

LES TAXES ET SUPPLÉMENTS SUR LES BILLETS D'AVION

Allison Padova
Division de l'économie

Le 22 février 2006

Le Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement travaille exclusivement pour le Parlement, effectuant des recherches et fournissant des informations aux parlementaires et aux comités du Sénat et de la Chambre des communes. Entre autres services non partisans, il assure la rédaction de rapports, de documents de travail et de bulletins d'actualité. Les analystes peuvent en outre donner des consultations dans leurs domaines de compétence.

**THIS DOCUMENT IS ALSO
PUBLISHED IN ENGLISH**

TABLE DES MATIÈRES

	Page
INTRODUCTION	1
TAXES ET DROITS IMPOSÉS PAR LE GOUVERNEMENT	1
DROITS IMPOSÉS PAR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS.....	3
REDEVANCES D' AÉROPORT	3
REDEVANCES DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE	5
FRAIS IMPOSÉS PAR LES AGENCES DE VOYAGES	5
CONCLUSION.....	6



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

LES TAXES ET SUPPLÉMENTS SUR LES BILLETS D'AVION

INTRODUCTION

Les consommateurs sont souvent surpris par la différence entre le tarif annoncé pour le billet d'avion et le prix qu'ils paient réellement. Cet écart s'explique par le fait que le montant affiché correspond généralement au tarif « de base » du transporteur aérien, auquel s'ajoutent de nombreux suppléments et taxes perçus au moment de l'achat. Le présent document décrit ces différents suppléments et taxes généralement ajoutés au tarif annoncé par un transporteur aérien au Canada, ainsi que les organisations qui les perçoivent.

TAXES ET DROITS IMPOSÉS PAR LE GOUVERNEMENT

La taxe sur les produits et services (TPS) fédérale (ou taxe de vente harmonisée, TVH, en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et à Terre-Neuve-et-Labrador) s'ajoute aux tarifs annoncés. Les sommes provenant de la TPS et la portion fédérale de la TVH sont versées au Trésor fédéral.

Le gouvernement fédéral perçoit également le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) lorsque les vols utilisent des aéroports canadiens où des mesures de sécurité accrues sont en place. Le DSPTA vise à recouvrer les frais associés au programme de sécurité aérienne qui a été instauré en 2002. Toutes les sommes provenant du DSPTA servent à rembourser les frais engagés par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, qui gère le nouveau système de sécurité aérienne.

Tableau 1

Exemples de taxes et suppléments perçus par le gouvernement fédéral sur les billets d'avion achetés au Canada

Taxes/droits perçus par le gouvernement	Montant
Taxe sur les produits et services ou taxe de vente harmonisée	7 % 7 % pour la part fédérale
Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien	10 à 17 \$ pour un voyage aller-retour

La portion provinciale de la TVH (8 p. 100) revient aux provinces de l'Atlantique, qui l'administrent. Le Québec impose également une taxe de vente provinciale (7,5 p. 100) sur les billets d'avion, notamment sur la TPS qui s'applique au prix du billet.

Les taxes et les suppléments d'autres pays peuvent aussi s'ajouter aux tarifs annoncés pour les services internationaux. Ces derniers peuvent comprendre :

- les taxes d'arrivée et de départ;
- les frais d'utilisation des installations aéroportuaires dans les aéroports appartenant au gouvernement;
- les frais pour les services de sécurité fournis par le gouvernement (depuis 2001).

Le tableau 2 donne des exemples de frais qui s'appliquent dans différents pays.

Tableau 2

Exemples de taxes et de suppléments perçus par des gouvernements étrangers sur les billets d'avion achetés au Canada

Taxes/droits perçus par le gouvernement	Montant*
Redevance de service passagers (Royaume-Uni : Londres, Heathrow)	24,58 \$CAN
Droit pour voyageurs aériens (Royaume-Uni)	41,31 \$CAN
Frais d'immigration (États-Unis)	7 \$US
Frais de supplément de service (États-Unis)	Jusqu'à 4,50 \$US
Frais de sécurité (États-Unis)	2,50 \$US par embarquement**
Taxes de départ et d'arrivée (États-Unis)	Jusqu'à 29 \$US

* Ces montants ne sont pas nécessairement à jour puisque les frais sont appelés à varier.

** Un embarquement correspond à un passager qui monte à bord d'un aéronef.

DROITS IMPOSÉS PAR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS

Les transporteurs aériens imposent souvent leurs propres suppléments sur les tarifs annoncés. Ces suppléments sont généralement temporaires et visent à compenser les augmentations imprévues des dépenses imputées à la compagnie aérienne (les frais d'assurances et de carburant sont deux exemples courants de suppléments à l'heure actuelle). Lorsqu'un voyageur se procure des billets d'avion par l'entremise d'un programme de fidélisation comme Aéroplan ou Air Miles, des frais de réservation peuvent également être exigés. Des exemples de ces suppléments sont présentés au tableau 3.

Tableau 3
Exemples de suppléments perçus par les transporteurs aériens
sur les billets d'avion achetés au Canada

Transporteur aérien	Montant*
Air Canada	
Assurance	3 \$ pour un aller simple au Canada
Carburant	7,50 \$ par segment au Canada ou aux États-Unis
Frais de réservation Aéroplan	25 \$
WestJet	
Assurance	Jusqu'à 6 \$ au Canada
Carburant	5 à 12 \$ par segment

* Ces montants ne sont pas nécessairement à jour puisque les frais sont appelés à varier.

De nombreux transporteurs aériens ont adopté un supplément pour les assurances après les attaques terroristes de septembre 2001 aux États-Unis, qui ont fait grimper considérablement le prix des assurances pour les compagnies aériennes. Ce supplément pourrait se maintenir pendant de nombreuses années. Les suppléments pour le carburant varient en fonction du prix du baril de pétrole ou du carburant d'avion.

REDEVANCES D'AÉROPORT

Actuellement, près de 30 aéroports canadiens imposent des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) pour les aider à financer leurs futurs projets d'immobilisations. Ces frais varient de 5 à 15 \$ par embarquement pour les vols utilisant leurs installations. Les FAA

imposés par les aéroports du Réseau national des aéroports, qui s'ajoutent aux tarifs annoncés, paraissent au tableau 4. Les transporteurs aériens perçoivent généralement de 4 à 7 p. 100 de ces frais à titre de frais de manutention.

Tableau 4
Frais d'améliorations aéroportuaires ajoutés aux tarifs
dans les aéroports du Réseau national des aéroports en 2004

Aéroport	Montant
Calgary (Alb.)	15 \$
Charlottetown (Î.-P.-É.)	15 \$
Edmonton (Alb.)	15 \$
Fredericton (N.-B.)	13 \$
Gander (T.-N.-L.)	12 \$
Halifax (N.-É.)	10 \$
Iqaluit (Nt)	0 \$
Kelowna (C.-B.)	8 \$
London (Ont.)	15 \$
Montréal (Qc)	15 \$
Ottawa (Ont.)	15 \$
Prince George (C.-B.)	10 \$
Québec (Qc)	10 \$
Regina (Sask.)	10 \$
Saskatoon (Sask.)	5 \$
St. John's (T.-N.-L.)	10 \$
Thunder Bay (Ont.)	0 \$
Toronto (Ont.)	8 à 12 \$
Vancouver (C.-B.)	5 à 15 \$
Victoria (C.-B.)	10 \$
Whitehorse (Yn)	0 \$
Winnipeg (Man.)	15 \$
Yellowknife (T.N.-O.)	0 \$

Source : Transports Canada, *Les transports au Canada 2004*,
Tableau A9-4.

Certains aéroports qui imposent des FAA les perçoivent directement du passager, et non pas par l'entremise du transporteur aérien.

REDEVANCES DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Nav Canada, une entreprise privée sans but lucratif, offre des services de navigation aérienne à des aéronefs civils dans l'espace aérien du Canada depuis 1998. Les redevances associées à ces services, qui comprennent des redevances en route et des redevances des services terminaux calculées en fonction du poids de l'aéronef et de la distance facturable, peuvent ne pas être comprises dans le tarif annoncé. Le tableau 5 présente des exemples de redevances de Nav Canada par siège pour deux vols différents utilisant deux aéronefs de taille différente.

Tableau 5
Exemples de redevances de Nav Canada par siège

Origine	Destination	Type d'aéronef	Sièges (types)	Poids (tonnes métriques)	Distance facturable (km)	Redevances totales	Redevances par siège
Ottawa	Vancouver	B767-200	207	176	3 417	3 404,80 \$	16,45 \$
Ottawa	Toronto	A320	140	78	244	919,29 \$	6,57 \$

Source : Calculateur des redevances en ligne, Nav Canada.

Les redevances de Nav Canada ont remplacé la taxe fédérale sur le transport aérien, qui permettait de récupérer les dépenses associées aux services de navigation aérienne civile avant 1998.

FRAIS IMPOSÉS PAR LES AGENCES DE VOYAGES

En mars 2002, Air Canada et de nombreux transporteurs aériens américains ont décidé d'éliminer les commissions versées aux agents de voyage. Certaines agences de voyages ont donc imposé des frais de gestion et de service pour compenser cette perte de revenus. L'agence de voyage Uniglobe Voyages Lexus, par exemple, proposait les frais de service suivants en avril 2002 :

- Vol intérieur ou transfrontalier : 25 \$
- Vol international : 40 \$

- Réservation d'hôtel ou de voiture et assurances : 10 \$ (si elle n'est pas liée à un segment de vol)
- Échange ou remboursement : 25 \$ (vol intérieur et transfrontalier) ou 40 \$ (vol international)
- Réservation pour un voyage d'agrément, jusqu'à concurrence du double des frais de base par famille : 50 \$

CONCLUSION

Ces taxes et suppléments s'additionnent pour donner un prix final qui peut atteindre le double du tarif annoncé pour un vol de courte distance. Pour sensibiliser la population à cette réalité, un transporteur canadien a annoncé des billets d'avion à 1 \$ et ainsi révélé l'ampleur des taxes et suppléments imposés par les gouvernements, les transporteurs aériens, Nav Canada, les aéroports et d'autres intervenants.

Le projet de loi C-44 : Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, qui a été présenté pendant la première session de la 38^e législature, renfermait une disposition pour éviter que les consommateurs n'aient de mauvaise surprise lorsqu'ils achètent des billets d'avion. L'article 30 aurait ajouté une nouvelle disposition à la *Loi sur les transports au Canada* pour permettre à l'Office des transports du Canada de réglementer la publicité relative aux services aériens. L'Office aurait pu exiger qu'un transporteur aérien inclue dans sa publicité tous les coûts qu'il doit supporter pour offrir les services, et qu'il indique tous les frais, droits et taxes perçus par lui au nom d'autres entités, afin que le consommateur puisse déterminer la somme totale à payer pour ces services. Tout comme son prédécesseur, le projet de loi C-26 (Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada), le projet de loi C-44 est mort au *Feuilleton* avec la dissolution du Parlement en novembre 2005.