

Le 20 février 2020

L'honorable Bill Morneau  
Ministre des Finances  
(via courriel)

Monsieur le ministre,

L'Association canadienne des propriétaires et pilotes d'aéronefs (COPA) représente près de 16 000 pilotes, de propriétaires d'aéronefs et d'usagers d'aéroports ou d'aérodromes à travers le Canada. Sa mission première est de faire progresser, promouvoir et préserver la liberté canadienne de voler. Notre regroupement est la plus importante association aéronautique au Canada et la deuxième plus grande au monde.

Je vous écris au nom des membres de COPA ainsi que de la communauté canadienne de l'aviation générale pour exprimer notre vive inquiétude au sujet de la perception d'une taxe de 10 pour cent évoquée dans votre mandat transmise le 13 décembre 2019 par le Très Honorable Justin Trudeau. COPA s'oppose totalement à cette surtaxe de luxe de 10pc sur les aéronefs "personnels" ou sur tout autre aéronef. En réalité, les aéronefs personnels ne sont même pas définis comme tels dans le Règlement canadien de l'aviation (RCA). En vertu des dispositions existantes, les aéronefs civils sont soit privés, commerciaux ou gouvernementaux. Et même si l'imposition d'une nouvelle taxe de 10pc sur les aéronefs privés "*utilisés à des fins personnelles*" pourrait paraître équitable aux yeux du contribuable ordinaire, cette mesure risquerait fort d'entraîner des conséquences néfastes pour la communauté de l'aviation générale... Et, ultimement, de compromettre sa contribution à l'économie dans l'ensemble du pays. Concrètement donc, cette mesure ne viendrait que s'ajouter à la kyrielle de dispositions fiscales déjà préjudiciables à cette industrie malheureusement en déclin.

Au pays, le parc de l'aviation générale constitue plus de 90 pour cent du Registre canadien des aéronefs et la vaste majorité des aérodromes existent pour l'usage exclusif des opérations de l'aviation générale, y compris les petites ou moyennes entreprises. Ce sont tous des gens qui utilisent les aéronefs comme des outils de travail et non des jouets de luxe. L'aviation générale, il ne faut jamais l'oublier, constitue le point de départ et le terreau fertile assurant le développement de l'activité aéronautique à travers tout le pays. Les aéroports locaux et les aérodromes deviennent souvent la pierre d'assise de nombreuses communautés, le centre de gravité, le noyau de l'activité économique. Les petits aéroports assurent ainsi la création d'emplois et contribuent à l'effort fiscal collectif local, au profit de tous les ordres de gouvernement. Cette réalité est admise d'entrée de jeu par Transports Canada, qui y contribue dans le contexte de son Programme d'aide aux investissements aéroportuaires (PAIA).

*Faire progresser, promouvoir et préserver la liberté canadienne de voler.*

Une étude d'impact économique récemment entreprise par COPA a permis d'apprendre que l'aviation générale contribuait annuellement plus de 9,3 milliards \$ à l'économie canadienne. De cette somme, 5,4 milliards \$ représentent la masse salariale du personnel aéronautique et son effet d'entraînement sur l'économie locale, là où fonctionnent de petits aéroports.

Nous appuyons notre position sur le fait qu'un aéronef d'occasion typique, raisonnablement équipé, --un appareil d'une quarantaine d'années--, coûte facilement 100 000 \$ ou plus. COPA estime qu'une telle acquisition est bien loin de la dépense somptuaire pour un objet de luxe. En réalité, les gens qui achètent de tels aéronefs ont fait des sacrifices économiques (semblables à ceux qui font l'acquisition d'un véhicule récréatif pouvant coûter trois fois plus cher!) pour se livrer à leur activité aéronautique ou acquérir un appareil d'instruction de vol.

Comme vous le savez fort bien, la pénurie actuelle de pilotes a accru la demande au chapitre de la formation des aviateurs. En fait, les statistiques de Transports Canada (TC) font état d'une diminution inquiétante de 16pc du nombre des pilotes licenciés (soit de 59 427 à 49 875) en une seule année, de décembre 2018 à décembre 2019. Concrètement, cet état de fait nous indique qu'il est beaucoup plus urgent de subventionner ou de promouvoir l'aviation que de lui infliger de nouvelles taxes.

L'aviation générale contribue des milliards à l'économie canadienne tel que décrit plus haut et aussi sous la forme de taxe de vente sur des aéronefs importés au Canada et, forcément, à la taxe d'accise sur le carburant, à la taxe carbone, aux impôts fonciers (pour les hangars), aux taxes imposées sur le coût de la maintenance aéronautique, aux taxes de vente lors de l'achat de matériel avionique ou d'autre équipement. Dans un tel contexte, l'imposition d'une taxe additionnelle au moment de l'achat d'un aéronef viendrait accroître un fardeau déjà extrêmement lourd à porter pour une activité de loisir.

Cette nouvelle taxe risquerait de susciter une réaction dangereuse au sein de la communauté aéronautique ou de l'industrie, au détriment de la sécurité aérienne au Canada. Les acheteurs ou les vendeurs éventuels pourraient retirer une partie de l'équipement avionique ou de sécurité de la transaction, pour amoindrir l'effet du fardeau de la taxe de luxe. Et ce, à une époque où l'industrie pose pourtant plein de gestes concrets en vue d'améliorer ou d'accroître la sécurité aéronautique par le biais d'une campagne et de la formation de groupes de travail voués à ces objectifs. L'importance de cette approche a d'ailleurs été reconnue et louée par le ministre des Transports dans son rapport annuel de 2018<sup>1</sup>. La conclusion de la concertation des partenaires de l'industrie a débouché sur une recommandation que l'équipement supplémentaire et du matériel avionique de pointe soient installés pour améliorer les conditions de sécurité, mais ceci à grand frais. Il en résulterait forcément une hausse sensible de la valeur d'un aéronef personnel. Si la nouvelle taxe avait pour effet d'inciter les acheteurs ou les vendeurs d'aéronefs à ne pas installer le matériel proposé, ou, contre toute attente, à ignorer les recommandations sécuritaires, les efforts entrepris par le gouvernement en partenariat avec l'industrie pour améliorer la sécurité dans le ciel au Canada, on ne pourrait que constater que ces louables efforts ont été sabotés par le même gouvernement, pour en retirer des gains financiers pour le moins douteux.

---

<sup>1</sup> [Les Transports au Canada 2018](#)

La communauté de l'aviation aéronautique est formée d'une variété de citoyens et non pas uniquement de "Canadiens nantis qui devraient payer encore plus d'impôts". COPA estime que l'application de cette disposition, y compris la mise en place des mesures exécutoires associées, coûteront beaucoup plus cher que ce que l'État en retirera éventuellement. COPA croit que les rentrées projetées dans le sillage de la nouvelle taxe seront largement éclipsées par les coûts sociaux liés à la sécurité, à la réduction de la qualité de formation et au recul de l'aviation au Canada.

Sincères salutations,



Bernard Gervais  
Président et Chef de la direction

Cc: L'Honorable Marc Garneau, ministre des Transports