



NACC

National Airlines
Council of Canada

CNLA

Conseil national des lignes
aériennes du Canada

Mémoire pour les consultations prébudgétaires en prévision du budget
fédéral de 2023 par :

Le Conseil national des lignes aériennes du Canada

Liste de recommandations

- **Recommandation 1** : Que le gouvernement examine tous les frais et droits imposés aux transporteurs aériens et aux voyageurs canadiens par des tiers et appuie l'investissement dans l'infrastructure de l'aviation.
- **Recommandation 2** : Que le gouvernement appuie le développement du carburant d'aviation durable au Canada.
- **Recommandation 3** : Que le gouvernement fasse davantage la promotion du Canada en tant que destination touristique de choix et cimenter l'industrie canadienne de l'aviation en tant qu'industrie mondiale concurrentielle.

Introduction

Le Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA) représente les plus importants transporteurs de passagers du Canada : Air Canada, Air Transat, Jazz Aviation LP et WestJet. Notre rôle consiste à promouvoir un transport aérien sécuritaire, stable et concurrentiel en encourageant l'élaboration de politiques, de règlements et de lois favorisant un système de transport de renommée mondiale.

Avant la pandémie, nos membres transportaient plus de 80 millions de passagers annuellement, employaient directement plus de 60 000 personnes et constituaient un élément essentiel du secteur du transport aérien et du tourisme au Canada dans son ensemble, un secteur qui représentait plus de 630 000 emplois. Avant mars 2020, le transport aérien avait atteint une croissance et des volumes de passagers records. Les Canadiens n'avaient jamais été aussi connectés les uns aux autres, et au monde.

Peu d'industries ont été aussi touchées par la pandémie que les compagnies aériennes du Canada et leurs travailleurs. Nous avons été les premiers touchés, les plus durement atteints, et nous demeurons parmi les derniers à nous rétablir.

Les compagnies aériennes du Canada ont accueilli favorablement l'annonce récente du gouvernement du Canada d'éliminer toutes les mesures frontalières restantes liées à la pandémie. On ne saurait trop insister sur l'importance d'un secteur de l'aviation commerciale fort et prospère pour la reprise économique globale du Canada.

Alors que nous nous tournons vers l'avenir et que nous réfléchissons aux leçons tirées de la pandémie, nous ne pouvons surestimer l'importance d'un secteur de l'aviation commerciale solide et prospère pour la reprise économique globale du Canada. Bien que nous soyons optimistes quant à l'avenir du transport aérien et du tourisme, nous exhortons le gouvernement du Canada à adopter les recommandations ci-dessous afin que le Canada puisse maintenir une industrie aérienne forte et dynamique. Pour ce faire, le CNLA formule les recommandations suivantes :

Recommandation 1 : Que le gouvernement fédéral examine tous les frais et droits imposés aux transporteurs aériens et aux voyageurs canadiens par des tiers et appuie l'investissement dans l'infrastructure de l'aviation.

Il est bien établi que les taxes et les frais élevés imposés aux transporteurs aériens et aux voyageurs canadiens créent un désavantage concurrentiel pour l'industrie canadienne de l'aviation par rapport à d'autres pays. Ces frais comprennent les loyers aéroportuaires, les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien, les frais d'amélioration aéroportuaire, les redevances de navigation aérienne versées à NAV Canada et les taxes municipales, entre autres. Comme il a été mentionné dans le dernier examen du système de transport canadien et de la *Loi sur les*

transports au Canada, « Le Canada est unique si on le compare à ses concurrents, puisqu'il facture des loyers dispendieux et des taxes qui minent la compétitivité »¹.

La pandémie a mis en évidence les lacunes du modèle de l'utilisateur payeur du Canada et a exacerbé ce désavantage concurrentiel. Face à la diminution du nombre de voyageurs pendant la pandémie, un certain nombre d'institutions ont augmenté leurs frais pour compenser, et ces frais, lorsqu'ils sont combinés, limitent le secteur de l'aviation et les avantages économiques locaux connexes. À titre d'exemple, NAV CANADA a augmenté ses frais de service aux compagnies aériennes de 29,5 % au début de la pandémie, un chiffre qui désavantagera sans aucun doute les voyages canadiens sur le plan concurrentiel, car ces coûts pourraient ensuite être imputés aux voyageurs. Nous recommandons comme point de référence que le gouvernement augmente son investissement dans l'infrastructure aéroportuaire à l'échelle du pays afin de soutenir la compétitivité du secteur. Les aéroports du Canada n'ont pas bénéficié du même niveau de soutien que ceux des États-Unis, surtout pendant la pandémie, ce qui signifie qu'ils ont contracté des dettes supplémentaires qui nuisent à leur capacité d'investir dans des projets d'amélioration des infrastructures dont ils ont grandement besoin.

Le CNLA recommande que le gouvernement du Canada passe immédiatement à l'étape de l'examen, avec la participation de l'industrie, de tous les frais et droits imposés par des tiers. L'objectif final devrait être que les taxes et les frais imposés à l'industrie soient directement liés aux services aux passagers ou qu'ils soient réinvestis dans l'industrie. Par exemple, le loyer aéroportuaire devrait être réinvesti dans l'infrastructure de l'aéroport d'où il provient. Lorsqu'on examine d'autres pays, le modèle américain consiste en un fonds fiduciaire pour les aéroports et les voies aériennes (le Airport & Airway Trust Fund) qui utilise les taxes d'accise sur l'aviation et d'autres formes de soutien du gouvernement pour : « financer les investissements de la Federal Aviation Administration (FAA) dans le système d'aéroports et de voies aériennes, notamment l'amélioration de la construction et de la sécurité dans les aéroports et les mises à niveau technologiques du système de contrôle de la circulation aérienne, ainsi que les opérations de la FAA, comme le contrôle de la circulation aérienne, la supervision des lancements spatiaux commerciaux et les inspections de sécurité² ». Les investissements dans de nouveaux outils numériques, la réparation des tarmacs et des carrousels à bagages, et la transition vers des technologies propres avec des carburants de remplacement, des véhicules de soutien électriques et de systèmes de stockage d'énergie - chacun de ces éléments améliorerait nos aéroports et les rendrait concurrentiels par rapport à leurs homologues américains et mondiaux, car de nombreux pays, y compris les États-Unis, ont fourni d'importantes mesures de soutien aux aéroports pendant la pandémie.

Recommandation 2 : Que le gouvernement appuie le développement du carburant d'aviation durable au Canada.

Les principales compagnies aériennes du Canada se sont engagées à réduire les émissions de carbone provenant du transport aérien et à soutenir l'aviation durable sur le plan environnemental, conformément au Plan d'action climatique de l'aviation du Canada rédigé par Transports Canada. Au cours des

¹ https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/ctar_tome1_fr.pdf

² <http://www.faa.gov/about/budget/aatf>



dernières années, nos compagnies aériennes membres ont investi des milliards de dollars dans de nouveaux appareils plus économes en carburant et ont adopté des procédures visant à améliorer constamment l'efficacité opérationnelle et à réduire la consommation de carburant.

De plus, elles ont participé à l'élaboration de politiques et de règlements visant à mettre en œuvre le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui vise à soutenir la croissance neutre en carbone dans l'aviation internationale et à mener à la carboneutralité du secteur de l'aviation à l'échelle mondiale d'ici 2050.

Les compagnies aériennes ont également 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* (LTPGES) et la Norme sur les combustibles propres (NCP). Toutefois, la mise au point de carburants d'aviation durables (CAD) est la politique qui a le plus d'incidence sur la réduction de l'empreinte carbone de l'aviation.

En termes simples, selon le Plan d'action climatique de l'aviation du gouvernement fédéral publié en septembre 2022, les CAD sont le moyen le plus efficace de générer d'importantes réductions des émissions de carbone dans l'aviation commerciale à moyen et à long terme. Les CAD sont fonctionnellement équivalents au carburant d'aviation à base de pétrole, mais ils sont fabriqués à partir de diverses matières premières, comme des déchets agricoles et municipaux. Les CAD peuvent permettre de réduire les émissions de carbone de l'aviation jusqu'à 80 %. Malheureusement, ces carburants à faible teneur en carbone ne sont pas actuellement sur le marché au Canada, et leur disponibilité à l'échelle internationale est limitée.

De plus en plus, divers gouvernements (par exemple, ceux des États-Unis, de l'UE et du Royaume-Uni) mettent en œuvre des politiques rigoureuses de soutien à la production intérieure de CAD. Le Canada doit faire de même. Non seulement afin de stimuler la création d'un marché du CAD au Canada, mais pour veiller à ce que les transporteurs canadiens ne soient pas désavantagés sur le plan de la concurrence en raison d'un manque d'approvisionnement en CAD. De plus, la production de CAD au Canada appuiera directement l'objectif de favoriser la croissance économique après la pandémie.

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 leur incidence possible 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 uniforme.

On note des obstacles à la production et à l'utilisation des CAD, lesquels comportent trois volets :

1. Le CAD coûte actuellement plus cher à produire que le diesel renouvelable, et on doit donc le vendre plus cher pour justifier les dépenses de transformation supplémentaires;

2. L'intégration du CAD aux systèmes de carburant des aéroports exige que les aéroports mettent en œuvre des procédures logistiques et opérationnelles supplémentaires;
3. Le gouvernement n'a encore mis en place aucune politique efficace pour surmonter les obstacles économiques à la production, à l'intégration et à l'utilisation de CAD. Il existe également des obstacles financiers à l'utilisation des CAD. Par exemple, la partie de CAD du carburant d'aviation mélangé est actuellement soumise à la taxe sur le carbone, une mesure qui semble en contradiction avec le programme du gouvernement fédéral sur les changements climatiques.

Nous proposons d'exonérer la partie de CAD du carburant d'aviation mélangé du cadre de tarification du carbone afin non seulement d'améliorer la justification d'affaires de la décarbonisation de l'aviation, mais également de faire en sorte que les CAD soient traités de la même manière que les autres carburants renouvelables des stocks d'essence, de diesel et de gaz naturel.

D'autres propositions visant à encourager l'utilisation de CAD sont une exemption de la taxe d'accise fédérale et des crédits d'impôt remboursables pour les transporteurs aériens et les fournisseurs de carburant d'aviation.

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 :
 - 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;
 - 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;
 - tirant parti des fonds de l'industrie au moyen de garanties d'emprunt et de programmes de subventions d'immobilisations;
 - permettant des déductions pour amortissement accéléré pour les nouvelles installations de production.
2. Encourager l'utilisation des CAD grâce à des mesures d'encouragement au mélange, y compris les suivantes :
 - Exempter les CAD du régime fédéral de tarification du carbone lorsqu'ils sont mélangés au carburant d'aviation;
 - Exonérer les CAD de la taxe d'accise fédérale sur le carburéacteur;
 - Explorer la possibilité d'offrir des crédits d'impôt remboursables aux compagnies aériennes et aux fournisseurs de carburant d'aviation.

Recommandation 3 : Que le gouvernement fasse davantage la promotion du Canada en tant que destination touristique de choix et cimenter l'industrie canadienne de l'aviation en tant qu'industrie mondiale concurrentielle.

Comme le Canada se joint à d'autres pays pour éliminer les mesures frontalières liées à la pandémie, il est important que le gouvernement prenne les mesures nécessaires pour améliorer l'accessibilité et l'attrait du Canada pour les touristes étrangers. Avant la pandémie, le tourisme au Canada représentait une industrie de 105 milliards de dollars, et les marchés touristiques connaissant la croissance la plus rapide étaient situés à l'étranger. Pour demeurer concurrentiel à l'échelle mondiale, le gouvernement doit examiner les processus et accroître les investissements afin de rendre les déplacements aussi fluides que possible en prenant les mesures suivantes :

- Investir dans une frontière numérique moderne et des procédures de contrôle efficaces. Cela comprend la mise en œuvre de la biométrie et de l'accompagnement numérique des voyageurs à notre frontière par des portes électroniques, comme c'est le cas en Europe;
- Collaborer avec les autorités américaines pour augmenter le nombre d'agents dans les aéroports de précontrôle et rouvrir les centres d'évaluation Nexus au Canada afin de réduire l'arriéré de plus de 300 000 demandes;
- Examiner les processus pour assurer un traitement solide et fiable des demandes de passeport et de visa canadiens, ce qui permettra de préparer l'avenir et de réduire l'arriéré actuel afin que les Canadiens puissent voyager et que le Canada puisse accueillir plus de visiteurs et d'étudiants. Par exemple, cela pourrait comprendre l'élargissement du programme d'autorisations de voyage électroniques (AVE) à un plus grand nombre de nationalités exigeant un visa à faible risque, y compris la mise en œuvre ciblée à l'appui de la facilitation de la circulation des voyageurs en transit.



Conclusion

Il est essentiel que l'industrie canadienne du transport aérien demeure concurrentielle à l'échelle mondiale, maintenant et pour les décennies à venir, et que les voyageurs aient l'assurance que leur voyage est prévisible, rapide et agréable, et que les normes de service sont claires dans l'ensemble de l'écosystème. On ne saurait trop insister sur l'importance d'un secteur de l'aviation commerciale fort et prospère pour la reprise économique globale du Canada.

Grâce à la collaboration continue du gouvernement du Canada, les compagnies aériennes du Canada aideront à favoriser le retour au mode de vie connecté qui nous importe à tous, en reliant les gens entre eux et le Canada avec le monde, afin de contribuer au bien-être social des Canadiens et de stimuler notre économie.