

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

**Déclaration sur les aéroports du Canada et les programmes d'aide fédéraux :  
*Si aucune autre mesure n'est prise, les aéroports devront augmenter leurs tarifs  
et leurs redevances***

OTTAWA (21 mai 2020) -- Les aéroports du Canada apprécient les efforts déployés rapidement pour contrôler la propagation de la COVID-19 et atténuer les répercussions économiques du confinement sur l'économie canadienne. Toutefois, sans une action directe du gouvernement fédéral pour s'attaquer aux défis spécifiques de notre secteur, beaucoup d'aéroports devront augmenter leurs tarifs et leurs redevances aux utilisateurs afin de rembourser la dette et les intérêts encourus pour couvrir les dépenses d'exploitation.

Il y a certes eu des mesures positives. Certains programmes, comme la Subvention salariale d'urgence du Canada, ont été utiles pour les aéroports. Nous apprécions également l'engagement actif du gouvernement fédéral pour répondre aux besoins des aéroports, y compris l'allègement de la réglementation et les discussions en cours sur l'atténuation de l'impact financier de la COVID-19.

À l'instar des compagnies aériennes, de NAV Canada et d'autres partenaires, les aéroports du Canada ont connu la même baisse massive du trafic et des revenus depuis le début de cette crise. Juste pour le mois d'avril, le nombre de passagers a diminué de plus de 90 p. cent par rapport aux niveaux normaux. Malgré des pertes de revenus estimées à plus de 2 milliards de dollars d'ici la fin de l'année, les aéroports doivent rester ouverts pour assurer la sécurité du transport des marchandises et des travailleurs essentiels, et faciliter l'évacuation sanitaire et d'autres services importants pour l'économie du Canada.

La renonciation au loyer des aéroports a été utile pour les flux de trésorerie des grands aéroports du Réseau national des aéroports, en particulier pour les huit aéroports les plus fréquentés qui paient 96 p. cent du loyer. Toutefois, puisque le loyer est une charge sur les revenus bruts et que ceux-ci ont diminué de plus de 90 p. cent cette année, cette action n'apportera pas les 331 millions de dollars d'aide promis par le gouvernement parce que ce chiffre était basé sur le loyer prélevé sur les revenus de 2019, et non sur ceux de 2020.

Les aéroports du Canada apprécient également les nombreux soutiens gouvernementaux accordés jusqu'à maintenant aux particuliers et aux organismes, qui ont été utiles, mais pas

suffisants en soi pour faire face à la situation financière urgente à laquelle sont confrontés les aéroports du Canada :

- La **Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC)** a permis à de nombreux aéroports d'éviter certaines mises à pied qu'ils auraient autrement effectuées et les aéroports sont heureux que le programme ait été prolongé. Or, des dizaines d'aéroports municipaux et régionaux au Canada ne peuvent avoir accès au programme, parce qu'ils appartiennent à des gouvernements municipaux, territoriaux ou provinciaux et sont exploités par eux.
- Le **Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE)** s'applique seulement aux quatre aéroports les plus fréquentés du Canada. Le programme n'est pas utile pour ces aéroports parce qu'ils ont actuellement accès à des crédits supplémentaires à des taux beaucoup plus favorables que ceux de ce « programme de dernier recours ».
- Les prêts du **Programme de crédit aux entreprises d'EDC** augmenteraient également considérablement le niveau d'endettement des aéroports à un moment où ils doivent conserver des liquidités pour survivre. Une reprise rapide dans le secteur de l'aviation est peu probable en raison des restrictions en cours pour les voyages intérieurs et internationaux.
- L'**Aide d'urgence du Canada pour le loyer commercial** est actuellement à l'examen par les aéroports. Même si elle pourrait encore être utile à certains aéroports, la plupart ont déjà conclu des accords de report de loyer avec leurs principaux locataires.

L'érosion continue des liquidités nuira à l'accès aux prêts dont on a désespérément besoin pour surmonter cette crise et rembourser la dette et les intérêts supplémentaires que les aéroports doivent contracter juste pour soutenir les opérations en cours. Compte tenu que cette crise réduira le trafic pendant de nombreux mois et que les aéroports s'attendent à ce que la reprise prendra de trois à cinq ans, sans soutien additionnel, beaucoup d'aéroports canadiens seront contraints d'augmenter les redevances imposées aux compagnies aériennes, aux passagers et aux autres clients.

Le CAC propose des solutions pratiques que le gouvernement pourrait mettre en œuvre pour soutenir directement les aéroports du Canada et s'assurer que les liaisons aériennes essentielles à nos collectivités demeurent viables :

- **Renonciation au loyer des baux fonciers fédéraux pendant au moins cinq ans** – En particulier pour les grands aéroports, cette mesure serait encore plus utile dans les années à venir, lorsque le trafic et les revenus commenceront à se redresser.
- **Prêt sans intérêts** – La plus grande préoccupation des aéroports aujourd'hui est de couvrir les coûts d'exploitation avec peu ou pas de revenus. En plus de l'impact des dettes supplémentaires et des paiements d'intérêts sur les tarifs et les redevances aéroportuaires, cette situation menace la capacité des aéroports à entretenir les infrastructures essentielles, à s'adapter aux nouvelles exigences en matière de sécurité

sanitaire, à réaliser les investissements obligatoires dans les infrastructures de sécurité et à soutenir la reprise des voyages aériens au profit des compagnies aériennes, du tourisme et des économies régionales. Des prêts sans intérêts, remboursables sur une longue période, seraient la meilleure solution pour le plus grand nombre d'aéroports.

- **Garanties de prêts/obligations ou paiements préférentiels aux prêteurs** – Aujourd'hui, il n'est généralement pas difficile pour les aéroports d'avoir accès au crédit à un taux favorable, mais ils pourraient avoir besoin d'aide pour respecter les clauses restrictives et assurer leur accès continu à un endettement abordable. Les programmes de prêts fédéraux annoncés jusqu'à maintenant sont assortis de conditions qui ne sont pas meilleures que les prêts privés déjà offerts aux aéroports et ne font rien pour répondre à ces préoccupations.
- **Fonds d'exploitation pour les petits aéroports** – Le modèle financier des plus petits aéroports du Canada est à peine viable dans le meilleur des cas et pourtant, pour de nombreuses collectivités rurales et éloignées, ces aéroports constituent le principal moyen d'accès. Pour les aéroports dont le volume de trafic est particulièrement faible, un flux de financement destiné à couvrir les dépenses d'exploitation essentielles serait extrêmement utile. Cela leur permettrait de continuer à relier leurs collectivités aux biens, aux travailleurs, aux fournitures et aux services d'urgence dont elles ont tant besoin.

Malgré cette crise, les aéroports du Canada demeurent des partenaires engagés à aider le gouvernement et les organismes de santé publique à contenir la propagation du coronavirus et à assurer le déplacement sécuritaire des voyageurs et des marchandises tout en continuant à faciliter les services médicaux, la recherche et le sauvetage, et d'autres fonctions essentielles.

###

### **À propos du Conseil des aéroports du Canada**

Le Conseil des aéroports du Canada (CAC), une division de l'Airports Council International-North America (ACI-NA), est le porte-parole des aéroports du Canada. Ses 53 membres représentent plus de 100 aéroports, dont tous les aéroports privés du Réseau national des aéroports (NAS) et de nombreux aéroports municipaux du Canada.

Les aéroports canadiens gérés localement et sans but lucratif sont des actifs communautaires essentiels, soutenant plus de 194 000 emplois directs et contribuant 19 milliards de dollars au PIB national et 48 milliards de dollars en activité économique directe. Ils remettent également 6,9 milliards de dollars en taxes chaque année au gouvernement municipal, provincial et fédéral.

suffisants en soi pour faire face à la situation financière urgente à laquelle sont confrontés les aéroports du Canada :

- La **Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC)** a permis à de nombreux aéroports d'éviter certaines mises à pied qu'ils auraient autrement effectuées et les aéroports sont heureux que le programme ait été prolongé. Or, des dizaines d'aéroports municipaux et régionaux au Canada ne peuvent avoir accès au programme, parce qu'ils appartiennent à des gouvernements municipaux, territoriaux ou provinciaux et sont exploités par eux.
- Le **Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE)** s'applique seulement aux quatre aéroports les plus fréquentés du Canada. Le programme n'est pas utile pour ces aéroports parce qu'ils ont actuellement accès à des crédits supplémentaires à des taux beaucoup plus favorables que ceux de ce « programme de dernier recours ».
- Les prêts du **Programme de crédit aux entreprises d'EDC** augmenteraient également considérablement le niveau d'endettement des aéroports à un moment où ils doivent conserver des liquidités pour survivre. Une reprise rapide dans le secteur de l'aviation est peu probable en raison des restrictions en cours pour les voyages intérieurs et internationaux.
- L'**Aide d'urgence du Canada pour le loyer commercial** est actuellement à l'examen par les aéroports. Même si elle pourrait encore être utile à certains aéroports, la plupart ont déjà conclu des accords de report de loyer avec leurs principaux locataires.

L'érosion continue des liquidités nuira à l'accès aux prêts dont on a désespérément besoin pour surmonter cette crise et rembourser la dette et les intérêts supplémentaires que les aéroports doivent contracter juste pour soutenir les opérations en cours. Compte tenu que cette crise réduira le trafic pendant de nombreux mois et que les aéroports s'attendent à ce que la reprise prendra de trois à cinq ans, sans soutien additionnel, beaucoup d'aéroports canadiens seront contraints d'augmenter les redevances imposées aux compagnies aériennes, aux passagers et aux autres clients.

Le CAC propose des solutions pratiques que le gouvernement pourrait mettre en œuvre pour soutenir directement les aéroports du Canada et s'assurer que les liaisons aériennes essentielles à nos collectivités demeurent viables :

- **Renonciation au loyer des baux fonciers fédéraux pendant au moins cinq ans** – En particulier pour les grands aéroports, cette mesure serait encore plus utile dans les années à venir, lorsque le trafic et les revenus commenceront à se redresser.
- **Prêt sans intérêts** – La plus grande préoccupation des aéroports aujourd'hui est de couvrir les coûts d'exploitation avec peu ou pas de revenus. En plus de l'impact des dettes supplémentaires et des paiements d'intérêts sur les tarifs et les redevances aéroportuaires, cette situation menace la capacité des aéroports à entretenir les infrastructures essentielles, à s'adapter aux nouvelles exigences en matière de sécurité

sanitaire, à réaliser les investissements obligatoires dans les infrastructures de sécurité et à soutenir la reprise des voyages aériens au profit des compagnies aériennes, du tourisme et des économies régionales. Des prêts sans intérêts, remboursables sur une longue période, seraient la meilleure solution pour le plus grand nombre d'aéroports.

- **Garanties de prêts/obligations ou paiements préférentiels aux prêteurs** – Aujourd'hui, il n'est généralement pas difficile pour les aéroports d'avoir accès au crédit à un taux favorable, mais ils pourraient avoir besoin d'aide pour respecter les clauses restrictives et assurer leur accès continu à un endettement abordable. Les programmes de prêts fédéraux annoncés jusqu'à maintenant sont assortis de conditions qui ne sont pas meilleures que les prêts privés déjà offerts aux aéroports et ne font rien pour répondre à ces préoccupations.
- **Fonds d'exploitation pour les petits aéroports** – Le modèle financier des plus petits aéroports du Canada est à peine viable dans le meilleur des cas et pourtant, pour de nombreuses collectivités rurales et éloignées, ces aéroports constituent le principal moyen d'accès. Pour les aéroports dont le volume de trafic est particulièrement faible, un flux de financement destiné à couvrir les dépenses d'exploitation essentielles serait extrêmement utile. Cela leur permettrait de continuer à relier leurs collectivités aux biens, aux travailleurs, aux fournitures et aux services d'urgence dont elles ont tant besoin.

Malgré cette crise, les aéroports du Canada demeurent des partenaires engagés à aider le gouvernement et les organismes de santé publique à contenir la propagation du coronavirus et à assurer le déplacement sécuritaire des voyageurs et des marchandises tout en continuant à faciliter les services médicaux, la recherche et le sauvetage, et d'autres fonctions essentielles.

###

### **À propos du Conseil des aéroports du Canada**

Le Conseil des aéroports du Canada (CAC), une division de l'Airports Council International-North America (ACI-NA), est le porte-parole des aéroports du Canada. Ses 53 membres représentent plus de 100 aéroports, dont tous les aéroports privés du Réseau national des aéroports (NAS) et de nombreux aéroports municipaux du Canada.

Les aéroports canadiens gérés localement et sans but lucratif sont des actifs communautaires essentiels, soutenant plus de 194 000 emplois directs et contribuant 19 milliards de dollars au PIB national et 48 milliards de dollars en activité économique directe. Ils remettent également 6,9 milliards de dollars en taxes chaque année au gouvernement municipal, provincial et fédéral.