

Travailler ensemble pour créer un approvisionnement canadien en carburant d'aviation durable.

Sommes-nous prêts à décoller?

Mesdames les premières ministres, Messieurs les premiers ministres,

En tant que principaux acteurs des secteurs de l'aviation et de l'aérospatiale au Canada, nous partageons les objectifs du gouvernement du Canada de décarboner nos activités, autant que les autres, et nous soutenons avec enthousiasme l'objectif ambitieux d'atteindre la carboneutralité en 2050, tel que fixé par le *Plan d'action climatique de l'aviation du Canada* (le « **Plan d'action** »). Comme cela est clairement indiqué dans le Plan d'action, cet objectif ne peut être atteint sans carburant d'aviation durable (SAF) et c'est pourquoi nous réaffirmons notre engagement à collaborer avec les gouvernements afin d'établir un approvisionnement local en SAF.

Le 5 juin dernier, le Conseil canadien des carburants d'aviation durables (C-SAF) a publié la première feuille de route en matière de SAF pour le Canada, qui propose une démarche précise pour atteindre l'objectif du Plan d'action, soit d'utiliser 10 % de SAF d'ici 2030. Nous appuyons cette feuille de route et ses recommandations et nous exhortons les gouvernements fédéral et provinciaux du Canada à mettre sur pied un plan d'action concret en vue d'établir un climat compétitif en matière d'investissements et à tirer parti des retombées économiques d'un SAF produit au Canada.

D'autres États ont reconnu l'importance du SAF et adoptent des mesures pour développer leur marché domestique. Par exemple, les États-Unis ont annoncé d'importants incitatifs dans l'*Inflation Reduction Act* (IRA) de 2022, dont un crédit d'impôt pour la production de SAF. Le pays s'est également donné pour objectif que la totalité de ses besoins en carburant d'aviation soit couverte par du SAF produit aux États-Unis d'ici 2050. L'État de Washington, la Californie, l'Oregon et l'Illinois, entre autres, ont mis en place des mesures incitatives supplémentaires, spécifiques au SAF. Ces politiques publiques envoient un message fort et contribuent à la création d'une industrie de production du SAF aux États-Unis, qui risque de provoquer le déplacement de matières premières canadiennes vers l'autre côté de la frontière.

Il est maintenant temps d'accroître la production de SAF au Canada

L'engagement à accroître la production de SAF a été réitéré le 15 mai dernier à Detroit lors du sommet sur l'investissement dans le carburant d'aviation durable, un événement présenté par Pete Buttigieg, secrétaire d'État américain aux Transports, et organisé conjointement avec le Royaume-Uni et le Canada. Le sommet a fait ressortir la nécessité d'une coopération internationale entre les secteurs public et privé afin d'envoyer un message cohérent aux marchés et d'assurer un approvisionnement sain en SAF qui réponde à la demande croissante des membres de l'industrie de l'aviation. Même si le Canada est depuis longtemps un chef de file de l'aviation durable, il perd des investissements dans la production de SAF au profit d'autres pays, faute de politiques audacieuses et volontaires. En plus de priver le Canada d'une industrie émergente appelée à prendre une place prépondérante, cela finira par nuire à la compétitivité du secteur de l'aviation et de l'aérospatiale du pays. Le Canada est l'un des trois pôles mondiaux de cette industrie, qui soutient 633 000 emplois dans tout le pays et qui contribue pour plus de 60 milliards de dollars canadiens au PIB¹. De plus, l'inaction quant au SAF met déjà en péril l'objectif que s'est fixé l'industrie de l'aviation de parvenir à la carboneutralité d'ici 2050, rendant donc les cibles globales de décarbonation du pays plus difficiles à atteindre.

Des politiques gouvernementales sont essentielles à la création d'un marché du SAF au Canada

Par conséquent, nous demandons aux gouvernements fédéral et provinciaux du pays de saisir l'occasion d'adopter des mesures et des politiques concrètes et exhaustives qui soutiendront la mise en place d'une chaîne d'approvisionnement canadienne en SAF. La priorité devrait être accordée aux matières premières durables, ce qui aidera à préserver le leadership et la compétitivité du Canada dans le secteur de l'aviation et à y développer cette industrie novatrice.

L'industrie canadienne de l'aviation souhaite collaborer avec toutes les parties prenantes clés pour bâtir un Canada décarboné. Nous sommes convaincus qu'une production canadienne de SAF est la seule voie pour atteindre nos objectifs collectifs. Il est temps d'agir pour créer une chaîne d'approvisionnement canadienne en SAF, abordable, résiliente et novatrice. Il s'agit de la seule manière de préserver le rôle de chef de file du Canada dans le secteur de l'aviation durable.

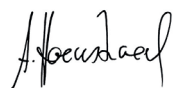
Sincères salutations,



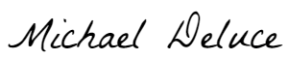
Michael Rousseau
PDG
Air Canada



Annick Guérard
PDG
Air Transat



Alexis von Hoensbroech
PDG
WestJet



Michael Deluce
PDG
Porter Airlines Inc.



Stephen Jones
PDG
Flair Airlines



Scott Calver
Directeur financier
Cargojet Airways



Benoît Schultz
PDG
Airbus Canada



Stephen McCullough
Vice-président principal,
Ingénierie et développement de produit
Bombardier



Maria Della Posta
PDG
Pratt & Whitney Canada



Philippe Rainville
PDG
Aéroports de Montréal



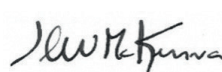
Bob Sartor
PDG
Autorité aéroportuaire de Calgary



Deborah Flint
PDG
Autorité aéroportuaire
du Grand Toronto



Tamara Vrooman
PDG
Administration de l'aéroport
de Vancouver



John McKenna
PDG
Association du transport aérien du Canada



Mike Mueller
Président et chef de la direction
L'Association des industries aérospatiales
du Canada



Monette Pasher
Présidente
Conseil des aéroports du Canada



Anthony Norejko
PDG
Association canadienne de l'aviation
d'affaires



Geoffrey Tavette
Directeur Exécutif
Conseil canadien des carburants
d'aviation durables



Jeff Morrison
Président et chef de la direction
Conseil national des lignes aériennes
du Canada