

Infolettre sur le financement de l'aviation

Mars 2020

NUMÉRO SPÉCIAL « VERT »

Rédactrice en chef : Auriol Marasco, associée – groupe Aviation et aérospatiale

Blakes
AVOCATS CANADIENS

Blake, Cassels & Graydon S.E.N.C.R.L./s.r.l. | |**Blakes.com**

Infolettre sur le financement de l'aviation

Blakes
AVOCATS CANADIENS

La question fiscale entourant la réduction du carbone

Zvi Halpern-Shavim
Associé – Groupe Fiscalité

Entrée en vigueur le 21 juin 2018, la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* (Canada) (la « Loi ») établit des normes nationales minimales relativement à la tarification des gaz à effet de serre (« GES ») au Canada, et ce, en vue de réaliser les objectifs de réduction des émissions prévus à l'Accord de Paris des Nations Unies. La Loi vise une réduction des émissions de GES en imposant un régime de « redevance sur les combustibles » (communément appelée « taxe sur le carbone », bien que ce statut de « taxe » soit quelque peu contesté). À l'heure actuelle, divers tribunaux provinciaux canadiens se penchent sur la constitutionnalité des redevances prévues par la Loi, et la question fait l'objet d'un appel interjeté auprès de la Cour suprême du Canada. Toutes les décisions rendues jusqu'à présent ont confirmé la constitutionnalité des redevances.

Fonctionnement du régime des redevances sur les combustibles

De façon générale, le régime des redevances sur les combustibles (le « régime ») s'applique à certains combustibles qui émettent des GES par suite d'un processus de combustion. La redevance pour la période du 1er avril 2019 au 31 mars 2020 a été établie initialement à 20 $ CA par tonne métrique d'équivalent en dioxyde de carbone (« tonne de CO_2e »), avec une augmentation envisagée de 10 $ CA par an pour atteindre 50 $ CA par tonne de CO_2e. Le taux réel varie selon le type de combustible en fonction de son « potentiel de réchauffement planétaire ». Par exemple, la redevance pour l'essence d'aviation est de 0,0489 $ CA/litre, tandis que la redevance pour le carburéacteur est de 0,0516 $ CA/litre.

Les redevances sur les combustibles s'appliquent également lorsque le combustible est livré, transféré, utilisé, produit ou importé dans une « province assujettie » (soit, actuellement, l'Ontario, le Nouveau-Brunswick, le Manitoba, la Saskatchewan, le Yukon, le Nunavut et l'Alberta). La redevance et les mécanismes prévus à la Partie 1 de la Loi ont pour objectif de créer un coût supplémentaire pour les combustibles utilisés dans les provinces assujetties, par opposition aux autres provinces. La loi établit deux mécanismes de base pour le paiement de la redevance : (1) la redevance sur la totalité du combustible utilisé est payée d'avance et fait ensuite l'objet d'une demande de remboursement pour l'utilisation de ce combustible dans les provinces non assujetties; (2) la redevance est payée directement au gouvernement selon l'utilisation du combustible dans les provinces assujetties.

Exigences relatives à l'inscription

Bien que la Loi ne vise pas spécifiquement le secteur de l'aviation, elle a d'importantes répercussions sur ce dernier. Pour les transporteurs aériens qui fournissent un service commercial de transport de personnes ou de marchandises par aéronef dans le cours normal de leurs activités, les exigences d'inscription et les redevances payables varient en fonction des types de combustible utilisés et de la proportion de l'utilisation de ces combustibles par le transporteur aérien dans les provinces assujetties. Par exemple, un transporteur aérien n'ayant aucun segment de vol qui commence ou qui se termine dans les provinces assujetties n'est pas tenu de s'inscrire aux fins du régime.

De la même façon, aucune exigence d'inscription ne s'applique aux transporteurs aériens dont les itinéraires n'ont lieu qu'à l'intérieur d'une seule province assujettie (soit des « itinéraires aériens assujettis » aux termes de la Loi).

En revanche, un « transporteur aérien entre administrations » offrant, dans le cours normal de ses activités, des segments de vol qui commencent ou qui se terminent dans une province assujettie (à l'exception des itinéraires aériens assujettis) doit s'inscrire à titre de « transporteur aérien inscrit ». Il peut également s'inscrire volontairement à titre de « transporteur aérien désigné inscrit », s'il répond aux critères exigés. Pour qu'un transporteur soit reconnu à ce titre, plus de la moitié de ses itinéraires doivent être des itinéraires non assujettis.

Ces deux catégories d'inscription se distinguent l'une de l'autre par le fait qu'un transporteur aérien désigné inscrit peut fournir des certificats d'exemption à ses fournisseurs et importer du combustible dans une province assujettie depuis l'extérieur du Canada ou une autre province sans devoir payer la redevance à ce moment. En fait, il peut reporter le paiement de la redevance jusqu'à l'utilisation du combustible. En revanche, un transporteur aérien inscrit « régulier » ne peut pas fournir un tel certificat à ses fournisseurs. Par conséquent, une redevance sur le combustible est intégrée dans le prix que ce transporteur aérien doit payer pour le combustible d'aviation admissible. Il est également tenu de payer une redevance sur le combustible qui est importé ou transféré dans une province assujettie, même si ce combustible n'est pas utilisé à ce moment.

Déclarations auprès de l'Agence du revenu du Canada

Les transporteurs aériens inscrits et les transporteurs aériens désignés doivent produire des déclarations auprès de l'Agence du revenu, en y précisant la redevance « nette » sur les combustibles à payer en fonction des redevances sur les combustibles déjà payées (sur l'acquisition ou l'importation du combustible) et de l'utilisation de ces combustibles relativement aux provinces assujetties. Toute personne inscrite doit produire mensuellement ses déclarations, à l'exception des transporteurs

routiers inscrits, qui doivent le faire trimestriellement. Les personnes non inscrites doivent produire une déclaration et remettre la redevance payable pour chaque mois qu'une redevance sur les combustibles devient payable, et ce, avant la fin du mois suivant. Si la redevance nette pour une période de déclaration est un montant négatif, la personne peut demander le remboursement de ce montant dans la déclaration.

Provinces et territoires « non assujettis »

Les provinces et territoires « non assujettis » (c'est-à-dire la Colombie-Britannique, le Québec, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve-et-Labrador et les Territoires du Nord-Ouest) ne sont pas assujettis au régime prévu à la Loi, car ils ont adopté leur propre régime de tarification du carbone. Il convient toutefois de noter que dans le cadre de chacun de ces régimes de tarification du carbone, le combustible d'aviation utilisé pour les services aériens commerciaux entre administrations n'est pas assujetti à une redevance supplémentaire.

La Loi étant relativement récente, il reste à voir quelles en seront les répercussions sur le secteur canadien de l'aviation et si le régime qui y est prévu réalisera ses objectifs.



Une première dans le marché de l'aviation : financement vert d'un aéronef commercial

Fabien Lanteri-Massa
Associé – Groupe Aviation et aérospatiale

Rebecca Dawe
Avocate – Services financiers

Camille Massé-Pfister
Avocate – Services financiers

Les préoccupations croissantes liées aux changements climatiques ont incité les dirigeants de l'industrie de l'aviation à se pencher sur la question de la durabilité dans ce secteur, notamment en raison de la contribution de cette industrie aux émissions mondiales de carbone. La première étape vers une durabilité accrue dans l'industrie consistait à développer des technologies visant à réduire les émissions des aéronefs. Ceci a également ouvert la voie à une initiative « verte » entièrement différente dans le secteur. En décembre 2019, ATR a livré à Braathens Regional Airlines (« BRA ») le tout premier aéronef commercial financé par un prêt vert.

Bien que les prêts verts, obligations vertes et autres formes de financement durable aient gagné en popularité ces dernières années, ces nouvelles formes de financement ne semblent pas être un choix évident pour l'industrie de l'aviation, notamment en raison de la contribution perçue de cette industrie aux émissions de gaz à effets de serre. Or, la réduction des déchets de combustibles a toujours été une préoccupation pour ce secteur. À ce titre, d'importants investissements ont été effectués auprès de nouvelles technologies dans le domaine. Par exemple, grâce à l'intégration de nouvelles technologies dans l'aéronef ATR 72 600 assorti de moteurs fabriqués par Pratt & Whitney Canada, ATR affirme avoir réduit de 40 % les émissions de dioxyde de carbone par rapport à celles d'un avion de transport régional à réaction. Ce type d'innovation a permis au secteur aéronautique de s'inscrire dans la tendance des prêts verts.

Cette livraison en décembre 2019 fait partie d'une nouvelle commande de cinq aéronefs de modèle ATR 72-600 dont la livraison sera complétée au début de 2020. Le financement de cette commande s'appuyait notamment sur l'avis émis par Vigeo Eiris, un cabinet d'experts-conseils indépendant qui évalue les financements, les investissements et la gestion dans une perspective de responsabilité sociale et écologique. Selon cet avis, le projet de remplacement d'une catégorie d'aéronefs plus anciens par des modèles nettement moins polluants satisfait à la norme de durabilité établie par la Loan Market Association et les principes applicables aux prêts verts (les green loan principles ou « GLP ») de la Loan Syndications and Trading Association. Un survol des prêts verts et des principes susmentionnés est présenté ci-après.

Ce financement vert d'aéronefs signale-t-il une volonté accrue de durabilité au sein des activités de financement dans l'industrie de l'aviation? D'ailleurs, notre article à la page 4, « Le secteur du transport aérien se tourne vers les prêts liés à la durabilité », fait état d'une autre nouvelle tendance en matière de financement durable dans l'industrie. Bien qu'il soit encore trop tôt pour en tirer des conclusions, la mise en œuvre prochaine du *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (le « CORSIA »), soit le régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale établi en 2016 par l'Organisation de l'aviation civile internationale, pourrait être un autre facteur contribuant à un virage vert dans le domaine de l'aviation commerciale. Une analyse du CORSIA se trouve à la page 7 du présent bulletin. Il est attendu que dans un avenir proche, les technologies modernes associées à des initiatives fondées sur le marché permettront de réduire considérablement l'impact environnemental du secteur de l'aviation.

Infolettre sur le financement de l'aviation

Blakes
AVOCATS CANADIENS

Qu'est-ce qu'un prêt vert?

Selon les GLP adoptés en 2018, un prêt vert s'entend de tout type de prêt offert exclusivement pour financer ou refinancer, en totalité ou en partie, des projets verts nouveaux et/ou existants. Les projets verts doivent fournir des avantages clairs sur le plan de l'environnement, qui peuvent être évalués et déclarés par l'emprunteur du prêt. Les transports non polluants figurent au nombre des catégories de projets verts prévues aux GLP.

Les prêts verts s'inscrivent dans une tendance plus générale en ce qui a trait au financement vert. La publication des GLP vise à créer un cadre de normes et de lignes directrices sur le marché à l'intention des particuliers participant au marché des prêts verts, comme ce fut le cas pour le cadre qui a été créé, avec succès, pour les obligations vertes.

Qu'est-ce qui caractérise un prêt vert?

Selon les GLP, l'emploi du produit d'un prêt pour des projets verts constitue l'élément clé qui permet de déterminer si ce prêt est « vert ». L'emploi du produit d'un prêt vert doit être clairement décrit dans les documents de financement, et les projets verts admissibles doivent présenter clairement les avantages environnementaux qui seront évalués (et, dans certains cas, quantifiés, mesurés et déclarés) par l'emprunteur à l'intention des prêteurs. Les GLP fournissent des lignes directrices sur les éléments clés que doivent établir les prêteurs pour structurer un prêt vert : (1) les exigences relatives à l'utilisation du prêt; (2) le processus permettant de déterminer si l'utilisation du prêt répond à ces exigences; (3) la mise en œuvre d'un processus de gouvernance interne pour suivre l'affectation des fonds aux projets verts admissibles; et (4) les exigences en matière de d'information sur l'utilisation du produit du prêt.

Comme le démontrent ces éléments clés, la conformité constitue un aspect important du cadre proposé par les GLP. Cette conformité est assurée par des mécanismes redditionnels tiers.

Pour en savoir davantage sur les prêts verts, veuillez consulter les bulletins suivants :

Investisseurs canadiens : Les prêts verts fleuriront en 2018

La LSTA et la LMA annoncent des principes plus étoffés pour les prêts verts



Blakes
AVOCATS CANADIENS



Le secteur du transport aérien se tourne vers les prêts liés à la durabilité

Fabien Lanteri-Massa
Associé – Groupe Aviation et aérospatiale

Rebecca Dawe
Avocate – Services financiers

Dans la foulée de l'intérêt suscité par les produits novateurs en matière de financement durable, tels que les prêts verts visant les aéronefs, de plus en plus de lignes aériennes s'intéressent aux prêts liés à la durabilité, dont l'usage est en croissance exponentielle depuis les trois dernières années. Ce type de prêt constitue un produit flexible qui incite l'emprunteur à améliorer son profil en matière de durabilité.

En février 2020, JetBlue a conclu la première facilité de crédit renouvelable liée à la durabilité en rattachant ses résultats stratégiques concrets d'ordre environnemental, social et de gouvernance à des incitatifs financiers. La facilité de crédit renouvelable garantie de rang supérieur de 550 M$ de JetBlue a pour composante clé le mécanisme de tarification du prêt. Ce mécanisme est lié à la notation que la société se verra attribuée par une tierce partie indépendante relativement aux questions environnementales, sociales et de gouvernance (la « notation ESG »). Le mécanisme prévoit un incitatif financier qui incite la société à respecter son engagement public de réduire son empreinte carbone : la marge applicable sur le prêt augmenterait ou diminuerait en fonction de la notation ESG de la société. Vous trouverez ci-après un aperçu des prêts liés à la durabilité.

Qu'est-ce qu'un prêt lié à la durabilité?

Adoptés en mars 2019 par la Loan Market Association et la Loan Syndications and Trading Association, les principes applicables aux prêts liés à la durabilité (soit les Sustainability Linked Loan Principles ou « SLLP ») définissent les prêts liés à la durabilité comme étant tout type d'instrument de prêt et/ou de facilité conditionnelle (telle que les lignes de cautionnement, les lignes de garantie et les lettres de crédit) qui incitent l'emprunteur à atteindre des cibles de performance prédéterminées et ambitieuses. Contrairement aux prêts verts qui limitent l'usage des produits aux projets « verts » (tel qu'il est décrit à la page [x] de la présente infolettre), les prêts liés à la durabilité peuvent être utilisés aux fins générales de l'entreprise et permettent de mesurer la performance de l'emprunteur en fonction des cibles de performance en matière de durabilité, et ce, souvent au moyen de notations établies par des tierces parties. Il s'agit d'un produit qui offre une plus grande souplesse, ce qui explique son usage de plus en plus répandu ces derniers temps.

Qu'est-ce qui caractérise un prêt lié à la durabilité?

Les prêts liés à la durabilité opèrent sur le plan organisationnel et visent à améliorer le profil global de l'emprunteur en matière de durabilité en associant les modalités du prêt, généralement la tarification, à l'atteinte par l'emprunteur de cibles de performance en matière de durabilité. Les SLLP fournissent des lignes directrices sur les éléments clés que doivent établir les prêteurs et les emprunteurs pour structurer un prêt lié à la durabilité, soit : (i) l'établissement d'un lien direct avec la stratégie globale de responsabilité sociale de l'emprunteur; (ii) la négociation des cibles de performance prédéterminées et ambitieuses en matière de durabilité pour l'emprunteur, soit sous forme de notation ESG, soit sous forme d'indicateurs de performance précis, tels qu'une réduction d'émissions de dioxyde de carbone ou une hausse de l'utilisation d'un parc de véhicules électriques; (iii) l'établissement d'obligations d'information relativement à l'atteinte des cibles de performance en matière de durabilité de l'emprunteur; et (iv) la réalisation d'un examen indépendant de la performance en matière de durabilité de l'emprunteur, que l'on recommande d'effectuer au moins une fois par année.

Pour en savoir davantage sur les prêts liés à la durabilité, veuillez consulter le bulletin suivant :

Le marché des prêts fait une place aux prêts liés à la durabilité

Infolettre sur le financement de l'aviation

Blakes
AVOCATS CANADIENS

Le développement de carburants d'aviation durables au Canada

Christopher Wong
Avocat – Groupe Aviation et aérospatiale

Devant l'augmentation des coûts du carburant et une pression croissante pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, les transporteurs aériens canadiens continuent de souligner leur appui à l'égard d'une utilisation à plus grande échelle des biocarburants dans les services aériens commerciaux.

Les biocarburants sont fabriqués en mélangeant du kérosène conventionnel (c'est-à-dire à base d'hydrocarbures) avec des hydrocarbures renouvelables dérivés de biomasse végétale ou animale. Les biocarburants peuvent être certifiés carburant d'aviation « Jet-A1 » et utilisés sans que des modifications techniques ne soient apportées aux aéronefs et aux infrastructures aéroportuaires. De plus, ils peuvent entraîner une réduction des émissions de dioxyde de carbone de plus de 85 % par rapport aux carburants d'aviation conventionnels.

Air Canada, nommée transporteur écologique de l'année au *Annual Airline Industry Achievement Awards* de 2018 d'Air Transport World, a fourni huit vols commerciaux propulsés au biocarburant depuis 2012. Le 2 mai 2018, Air Canada, en partenariat avec l'administration aéroportuaire d'Edmonton, a mené une mission commerciale à bord d'un appareil A320-200 d'Airbus pour faire valoir les biocarburants. Le biocarburant utilisé dans le cadre de ce vol, qui était un mélange de 30 % de biomasse et de 70 % de combustible fossile, a permis de réduire les émissions de carbone générées par ce vol de plus de 10 tonnes, ce qui équivaut à retirer 26 voitures de la route pendant un mois complet.

En 2018, WestJet, en partenariat avec Alberta Innovates, un organisme financé par la province qui soutient l'innovation en Alberta, a annoncé le WestJet Aviation Biofuel Challenge, dont le but consiste à favoriser le développement de carburant d'aviation à partir de matières premières provenant de l'Alberta. Ce défi vise le développement et l'exploitation de technologies existantes ou émergentes, ainsi que l'utilisation de biomasse albertaine disponible à moindre coût et toute autre technologie efficace complémentaire, pour faire de l'Alberta un chef de file dans l'industrie des biocarburants d'aviation. WestJet, Alberta Innovates et d'autres partenaires se sont engagés à investir jusqu'à 2 M$ CA dans une démonstration, une usine pilote ou la commercialisation d'une technologie de bioconversion qui utilise des matières premières provenant de l'Alberta comme sources d'un biocarburant.

En novembre 2019, l'Administration aéroportuaire de Vancouver, le Réseau pour la recherche et le développement en aviation verte, SkyNRG et le Waterfall Group ont annoncé le lancement de BioPortYVR, un projet piloté par l'industrie qui vise à accroître l'approvisionnement en carburant d'aviation durable. BioPortYVR étudiera et évaluera la viabilité de la mise en place de chaînes d'approvisionnement régionales pour distribuer des carburants d'aviation durables aux compagnies aériennes à l'aéroport international de Vancouver et aux aéroports avoisinants par l'intermédiaire de centres de demande nommés « BioPorts ».

Bien que les services aériens commerciaux n'aient pas encore adopté à grande échelle l'utilisation des biocarburants dans le cadre de leurs activités, les partenariats et les programmes présentés dans cette section permettent d'établir un tout autre constat : selon l'industrie canadienne de l'aviation, les biocarburants joueront un rôle clé dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'industrie de l'aviation de demain.



Le recours aux obligations vertes dans le secteur de l'aviation

Auriol Marasco
Associée – Groupe Aviation et aérospatiale

Jason MacIntyre
Associé – Groupe Aviation et aérospatiale

Comme nous le mentionnons ailleurs dans la présente infolettre, le secteur de l'aviation envisage de plus en plus le recours à divers mécanismes de financement vert, y compris les obligations vertes. Bien que les obligations vertes s'apparentent de près aux obligations traditionnelles, elles ont pour principale différence l'utilisation désignée de leur produit, lequel doit être affecté à des projets axés sur la durabilité. Comme il n'existe actuellement aucune autorité compétente pour déterminer les critères qui qualifient une obligation de « verte », ces critères sont établis par les investisseurs et l'émetteur. En 2014, un consortium de banques d'investissement a élaboré un ensemble de « lignes directrices sur les meilleures pratiques » en la matière. Ces lignes directrices soulignent l'importance de faire le suivi du produit de ces obligations, d'attribuer un tel produit à des projets admissibles et de fournir des rapports périodiques quant à l'utilisation de ce produit.

Au nombre de leurs divers avantages, les obligations vertes permettent à l'émetteur d'accéder à un vaste éventail d'investisseurs et, dans certains cas, à de nouveaux investisseurs. Les investisseurs institutionnels, qu'ils soient établis ou nouveaux, ont de plus en plus des portefeuilles axés sur la durabilité, des stratégies déclarées en matière d'obligations vertes et/ou des fonds d'obligations vertes : toutes des options dont peut se prévaloir le secteur de l'aviation pour le financement de certains aéronefs.

En ce début de décennie, alors que le marché des obligations vertes continue d'évoluer et de mûrir, la stratégie globale de l'émetteur au chapitre de la durabilité fait l'objet d'un examen plus approfondi. C'est pourquoi, entre autres, les émetteurs potentiels ont plus souvent tendance à annoncer des engagements en matière de durabilité. De plus, un nombre croissant d'émetteurs font cadrer l'objectif de leurs émissions avec les objectifs de tiers sur le plan de la durabilité, notamment ceux des Nations Unies.

Bien que les obligations vertes ne s'appliquent pas uniquement au secteur de l'aviation, elles sont pour ce dernier une solution indiquée étant donné les efforts qu'on y déploie continuellement pour améliorer l'efficacité au moyen de la technologie. Les candidats idéaux pour de telles émissions seraient des compagnies aériennes, telles qu'Air Canada et WestJet, qui ont d'importantes commandes de nouveaux aéronefs à faible consommation de carburant et à faible taux d'émission, comme les modèles 737 MAX et A220, dont l'empreinte carbone est nettement inférieure à celle des modèles qu'ils remplacent. D'ailleurs, le recours à une émission d'obligations vertes sous forme de certificats de fiducie bonifiés portant sur du matériel pourrait être une option d'intérêt pour Air Canada, compte tenu du succès novateur de cette dernière au sein des marchés des capitaux dans le passé. Afin de structurer un tel produit, quatre étapes générales sont suggérées : 1) obtenir des données sur les émissions des aéronefs auprès des équipementiers afin d'établir les critères d'émission du certificat de fiducie bonifié sur du matériel; 2) obtenir un second avis indépendant auprès d'une agence de notation reconnue pour les obligations vertes; 3) développer le potentiel pour la certification des obligations climatiques à l'avenir (ce qui n'est pas possible actuellement pour les sûretés sur les aéronefs); et 4) préparer une notice d'offre avec des renseignements sur les obligations vertes et leur prix. Il reste cependant à voir comment la communauté de l'aviation utilisera les obligations vertes.

Bien que, pour certaines industries, ce ne soit pas facile de prendre un tournant vert, le secteur de l'aviation a tout de même à sa disposition des options vertes attrayantes.





Régime CORSIA : le Canada est-il prêt à apporter de l'air frais?

Kirstie Moore
Avocate – Groupe Aviation et aéronautique

Le régime CORSIA : de quoi s'agit-il?

Le régime CORSIA (soit *carbon offsetting and reduction scheme for international aviation* ou régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale) est une mesure axée sur le marché mondial qui a été élaborée et adoptée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (l'« OACI ») dans le but de stabiliser les émissions de dioxyde de carbone (CO_2) de l'aviation internationale à leurs niveaux de 2020. Cette approche fondée sur les itinéraires s'applique à certains vols internationaux entre deux pays participants. Le régime CORSIA ne s'applique toutefois pas aux vols intérieurs, aux avions de moins de 5700 kg MTOW, aux vols humanitaires, aux services ambulanciers aériens, aux services aériens de lutte contre les incendies, aux vols d'État ou de la police, et aux hélicoptères. Il a pour objectif d'atteindre et de maintenir une croissance neutre en carbone dans l'industrie de l'aviation civile internationale à compter de 2020.

Mise en œuvre du régime au Canada

L'OACI a approuvé un ensemble de normes et de pratiques recommandées qui ont été incluses en annexe à la Convention de Chicago. En 2018, le gouvernement fédéral a modifié le *Règlement sur l'aviation canadienne* (le « Règlement ») afin de mettre en œuvre l'étape de suivi, de déclaration et de vérification requise comme précurseur à la mise en œuvre des exigences en matière de compensation réelle. Depuis le 1er janvier 2019, les compagnies aériennes canadiennes qui exploitent des vols internationaux, qui ne sont pas autrement exemptées et dont les émissions annuelles totales de CO_2 dépassent 10 000 tonnes doivent enregistrer et déclarer chaque année les données relatives aux émissions de leurs vols applicables. À compter du 31 mai 2020, les résultats de ce suivi seront fournis annuellement à Transports Canada sous forme de rapports d'émissions assujettis à un processus de vérification indépendante. Ces données constitueront la base de référence pour le calcul des exigences en matière de conformité aux normes d'émissions.

La mise en œuvre du régime CORSIA doit se faire en plusieurs phases. La phase pilote et la première phase sont volontaires et s'échelonneront de 2021 à 2026. Selon les données fournies par le Canada à l'OACI relativement à sa conformité au régime CORSIA, le Canada s'efforce de mettre en place les exigences de compensation avant la phase pilote. Si ces exigences sont mises en œuvre, il sera obligatoire à compter du 1er janvier 2021 pour les compagnies aériennes canadiennes exploitant des vols entre des pays participants de limiter leurs émissions de CO_2 à la moyenne de leurs niveaux de 2019-2020. Les détails précis de ce fonctionnement doivent être codifiés dans le Règlement. Aux termes du régime CORSIA, les compagnies aériennes concernées devront, à la fin d'un cycle de conformité de trois ans, acheter des unités d'émission sur le marché du carbone pour toute émission supérieure à leurs niveaux respectifs d'émissions de 2020, et ce, pour chacune des trois années précédentes. Pour satisfaire à cette exigence, elles peuvent soit réduire leurs émissions directes, soit réduire le nombre d'unités de compensation dont elles ont besoin en utilisant d'autres carburants durables admissibles au titre du régime CORSIA et/ou moderniser leur flotte d'aéronefs pour y inclure des modèles propulsés par des moteurs plus récents et plus efficaces.

Pour les pays membres qui ne participent pas à la phase pilote ou à la première phase du régime CORSIA, mais dont la quote-part individuelle des activités d'aviation internationales s'élève à plus de 0,5 % du total ou dont la quote-part cumulative correspond à 90 % du total des émissions de CO_2, la participation au régime CORSIA deviendra obligatoire au cours de la deuxième phase, laquelle s'étend de 2027 à 2035. Par contre, certaines exemptions ont été prévues pour les petits États insulaires, les pays les moins développés et les pays en développement sans littoral.

Turbulences possibles à l'horizon

Bien qu'il existe une volonté de mettre en œuvre le régime CORSIA à l'échelle mondiale, plusieurs composantes du régime demeurent opaques au Canada, notamment au chapitre de sa mise en œuvre, de ses coûts, de sa mise en application et de la responsabilité des exploitants et des propriétaires.

- **Mise en œuvre :** Il reste à déterminer comment le Canada prévoit réglementer la composante de compensation du régime et si cette réglementation sera en place avant le début de la phase pilote.
- **Coûts :** Transports Canada estime les coûts liés à la conformité au régime CORSIA pour les exploitants à environ 5,1 M$ CA, ce qui équivaut à une moyenne annuelle d'environ 27 500 $ CA par exploitant. Il s'agit toutefois d'une estimation à confirmer, notamment car les composantes relatives à la compensation n'ont pas encore été finalisées. Les compagnies aériennes devront faire appel à des tiers indépendants pour vérifier leurs déclarations d'émissions. Elles devront également tenir compte de l'achat d'unités d'émission. L'OACI vise à mettre en place un conseil consultatif technique qui fera des recommandations à son conseil sur les unités d'émissions admissibles au régime CORSIA. Néanmoins, des incertitudes demeurent à l'heure actuelle quant aux types d'unités de compensation des émissions de carbone qui seront admissibles au régime, et quant à la grandpérisation (droits acquis) des compensations

existantes. Ces incertitudes vont sans doute contribuer à l'augmentation des coûts pour les compagnies aériennes au chapitre de de la budgétisation et de la conformité.

- **Application et responsabilité :** Les méthodes d'application du régime CORSIA sont encore floues. Il reste d'ailleurs à déterminer si la responsabilité de tout manquement aux exigences en matière de suivi, de déclaration et de vérification et/ou l'obligation de maintenir les limites d'émission de CO_2 à leurs niveaux de 2019-2020 incomberont au propriétaire ou à l'exploitant d'un aéronef. Étant donné que le régime CORSIA est fondé sur un cycle de conformité de trois ans, les propriétaires pourraient ne prendre connaissance de leur non-conformité que lorsqu'il est trop tard pour rectifier la situation. En outre, comme les compagnies aériennes peuvent demander que les données relatives à leurs émissions demeurent confidentielles, il reste à voir si une « lettre de déclaration aux autorités de l'aviation » serait efficace.

À ce stade, les variables et les incertitudes relatives à la mise en œuvre du régime CORSIA au Canada sont encore trop nombreuses pour que le processus soit clair. Ces ambiguïtés ne sont toutefois pas propres au Canada. L'OACI, les associations de compagnies aériennes et les organismes de réglementation des États participants ont soulevé des inquiétudes quant au degré de préparation des compagnies aériennes vis-à-vis la mise en œuvre du régime. Néanmoins, il ne s'agit pas de l'unique initiative visant la réduction des émissions. Les intervenants de l'industrie de l'aviation et les organisations environnementales ont exhorté l'OACI à convenir d'un objectif à long terme pour la réduction des émissions produites par l'aviation internationale. Cet objectif, qui s'alignerait sur les exigences prévues à l'Accord de Paris, serait adopté dans le cadre de la 41e assemblée de l'OACI en 2022.

Un exploit électrifiant

Jasmine Jin
Avocate – Groupe Aviation et aérospatiale

Le 10 décembre 2019, Harbour Air, une société de la côte ouest canadienne, a réalisé le vol inaugural du premier avion commercial entièrement électrique au monde. Pour la durée de ce vol de 16 km au-dessus du fleuve Fraser, l'avion, soit un modèle converti de marque Havilland Beaver DHC-2, était propulsé par un système de propulsion magni500 de 750 chevaux. Greg McDougall, chef de la direction et fondateur de Harbour Air, a lui-même piloté l'aéronef pour ce vol historique. Il s'agit d'un exploit marquant, tant pour Harbour Air que pour l'innovation continue au sein de l'industrie de l'aviation. En mars 2019, Harbour Air avait annoncé son intention de fabriquer la première flotte commerciale d'hydravions entièrement électriques au monde, en partenariat avec magniX.

Le système magni500 qui a rendu possible ce vol historique est un système de propulsion électrique à haute densité qui avait été dévoilé au Salon international de l'aéronautique et de l'espace de Paris-Le Bourget en juin 2019. magniX a pour mission de fournir des solutions propres, abordables et économiques en carburant pour les vols de passagers de moins de 1 600 km. Pour ces deux sociétés, la prochaine étape consiste à obtenir la certification et l'approbation de ce système de propulsion. Une fois le processus de certification terminé, elles entameront la modernisation de la flotte de Harbour Air.

Pour les consommateurs et les industries, la réduction de leurs empreintes carbone respectives constitue une préoccupation croissante. Cet exploit historique du partenariat Harbour Air-magniX apporte un vent d'optimisme quant à la possibilité d'effectuer des vols commerciaux à bord d'aéronefs électriques dans un avenir proche.



Infolettre sur le financement de l'aviation

Blakes
AVOCATS CANADIENS

L'aviation canadienne dans les nouvelles

EN MANCHETTES

- Juin 2019 – Longview Aviation Capital rétablit le nom emblématique de Havilland Canada dans le cadre de son acquisition du programme Dash 8 de Bombardier;
- Juillet 2019 – Le gouvernement fédéral publie sa demande de propositions relativement à l'achat de 88 avions chasseurs qui remplaceront la flotte actuelle de chasseurs CF-18 de l'Aviation royale canadienne;
- Août 2019 – Transports Canada impose d'importantes sanctions auprès de particuliers qui enfreignent les nouvelles règles canadiennes sur l'utilisation des drones (https://www.blakes.com/insights/newsletters/2019/aviation-finance-newsletter);
- Août 2019 – Airbus retire son modèle Eurofighter Typhoon de la course pour remplacer la flotte vieillissante de CF-18;
- Décembre 2019 – L'Office des transports du Canada détermine que l'acquisition proposée de WestJet Airlines par un membre du groupe d'Onex Corporation satisfait aux exigences en matière de propriété et de contrôle canadiens. Onex réalise son acquisition de WestJet pour 3,5 G$;
- Janvier 2020 – Air Canada prend livraison de l'appareil A220 (anciennement la C Series), qui fait son voyage commercial inaugural entre Montréal et Calgary;
- Janvier 2020 – – Air Georgian Limited dépose un avis d'intention de faire une proposition en vertu de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* du Canada;
- Février 2020 – Bombardier vend sa participation dans le programme A220 (anciennement la C Series), ce qui se traduit par une augmentation de 25 % de la participation d'Airbus SE, en contrepartie de 519 M$ US, et de 9 % de la participation du gouvernement du Québec, sans contrepartie;
- Février 2020 – Air Canada reçoit un paiement de règlement initial de Boeing relativement à l'immobilisation des aéronefs de modèle 737 MAX.

Pour en savoir davantage au sujet de l'information présentée ci dessus, communiquez avec un membre de notre groupe **Aviation et aérospatiale**.



Infolettre sur le financement de l'aviation

Blakes
AVOCATS CANADIENS

Pour en savoir davantage à propos de notre groupe et de ce que nous pouvons faire pour vous aider, communiquez avec un membre de notre groupe ou envoyez-nous un courriel à l'adresse aviation@blakes.com

Financement d'aéronefs, droit aérien commercial et réglementation



Donald Gray
Chef, groupe Aviation et aérospatiale

Bureau de Toronto
416-863-2750
donald.gray@blakes.com



Jason MacIntyre
Associé

Bureau de Toronto
416-863-2507
jason.macintyre@blakes.com



Sébastien Vilder
Associé

Bureau de Montréal
514-982-5080
sebastien.vilder@blakes.com



Auriol Marasco
Associée

Bureau de Toronto
416-863-2788
auriol.marasco@blakes.com



Fabien Lanteri-Massa
Associé

Bureau de Montréal
514-982-4034
fabien.lanterimassa@blakes.com



Warren Nishimura
Associé

Bureau de Calgary
403-260-9664
warren.nishimura@blakes.com



Kirstie Moore
Avocate

Bureau de Toronto
416-863-2641
kirstie.moore@blakes.com



Jasmine Jin
Avocate

Bureau de Toronto
416-863-3258
jasmine.jin@blakes.com



Christopher Wong
Avocat

Bureau de Toronto
416-863-3864
christopher.wong@blakes.com



Julie Marino
Parajuriste

Bureau de Montréal
514-982-5075
julie.marino@blakes.com



Keeley Overkott
Parajuriste

Bureau de Toronto
416-863-3259
keeley.overkott@blakes.com

Aviation – Restructuration et insolvabilité



Pamela Huff
Associée

Bureau de Toronto
416-863-2958
pamela.huff@blakes.com



Chris Burr
Associé

Bureau de Toronto
416-863-3261
chris.burr@blakes.com

Aviation – Fiscalité



Allan Gelkopf
Associé

Bureau de Toronto
416-863-2634
allan.gelkopf@blakes.com



Chris Van Loan
Associé

Bureau de Toronto
416-863-2687
chris.vanloan@blakes.com

Blakes

Blake, Cassels & Graydon S.E.N.C.R.L./s.r.l. | **blakes.com**