

Témoignage de John McKenna
Président et chef de la direction
Association du transport aérien du Canada

Devant le

COMITÉ PERMANENT DU SÉNATE SUR LES TRANSPORTS
ET LES COMMUNICATIONS

Commentaires de l'ATAC sur le projet de loi C-97

« Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au
Parlement le 19 mars 2019 et mettant en œuvre d'autres mesures »

Le 4 juin 2019

Bonjour,

Mon nom est John McKenna et je suis le président de l'Association du transport aérien du Canada.

L'ATAC célèbre cette année son 85e anniversaire à titre d'association représentant l'industrie canadienne du transport aérien commercial. Nous avons environ 180 membres actifs à tous les niveaux de l'aviation commerciale dans toutes les régions du pays.

Nous vous remercions de nous avoir invités à commenter le projet de loi C-97, plus précisément le volet sur la privatisation du contrôle de sûreté des passagers au Canada.

Permettez-moi d'affirmer d'emblée que nous appuyons la transformation de l'ACSTA ou la création d'une nouvelle Autorité de contrôle désignée (ACD), à la condition que lui soit fourni les outils nécessaires pour maximiser son efficacité à court terme et lui permettre de suivre le rythme de croissance de notre industrie.

Nous mettons toutefois en garde ceux qui s'attendent en d'importants gains d'efficacité au niveau opérationnel, car la privatisation offrira plutôt une plus grande autonomie en matière de planification, de dotation en personnel et de financement.

L'ATAC appuie les modifications proposées par le Conseil national des lignes aériennes du Canada concernant l'indemnisation des conséquences financières des directives ministérielles relatives à la sûreté et la suppression du Droit pour la sécurité des passagers du transport aériens (DSPTA).

Le gouvernement est impatient d'appliquer la solution qui a conduit à la privatisation des services de navigation aérienne (SNA) et à la création de NAV CANADA. Toutefois, un délai très court a été fixé, ce que certains qualifieraient même d'irréaliste si la commercialisation du contrôle de sûreté dans les aéroports doit produire un avantage net en termes de coûts et d'efficacité qui améliorerait l'expérience des passagers.

Un prix de plus de 500 millions \$ est honteusement associé à cette privatisation afin que le gouvernement tire profit de la valeur comptable de l'ACSTA. Ceci est totalement inacceptable car le public voyageur a déjà payé les immobilisations de l'autorité de contrôle existante. En fait, les passagers ont déjà payé deux fois ces actifs, car le DSPTA a généré plus de 500 millions \$ d'excédents par rapport aux allocations budgétaires de l'ACSTA au cours des cinq dernières années seulement.

Transports Canada n'est pas clair sur la question du prix. Un jour, on nous dit que le prix basé sur la valeur aux livres est non négociable et le lendemain, on nous dit que tout est sur la table.

Permettez-moi de vous rappeler que chaque année, le gouvernement du Canada impose à notre industrie une taxe d'accise sur les carburants - percevant plus de 100 millions \$, le loyer des aéroports - 350 millions \$, le DSPTA - plus de 700 millions \$ et maintenant on ajoute la taxe sur le carbone.

Le gouvernement perçoit donc plus d'un milliard de dollars chaque année, sans même inclure les taxes à la consommation, l'impôt sur les sociétés et sur le revenu, mais ne réinvestit rien dans l'aviation. L'infrastructure aéroportuaire est entièrement à la charge du passager, de même que la sûreté aéroportuaire. Les compagnies aériennes assument tous les coûts des SNA au Canada. En plus du fait qu'aucun autre mode de transport doit entièrement financer ses infrastructures et ses opérations, le secteur du transport aérien a été transformé en une source de revenus importante pour le gouvernement canadien. Ceci a de graves répercussions sur notre compétitivité, tant sur le plan national contre les autres modes de transport que face aux transporteurs internationaux.

Nous estimons qu'un prix autre que le prix nominal de 1 \$ pour les actifs de l'ACSTA est inacceptable et pourrait même compromettre le processus. Un précédent a été créé lorsqu'un gouvernement libéral antérieur a cédé des centaines d'aéroports du Canada.

Une autre préoccupation est que, pour payer ce prix exorbitant, la nouvelle DSA devra inclure le paiement de la dette lors de la fixation du nouveau tarif de contrôle des passagers. Dois-je rappeler aux membres du comité

que le Canada applique déjà l'une des redevances de sûreté de l'aviation les plus élevées au monde.

Enfin, lorsqu'on lui a demandé, le gouvernement n'a pas nié qu'il chercherait probablement à obtenir une indemnisation pour le manque à gagner des centaines de millions de dollars générés par les excédents de DSPTA. C'est probablement pour cette raison que le projet de loi n'abolit pas le droit actuel. Si ce n'est pas par le droit actuel, ajouté aux nouveaux frais dédiés de la nouvelle autorité, comment la perte de ces revenus pour le gouvernement serait-elle compensée si ce n'était par des frais et charges supplémentaires pour nos passagers et nos transporteurs?

Il est essentiel de ne pas accroître les coûts pour le public voyageur afin de maintenir la compétitivité du Canada et de remédier aux fuites vers le marché américain. Il incombe au gouvernement de veiller à ce que ses politiques soutiennent plutôt que nuisent à la compétitivité des services de transport aérien offerts aux Canadiens. Les politiques qui ont pour effet de saigner davantage le secteur du transport aérien et ses passagers sont inacceptables et nuisent à la viabilité de notre industrie.

Une fois défini, la nouvelle ACD sera en place pour les 10 à 20 prochaines années. Les Canadiens méritent que ce processus ne soit pas régi selon un échéancier électoral, que les coûts supportés par les voyageurs ne soient pas augmentés et que tous les intéressés prennent le temps nécessaire pour élaborer un modèle fort, efficace, autonome, transparent et bien gouverné.

À ce stade, nous ne sommes pas du tout convaincus que ce soit le cas.

Je vous remercie.