



6 février 2024

L'honorable Chrystia Freeland, C.P., députée
Vice-première ministre et ministre des Finances
Ministère des Finances Canada
90, rue Elgin
Ottawa (Ontario) K1A 0G5
Envoi par courriel

Madame la Ministre,

Objet : Mesures incitatives pour l'adoption des carburants d'aviation durables

Au nom des intervenants de l'écosystème de l'aviation du Canada, nous demandons une action audacieuse sur les carburants d'aviation durables (SAF) dans le budget 2024 – une ressource qui représente des opportunités et des avantages économiques et environnementaux importants pour le Canada.

Les secteurs de l'aviation et de l'aérospatial du Canada et du monde entier prennent des mesures ambitieuses pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Au cours des dernières années, ces secteurs ont investi des milliards de dollars dans la recherche et le développement technologique, l'acquisition d'avions économes en carburant, l'amélioration de l'efficacité opérationnelle afin de réduire la consommation de carburant, l'électrification des flottes au sol et dans d'autres stratégies de décarbonation. Bien qu'il s'agisse d'étapes importantes vers notre objectif commun de carboneutralité pour le transport aérien, la production et l'adoption à grande échelle des SAF représentent l'outil le plus important dont nous disposons pour réduire de manière significative les émissions de carbone de l'aviation – le Plan d'action climatique de l'aviation du Canada du gouvernement fédéral et la Stratégie de la Défense sur le climat et la durabilité reconnaissent d'ailleurs le besoin essentiel des SAF pour la décarbonation.

Les SAF peuvent être produits à partir de diverses matières premières renouvelables, notamment des déchets forestiers, agricoles et municipaux, ou peuvent également être produits à partir de capture de carbone et d'énergie renouvelable. Par rapport au carburéacteur traditionnel, les SAF sont susceptibles de réduire jusqu'à 80 % les émissions de carbone sur l'ensemble du cycle de vie. Les SAF sont des carburants de substitution, c'est-à-dire qu'ils peuvent être mélangés au carburéacteur classique et utilisés dans les avions et les infrastructures existants. Le Canada dispose, par rapport à d'autres pays, d'un potentiel considérable et d'avantages naturels et géographiques importants pour la production de SAF. Nous disposons d'une biomasse durable et variée en abondance, d'une expérience inégalée en matière d'exploitation des ressources et d'énergies renouvelables et, surtout, d'acteurs de l'ensemble de la chaîne de valeur prêts à agir et à jouer un rôle de premier plan dans ce domaine.

Malgré l'engagement du gouvernement fédéral en faveur d'une neutralité carbone pour l'aviation canadienne d'ici à 2050, et malgré l'énorme potentiel que représente pour notre pays l'utilisation de son avantage naturel dans ce domaine, le Canada n'a pas encore mis en place de mesures incitatives pour assurer la production nationale de SAF. Par conséquent, le Canada n'a pas encore produit de SAF à l'échelle commerciale. Sans un engagement commun du gouvernement et de



l'industrie, le Canada ne profitera pas des avantages d'une industrie nette zéro, pierre angulaire de l'aviation durable. D'ores et déjà, l'absence de politiques nationales audacieuses et volontaires en matière d'aviation durable pousse les investisseurs à se tourner vers d'autres pays et, ce faisant, met en péril notre objectif de carboneutralité d'ici 2050.

Les États-Unis ont reconnu le potentiel des SAF et encouragent leur production. La loi américaine sur la réduction de l'inflation (2022) prévoit des incitatifs allant jusqu'à 1,75 \$ par gallon de SAF produit. Compte tenu des incitatifs concurrentiels additionnels offerts par les États, les entreprises du secteur de l'énergie choisissent d'investir dans des installations de production aux États-Unis.

Le Canada doit veiller à ce que son industrie aéronautique puisse accéder à des moyens de décarbonation abordables. Les incitatifs nationaux en faveur des SAF sont essentiels pour que les compagnies aériennes et l'industrie aérospatiale du Canada soient en mesure d'être compétitives à l'échelle internationale et d'atteindre les objectifs ambitieux de réduction des émissions dans le secteur de l'aviation.

Votre gouvernement a pris des mesures pour stimuler les marchés de l'électricité propre et de l'énergie hydrogène dans le budget de 2023 et dans l'Énoncé économique de l'automne de novembre 2023. Le moment est venu pour le Canada de mettre en place son propre programme d'incitatifs et son propre régime politique pour les SAF. Plus précisément, nous aimerions que le budget de 2024 adopte les recommandations mises de l'avant par le Conseil canadien des carburants d'aviation durables, notamment :

- 1. Mettre en place des crédits d'impôt à l'investissement remboursables à un taux de 50 % pour les installations de production de SAF.**
- 2. Parallèlement, un crédit d'impôt à la production (CIP) d'une durée de dix ans, équivalent à celui des États-Unis, devrait être mis en place.**
- 3. Si un CIP n'est pas possible, le Canada devrait introduire un contrat sur différence (CFD) sur le prix des produits de base ou un mécanisme de certitude des revenus pour soutenir la production de SAF et stimuler son adoption, en apportant une certitude à la fois aux compagnies aériennes et aux producteurs de SAF.**
- 4. Permettre un mécanisme de comptabilisation et de réclamation pour l'utilisation des SAF au Canada.**

Le transport aérien est essentiel pour permettre aux Canadiens de rester en contact avec leurs proches, de saisir des opportunités commerciales et de rester en prise avec le monde. Mais pour que cette industrie vitale s'adapte aux réalités du changement climatique et de la décarbonation, les SAF et les mesures incitatives fédérales en matière de SAF sont incontournables.

Les intervenants de l'écosystème canadien des secteurs de l'aviation, de l'aérospatial et des SAF souhaitent travailler avec le gouvernement fédéral pour créer des opportunités économiques qui contribueront à la décarbonation du Canada, et cela commence par la mise en œuvre d'un cadre politique fédéral pour construire une chaîne d'approvisionnement nationale de SAF qui aidera à réduire les émissions de GES dans l'industrie de l'aviation.

Nous nous réjouissons de travailler avec vous en prévision du budget de 2024 afin de mettre en place les conditions qui permettront au Canada de saisir ces opportunités.



Nous vous prions d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

Michael Rousseau
Président et chef de la direction
Air Canada

Andrea Decore
Vice présidente principale
Tidewater Renewables Ltd.

Tamara Vrooman
Présidente et directrice générale
Aéroport international de Vancouver

Geoff Tauvette
Directeur exécutif
Conseil canadien des carburants
d'aviation durables

Annick Guérard
Présidente et directrice générale
Air Transat A.T. Inc.

DocuSigned by:

EBF8B1DCC9DE4B5...

Tim Haig
Chef de la direction
Valent Low-Carbon Technologies

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

Bob Larocque
Président et chef de la direction
Association canadienne des
carburants

Alexis von Hoensbroech
Chef de la direction
WestJet

Yves Beauchamp
Président et chef de la direction
ADM Aéroports de Montréal

John McKenna
Président et chef de la direction
Association du transport aérien du
Canada

Suzanne Neufang
Directrice générale
Association mondiale du voyage
d'affaires

Benoît Schultz
Chef de la direction
Airbus Canada

Chris Dinsdale
Président et chef de la direction
Aéroport international de Calgary

Monette Pasher
Présidente
Conseil des aéroports du Canada

Douglas Lavin, Vice-président,
membres et affaires externes,
Amérique du nord, IATA

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

Deborah Flint
Présidente et directrice générale
L'Autorité aéroportuaire du Grand
Toronto

Anthony Norejko
Président et chef de la direction
Association canadienne de l'aviation
d'affaires

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

Howard Greenfield
Président et chef de la direction
Greenfield Global



CC : L'honorable Anita Anand, présidente du Conseil du Trésor du Canada
L'honorable Bill Blair, ministre de la Défense nationale et chancelier du Collège militaire royal du Canada
L'honorable François-Philippe Champagne, ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie
L'honorable Pablo Rodriguez, ministre des Transports
L'honorable Steven Guilbeault, ministre de l'Environnement et du Changement climatique
L'honorable Jonathan Wilkinson, ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles