgétaires de cette année car nous sommes d'avis qu'un secteur de l'aviation concurrentiel est le parfait moyen d'aider les Canadiens, les collectivités et les entreprises à maximiser leur contribution à la croissance économique du pays. Nous formulons les recommandations qui suivent afin d'assurer la présence d'un secteur aéronautique concurrentiel, apte à aider le gouvernement à atteindre ses objectifs.

- **L'aviation est un déclencheur de l'activité économique** : Reconnaître que le secteur de l'aviation est un déclencheur de la prospérité économique et, à ce titre, intervenir à l'égard de sa structure de coûts non concurrentielle.
- **Financement des mesures de sécurité** : Revoir le financement des mesures de sécurité du secteur de l'aviation afin d'assurer une corrélation directe et transparente entre les recettes tirées du Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) et le financement requis pour la totalité des services de contrôle (pré-embarquement, non-passagers, véhicules).
- **Loyers des aéroports** : À court terme, revoir la formule de calcul des loyers fonciers des aéroports en vue de plafonner les paiements et exclure les recettes non aéronautiques du calcul des loyers. À long terme, éliminer le loyer des aéroports.
- **Tarifification du carbone** : Établir pour le secteur de l'aviation une politique appropriée en matière de tarification du carbone.
- **Carburant biologique** : Établir une stratégie pour le carburant aviation renouvelable. Le Canada devrait devenir un chef de file mondial sur le plan de la production de ce type de carburant.
- **Contrôles de sécurité** : Imposer par voie législative un mandat relatif au service à la clientèle ainsi que les normes de rendement réglementées.
- **Facilitation des vols, des visites et du commerce au Canada** : Poursuivre les investissements en vue d'améliorer et de rationaliser le processus d'obtention d'un visa, ce qui inclut le fait de maximiser l'utilisation du futur programme d'autorisation de voyage électronique (AVE).



I. Introduction : Manière dont le secteur de l'aviation atteint les objectifs du gouvernement, lesquels consistent à aider les Canadiens, les collectivités et les entreprises

Le CNLAC est l'association professionnelle qui représente les plus importants transporteurs de passagers au Canada : Air Canada, Air Transat, Jazz Aviation S.E.C. et WestJet. Notre rôle consiste à promouvoir un transport aérien sûr, stable et concurrentiel par l'élaboration de politiques, de règlements et de lois qui favorisent un système de transport de classe mondiale.

Au Canada, le secteur du transport aérien joue un rôle de premier plan en favorisant la croissance sociale et économique. L'aviation au Canada a une empreinte économique annuelle de plus de 35 milliards de dollars, offrant des avantages et des possibilités aux collectivités de l'ensemble du Canada. Le secteur de l'aviation emploie directement 141 000 personnes et appuie plus de 400 000 emplois de grande valeur dans des industries clés. Les sociétés aériennes membres du CNLAC transportent plus de 60 millions de passagers par année et emploient directement 46 000 personnes.

C'est avec un vif enthousiasme que nous prenons note de l'orientation des consultations prébudgétaires de cette année car nous sommes d'avis qu'un secteur aéronautique concurrentiel est le parfait moyen d'aider les Canadiens, les collectivités et les entreprises à maximiser leur contribution à la croissance économique du pays. Par exemple, l'aviation libère le potentiel des collectivités urbaines, rurales et éloignées et aide les entreprises à se développer et à servir leur clientèle, tant au pays qu'à l'étranger. Les sociétés aériennes soutiennent également les entrepreneurs, le commerce interne et international de même que le développement régional. Il s'agit là de rôles particulièrement importants au Canada, en raison de l'étendue de notre pays et des liens familiaux et personnels étroits que nous entretenons avec d'autres pays.

L'importance de l'aviation a également trouvé des échos dans le rapport d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, intitulé *Parcours : Brancher le système de transport du Canada au reste du monde* et publié en février 2016. Dans ce rapport, il est reconnu que le secteur de l'aviation agit comme un moteur économique pour les collectivités ainsi que pour le pays dans son ensemble, assurant ainsi le déplacement des services professionnels, des touristes et des exportations de grande valeur et urgentes, et qu'il constitue un important facteur pour ce qui est d'attirer des investissements étrangers.

Malgré la trajectoire prometteuse du secteur de l'aviation, ce dernier fait face à un certain nombre de défis chroniques qui entravent la capacité concurrentielle de l'industrie sur les marchés mondiaux et qui l'empêche de contribuer pleinement au tissu économique et social du Canada.

C'est sur cette toile de fond que nous présentons les recommandations qui suivent, afin de veiller à ce que le secteur de l'aviation soit concurrentiel et puisse jouer un rôle important dans le cadre de la réalisation des objectifs du gouvernement.



II. **Recommandations : Manière d’assurer la vitalité du secteur canadien de l’aviation et sa capacité de créer des emplois et de stimuler le commerce et le tourisme**

1. **D’abord et avant tout, il est nécessaire de reconnaître que le secteur de l’aviation est un déclencheur de la prospérité économique et, à ce titre, il est nécessaire d’intervenir à l’égard de sa structure de coûts non concurrentielle**

L’attrait du Canada en tant que destination commerciale et touristique est grandement affecté par la foule de mesures fiscales, d’infrastructure et de recouvrement de coûts qu’ont appliquées des gouvernements canadiens successifs au secteur de l’aviation. À notre avis, l’effet conjugué de ces décisions, prises au cours des vingt dernières années, a eu un effet corrosif sur la viabilité du commerce et du tourisme au Canada. Au lieu de considérer le secteur de l’aviation comme un moteur clé d’une croissance économique à long terme, le cadre de politique désuet du Canada traite l’industrie comme une source infinie de recettes publiques en greffant aux tarifs aériens des taxes, des droits et d’autres frais gouvernementaux.

Le **Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien** (le droit exclusif que paient les passagers pour les contrôles de sécurité) et le **loyer des aéroports** sont deux exemples de la manière dont l’approche utilisateur-payeur s’est transformée en une approche de paiement excessif (et une source facile de recettes publiques), et ce, au détriment de la compétitivité du secteur de l’aviation.

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

Au cours de l’exercice 2014-2015, le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) que l’on impose aux passagers a rapporté au gouvernement fédéral la somme de 696 millions de dollars. À titre comparatif, l’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) signale que le montant total des fonds reçus du gouvernement au cours du même exercice s’élève à près de 598 millions de dollars, soit une différence de 98 millions de dollars. En fait, comme l’illustre le tableau qui suit, les recettes que génère le DSPTA augmentent d’année en année, alors que les fonds qu’accorde le gouvernement à l’ACSTA diminuent. Cette différence est exacerbée par les augmentations annuelles du trafic de passagers qui requiert les services de l’ACSTA.

Recettes tirées du Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) et financement de l’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) – En millions de dollars

	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2010-2015
Recettes tirées du DSPTA	600	631	635,6	662	696	3 224,6
Financement gouvernemental total de l’ACSTA	596,2	584,4	549,9	538,9	598	2 867,4
Excédent annuel pour le gouvernement	3,8	46,6	85,7	123,1	98	357,2

Depuis 2010, le gouvernement a accumulé un excédent de **357 millions de dollars qui n’est pas orienté vers l’ACSTA**.



Recommandation

Revoir le financement des services de sécurité destiné au secteur de l'aviation afin d'assurer une corrélation directe et transparente entre les recettes tirées du DSPTA et le financement requis pour la totalité des services de contrôle (pré-embarquement, non-passagers, véhicules). De plus, ce financement devrait refléter la nature des menaces pour la sécurité dans le secteur de l'aviation, et les voyageurs aériens ne devraient pas assumer à eux seuls la responsabilité financière des mesures de sécurité prises dans ce secteur.

b) Loyers des aéroports

À ce jour, les aéroports ont payé au gouvernement plus de 5 milliards de dollars en loyers. Si l'on considère qu'à l'époque de leur transfert dans les années 1990, les aéroports étaient évalués à 2,9 milliards de dollars (en dollars de 2012), il s'agit là d'un trop-payé de 2,1 milliards de dollars qui n'a pas été réinvesti dans le secteur de l'aviation¹.

Si l'on calcule le loyer des aéroports en pourcentage des recettes brutes, le prix de chaque service aéronautique que fournit un aéroport doit être majoré, à tout le moins, par le montant du loyer exigé. Cela fait augmenter le seuil de rentabilité de l'aéroport et élève le montant des recettes qu'il est nécessaire de générer. Cette situation donne lieu à des frais d'exploitation pour les transporteurs aériens, des frais qui, malheureusement, sont transmis aux passagers.

Recommandation

À court terme, revoir la formule de calcul des loyers fonciers des aéroports en vue de plafonner les paiements et exclure les recettes non aéronautiques du calcul des loyers. À long terme, éliminer le loyer des aéroports.

2. Des voyages aériens respectueux de l'environnement : une politique appropriée en matière de tarification du carbone pour le secteur de l'aviation, et l'importance d'un carburant aviation de remplacement

Les sociétés aériennes membres du CNLA sont déterminées à réduire les émissions et à améliorer le rendement des voyageurs aériens sur le plan écologique. Le secteur de l'aviation s'est associé au gouvernement fédéral en 2012 en vue d'établir le *Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation*. Ce plan d'action regroupe des sociétés aériennes, des aéroports, Nav Canada, des fabricants d'aéronefs et de moteurs ainsi que d'autres partenaires faisant partie de la chaîne d'approvisionnement en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre issues de l'aviation.

Le milieu aéronautique international a fixé les trois objectifs suivants : 1) améliorer le rendement du carburant de 1,5 % par année en moyenne entre 2009 et 2020; 2) stabiliser les émissions à compter de 2020 grâce à une croissance neutre en carbone; 3) réduire les émissions nettes du secteur de l'aviation de 50 % d'ici 2050 (comparativement aux niveaux de 2005). Ces objectifs sont soutenus par

¹ Institut C.D. Howe, *Full Throttle: Reforming Canada's Aviation Policy*, janvier 2014.



quatre piliers d'action : 1) innovation technologique; 2) amélioration sur le plan opérationnel; 3) efficacités liées à l'infrastructure et 4) mesures économiques intelligentes.

Le Canada travaille également en collaboration avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en vue de mettre en œuvre pour le secteur de l'aviation une mesure mondiale fondée sur les marchés, de façon à atteindre l'objectif d'une croissance neutre en carbone à compter de 2020. Une entente mondiale est la meilleure façon de progresser, et celle-ci aura manifestement des effets positifs marqués sur les activités nationales.

- a) Établir pour le secteur de l'aviation une politique appropriée en matière de tarification du carbone

Nous sommes conscients qu'un mécanisme fédéral de tarification du carbone est actuellement envisagé en tant qu'élément du Cadre pancanadien en matière de croissance propre et de changement climatique du gouvernement.

Recommandation

Pour ce qui est du secteur de l'aviation, n'importe quel système fédéral de tarification du carbone devrait être conçu pour :

- **assurer une concurrence loyale entre les transporteurs nationaux et étrangers;**
- **promouvoir l'uniformisation des règlements, des normes et des procédures de façon à préserver le fonctionnement ordonné et efficace du système de transport aérien actuel (p. ex. éviter un ensemble de mesures disparates entre les systèmes provinciaux et fédéraux, dans le cadre desquelles les mêmes émissions sont tarifées plusieurs fois);**
- **donner accès à des possibilités de réductions à faible coût (p. ex. des compensations);**
- **soutenir efficacement d'autres mécanismes complémentaires qui sont nécessaires pour inciter à opérer une transition (p. ex. carburants renouvelables et politiques en matière d'infrastructure, investissements);**
- **recycler les recettes vers l'atténuation de l'impact du secteur de l'aviation sur l'environnement.**

- b) Le potentiel des carburants renouvelables dans le secteur de l'aviation

Bien que les sociétés aériennes aient accompli d'immenses progrès en vue de réduire les émissions grâce à des gains en efficacité et à d'autres mesures, le principal moyen de réduire les émissions de GES est de retirer le carbone fossile des combustibles brûlés. Le Canada est bien placé pour produire du carburant biologique : des sources de biomasse abondantes dans les domaines agricole et forestier, faisant appel à des pratiques de récolte et de production durables et reconnues à l'échelle mondiale. Le Canada comporte une solide capacité de recherche appliquée, un secteur de raffinage du pétrole moderne ainsi qu'une capacité manifeste de prendre part à des initiatives d'introduction de carburants renouvelables (ainsi que de s'y conformer).

Recommandation

Établir une stratégie concernant le carburant aviation renouvelable. Le Canada devrait devenir un chef de file mondial sur le plan de la production de ce type de carburant à partir de ressources canadiennes durables, et ce, en favorisant l'exécution de travaux de recherche et de développement et en soutenant la commercialisation de chaînes d'approvisionnement en carburants de remplacement.



3. Améliorer les contrôles de sécurité

Les politiques de contrôle des passagers jouent un rôle important car elles préservent la sécurité et la sûreté des voyageurs aériens et des Canadiens en général. Elles ont également un effet direct sur l'attrait que peut présenter un pays pour les visiteurs et les partenaires commerciaux. Si l'on veut que le Canada atteigne son potentiel de croissance, il se doit d'agir comme un véritable portail mondial et veiller à ce que ses processus de facilitation des passagers préservent la sécurité tout en encourageant la croissance.

À leur crédit, les passagers reconnaissent que la sécurité dans le secteur de l'aviation est une mesure nécessaire et importante. C'est le manque de ressources et d'efficacité, qui se traduit par des délais d'attente et des retards plus longs, qui suscite le sentiment de frustration. Nous croyons que le fait d'établir des normes de rendement mesurables contribuerait dans une large mesure à régler un grand nombre des problèmes actuels.

Recommandation

Imposer par voie législative un mandat relatif au service à la clientèle ainsi que les normes de rendement réglementées. À cette fin, nous soutenons les objectifs qui ont été présentés à Transports Canada (85 % des passagers attendent 8 minutes ou moins et 95 % des passagers attendent 10 minutes ou moins).

4. Facilitation des vols, des visites et du commerce au Canada : traitement des visas et autorisation de voyage électronique

L'introduction prochaine du programme d'autorisation de voyage électronique (AVE) offre une excellente occasion d'orienter les ressources vers une atténuation appropriée des risques pour la sûreté et la facilitation du traitement de tous les visiteurs. Étant donné que l'AVE imposera maintenant une étape additionnelle aux touristes et aux visiteurs se déplaçant pour affaires – eux qui, à l'heure actuelle, n'ont pas besoin d'obtenir une autorisation préalable et peuvent simplement acheter leur billet – nous devons veiller à ce que l'implantation de cette mesure ne fasse pas obstacle au commerce, aux voyages et au tourisme au Canada.

Nous croyons que le Mexique est un bon endroit où commencer pour optimiser le futur programme d'AVE, et nous encourageons le gouvernement à imposer aussi cette mesure à d'importants partenaires économiques, tels que le Brésil et l'Argentine.

Recommandation

Poursuivre les investissements en vue d'améliorer et de rationaliser le processus d'obtention d'un visa, ce qui inclut le fait de maximiser l'utilisation du futur programme d'autorisation de voyage électronique (AVE) en l'imposant à d'autres partenaires économiques, tels que le Brésil et l'Argentine, et en excluant du programme les passagers « en transit ».



III. Conclusion

Les sociétés aériennes membres du CNLA sont résolues à collaborer avec le gouvernement fédéral en vue d'établir des politiques prospectives qui feront des voyages aériens au Canada un secteur sécuritaire, respectueux de l'environnement et concurrentiel sur le plan des coûts.

Il nous ferait plaisir de pouvoir discuter plus en détail de nos recommandations avec le Comité des finances.

CONSEIL NATIONAL DES LIGNES AÉRIENNES DU CANADA

Marc-André O'Rourke, directeur exécutif