



Les carburants d'aviation durables ont besoin d'un sérieux coup de pouce au Canada

John McKenna | Président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada | www.linkedin.com/in/JohnMcKenna-ATAC

Il s'agit d'une période critique pour l'industrie aéronautique en matière de décarbonisation et de réduction de son empreinte carbone par des mesures durables. Le Canada a l'occasion d'être un chef de file dans la production de carburants d'aviation durables (CAD) qui procureront des avantages économiques et environnementaux dans toutes les régions du pays.

L'étude du Comité des ressources naturelles de la Chambre des communes intitulée « Plans du Canada en matière d'énergie propre dans le contexte de la transformation de l'énergie en Amérique du Nord » arrive à point nommé, compte tenu de l'impact que la loi américaine sur la réduction de l'inflation (IRA) a eu sur le paysage des énergies propres en Amérique du Nord. Le Canada a beaucoup de retard à rattraper en matière de biocarburants. Les États-Unis ont non seulement déjà et fermement démontré leur intention, mais ils ont également mis en place des mesures pour garantir que la production et l'utilisation des biocarburants soient soutenues. L'IRA offre de généreuses incitations aux producteurs de CAD sous la forme d'un crédit d'impôt à la production de 1,75 \$ US par gallon (0,62 \$ CA par litre).

Un consortium de 60 compagnies aériennes au Canada et 45 parties prenantes clés, dont l'ATAC, des fournisseurs, des fabricants aérospatiaux, des aéroports, des finances et des universités, a créé le Conseil canadien pour les carburants d'aviation durables (C-SAF), avec pour « mission d'accélérer le déploiement de SAF au Canada et pour garantir que le secteur reste compétitif pendant sa transition vers un avenir carboneutre, tout en créant de nouvelles opportunités économiques pour les Canadiens ». Le C-SAF recommande que le gouvernement canadien agisse immédiatement pour mettre en œuvre les recommandations de l'industrie afin de garantir un avenir aux CAD fabriqués au Canada.

L'objectif est de demander au gouvernement fédéral d'introduire un incitatif SAF pour stimuler les investissements dans la production au Canada et permettre aux industries canadiennes des biocarburants de rivaliser avec les États-Unis. Les incitations CAD sont un élément essentiel d'une politique aéronautique durable, solide et globale, qui doit être développée conjointement par le gouvernement et l'industrie. Le prochain budget fédéral est attendu au début du printemps. L'incertitude quant aux revenus futurs issus de la production de carburants renouvelables reste un obstacle important à l'investissement. Le C-SAF demande qu'un mécanisme de certitude des revenus soit introduit dans ce budget afin de fournir une plus grande certitude aux investisseurs pendant une période définie, de stimuler les investissements dans la produc-

tion de CAD au Canada et de fournir un moyen transparent de réduire l'écart de prix.

L'ATAC soutient pleinement les recommandations suivantes du C-SAF et souhaite qu'elles soient mises en œuvre immédiatement sous forme de mesures concrètes :

1. Mettre en œuvre des crédits d'impôt à l'investissement remboursables au taux de 50 % pour les installations de production de CAD.
2. Créer un crédit d'impôt à la production (CIP) avec un horizon de dix ans équivalant à celui des États-Unis.
3. Si un CIP n'est pas possible, le Canada devrait introduire des contrats de prix ou un mécanisme de certitude des revenus pour soutenir la production de CAD et stimuler son utilisation, offrant ainsi une certitude aux compagnies aériennes et aux producteurs de CAD.
4. Prévoir un mécanisme de réservation et de réclamation pour l'utilisation de CAD au Canada qui permettra de bénéficier des avantages du carburant durable, quel que soit l'aéroport où la compagnie aérienne se ravitaille.

C-SAF souhaite construire un marché CAD au Canada pour créer de nouvelles opportunités économiques à l'épreuve du temps tout en décarbonisant le secteur de l'aviation et en améliorant la sécurité énergétique. Nous voulons garantir la disponibilité des CAD au Canada, garantir la compétitivité du secteur, limiter l'impact sur les consommateurs de passagers et de fret aériens et garantir la certitude réglementaire. À ce jour, le CAD constitue le seul moyen éprouvé de décarboner de manière significative l'aviation. D'autres technologies ne sont pas prêtes et une action immédiate s'impose si l'on veut atteindre l'objectif de zéro émission nette pour l'aviation d'ici 2050, fixé par le gouvernement fédéral. Actuellement, il n'y a pas de production de CAD au Canada et le prix est intenable, de sorte que même l'atteinte de l'objectif actuel de 10 % d'utilisation du CAD d'ici 2030 est très douteuse à moins que des mesures concrètes et un soutien agressif du gouvernement du Canada ne soient mis en place immédiatement. Des investissements sérieux sont nécessaires si nous voulons garantir un approvisionnement national adéquat. Le Canada doit être autosuffisant et compétitif par rapport aux États-Unis. L'écart de prix avec le carburant d'aviation conventionnel doit être comblé si l'industrie peut soutenir cet important effort national de réduction des émissions.

L'ATAC, un membre actif du C-SAF, soutient pleinement cette initiative menée par l'industrie et appelle le gouvernement à s'engager activement à soutenir cet effort en mettant en œuvre sans délai les recommandations du C-SAF. ➔