NACC CNLA
National Airlines Council of Canada
Conseil national des lignes aériennes du Canada

Les compagnies aériennes comptent.

Au Canada, elles sont vitales pour notre pays, un élément essentiel de la chaîne d'approvisionnement, un des principaux employeurs du pays, un catalyseur économique pour l'industrie du voyage et du tourisme et pour le Canada, une porte ouverte vers le reste du monde. Un secteur aérien vigoureux favorise une économie et une société canadiennes plus connectées.

Pourtant, les redevances, les taxes et les frais excessifs imposés par le gouvernement et par des tiers au système d'aviation du Canada augmentent le coût du transport aérien, exacerbant la crise de l'abordabilité à laquelle font face plusieurs Canadiennes et Canadiens. Tout cela n'est pas nécessaire.

À l'approche des prochaines élections fédérales, les compagnies aériennes canadiennes demandent aux partis politiques d'adopter les politiques suivantes :

Frais de voyage en avion

Le Canada se classe au 101e rang sur 119 pays pour ce qui est de la compétitivité des prix, ce qui peut être attribuée directement aux frais imposés par le gouvernement. [1]

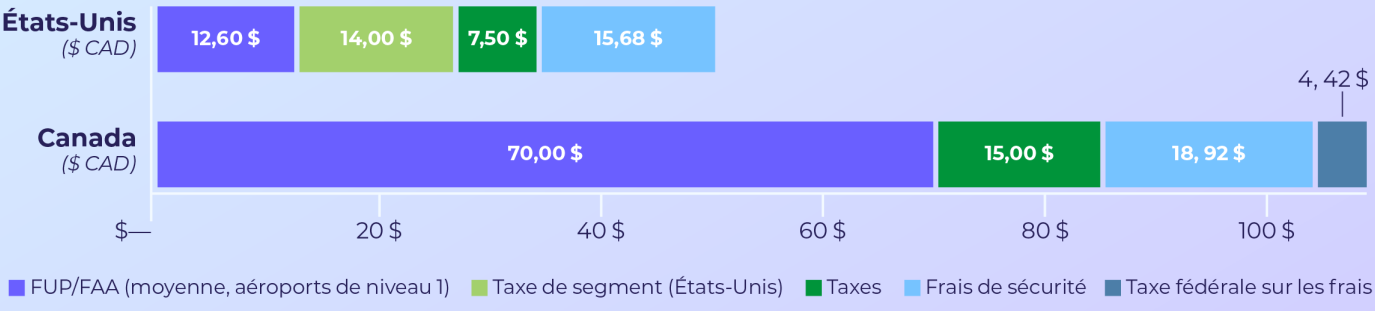
1

Rendre le transport aérien plus abordable pour les Canadiennes et Canadiens

Le système d'aviation du Canada est marqué par une longue liste de frais, de taxes et de redevances, dont la plupart ont considérablement augmenté au cours des deux dernières années. Au Canada, il n'est pas rare que le tiers du coût d'un billet d'avion soit composé de frais et de redevances, ce qui est beaucoup plus que dans d'autres pays, comme les États-Unis.

Pour rendre le transport aérien plus abordable, le gouvernement fédéral doit geler les frais, les taxes et les redevances, et adopter des politiques visant à réduire les frais et les redevances applicables au transport aérien au Canada. De plus, le processus de réclamation de l'OTC doit être remanié immédiatement avant que de nouveaux règlements ou régimes de recouvrement des coûts ne soient mis en place. C'est le moyen le plus efficace de réduire l'arriéré.

Taxes, redevances et frais
Basé sur un tarif de base de 100 $, aller-retour (2 segments)



[1] *Selon l'Association du transport aérien international, 2024.*

NACC National Airlines Council of Canada
CNLA Conseil national des lignes aériennes du Canada

2

Réinvestir les loyers des aéroports

En plus des taxes, des redevances et des frais élevés payés directement par les passagères et passagers, les compagnies aériennes canadiennes sont également assujetties à des frais qui ont une incidence sur le coût des voyages aériens, y compris les frais de navigation aérienne (que les compagnies aériennes américaines ne paient pas pour les vols intérieurs aux États-Unis), et les aéroports sont assujettis aux paiements versés en remplacement d'impôts (PERI) aux municipalités et au paiement de loyers au gouvernement fédéral. En fait, les aéroports du Canada versent actuellement environ 480 millions de dollars de plus au gouvernement fédéral en paiements de loyers chaque année que ce qu'ils reçoivent. Cet argent devrait être réinvesti dans les infrastructures aéroportuaires. Les aéroports du Canada versent en moyenne 12 % de leurs revenus en paiements de loyers qui vont directement dans les coffres du gouvernement fédéral. Ces sommes pourraient être utilisées autrement pour investir dans l'accessibilité, la durabilité, la sûreté et la sécurité ou pour augmenter la capacité.

3

Moderniser la règlementation du transport aérien

Le transport aérien est fortement règlementé par le gouvernement fédéral ; pourtant, de nombreuses règlementations n'ont pas suivi les percées technologiques ou autres. Par exemple, alors que de nombreux autres pays ont adopté des technologies de pointe pour accélérer le processus d'embarquement, au Canada, la règlementation exige une validation manuelle. Un système de transport aérien plus efficace nécessite des processus d'approbation simplifiés qui soutiennent la numérisation dans les aéroports (pour les compagnies aériennes, l'ACSTA et l'ASFC), ce qui améliorera le parcours des passagères et passagers. Nous ne voulons pas que le Canada soit laissé pour compte dans ce domaine.

4

Créer un marché canadien de SAF

Le potentiel économique du carburant d'aviation durable (SAF) stimule les investissements dans le monde entier. Bien que le Canada ait un potentiel important de production de SAF, il a pris du retard par rapport à la plupart des autres pays en raison d'un manque de soutien gouvernemental, notamment des mesures incitatives significatives, des crédits d'impôt à la production ou des contrats de différence. En fait, le Canada ne produit actuellement AUCUN SAF. Une solide politique fédérale d'incitation au SAF stimulera non seulement la production, mais créera également de nouveaux emplois dans l'industrie canadienne de l'énergie de renommée mondiale. Les compagnies aériennes membres du NACC se sont toutes engagées à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Pour atteindre la neutralité, 65 % des efforts proviendront du passage des carburéacteurs conventionnels aux SAF.

Avec le bon cadre de politique, les compagnies aériennes du Canada et l'ensemble du secteur de l'aviation peuvent être parmi les plus concurrentiels, les plus abordables et les plus durables au monde, au profit de tous les Canadiennes et Canadiens.

NACC National Airlines Council of Canada
CNLA Conseil national des lignes aériennes du Canada

***Le Conseil national des lignes aériennes du Canada** (CNLA) représente les plus grandes lignes aériennes de passagers du Canada – Air Canada, Air Transat, Jazz Aviation LP et WestJet.*