



NACC

National Airlines
Council of Canada

CNLA

Conseil national des lignes
aériennes du Canada

MESURES POUR RELANCER L'ÉCONOMIE CANADIENNE À LA SUITE DE LA COVID-19

Présentation au Comité permanent des finances de la
Chambre des communes
Consultations en vue du budget 2021

Août 2020



Recommandations

Les grandes compagnies aériennes canadiennes seront appelées à jouer un rôle important dans la relance du Canada après la pandémie mondiale de COVID-19. Notre industrie a un impact sur chaque secteur de l'économie, chaque région du pays, et chaque communauté, peu importe sa taille. Le Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA) recommande les mesures suivantes pour soutenir la relance économique du Canada en atténuant la crise financière à laquelle est confronté le secteur de l'aviation et pour promouvoir une aviation durable d'un point de vue environnemental :

1. Effectuer un examen complet de l'approche « d'utilisateur-payeur plus » de l'aviation commerciale canadienne en collaboration avec l'industrie. Dans cet examen, on devrait déterminer toutes les mesures qui peuvent être prises pour alléger les tarifs et les frais, en gardant à l'esprit que si l'approche d'utilisateur-payeur plus n'est pas balisée, les coûts pour l'industrie et les consommateurs augmenteront sans cesse et ne seront tout simplement pas viables étant donné tout le chaos économique semé par la pandémie.
2. Élaborer, en collaboration avec l'industrie, un programme de soutien financier sur mesure pour le secteur qui répond plus efficacement aux problèmes de liquidités de l'aviation que l'actuel mécanisme de crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE).
3. Fournir un soutien financier adéquat à NAV CANADA pour combler le manque à gagner prévu et ainsi éviter l'augmentation nécessaire de 29,5 % des droits de navigation prévue en septembre 2020, et répondre aux besoins financiers prévus de NAV CANADA jusqu'en 2022.
4. Suspendre temporairement la taxe d'accise sur le kérosène.
5. Suspendre temporairement le droit pour la sûreté du transport aérien.
6. Mettre temporairement en place une taxe sur les produits et services de 0 % sur les vols de passagers et les frais d'améliorations aéroportuaires connexes.
7. Offrir un crédit de voyage fédéral pour promouvoir le transport aérien.
8. Atténuer l'empreinte carbone du transport aérien et reconstruire l'économie de manière durable :
 - (a) Accroître la capacité de production de carburant d'aviation durable (CAD) du Canada en :
 - élaborant une stratégie et une politique pour les CAD;
 - indiquant qu'on a l'intention d'accroître la capacité de production de CAD du Canada grâce à des mesures générales et ciblées à long terme qui attireront l'investissement de capitaux;
 - utilisant les fonds de l'industrie pour offrir des garanties de prêts et des programmes de subvention d'équipement;
 - permettant une déduction pour amortissement accéléré pour les nouvelles installations de production.
 - (b) Encourager l'utilisation des CAD au Canada au moyen d'incitations au mélange notamment en :
 - exonérant les CAD de la taxe fédérale sur les émissions carboniques;
 - exonérant les CAD de la taxe d'accise fédérale sur l'aviation;
 - explorant la possibilité d'offrir des crédits d'impôt remboursables aux compagnies aériennes et aux fournisseurs de carburant d'aviation.



Introduction

Le CNLA est l'association commerciale qui représente les plus grands transporteurs aériens de passagers du Canada : Air Canada, Air Transat, Jazz Aviation et WestJet. Nous travaillons pour un transport aérien sûr, respectueux de l'environnement et compétitif en élaborant des politiques, des règlements et des lois pour un système de transport de classe mondiale.

À la fin de 2019, l'économie canadienne bénéficiait d'un niveau de service aérien et d'une qualité de desserte inédits. Les communautés, et petites et grandes, partout au pays étaient reliées entre elles et avec le reste du monde. Pour atteindre un tel niveau de service aérien, il aura fallu des années et des investissements de plusieurs milliards de dollars par les compagnies aériennes canadiennes dans de nouveaux avions et dans l'expansion des services. En 2019, les compagnies aériennes membres du CNLA ont transporté plus de 80 millions de passagers, ont employé directement plus de 60 000 personnes et ont constitué un élément essentiel du secteur du transport aérien et du tourisme au Canada dans son ensemble, un secteur qui représente plus de 630 000 emplois.

Ce réseau de connexions et de développement économique a brusquement cessé de fonctionner au début de 2020 quand la pandémie de COVID-19 a frappé.

Impact sur l'aviation

L'aviation a été dévastée par le chaos économique créé par la COVID-19. Des dizaines de milliers de personnes ont perdu leur emploi, des avions dont la valeur s'élève à des milliards de dollars sont cloués au sol, car la capacité a été réduite de 80 % à 90 %, certains marchés ont cessé d'être desservis et les vols comptent souvent peu de passagers. Selon des données récentes de Statistique Canada, les recettes d'exploitation ont diminué de plus de 90 %. On s'attend à ce qu'il faille de 3 à 5 ans au secteur de l'aviation pour desservir le même nombre de destinations qu'avant et les niveaux de service et les volumes de passagers de la fin de 2019.

Malgré ces défis, l'industrie de l'aviation sera appelée à jouer un rôle important dans la relance du Canada, car elle a un impact sur chaque secteur de l'économie, chaque région du pays, et chaque communauté, peu importe sa taille.

Nous recommandons ici des idées pour soutenir la relance économique du Canada et de l'aviation commerciale, notamment des mesures pour atténuer la crise financière à laquelle le secteur est confronté et pour reconstruire l'économie de manière durable, tout en réduisant les émissions de carbone de l'aviation.

Repenser le principe d'utilisateur-payeur plus en absence d'utilisateurs

Contrairement à d'autres pays qui considèrent le secteur de l'aviation comme un moteur économique et lui fournissent donc du financement et un soutien direct, le Canada a toujours eu une approche d'utilisateur-payeur plus très agressive en ce qui a trait à la fourniture d'infrastructures et la prestation de services d'aviation.



La pandémie a montré qu'un modèle agressif d'utilisateur-payeur ne fonctionne pas lorsqu'il y a une chute massive du nombre d'utilisateurs, sans que l'on sache clairement quand la demande reviendra.

Ainsi, les fournisseurs de services de navigation aérienne d'autres pays recevaient de l'aide financière, NAV CANADA n'a pas reçu de soutien du gouvernement fédéral et a informé les compagnies aériennes que les droits de navigation aérienne augmenteront de 29,5 % en septembre 2020 afin de permettre à l'organisme de respecter les clauses restrictives auxquelles il est lié à la suite de la chute massive des vols.

L'industrie a du mal à comprendre comment un organisme qui fournit des services de sécurité comme NAV CANADA et qui a été créé par une loi fédérale et a l'obligation de fournir des services complets, quel que soit le nombre d'aéronefs en service, ne mérite pas un soutien fédéral direct adapté à ses besoins. Il convient de noter que l'augmentation de 29,5 % ne permettra d'éponger qu'une petite partie du déficit financier prévu jusqu'en 2022.

On ignore toujours si d'autres augmentations seront nécessaires en absence d'aide gouvernementale.

En plus des droits de navigation aérienne, l'industrie et les consommateurs canadiens doivent payer divers autres droits directs et indirects que d'autres pays ont abaissés depuis le début de la pandémie pour le bien des consommateurs et pour réduire les coûts de l'industrie.

En outre, pratiquement tous nos principaux partenaires commerciaux ont mis en œuvre des programmes de soutien financier sous forme de prêts au secteur de l'aviation, là encore pour apporter une aide à un secteur qui jouera un rôle essentiel dans leur relance économique.

C'est pourquoi nous recommandons au gouvernement fédéral de prendre les mesures suivantes :

1. Effectuer un examen complet de l'approche « d'utilisateur-payeur plus » de l'aviation commerciale canadienne en collaboration avec l'industrie. Dans cet examen, on devrait déterminer toutes les mesures qui peuvent être prises pour alléger les tarifs et les frais, en gardant à l'esprit que si l'approche d'utilisateur-payeur plus n'est pas balisée, les coûts pour l'industrie et les consommateurs augmenteront sans cesse et ne seront tout simplement pas viables étant donné tout le chaos économique semé par la pandémie.
2. Élaborer, en collaboration avec l'industrie, un programme de soutien financier sur mesure pour le secteur qui répond plus efficacement aux problèmes de liquidités de l'aviation que l'actuel mécanisme de crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE).
3. Fournir un soutien financier adéquat à NAV CANADA pour combler le manque à gagner prévu et ainsi éviter l'augmentation nécessaire de 29,5 % des droits de navigation prévue en septembre 2020, et répondre aux besoins financiers prévus de NAV CANADA jusqu'en 2022.
4. Suspendre temporairement la taxe d'accise sur le kérosène, qui est actuellement fixée à 4 cents le litre pour les vols intérieurs.
5. Suspendre temporairement le droit pour la sûreté du transport aérien. Celui-ci est acquitté par les voyageurs à un taux variable, selon qu'il s'agit d'un voyage intérieur ou d'un voyage international.



6. Mettre temporairement en place une taxe sur les produits et services de 0 % sur les vols de passagers et les frais d'améliorations aéroportuaires connexes.
7. Offrir un crédit de voyage fédéral pour promouvoir le transport aérien.

Il faut également tenir compte du fait que les compagnies aériennes continuent d'investir des millions de dollars dans de nouvelles procédures et pratiques afin de protéger la sécurité des consommateurs et des employés pendant la pandémie. On s'attend à ce que la pression sur les tarifs et les droits se poursuive, car les aéroports et les autres prestataires de services continuent eux aussi à investir dans des mesures de sécurité en réponse à la COVID-19. Ainsi, les coûts de fonctionnement globaux continuent d'augmenter, ce qui rend l'intervention du gouvernement d'autant plus nécessaire.

Soutenir la relance écologique

Les grandes compagnies aériennes canadiennes se sont engagées à réduire les émissions de carbone des voyages aériens. Pendant de nombreuses années, elles ont pris des mesures pour réduire leur empreinte carbone en améliorant considérablement leur efficacité énergétique et en appuyant la participation du Canada au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Plus récemment, elles ont participé à des initiatives de réduction du carbone menées par le gouvernement fédéral, notamment des programmes de tarification du carbone comme la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre et la norme sur les combustibles propres.

Malgré leurs bonnes intentions, ces mesures ne seront que modestement efficaces pour réduire l'empreinte carbone du secteur. En fait, elles seront éclipsées par un autre instrument de décarbonation du transport aérien, les CAD, qui est le principal outil dont nous disposons pour réduire de manière importante les émissions de carbone de l'aviation commerciale.

D'un point de vue fonctionnel, les CAD sont similaires au carburéacteur à base de pétrole, mais ils sont fabriqués à partir de divers produits comme des déchets et des plantes cultivées à cette fin et qui ne serviraient pas à l'alimentation. Diverses études montrent que l'utilisation des CAD peut permettre une réduction des émissions de carbone de l'ordre de 80 %. Les CAD ont été soumis à des tests poussés et sont certifiés comme étant sûrs, durables et prêts à utiliser.

Malheureusement, ces carburants à faible teneur en carbone ne sont pas actuellement disponibles sur le marché au Canada, et leur disponibilité à l'échelle internationale est très limitée. Cela dit, divers gouvernements comme les États-Unis, l'Union européenne et le Royaume-Uni ont de plus tendance à mettre en place des mesures pour inciter l'utilisation des CAD. Cela affaiblira la position concurrentielle de nos compagnies aériennes membres si le Canada ne se rallie pas au mouvement. Bien entendu, la disponibilité et l'utilisation accrues des CAD au Canada serviraient également l'objectif plus général de reconstruire l'économie de manière durable après la pandémie.



Perspectives relatives au carburant d'aviation durable

Le Canada dispose d'importants avantages naturels dans le développement des CAD, notamment des matières premières durables, des technologies de production offertes sur le marché et une industrie aérienne engagée, dévouée et à la fine pointe à l'échelle mondiale. Pourtant, jusqu'à maintenant la commercialisation des CAD se fait à un rythme qui ne correspond pas à l'impact qu'ils pourraient avoir sur l'empreinte carbone du secteur de l'aviation. En outre, les carburants d'aviation à faible teneur en carbone sont à la traîne par rapport aux autres énergies renouvelables liquides utilisées dans les transports (par exemple, l'éthanol, le biodiesel et le diesel renouvelable) du point de vue de la mise en place d'une capacité de production commerciale et de l'importance de leur utilisation.

En plus d'être offerts en quantité très limitée, les carburants d'aviation à faible teneur en carbone coûtent très cher, tant à l'étape de la commercialisation qu'à l'achat. Dans un secteur où les marges d'exploitation sont très serrées et où les dépenses de carburant constituent une charge d'exploitation importante, l'utilisation d'un carburant plus cher sera limitée.

On note trois grands obstacles à la production et à l'utilisation accrues des carburants d'aviation à faible teneur en carbone. Premièrement, le carburant d'aviation à faible teneur en carbone est actuellement plus cher à produire que le diesel renouvelable et doit donc être vendu plus cher pour justifier le coût de transformation supplémentaire. Deuxièmement, l'intégration de carburant d'aviation à faible teneur en carbone dans les systèmes de carburant des aéroports nécessite une logistique et des procédures opérationnelles supplémentaires. Troisièmement, aucune politique gouvernementale efficace n'a encore été mise en place pour surmonter les obstacles économiques à la production, à l'intégration et à l'utilisation de carburant d'aviation à faible teneur en carbone.

Pour atténuer l'empreinte carbone du transport aérien et reconstruire l'économie de manière durable, nous recommandons au gouvernement fédéral de prendre les mesures suivantes :

1. Augmenter la production de CAD au Canada en :
 - a) élaborant une stratégie sur les carburants renouvelables pour l'aviation afin que le Canada devienne un chef de file mondial dans la production de CAD à partir de matières premières canadiennes durables pour l'aviation;
 - b) indiquant qu'on a l'intention d'accroître la capacité de production de CAD du Canada grâce à un programme complet et à long terme; prenant des mesures ciblées qui attireront les investissements de capitaux;
 - c) utilisant les fonds de l'industrie pour offrir des garanties de prêts et des programmes de subvention d'équipement;
 - d) permettant une déduction pour amortissement accéléré pour les nouvelles installations de production.
2. Encourager l'utilisation des CAD grâce à des incitations au mélange, dont :
 - a) exonérer les CAD mélangés à du carburant d'aviation de la taxe fédérale sur les émissions carboniques; En plus de contribuer à justifier la décarburation de l'aviation, cette mesure ferait en sorte que les CAD sont traités de la même manière que les autres carburants renouvelables des réserves d'essence, de diesel et de gaz naturel;
 - b) Exonérer les CAD de la taxe d'accise fédérale sur le carburacteur;
 - c) Explorer la possibilité d'offrir des crédits d'impôt remboursables aux compagnies aériennes et aux fournisseurs de carburant d'aviation.