

[ATAC logo]

Mémoire de l'ATAC au Comité permanent des finances de la Chambre des communes dans le cadre des consultations prébudgétaires pour le budget de 2018

L'Association du transport aérien du Canada (ATAC) représente l'industrie du transport aérien commercial du Canada depuis 1934. Nous comptons environ 190 membres engagés dans l'aviation commerciale dans toutes les régions du Canada.

Nous souhaitons commenter deux enjeux d'importance majeure pour l'industrie du transport aérien du Canada : la vente de grands aéroports nationaux, et le financement, la gouvernance et l'orientation politique de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA).

La vente des aéroports canadiens

L'ATAC s'oppose fortement à la vente de grands aéroports du Canada. Nous croyons fermement que le gouvernement, qui entend vendre ces aéroports pour générer des milliards de dollars afin de financer ses nombreux projets d'infrastructure sans lien avec l'aviation, manque là de vision et qu'il s'agit d'une intention extrêmement préjudiciable pour l'industrie canadienne du transport aérien, qui entraînera d'importantes augmentations des coûts pour les entreprises de transport aérien et leurs passagers.

Les grands aéroports du Canada versent plus de 300 millions de dollars par année en loyer au gouvernement fédéral. Les coûts pour les transporteurs et leurs passagers augmenteraient de centaines de millions de dollars, car les investisseurs s'attendraient à un rendement raisonnable par rapport aux 16,6 milliards de dollars qu'aurait rapportés, selon l'Institut C.D. Howe Institute, la vente des grands aéroports. Un rendement raisonnable du capital investi de l'ordre de 5 % représenterait 800 millions de dollars annuellement, soit plus du double du loyer actuellement versé au gouvernement par les aéroports. Comme le loyer continuerait d'être perçu auprès de ceux n'ayant pas été vendus, le coût total pour notre industrie et ses passagers risque pratiquement de tripler. Les excédents budgétaires des aéroports pourraient en outre servir simplement à l'accroissement du rendement du capital investi, plutôt que d'être réinvestis dans les services et l'infrastructure. Pour satisfaire l'appétit des investisseurs pour un rendement normal, les aéroports devront soit couper dans les services et investissements, soit augmenter les coûts.

Le ministre des Transports n'avait clairement aucune stratégie lorsqu'il a annoncé son intention d'autoriser l'augmentation de 25 à 49 % de la participation étrangère dans les transporteurs aériens canadiens, en vue de « faciliter les choses aux transporteurs à faibles coûts au Canada » [traduction] tandis que la vente des aéroports entraînerait une augmentation des coûts d'exploitation d'une entreprise de transport aérien et, conséquemment, l'accroissement des coûts pour les passagers. L'une des conséquences évidentes consistera en une augmentation du nombre de passagers délaissant les aéroports canadiens au profit des aéroports américains situés à proximité.

La demande présentée par l'ATAC aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information* en vue d'obtenir un exemplaire de l'étude du Crédit suisse a été refusée. Il n'y a rien là de surprenant si le rapport confidentiel soulignait les lacunes éventuelles du projet en plus de ses avantages. Le gouvernement aurait bien du mal à parvenir à un consensus en faveur de ce projet au sein de l'industrie du transport aérien; au contraire, les principaux intervenants ont presque unanimement condamné la vente des aéroports du Canada.

De tels projets se sont récemment soldés – en Australie, par exemple – par une augmentation de 50 % des coûts par passager dans la décennie suivant la privatisation de l'aéroport. Et comme si ce n'était pas suffisant, le gouvernement imposerait un oppressant nouveau fardeau à notre industrie et à ses passagers en ne réinvestissant pas le moindre cent des milliards ainsi générés dans l'aviation.

255, rue Albert, bureau 700, Ottawa (Ontario) K1P 6A9
TÉL. 613 233-7727 TÉLÉC. 613 230-8648
www.atac.ca

[page 2]

L'ATAC est déterminée à protester contre une mesure si malavisée, dans l'espoir que le gouvernement fédéral ne compromette pas le bien-être à long terme de l'industrie du transport aérien pour des gains ponctuels. Dans la lettre de mandat qu'il a adressée au ministre des Transports, le premier ministre demande à ce dernier d'avoir « un dialogue constructif avec les Canadiens et les Canadiennes ». Un véritable dialogue avec l'industrie du transport aérien ne mènerait certainement pas à un endossement de la vente de ces actifs essentiels du point de vue socio-économique.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)

Le financement et la gouvernance du modèle de l'ACSTA ont toujours été source de grande préoccupation pour notre industrie. Depuis plus de 10 ans, nous demandons au gouvernement pourquoi il trouve acceptable que les sommes perçues au titre du Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) excèdent de plus de 100 millions de dollars par année la somme affectée à l'ACSTA. Notre question demeure à ce jour sans réponse.

Les activités de l'ACSTA ont été fortement critiquées, tant par les autorités que par des intervenants de l'industrie. Ces critiques étaient, pour l'essentiel, adressées au mauvais endroit, puisque l'Administration n'a aucun pouvoir décisionnel quant à la politique opérationnelle; cette responsabilité relève entièrement du gouvernement, en particulier du ministère des Transports. Bien que le nombre de passagers augmente constamment d'année en année, les budgets de l'ACSTA tendent plutôt à stagner. Avec l'un des DSPTA les plus élevés au monde, le Canada est aussi l'exception en ce que le gouvernement a refilé aux voyageurs l'entièreté des coûts rattachés à la sécurité des aéroports. Dans d'autres pays, les gouvernements assument le gros des coûts, et la contribution attendue du public qui voyage est minime.

Le gouvernement étudie différents modèles de fonctionnement et de gouvernance pour l'ACSTA et semble favoriser un modèle du type NAV CANADA. Le piège, si l'on en venait à appliquer un modèle d'utilisateur payeur à un organisme de sécurité, est que l'utilisateur serait alors uniquement payeur, et n'aurait aucun pouvoir décisionnel quant au niveau de service, puisque cela demeure la responsabilité du gouvernement. Il pourrait conséquemment se voir imposer, du jour au lendemain, de nouvelles mesures de sécurité qu'il devrait financer sans avoir son mot à dire. Nous appuierions un modèle constituant un ajustement nécessaire au statu quo, en vertu duquel le gouvernement travaillerait en collaboration avec l'ACSTA dans l'application des politiques et transformerait le DSPTA en un droit spécial fixé par l'ACSTA et ajusté en fonction de ses besoins changeants. Le manque absolu de transparence par rapport aux excédents générés au titre du DSPTA que dénonce l'industrie depuis des années serait éliminé. Cette proposition est appuyée par le rapport *La sécurité aérienne au Canada*, déposé à la Chambre des communes par le Rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités qui recommandait que « le revenu tiré des frais payés par les voyageurs soit versé à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ».

Le gouvernement reconnaîtra certainement que les menaces terroristes ne visent pas les entreprises de transport aérien ou les aéroports, mais les gouvernements eux-mêmes. Pourquoi, alors, n'assume-t-il pas une partie du coût de protection des passagers aériens canadiens? Nous espérons que le gouvernement est engagé dans un véritable dialogue avec les parties intéressées quant à l'avenir de l'ACSTA et tiendra compte de l'opinion de l'industrie plutôt que d'utiliser simplement cette consultation pour justifier une décision déjà prise.

John McKenna
Président-directeur général
Le 4 août 2017