

Témoignage de John McKenna
Président et chef de la direction
Association du transport aérien du Canada
Au Comité permanent des finances
Sénat du Canada
30 juin 2010

Bonjour Mesdames et Messieurs membres du Comité,

Mon nom est John McKenna et je suis le président et chef de la direction de l'Association du transport aérien du Canada. Je suis accompagné de M. Mike Skrobica, vice-président, Affaires monétaires de l'industrie.

L'ATAC représente l'industrie canadienne du transport aérien depuis plus de 75 ans. Elle regroupe environ 185 compagnies membres œuvrant dans l'aviation commerciale dans toutes les régions du Canada et desservant la grande majorité des plus de 700 aéroports canadiens.

Nous apprécions l'opportunité que vous nous accordée de vous adresser aujourd'hui sur un aspect primordial de la sûreté aéroportuaire, soit son financement par les Droits pour la sécurité des passagers aérien (DSPTA).

Nous avons plusieurs interrogations sur le dossier de la sûreté :

- Pourquoi les DSPTA sont-ils si élevés au Canada?
- Où est la transparence entre les revenus générés par les DSPTA et les crédits alloués à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)?
- Pourquoi les revenus de DSPTA excèdent-ils autant les budgets alloués à la sûreté?
- Qu'est-ce qui justifie une augmentation de plus de 50% des DSTPA?
- Le ministre compte-t-il simplement augmenter les crédits alloués à l'ACSTA et les DSPTA à chaque fois qu'on découvre une nouvelle échappatoire à la sûreté?

Les DSPTA sont très élevés au Canada, même avant les augmentations annoncées au mois de février. L'ATAC a réalisé une étude en 2008 sur les droits pour la sécurité du transport aérien exigés par les gouvernements et aéroports de 175 juridictions mondialement. Les DSPTA canadiens étaient alors les deuxièmes plus élevés au monde, seuls les Pays-Bas exigeaient des droits plus élevés. Suite à l'annonce des augmentations du mois de février dernier, nous croyons que les droits canadiens sont les plus élevés au monde, le droit pour un vol international à lui seul ayant augmenté de 52%, passant de 17\$ à 25,91\$. Aux É.U., le droit équivalent pour un vol international est de 5\$.

Nous demandons donc qu'est-ce qui justifie que les droits canadiens soient si élevés par rapport aux autres pays? Nous n'avons aucune félicitation à faire au gouvernement pour avoir atteint le 1^e rang mondial en augmentant une taxe qui rapportait déjà un surplus.

De plus, nous sommes très préoccupés par le manque de transparence entre les revenus générés par les DSPTA et le budget accordé à l'ACSTA. Combien d'argent est récolté par les DSPTA? Quel pourcentage de cette somme est versé à l'ACSTA?

L'Honorable John C. Major, qui a présidé la Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India, recommande que :

- 29,3 *a. la perception, la garde et le versement du DSPTA doivent être assujettis à des méthodes comptables rigoureuses, exhaustives et transparentes. Toutes les recettes provenant de la perception du DSPTA doivent pouvoir être retracées et doivent être utilisées uniquement dans l'intérêt de la sûreté de l'aviation civile;*
- b. il est recommandé de dresser un rapport annuel exposant les recettes liées au DSPTA ainsi que les dépenses par programme ou ministère, selon le cas;*
- c. l'ACSTA devrait être la principale bénéficiaire des fonds tirés de la perception du DSPTA.*

Source : « Rapport de la Commission d'enquête relative aux mesures d'investigation prises à la suite de l'attentat à la bombe commis contre le vol 182 d'Air India », page 238

Le dernier rapport du Vérificateur général sur les DSPTA remonte à 2004-05. Sans ces données vérifiées, nous ne pouvons que spéculer quant aux revenus générés versus les crédits votés à l'ACSTA. C'est donc ce que nous avons fait.

Nous avons étudié les données fournies par l'ACSTA ainsi que celles publiées par Statistiques Canada. Notre estimé est fondée sur les 48 millions de passagers contrôlés par l'ACSTA dans 89 aéroports canadiens en 2008. Les données de l'ACSTA concordent avec les rapports de Statistiques Canada qui établit à 108 117 822 le nombre de passagers embarqués et débarqués en 2008, avec quelque 54 042 935 passagers embarqués, soit la clientèle de l'ACSTA.

Statistiques Canada nous indique en plus que 62,9% des passagers étaient sur des vols domestiques, 19,5% étaient sur des vols transfrontaliers, et 17,6% sur des vols internationaux.

Sur la base de ces informations, il devient plutôt facile d'estimer les revenus générés par les DSPTA. La feuille de calcul jointe à notre témoignage indique que les revenus générés par les DSPTA dépassaient largement les crédits accordés à l'ACSTA. Nos calculs suggèrent qu'en 2008-09, des revenus générés par les DSPTA, plus de 70 millions \$ ont été versé au fonds consolidé du revenu du Canada.

La seule exception fut l'exercice financier 2009-2010 lorsque les fonds générés par les DSPTA n'ont pas suffi aux besoins financiers de l'ACSTA puisque le gouvernement lui a autorisé des crédits additionnels de 175 millions \$ compte tenu des besoins extraordinaires reliés à la tenue des Jeux Olympiques d'hiver de Vancouver. Le gouvernement ne peut prétendre que les DSPTA actuels doivent être augmentés lorsqu'il établit des besoins exceptionnels et non-récurrents reliés aux Jeux Olympiques.

Lorsqu'on tient compte des augmentations des DSPTA, et considérant le budget de l'ACSTA de 1,5 milliard \$ sur cinq ans annoncé par Transports Canada, les revenus générés par les DSPTA produiront un surplus annuel de plus de 225 millions \$.

Nous nous expliquons donc mal l'augmentation de plus de 50% des DSPTA.

On nous informe maintenant que les revenus générés par les DSPTA financent des projets reliés à la sûreté à Transports Canada et à la GRC mais on refuse de nous dire combien va à chaque organisation. Il est d'ailleurs intéressant de noter que la loi créant les DSPTA ne dicte pas ce que ces fonds doivent financer. La loi n'indique en aucun temps à quoi doivent servir ces fonds.

Ces droits ont été établis pour financer l'ACSTA, et seulement l'ACSTA. Ils ne sont pas une source additionnelle de revenu du gouvernement pour laquelle il n'a pas de compte à rendre. Le budget de l'ACSTA est entièrement financé par les DSPTA, alors qu'aux États-Unis, les passagers du transport aérien ne financent que 30% du budget de l'Administration américaine de la sûreté en transport, la TSA, 60% des fonds viennent du fonds consolidé des États-Unis.

Le Rapport déposé par le juge John C. Major endosse cette requête :

9.1 Le financement de la sûreté de l'aviation civile devrait être tiré principalement de sources gouvernementales.

Source : Ibid

L'allocation de crédits par le Parlement pour l'ACSTA est des 235 millions \$, et 1,5 milliards \$ additionnels sur cinq ans ont été annoncés par le gouvernement au mois de février. Comment le gouvernement peut-il allouer des crédits sur cinq ans à l'ACSTA alors qu'il réagit à la moindre menace en ajoutant de nouvelles mesures de sûreté?

Est-ce que le ministre va simplement augmenter les crédits à l'ACSTA et les DSPTA à chaque fois qu'on découvre une nouvelle échappatoire à la sûreté?

Quand aurons-nous assez de sûreté? Quelle sûreté avons-nous les moyens de s'offrir?

Augmenter les DSPTA n'est pas la solution. Nous n'avons pas besoin de plus de sûreté. Nous avons besoin d'une sûreté plus efficace!

L'ACSTA ne fait que mettre en place et administrer les mesures de sûreté requises, elle ne fait aucune évaluation du risque. Ce travail est fait soit par la GRC ou par le SCRS. Ceci ne devrait-il pas être financé par le gouvernement, comme toutes les autres activités de la sécurité nationale?

Le gouvernement du Canada a-t-il déterminé la menace réelle de terrorisme au Canada?

Sommes-nous prêts à l'affronter?

Nos infrastructures de sûreté sont-elles adéquates, suffisantes ou désuètes?

Est-ce que les mesures de contrôle vont continuer de s'accumuler ou est-ce que les autorités vont un jour préférer une procédure à poste unique qui améliorerait et accélérerait le contrôle et réduirait le temps et le personnel requis pour effectuer les contrôles de sûreté? L'industrie juge que les longues lignes d'attente aux postes de contrôle des aéroports sont inefficaces et présentent elle-même une cible évidente aux terroristes.

Enfin, le Canada peut-il établir des normes et procédures de contrôle conçues sur mesure pour répondre à la menace réelle à la sécurité nationale canadienne?

Nous sommes également très préoccupés par l'efficacité et l'efficience de l'ACSTA. Le gouvernement a-t-il évalué que la performance de l'ACSTA est comparables aux autres administrations de la sûreté

aéroportuaire ailleurs au monde? Si oui, comment en est-il arrivé à cette conclusion, où sont ces données et quels paramètres de comparaison furent utilisés?

Enfin, pourquoi le ministre des Transports a-t-il annoncé une mesure fiscale une semaine avant le Budget? Le gouvernement croît-il les passagers et transporteurs aériens dupes au point que nous ne décèlerions pas l'astuce qui visait à éviter que le budget annonce de nouvelles taxes?

En terminant, nous insistons encore sur le fait que l'industrie du transport aérien est tout-à-fait en faveur d'une sûreté efficace, mais pas une sûreté à tout prix.

Nous vous remercions.

**Calcul des revenus estimés générés par les DSTPA
Association du transport aérien du Canada**

| Nombre de passagers | Statistique Canada: Passagers embarqués et débarqués 50 premiers aéroports canadiens 2008 | | | | Nombre de passagers contrôlés rapporté par l'ACSTA en 2008-09 | |
|-----------------------|--|-----------------|-----------------|-----------------------|--|-------|
| | Publiés par Statistique Canada | Total embarqués | Total débarqués | Contrôlés par l'ACSTA | | |
| | Vols domestiques | 67,992,532 | 33,986,219 | 34,006,313 | 30,185,972 | 62.9% |
| Vols transfrontaliers | 21,135,243 | 10,564,498 | 10,570,745 | 9,383,205 | 19.5% | |
| Vols internationaux | 18,990,047 | 9,492,217 | 9,497,830 | 8,430,823 | 17.6% | |
| | 108,117,822 | 54,042,935 | 54,074,887 | 48,000,000 | 100.0% | |

| Droits pour la sécurité des passagers aériens | Nombre de passagers | Droits avant l'augmentation | | Droits après l'augmentation | | Total |
|---|---------------------|-----------------------------|------------------|-----------------------------|-----------|-------------|
| | | 2008-2009 | 2009-2010 | 2008-2009 | 2009-2010 | |
| Vols domestiques | 30,185,972 | 9,33\$ | 9,33\$ | 14,24\$ | 14,24\$ | 429,848,240 |
| Vols transfrontaliers | 9,383,205 | 7,94\$ | 7,94\$ | 12,10\$ | 12,10\$ | 113,536,778 |
| Vols internationaux | 8,430,823 | 17,00\$ | 17,00\$ | 25,91\$ | 25,91\$ | 218,442,632 |
| | 48,000,000 | | | | | 761,827,650 |
| Crédits alloués à l'ACSTA | | | | | | |
| | | 2008-2009 | 2009-2010 | 2010-2011 | Présumé | |
| Surplus généré | | | | | | |
| | | 428,348,000 | 618,000,000 | 535,000,000 | | |
| | | 71,113,760 \$ | (118,538,240 \$) | 226,827,650 \$ | | |

Sources: Statistique Canada: Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens 2008, Tableau 1-1 et Tableau 1-2
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, Rapport annuel 2009, page 5 and Note 5