



COMMUNIQUÉ

N° : 6

Améliorer la compétitivité de l'aviation canadienne – L'IATA souligne l'importance de Montréal pour l'aviation mondiale –

Montréal – L'Association du transport aérien international (IATA) a demandé aux responsables des politiques du Canada de prendre des mesures pour améliorer la compétitivité de secteur canadien de l'aviation, notamment en réduisant le lourd fardeau fiscal.

« Le Canada accueille des organismes mondiaux de premier plan comme l'IATA, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et le Conseil international des aéroports (ACI), ainsi qu'une industrie aérospatiale parmi les plus importantes au monde. Pourtant, les politiques gouvernementales comportant un lourd fardeau fiscal entravent l'aviation dans ses efforts de servir davantage de catalyseur de la croissance économique et de la création d'emplois », a déclaré le directeur général et chef de la direction de l'IATA, Tony Tyler, devant le Conseil des relations internationales de Montréal.

M. Tyler a comparé le secteur canadien de l'aviation à celui de l'Australie, un pays avec lequel le Canada partage certaines caractéristiques en matière de géographie, de ressources, de démographie et dans certains autres domaines. Selon des études menées par la firme Oxford Economics pour le compte de l'IATA :

- L'aviation fournit directement 2,2 % du PIB du Canada, contre 2,6 % en Australie.
- Si on ajoute les effets catalytiques sur le tourisme, la contribution au PIB s'élève à 2,8 % au Canada, et à 6,1 % en Australie.
- La population du Canada est environ 50 % supérieure, mais il y a plus de voyages aériens en Australie : 78 millions de passagers voyagent à destination, en partance ou sur le territoire de l'Australie. Ce chiffre s'élève à 71 millions au Canada.

« Toutefois, il y a une statistique où le Canada l'emporte haut la main sur l'Australie : la contribution fiscale de l'aviation. Elle est environ 19 % plus élevée au Canada, excluant l'impact des taxes internes sur les carburants. Si on incluait le carburant, l'écart serait encore plus grand, puisque les taxes canadiennes sur les carburants sont environ le double de celles de l'Australie », explique M. Tyler.

« Le loyer de la Couronne perçu pour les infrastructures aéroportuaires canadiennes représente un désavantage concurrentiel de 250 millions de dollars annuellement. Il n'y a pas que le secteur canadien du transport aérien qui est frappé lorsque les passagers choisissent de s'envoler à partir des aéroports américains. Toutes les entreprises qui dépendent de la connectivité en souffrent. Et ce n'est pas tout. Ce fardeau inclut également les paiements en remplacement d'impôts fonciers et des frais de sécurité parmi les plus élevés au monde, qui peuvent représenter jusqu'à dix fois ceux payés aux États-Unis. »

En dépit de ces désavantages compétitifs, de récents événements permettent de croire avec optimisme que les décideurs politiques canadiens commencent à considérer l'aviation comme un atout stratégique. « L'annonce par le gouvernement de la Colombie-Britannique d'une proposition d'abolir la taxe provinciale sur le carburéacteur international à compter du mois prochain est une excellente nouvelle. Autre geste positif, Transports Canada a entrepris une consultation des intervenants sur les politiques clés qui affectent la compétitivité de l'industrie aérienne. Je presse le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, Denis Lebel, d'inclure dans cette étude un examen des impacts des taxes sur l'aviation. Il est important que ce processus consultatif débouche sur un consensus autour d'une politique nationale de l'aviation qui soit cohérente et qui soutienne une meilleure compétitivité, tenant compte de l'effet catalytique de la connectivité aérienne sur la croissance et le développement économiques », soutient M. Tyler.

Dans un contexte global, M. Tyler a mentionné de façon particulière l'important rôle que joue Montréal dans les domaines clés de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement.

Sécurité : « La sécurité de l'aviation repose sur des normes mondiales. Et ces normes sont élaborées à Montréal. L'IATA a annoncé aujourd'hui qu'en 2011, le taux mondial d'accidents pour les avions à réaction de fabrication occidentale avait été le plus faible de l'histoire. L'an dernier, 2,8 milliards de personnes ont voyagé en toute sécurité à bord de 38 millions de vols. Cette performance extraordinaire témoigne de la force et de l'engagement des intervenants de l'industrie à l'égard de la sécurité de l'aviation, au moyen de normes mondiales », affirme M. Tyler. Le taux d'accidents pour les avions à réaction de fabrication occidentale a été de 0,37 perte de coque par million de vols, soit un accident pour 2,7 millions de vols, ce qui représente une amélioration de 61 % au cours de la dernière décennie.

Sûreté : « Une déclaration sur la sûreté de l'aviation a été adoptée à l'unanimité lors de la dernière assemblée de l'OACI en 2010. Misant sur cet engagement à coopérer pour améliorer la sûreté mondiale, l'IATA a collaboré étroitement avec l'OACI, Interpol et les États pour améliorer les points de contrôle des aéroports et éliminer les longues files d'attente, l'obligation de défaire ses valises et de retirer ses vêtements, ainsi que les fouilles indiscrètes, autant de caractéristiques trop fréquentes des points de contrôle actuellement en usage. »

L'IATA a proposé un Point de contrôle de l'avenir qui fait appel à des contrôles différenciés, en fonction des renseignements sur les passagers déjà recueillis aux fins de contrôle de l'immigration, comprenant des solutions technologiques grâce auxquelles les passagers pourront franchir le point de contrôle sans s'arrêter ou défaire leurs valises. Le Point de contrôle de l'avenir a déjà reçu l'approbation des principaux intervenants que sont la Commission européenne, le gouvernement de la Chine, le département américain de la Sécurité intérieure et Interpol.

Environnement : « Par l'intermédiaire de l'OACI, la filière montréalaise de l'aviation a joué un rôle central dans l'adoption d'une approche équilibrée du problème des émissions sonores de l'aviation, il y a une dizaine d'années. Montréal doit maintenant jouer le rôle principal dans la résolution du différend mondial concernant le mécanisme d'échange de droits d'émission de l'Union européenne. Grâce au leadership de l'OACI, un accord a été atteint sur un ensemble de principes concernant des mesures fondées sur le marché. Et il y a un engagement à soumettre des propositions concernant un mécanisme mondial d'ici la prochaine assemblée de l'OACI, dans un an et demi seulement. Je crois que l'Europe commence à comprendre qu'une solution mondiale est nécessaire. D'ailleurs, je réitère ma demande à l'Europe de contribuer de façon sincère au succès de la démarche de l'OACI », a ajouté M. Tyler.

L'IATA a établi son siège social mondial à Montréal dès son incorporation par une loi spéciale du Parlement du Canada en 1945.

– IATA –

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Anthony Concil

Directeur des communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 240 compagnies aériennes qui assurent 84 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias.