



Virage vers la relance

Le rôle de l'aviation d'affaires dans la croissance économique

Mémoire prébudgétaire 2021 au comité
permanent des finances (FINA) de la
Chambre des communes

Présenté le 7 août 2020

Recommandations

Recommandations de mesures correctives et d'aide à court terme

- Faire équipe avec les acteurs de l'aviation d'affaires pour mettre à l'essai des procédures rapides de dépistage et de recherche de contacts pour les passagers aériens, dans les environnements réduits et hautement contrôlables que représentent les aéronefs d'affaires et les terminaux privés.
- Accélérer l'utilisation de technologies et de procédures (par exemple, la recherche des contacts, le dépistage rapide) qui pourraient permettre de devancer la réouverture sécuritaire de nos frontières interprovinciales et internationales et d'abolir l'obligation de se soumettre à l'isolement de 14 jours.
- Suspendre toutes les taxes fédérales et la taxe carbone sur le kérosène et le carburant d'aviation jusqu'à ce que le transport aérien regagne les niveaux pré-COVID.
- Déduction pour amortissement accéléré, réduction de la charge d'impôt, programme de crédit ou de remboursement appliqué à l'achat, à la modification et à la modernisation de l'équipement de santé et de sécurité lié à la COVID-19

Recommandations à plus long terme (2021) pour la relance et la croissance

- Recommandation no 1 :** Créer des programmes fédéraux de relance pour encourager l'achat et la modernisation environnementale des avions, des produits et des services.
- Recommandation no 2** Que le gouvernement du Canada exclue tous les appareils utilisés à des fins commerciales de toute nouvelle « taxe de luxe ».
- Recommandation no 3** Travailler avec le secteur à la modernisation du Règlement de l'aviation canadien (RAC) pour l'aviation d'affaires, pour le rendre plus flexible et adapté aux activités de l'aviation d'affaires, principalement les petits exploitants, et encourager l'utilisation plus fréquente des délégations et des exemptions appropriées.
- Recommandations no 4** Veiller à l'atteinte de nos objectifs en matière de changement climatique pendant la relance de l'économie en faisant la promotion du carburant d'aviation durable dans les programmes fédéraux qui prévoient une réduction du taux de taxation applicable et qui offrent d'autres mesures incitatives aux fabricants de carburants renouvelables.

Table des matières

Recommandations.....	2
Introduction : pourquoi l'aviation d'affaires est-elle essentielle à notre relance économique?.....	4
Comment l'aviation d'affaires aide-t-elle les voyageurs, les entreprises et les populations durant et après la pandémie?.....	5
Mesures correctives et d'aide à court terme	7
Recommandations à long-terme (2021) pour la relance et la croissance	7

Introduction : Pourquoi l'aviation d'affaires est-elle essentielle pour notre relance économique?

L'Association canadienne d'aviation d'affaires, qui représente le secteur d'aviation d'affaires, une industrie de 12,1 milliards, est heureuse de présenter ses recommandations au gouvernement fédéral sur les façons d'utiliser l'aviation d'affaires pour propulser l'économie canadienne alors que nous commençons à nous remettre des contrecoups de la COVID-19.

Des mesures gouvernementales directes et déterminantes pour aider le secteur de l'aviation s'imposent de toute urgence. Bien que nous sommes conscients que la sécurité des Canadiens est primordiale, les mesures gouvernementales ont mené à un long et dévastateur confinement qui pourrait causer des dommages permanents à l'aviation et anéantir les avantages économiques et sociaux associés.

La menace de préjudices irréparables à long terme qui plane au-dessus de l'aviation canadienne est exacerbée par les mesures du gouvernement américain. La loi CARES, adoptée en mars 2020, prévoit un investissement de 160 milliards de dollars américains en aide économique directe, en prêts garantis et en aide à l'emploi pour le secteur de l'aviation aux États-Unis. Les exploitants de l'aviation d'affaires qui sont admissibles à cette aide sans restriction peuvent poursuivre leurs activités et maintenir leurs employés au travail.

Nous demandons au gouvernement du Canada d'aider directement le secteur de l'aviation en instaurant des mesures d'aide et de relance et d'en faire une priorité nationale. Par ailleurs, dans l'intérêt des entreprises canadiennes qui ont besoin d'une reprise rapide du trafic aérien pour avoir un avantage concurrentiel sur le marché mondial, le gouvernement doit veiller à ce que tous les exploitants d'aviation d'affaires aient pleinement accès à toutes les mesures mises en œuvre.

Plus l'arrêt sera long, plus la situation empirera. Il semble que les restrictions imposées aux voyageurs ne seront pas assouplies de sitôt étant donné l'éclosion de points à haut risque dans le monde entier et l'inexistence d'un vaccin ou d'un test de dépistage rapide facilement accessible. Entre-temps, si les Canadiens risquent moins d'être exposés à la COVID-19, il n'en demeure pas moins que leurs entreprises et leurs emplois sont durement touchés.

À court comme à long terme, la situation est intenable. Le gouvernement fédéral doit accélérer le dépistage rapide pour que les entreprises et la population canadiennes puissent voyager en toute liberté et sécurité.

L'aviation d'affaires a le potentiel de favoriser les possibilités économiques dans chaque région du Canada. Or, une réglementation beaucoup trop complexe, le spectre d'une nouvelle « taxe de luxe » et une absence de mesures incitatives pour la modernisation ou l'achat d'appareils d'affaires freinent son élan.

Le budget fédéral 2021 peut constituer un point de départ pour une nouvelle orientation et une nouvelle vision de la relance économique du Canada axée sur la puissance inexploitée de l'aviation d'affaires. Le présent document présente les mesures qui peuvent être prises pour que l'aviation d'affaires s'accorde avec les nombreux objectifs du gouvernement afin de remettre notre économie sur les rails et permettre aux Canadiens de retourner au travail, tout en garantissant un accès aérien fiable, en réduisant notre empreinte carbone et en renforçant la sécurité des passagers.

Comment l'aviation d'affaires aide-t-elle les voyageurs, les entreprises et les populations durant et après la pandémie?

Ces derniers mois, on a pu constater la nature essentielle de l'aviation d'affaires, qui a continué de contribuer à la croissance des entreprises, à la prospérité et à l'accès aux populations, même si elle devait composer avec les strictes restrictions de voyage imposées en raison de la pandémie. Au moment où les vols commerciaux connaissaient une baisse allant jusqu'à 95 %, les vols d'affaires avaient chuté d'approximativement 70 % : une baisse importante, mais rien de comparable à celle qu'ont connue les transporteurs aériens.

Beaucoup de raisons expliquent pourquoi l'aviation d'affaires a continué de transporter de nombreux voyageurs, surtout au tout début de la crise, alors que les exploitants d'avions d'affaires ont été mobilisés pour rapatrier les Canadiens au plus vite et en toute sécurité.

Les exploitants d'aviation d'affaires étaient prêts à relever le défi dès le premier jour, eux qui employaient déjà les meilleures pratiques de l'industrie pour veiller à ce que les appareils et les installations soient propres et maintenues à des niveaux qui surpassent les normes établies et qui utilisaient des terminaux privés gérés et contrôlés rigoureusement. Non seulement les avions d'affaires transportent moins de passagers sur un vol, mais ces passagers sont souvent connus de l'exploitant du vol et de l'équipage, soit parce qu'ils sont des employés, des actionnaires ou des clients d'entreprises de gestion des aéronefs.

De plus, les procédures d'embarquement des passagers sur les vols d'affaires sont plus sécuritaires que sur les vols commerciaux, étant donné qu'il y a moins de points de contact et beaucoup moins d'affluence. Contrairement aux passagers de lignes aériennes, les passagers qui volent à bord des avions d'affaires à partir de terminaux privés n'ont pas à composer avec la question de distanciation physique exigée dans un point de contrôle comme ceux de l'ACSTA par exemple, l'engorgement autour des carrousels à bagages ou aux portes d'embarquement. Pourtant, même dans un environnement sécuritaire, les vols d'aviation d'affaires respectent pleinement les nouvelles exigences strictes de la Santé publique du Canada, y compris le port du masque, la prise de température, la distanciation physique, etc.

Au nom des quelque 25 000 personnes qui travaillent dans l'aviation d'affaires au Canada, dont le chiffre d'affaires s'élève à 12,1 milliards de dollars, nous demandons au gouvernement du Canada de travailler avec nous pour concevoir une stratégie de relance qui fait participer activement l'aviation d'affaires comme un outil de relance et de croissance économique.

AVIATION D'AFFAIRES

Arrivée en toute sécurité, embarquement immédiat parfois directement de votre voiture à l'avion et limitation du nombre de passagers dans des salles d'attente dédiées.



Distance des passagers aux points de contrôle de sécurité, dans les salles d'attente privées et les espaces communs. Désinfection des espaces, bureaux, véhicules, équipements et surfaces dures.





Les EPI (masques) sont obligatoires en tout temps lorsque le pilote / personnel de cabine se trouve dans la cabine des passagers. Les cabines de l'aviation d'affaires permettent un nettoyage et une désinfection en profondeur.

Moins de contacts avec les voyageurs réduiront l'exposition potentielle au virus.

Les vols d'aviation d'affaires sont disponibles vers des destinations qui ne sont pas couvertes par les vols d'aviation commerciale en raison de services réduits.

Évitez les foules au carrousel à bagages lors du débarquement. Accès à votre véhicule directement depuis le débarquement de l'avion.

AVIATION COMMERCIALE

Arrivez 45 minutes avant l'heure de départ. Restez à 2 mètres des autres voyageurs lors de l'enregistrement ou du dépôt des bagages.








Probabilité plus élevée de contact avec des voyageurs publics inconnus et des points de contact dans le terminal de l'aéroport.

Les EPI (masques) sont obligatoires en tout temps lors de l'embarquement et dans la cabine de l'avion.

Contact étroit avec d'autres voyageurs dans les lignes de contrôle de sécurité.

Service réduit aux endroits éloignés en raison d'une faible demande de déplacement.

s'entassant autour des carrousels à bagages ou aux portes d'embarquement et plus grande probabilité de contact avec le virus.

Mesures correctives et d'aide à court terme

Nous sommes conscients que les recommandations présentées dans le présent document sont destinées à être mises à l'étude pour le budget 2021, lequel ne sera déposé que dans cinq mois ou plus.

Vu ce délai, il serait négligent de notre part de ne pas inclure de mesures gouvernementales à court terme qui s'ajouteraient aux mesures d'aide. Sans de mesure à court terme, certains de nos objectifs pour 2021 ne pourraient être atteints advenant une interruption prolongée du transport aérien.

À court terme, voici ce que nous demandons au gouvernement du Canada :

- Travailler avec les acteurs de l'aviation d'affaires pour mettre à l'essai des procédures rapides de dépistage et de recherche de contacts pour les passagers aériens, dans les environnements réduits et hautement contrôlables que représentent les aéronefs d'affaires et les terminaux privés.
- Accélérer l'utilisation de technologies et de procédures (par exemple, la recherche des contacts, le dépistage rapide) qui pourraient permettre de devancer la réouverture sécuritaire de nos frontières interprovinciales et internationales et d'abolir l'obligation de s'isoler 14 jours.
- Suspendre toutes les taxes fédérales et taxes sur le carbone sur le kérosène et le carburant d'aviation jusqu'à ce que le transport aérien regagne les niveaux pré-COVID.
- Déduction pour amortissement accéléré, réduction de la charge d'impôt, programme de crédit ou de remboursement appliqué à l'achat, à la modification et à la modernisation de l'équipement de santé et de sécurité lié à la COVID-19

Recommandations à long terme (2021) pour la relance et la croissance

Recommandation no 1 : Créer des programmes fédéraux de relance pour encourager l'achat et la modernisation environnementale d'avions d'affaires, de produits et de services.

Les programmes de relance peuvent prendre plusieurs formes : déduction pour amortissement accéléré, réduction de la charge d'impôt, programme de crédit ou de remboursement, et s'appliquer à une gamme d'améliorations relatives à la sécurité ou à la réduction des émissions de carbone, y compris les mises à niveau avioniques, l'instauration de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B), la modification d'un aéronef, ou l'achat d'un aéronef efficient avancé sur le plan technologique.

Ces programmes seraient particulièrement indispensables pour les grands joueurs comme Bombardier, CAE et Pratt & Whitney Canada et des centaines de petites, moyennes et grandes entreprises qui font partie du secteur de l'aviation d'affaires, et qui emploient des Canadiens et Canadiennes dans divers domaines, notamment l'avionique, l'ingénierie, le design.

De plus, ces programmes contribueraient à la notoriété internationale du Canada en tant que chef de file en matière de technologies et de fabrication d'avions, de moteurs et de simulateurs pour le secteur de l'aviation d'affaires, en plus de stimuler les ventes et de contribuer à l'économie du Canada.

Recommandation no 2 Que le gouvernement du Canada exclue tous les appareils utilisés à des fins commerciales de toute nouvelle « taxe de luxe ».

Au moment d'écrire ces lignes, l'un des rares secteurs de croissance de notre économie est l'intérêt grandissant pour l'utilisation des avions d'affaires comme un moyen de transport essentiel et sûr. À titre d'exemple, AirSprint, une compagnie aérienne de Calgary, a fait état d'un nombre sans précédent de demandes concernant la multipropriété d'aéronefs, un modèle de propriété dont elle fut la pionnière au Canada il y a dix ans. L'expérience d'AirSprint a trouvé écho chez de grandes entreprises de gestion de vol comme Skyservice Business Aviation et Excaire, une division de IMP Group.

Avant l'élection de 2019, le gouvernement avait manifesté son intérêt à imposer une nouvelle taxe de « luxe » de 10 % sur les aéronefs personnels. À nos yeux, il s'agit d'une mesure injuste et inacceptable étant donné que la TPS et la TVP sont déjà appliquées à l'achat de ces aéronefs et que l'utilisation personnelle d'un aéronef est déjà considérée comme un avantage imposable non déductible. En outre, la *Loi de l'impôt sur le revenu* ne précise pas et ne limite pas le type ou la taille de l'aéronef : un avion de toute taille peut être utilisé à des fins d'affaires.

Aujourd'hui, la possibilité d'une nouvelle taxe est non seulement injuste, mais elle pourrait avoir l'effet pervers d'étouffer un secteur de croissance économique et de limiter la capacité des Canadiens à faire des affaires et à se connecter au marché au moyen d'un aéronef.

Recommandation no3 Travailler avec le secteur à la modernisation du Règlement de l'aviation canadien (RAC) pour l'aviation d'affaires, pour le rendre plus flexible et adapté aux activités de l'aviation d'affaires, principalement les petits exploitants, et encourager l'utilisation plus fréquente des délégations et des exemptions appropriées.

L'ACAA demande au gouvernement de moderniser le Règlement de l'aviation canadien et d'éliminer toute réglementation désuète. Une approche modernisée et axée sur les risques en ce qui concerne la réglementation de notre secteur permettrait de resserrer la sécurité de nos activités, d'accroître l'efficacité, de réduire la charge administrative et de faire des économies de coûts.

Du même coup, il est possible de renforcer la sécurité et de réduire les coûts des activités d'aviation d'affaires encore plus par l'adoption plus généralisée des délégations et des exemptions en augmentant le rendement à Transports Canada grâce à l'exploitation des capacités éprouvées des associations et de leurs experts en la matière.

Alors que des discussions entre Transports Canada et l'ACAA pour trouver de nouvelles options concernant les délégations et les exemptions et pour moderniser le Règlement canadien de l'aviation pour l'aviation d'affaires battaient leur plein en début d'année, elles ont été éclipsées, à juste titre, par la COVID-19. Néanmoins, il faut continuer de travailler à ces réformes réglementaires pour trouver des solutions qui perfectionnent le système et améliorent les activités alors que nous nous remettons des contrecoups économiques de la pandémie.

Recommandations no 4 Veiller à l'atteinte de nos objectifs en matière de changement climatique pendant la relance de l'économie en faisant la promotion du carburant d'aviation durable dans les programmes fédéraux qui prévoient une réduction du taux de taxation applicable et qui offrent d'autres mesures incitatives aux fabricants de carburants renouvelables.

L'importance de gérer notre empreinte économique n'a pas diminué ces derniers mois : en réalité, à mesure que notre économie reprend de la vigueur, nos engagements environnementaux sont plus importants que jamais. Les carburants d'aviation durables (carburants de remplacement) peuvent nous aider à atteindre ce but grâce à une efficacité accrue, une réduction des coûts d'exploitation et une augmentation des possibilités d'autonomie de vol.

En ayant recours à des mesures incitatives, le gouvernement du Canada peut jouer un rôle décisif dans la création des conditions adéquates pour encourager les entreprises canadiennes à produire et utiliser les carburants d'aviation durables.