

Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLAC)

Réponses

1. Reprise économique et croissance

Compte tenu du climat d'austérité budgétaire actuel au sein du gouvernement fédéral et dans le monde, quelles mesures fédérales particulières estimez-vous nécessaires pour assurer la reprise économique et une plus forte croissance économique au Canada?

Il ne fait aucun doute que l'industrie de l'aviation peut faire un apport important à la croissance économique au Canada. Pour ce, toutefois (et comme l'a déclaré récemment le Comité sénatorial permanent des transports et des communications dans son rapport intitulé *L'avenir des déplacements aériens au Canada*), le gouvernement doit cesser de traiter l'industrie comme une source de recettes publiques et commencer à concevoir le secteur comme une bougie d'allumage pouvant donner un nouvel élan à la croissance économique au Canada. À notre avis, cela exigera un investissement du gouvernement qui, à court terme, pourrait entraîner une perte de recettes provenant du secteur, mais qui, à long terme, produira des fruits sous la forme d'une hausse des recettes résultant d'une augmentation des impôts en aval (impôts sur les bénéficiaires des sociétés et sur le revenu des particuliers et taxes à la consommation), ainsi que d'autres avantages dérivés d'un secteur de l'aviation concurrentiel. Les mesures fédérales devraient témoigner d'une vision et d'un leadership en reconnaissant la valeur de l'industrie de l'aviation en tant qu'animatrice de la croissance économique et comporter les éléments suivants : *Élaborer une stratégie nationale des déplacements aériens tenant compte des réalités actuelles de l'industrie de l'aviation. Cette nouvelle stratégie doit réviser le concept d'« utilisateur payeur » pour faire en sorte qu'il représente avec exactitude qui bénéficie vraiment du secteur de l'aviation. *Réduire et supprimer les loyers aéroportuaires – Non seulement l'obligation imposée à un aéroport de payer un loyer contribue au coût élevé des déplacements aériens au Canada, mais le montant du loyer est manifestement disproportionné par rapport à l'investissement fédéral antérieur. Comme le loyer est déterminé en pourcentage des recettes brutes, le prix de chaque service offert par un aéroport doit être majoré. Cela a pour effet d'augmenter le montant des recettes qu'il faut obtenir et de provoquer une hausse des droits d'exploitation des transporteurs aériens qui, malheureusement, sont répercutés sur le passager. *Réduire le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) – À notre avis, le modèle de financement du gouvernement devrait tenir compte du fait que la menace qui pèse sur le secteur de l'aviation est, en réalité, une menace pesant sur l'État. C'est pourquoi le financement de la sécurité aérienne ne devrait pas être une responsabilité financière incombant uniquement aux voyageurs aériens. *Supprimer la taxe fédérale d'accise sur le carburant. * En ce qui a trait au financement des aéroports, il faudrait offrir un soutien gouvernemental sous forme de prêts et des subventions à la modernisation des aéroports pour réduire le coût en capital des aéroports canadiens. Permettre aux aéroports canadiens d'émettre des obligations exonérées d'impôts pour financer les futurs travaux d'agrandissement. Le Conseil national des lignes aériennes du Canada serait heureux de discuter de ces questions de manière plus approfondie avec les membres du Comité des finances à l'automne.

2. Création d'emplois

Les entreprises canadiennes étant aux prises avec les pressions qu'exercent sur elles des facteurs comme l'incertitude relative à la reprise économique aux États-Unis, à la crise de la dette souveraine en Europe et à la concurrence livrée par un certain nombre de pays développés et en développement, quelles mesures particulières devraient, selon vous, être prises pour promouvoir la création d'emplois au Canada, notamment celle qui est attribuable à l'accroissement du commerce intérieur et international?

Il va de soi qu'une industrie dynamique du transport aérien favorise la création de nouveaux emplois. Les membres du CNLAC emploient à eux seuls plus de 43 000 personnes. L'industrie soutient actuellement 400 000 emplois canadiens, dont 219 000 sont directement liés au secteur de l'aviation. L'aviation relie les collectivités partout au Canada aux marchés nationaux et internationaux en fournissant un accès à leurs biens et services et à leurs employés. Cela permet aux petites et grandes collectivités d'affronter la concurrence et de créer des emplois. Bien que les avantages économiques et les emplois actuels soient importants, ils pourraient (et devraient) l'être davantage. Nous estimons que si le gouvernement fédéral supprimait certains obstacles en vue d'accroître la compétitivité de la structure des coûts de l'industrie de l'aviation (voir les mesures mentionnées à la réponse à la question 1), le nombre de passagers augmenterait et de nouveaux emplois liés à l'aviation seraient créés. De fait, on estime que les quelque 5 millions de Canadiens qui, chaque année, se rendent en voiture dans les aéroports américains représentent une perte d'environ 9 000 emplois bien rémunérés au Canada, une perte de revenu d'emploi de 511 millions de dollars et une perte de recettes fiscales de 190 millions de dollars. Et ce qui aggrave la situation, c'est que les fuites transfrontalières augmentent (on estime qu'elles ont augmenté de 15 % en 2011) et pourraient prendre plus d'ampleur, les aéroports frontaliers américains offrant des vols vers de nouvelles destinations comme les Caraïbes et l'Europe. Il convient également de signaler que les membres du CNLAC pourraient voir le nombre de leurs passagers augmenter chaque année de 2,3 à 2,9 millions si les loyers aéroportuaires, le DSPTA et la taxe d'accise sur le carburant aviation étaient supprimés et si NAV CANADA se faisait rembourser ses frais annuels du service de la dette. Le nombre de passagers traités dans les 14 principaux aéroports canadiens pourrait augmenter de 3,2 à 4 millions. La suppression de ces charges pourrait accroître l'apport des membres du CNLAC au PIB d'un montant se situant entre 952 millions et 3,5 milliards de dollars. Le Conseil national des lignes aériennes du Canada serait heureux de discuter ces questions de manière plus approfondie avec les membres du Comité des finances à l'automne.

3. Changement démographique

Quelles mesures spécifiques le gouvernement fédéral devrait-il prendre, selon vous, pour aider le pays à faire face aux conséquences du vieillissement de la population canadienne et des pénuries de main-d'œuvre?

Compte tenu de la possibilité d'une réduction du taux de participation à la main-d'œuvre et de l'ensemble des compétences techniques offertes au marché du travail, on devrait mettre en œuvre les mesures suivantes : *Les programmes de formation et d'éducation doivent avoir accès à l'information concernant la demande de travailleurs qualifiés et les facteurs qui influent sur la demande pour ces travailleurs. Les universités, collèges et autres établissements de formation devraient être en mesure de s'adapter à l'évolution des besoins et d'offrir la formation et les cours requis pour satisfaire aux nouvelles exigences professionnelles. *Les politiques fédérales devraient aussi promouvoir les programmes collégiaux et universitaires qui permettent aux étudiants d'occuper les postes d'avenir, notamment ceux qui ajoutent de la valeur à la compétitivité fondée sur le savoir. Il importe que le Canada adopte une perspective à long terme en matière de développement des compétences et qu'il aide les jeunes à s'insérer sur le marché du travail. *Le gouvernement fédéral devrait inciter les employeurs à offrir à leurs employés une formation leur permettant de perfectionner leurs

compétences. On pourrait encourager les travailleurs relativement âgés à continuer de travailler et à reporter leur entrée en retraite. Il est important de mentionner que les industries canadiennes de l'aviation et de l'aérospatiale offrent un vaste éventail de possibilités, notamment des postes qui exigent des compétences scientifiques et techniques. L'aviation offre de nombreuses possibilités de faire carrière dans des domaines intéressants comme la conception d'aéronefs, l'ingénierie d'entretien des avions, les opérations de recherche et de sauvetage, le pilotage, le contrôle de la circulation aérienne, la mécanique des avions à réaction, le génie électrique, les systèmes informatiques et la gestion. Le Canada doit mettre en œuvre des politiques prospectives pour s'assurer que le marché du travail possède suffisamment de travailleurs qualifiés pour satisfaire à cette demande. Le Conseil national des lignes aériennes du Canada serait heureux de discuter ces questions de manière plus approfondie avec les membres du Comité des finances à l'automne.

4. Productivité

Compte tenu des difficultés que connaît le marché de l'emploi du fait, notamment, du vieillissement de la population et des efforts toujours consacrés aux mesures visant à accroître la compétitivité du pays, quelles initiatives fédérales particulières sont-elles nécessaires pour le renforcement de la productivité au Canada?

La productivité de l'industrie de l'aviation serait sensiblement accrue si le gouvernement mettait en œuvre les initiatives décrites dans la réponse à la question 1 et commençait à traiter le secteur comme un moteur économique pouvant stimuler la croissance économique et la productivité au Canada. À notre avis, cela exige que le gouvernement fasse un investissement qui, à court terme, pourrait occasionner une perte des recettes provenant du secteur, mais qui, à long terme, entraînerait une hausse des recettes résultant d'une augmentation du rendement des impôts en aval (impôts sur les bénéficiaires des sociétés et des revenus des particuliers, taxes à la consommation) et d'autres avantages découlant d'un secteur de l'aviation en santé. L'industrie de l'aviation élargit les marchés des entreprises canadiennes en leur permettant d'accroître leur productivité et leur compétitivité grâce à des économies d'échelle et de portée. Une hausse de la participation canadienne à la chaîne de valeur aérospatiale de haute technologie, de la fabrication à une gamme de services de transport aérien afférents, augmenterait aussi la productivité. D'autres territoires de compétences ont conclu que le transport aérien était un moteur de la relance économique. Par exemple, à Hong Kong, dont la population correspond seulement à un cinquième de celle du Canada, le nombre d'emplois soutenus par le transport aérien est près de la moitié de celui du Canada. Lorsqu'on compare les avantages « catalytiques » du secteur, on constate qu'ils correspondent à 2,8 % du PIB au Canada et à 6,1 % du PIB en Australie, ce qui signifie que le transport aérien a une influence beaucoup plus grande sur le bien-être économique national en Australie qu'au Canada. En outre, bien que la population du Canada soit d'environ 50 % supérieure à celle de l'Australie et que la masse terrestre canadienne soit de 20 % supérieure à celle de l'Australie, les Australiens voyagent beaucoup plus par avion que les Canadiens, le nombre annuel de passagers en Australie étant de 78 millions, contre 71 millions au Canada. Comme les lignes aériennes représentent le fondement du réseau des services de transport aérien national et international au Canada, les membres du CNLAC sont des acteurs importants de l'activité économique et du commerce et des composantes clés de l'industrie canadienne du voyage et du tourisme, dont la production se mesure en milliards de dollars. C'est pourquoi, si nous pouvons exercer nos activités dans un environnement concurrentiel, notre industrie est bien placée pour accroître sa productivité au Canada. Le Conseil national des lignes aériennes du Canada serait heureux de discuter ces questions de manière plus approfondie avec les membres du Comité des finances à l'automne.

5. Autres défis

On sait que des particuliers, des entreprises et des communautés éprouvent des difficultés actuellement au Canada. Quels sont, selon vous, ceux qui éprouvent le plus de difficultés, quelles sont ces difficultés et quelles mesures fédérales sont-elles nécessaires pour remédier à ces difficultés?

Certes, plusieurs secteurs éprouvent des difficultés, mais on ne saurait mettre en doute le fait que l'industrie canadienne du transport aérien périclité et qu'elle ne réalise pas son véritable potentiel. En témoignent les dollars perdus à cause de la baisse du nombre de touristes internationaux et les millions de Canadiens qui franchissent la frontière parce que leur départ s'effectue dans un aéroport américain. De fait, l'approche utilisateur-payeur et le report des taxes, droits et autres redevances sur les prix des billets d'avion a pour conséquence que le Canada a la réputation peu enviable d'être un des pays les moins concurrentiels au monde (en 2011, le Canada se situait au 125^e rang de 139 pays à cause de ses taxes et redevances aéroportuaires – Forum économique mondial, Rapport de 2011 sur la compétitivité en matière de voyage et de tourisme. Le niveau actuel des taxes, droits et redevances nuit profondément à la capacité des transporteurs aériens canadiens de soutenir la concurrence dans les marchés mondiaux et de soutenir la croissance économique au Canada. On trouve une illustration de cette politique, qui consiste à sans cesse multiplier les taxes et les redevances, dans les derniers rapports de la Commission canadienne du tourisme (CCT), qui propose d'ajouter une nouvelle taxe de 15 \$ sur le prix des billets d'avion pour compenser le déficit de son budget d'exploitation. Une telle taxe est parfaitement contraire aux recommandations du Comité sénatorial et aux conclusions des études effectuées par des organismes comme l'Institut C.D. Howe et l'Institut économique de Montréal concernant les taxes et droits élevés pesant sur l'industrie de l'aviation. Nous reconnaissons que le budget de la CCT a été réduit et que celle-ci cherche à solutionner le problème. Toutefois, nous sommes consternés d'apprendre que l'une des solutions envisagées pour combler le déficit consiste à simplement imposer une nouvelle taxe sur le prix des billets d'avion. Il importe de signaler que nous appuyons la présence d'un chef de file national concernant le marketing du tourisme. À notre avis, toutefois, il conviendrait mieux d'entreprendre un examen exhaustif du mandat de la CCT et du rôle que le gouvernement et les parties concernées devrait jouer. Conformément à la Stratégie fédérale en matière de tourisme, cet examen devrait porter notamment sur une comparaison des tests de performance avec d'autres organisations nationales de tourisme en vue de déterminer les pratiques optimales en matière de croissance du tourisme et de s'assurer d'une optimisation des ressources. Le CNLAC serait heureux de participer à un tel examen. Les mesures fédérales particulières qui s'imposent pour relever ces défis sont décrites dans la réponse à la question 1. Bref, le gouvernement doit cesser de traiter l'industrie comme une source de recettes publiques et commencer à concevoir le secteur comme une bougie d'allumage pouvant faire démarrer la croissance économique au Canada. Le Conseil national des lignes aériennes du Canada serait heureux de discuter ces questions de manière plus approfondie avec les membres du Comité des finances à l'automne.