

Notes de discours à l'intention du Comité permanent des finances de la Chambre des communes

Le 1^{er} mai 2020, Joyce Carter, présidente du Conseil des aéroports du Canada et présidente et chef de la direction de l'Administration de l'aéroport international d'Halifax

Monsieur le Président, membres du comité. Je vous remercie de l'occasion que vous m'offrez de m'adresser à vous aujourd'hui. Je m'appelle Joyce Carter et je suis la présidente du Conseil des aéroports du Canada et la présidente et chef de la direction de l'Administration de l'aéroport international d'Halifax.

Je suis rejoint par RJ Steenstra, Vice-président du CAC et Président-directeur général, Autorité aéroportuaire de Fort McMurray

C'est agréable de voir certains visages familiers aujourd'hui. Vous reconnaissez peut-être la salle des départs très vide d'Halifax Stanfield derrière moi, où nous nous attendons à accueillir seulement quelque 200 voyageurs aujourd'hui, comparativement à une moyenne quotidienne de 11 000.

Les aéroports du Canada sont un maillon essentiel de notre réseau de transport. Les aéroports favorisent le développement économique des collectivités, grandes comme petites, facilitent le commerce et l'immigration, et attirent des visiteurs dans le secteur touristique canadien, qui représente 90 milliards de dollars. Nous relierons le Canada au reste du monde.

Avant la COVID, les aéroports canadiens soutenaient près de 200 000 emplois, ce qui se traduisait par 13 milliards de dollars en salaires et 7 milliards de dollars en taxes et impôts à tous les paliers de gouvernement.

Tout comme nos compagnies aériennes partenaires, les aéroports du Canada ont connu une baisse considérable de leur trafic et de leurs revenus depuis le début de la pandémie. En fait, pour le mois d'avril, le trafic des passagers est en baisse de plus de 90 p. cent par rapport aux volumes normaux. Nous nous préparons à redémarrer certaines activités à mesure que les restrictions de voyage seront levées, mais nous ne prévoyons pas de reprise dans notre secteur avant plusieurs années.

Les quelques vols de passagers encore en service sont assez vides. Et certaines collectivités – comme Saint John, au Nouveau-Brunswick, et Prince Rupert, en Colombie-Britannique – ont perdu tout service régulier de transport de passagers. Vous reconnaîtrez que cette situation n'est pas viable.

Il est important de se rappeler que les aéroports doivent rester ouverts pour assurer la sécurité du transport des marchandises et des travailleurs essentiels et pour faciliter les évacuations sanitaires et offrir d'autres services importants pour l'économie et la reprise au Canada.

Les aéroports ont agi rapidement pour aider au rapatriement des Canadiens, ainsi que pour réduire les coûts d'exploitation – notamment en fermant des sections de nos installations et en réduisant les salaires et nos effectifs – mais beaucoup de nos coûts sont fixes. Les coûts liés à la sûreté, la sécurité et l'entretien des pistes, par exemple, ne peuvent pas être réduits proportionnellement à la diminution du trafic. En fait, alors que les aéroports du Canada prévoient une baisse de leurs revenus de plus de 57 p. cent pour l'année par rapport à ce que nous attendions, nos coûts ne peuvent pas être réduits dans la même mesure.

Nous tenons à remercier le gouvernement pour l'allègement des loyers de baux fonciers des aéroports. Pour les 22 aéroports concernés, cette initiative aide à préserver une certaine marge d'autofinancement en 2020, en particulier pour les huit aéroports les plus achalandés du Canada qui paient 96 p. cent des loyers.

Les aéroports doivent également continuer d'honorer leurs obligations en matière de dette. Avec peu ou pas de passagers, les revenus provenant des frais d'amélioration aéroportuaire qui couvrent généralement ces coûts ont un disparu.

La gestion des aéroports ne se limite pas seulement aux passagers. Nous devons entretenir les bâtiments, les pistes, les voies de

circulation, les systèmes d'éclairage et les autres services qui font tous partie de ce qui rend l'exploitation d'un aéroport sécuritaire et efficace.

Les aéroports doivent également se conformer constamment aux changements réglementaires concernant la sécurité des pistes et l'accessibilité du transport aérien, dont le coût dépasse les 350 millions de dollars.

Nous ne sommes pas opposés à ces exigences, mais nous nous demandons comment nous allons les payer compte tenu de notre situation financière actuelle.

Une mesure utile serait de renforcer le financement des petits aéroports dans le cadre du Programme d'aide aux améliorations aéroportuaires et d'allouer de nouveaux fonds pour la sécurité et la sûreté par le biais du Fonds national des corridors commerciaux.

Mais le financement des infrastructures est en fait une solution à long terme pour aider les aéroports à se remettre sur pied au cours des prochaines années. Pour le moment, les aéroports ont du mal à couvrir leurs coûts en raison de la baisse considérable de leurs revenus.

Au cours des dernières semaines, nous avons eu des discussions positives avec les responsables des transports et des finances sur une série de mesures visant à aider les aéroports de toutes tailles à poursuivre leurs activités au cours des prochains mois.

L'élimination permanente des loyers de baux fonciers des aéroports serait une mesure très utile, étant donné que la reprise de notre industrie sera lente et ardue, et qu'il y a de fortes chances que nous assistions à une deuxième ou troisième vague du coronavirus. Les aéroports pourraient ainsi préserver leurs liquidités, se concentrer sur leurs activités durant la reprise et rembourser les dettes supplémentaires accumulées durant la pandémie.

Les garanties de prêts ou d'obligations et la désignation de paiement préférentiel pour les prêteurs des aéroports atténueraient les pressions sur la trésorerie causées par les dettes actuelles et permettraient aux aéroports de continuer à emprunter à des taux favorables.

Les dettes et les intérêts supplémentaires devront être remboursés et les aéroports s'inquiètent de l'effet que cela pourrait avoir sur les futurs taux et redevances des compagnies aériennes et de nos passagers communs.

C'est la raison pour laquelle des prêts à long terme sans intérêt permettraient d'obtenir des liquidités grandement nécessaires sans surcharger indûment les futurs consommateurs, qui devront en fin de compte assumer les coûts supplémentaires imposés à l'industrie.

Le modèle financier des plus petits aéroports est à peine viable dans le meilleur des cas, mais pour beaucoup de collectivités rurales et

éloignées, ces aéroports constituent le principal moyen d'accès pour les personnes et les marchandises.

Pour les petits aéroports, un mécanisme de financement permettant de couvrir les dépenses de fonctionnement essentielles serait extrêmement utile afin qu'ils puissent continuer à relier leurs collectivités aux marchandises, aux travailleurs, aux fournitures médicales et aux services d'urgence grandement nécessaires.

La santé de l'ensemble du système de transport aérien est non seulement essentielle pour servir les collectivités et les Canadiens durant cette crise, mais également essentielle pour notre reprise économique lorsque nous commencerons à rouvrir l'économie.

Je vous remercie pour votre temps et il me fera maintenant plaisir de répondre à vos questions.