



Positionner les aéroports du Canada pour une reprise solide, inclusive et durable après la COVID-19

Mémoire écrit présenté dans le cadre des consultations prébudgétaires avant le dépôt du budget fédéral de 2021

Préparé par :

Daniel-Robert Gooch, président
Conseil des aéroports du Canada
daniel.gooch@cacairports.ca

Les 6 août 2020

Recommandations

Voici les recommandations du Conseil des aéroports du Canada (CAC) au gouvernement :

Recommandation 1

Fournir immédiatement un soutien financier aux aéroports du Canada en établissant un moratoire sur les loyers de baux fonciers et les prêts sans intérêts (ou un soutien opérationnel équivalent) afin de couvrir les coûts d'exploitation et d'atténuer la nécessité d'augmenter les tarifs durant la période de redressement.

Recommandation 2

Élargir les programmes nationaux d'infrastructure des transports et appuyer les efforts visant à moderniser les frontières afin d'aider les aéroports du Canada à répondre aux exigences en matière de sûreté et de sécurité et à s'adapter aux nouvelles réalités de la COVID-19.

Recommandation 3

Augmenter le financement du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires à 95 millions de dollars par année afin d'assurer une reprise durable dans les aéroports régionaux du Canada.

Recommandation 4

Fournir un financement suffisant à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) afin qu'elle puisse remplir son mandat actuel et son nouveau mandat de protection de la santé et de la sécurité des voyageurs et des travailleurs du secteur aérien.

Recommandation 5

Mettre en œuvre des mesures visant à stimuler le transport aérien intérieur et international afin de favoriser la reprise du secteur touristique canadien.

Introduction

Les 54 membres du Conseil des aéroports du Canada (CAC) représentent plus de 100 aéroports, y compris tous les aéroports du Réseau national des aéroports (RNA) et la plupart des aéroports de services aux passagers dans chaque province et territoire. Les membres du CAC gèrent la quasi-totalité du fret aérien et du trafic international de passagers et 90 p. cent du trafic intérieur de passagers.

En tant qu'éléments essentiels de notre économie nationale, les aéroports du Canada servent non seulement de portes d'entrée aux collectivités urbaines et rurales, mais ils permettent également le développement économique de nos collectivités et facilitent le commerce, l'immigration et le tourisme. Ayant accueilli plus de 160 millions de passagers en 2019, les aéroports ont soutenu près de 200 000 emplois et contribué à hauteur de 19 milliards de dollars au PIB et de près de 7 milliards de dollars en recettes fiscales à tous les paliers de gouvernement.

Or, l'arrêt des voyages en raison de la COVID-19 en 2020 a entraîné une chute catastrophique du trafic des passagers et des revenus. Le service aérien a décliné de 95 à 98 p. cent dans la plupart des collectivités et certaines ont vu leurs services complètement suspendus. Plus les restrictions de voyage attribuables à la pandémie restent en place, plus l'impact est profond ; les aéroports du Canada ont déjà dû actualiser leurs prévisions alors que les « pires scénarios » précédents se concrétisaient. Puisque les mesures de confinement du coronavirus, comme les restrictions de voyage et la fermeture des frontières, resteront en place encore pendant un certain temps, la reprise dans le secteur devra probablement attendre jusqu'à 2024, soit une année de plus que prévu.

Alors que le gouvernement fédéral collabore avec les responsables de la santé publique pour relancer l'économie canadienne en toute sécurité, chaque segment du secteur – des aéroports aux compagnies aériennes en passant par le contrôle du trafic aérien – a travaillé avec diligence pour réduire les coûts afin de consolider les liquidités tout en maintenant la capacité de soutenir en toute sécurité les voyages essentiels, le fret, l'évacuation médicale et d'autres besoins critiques. En même temps, nous devons nous préparer aux éventuelles prochaines vagues de COVID-19.

Pour cela, il faudra des investissements importants dans les infrastructures aéroportuaires et les technologies innovantes. Comme vous le verrez dans les recommandations suivantes, grâce à un soutien gouvernemental ciblé et suffisant, les aéroports seront en mesure de résister aux turbulences de la crise pandémique et de générer une croissance et une reprise économiques lorsque le pire sera derrière nous.

Recommandation 1 : Fournir immédiatement un soutien financier aux aéroports du Canada en établissant un moratoire sur les loyers de baux fonciers et les prêts sans intérêts (ou un soutien opérationnel équivalent) afin de couvrir les coûts d'exploitation et d'atténuer la nécessité d'augmenter les tarifs durant la période de redressement.

Tout au long de la phase de crise de la pandémie, les aéroports canadiens ont pris des mesures pour préserver leurs liquidités, ce qui leur a permis de concentrer les fonds sur les coûts d'exploitation, les dépenses d'investissement essentielles et le maintien des emplois. Pour les entreprises réglementées comme les aéroports, qui dépendent des passagers pour environ 90 p. cent de leurs revenus, mais dont les coûts sont très fixes et qui ne peuvent être réduits que de 10 à 20 p. cent, un allègement financier est nécessaire pour aider à rembourser les dettes supplémentaires acquises durant la pandémie.

D'après les scénarios de reprise actuels de l'industrie, un moratoire sur les loyers fonciers des aéroports fédéraux est nécessaire jusqu'à ce que le trafic soit revenu au niveau de 2019, afin que les aéroports puissent rembourser la dette contractée pour appuyer les opérations jusqu'à la fin de la pandémie. Le loyer devrait être éliminé pour tous les aéroports, sauf les huit plus fréquentés.

Cette aide directe permettrait à 22 aéroports privés du Canada de traverser la tempête de la COVID-19, d'appuyer les efforts déployés par le gouvernement fédéral pour accélérer la reprise économique du Canada et de préserver les niveaux de service.

Durant la période de reprise, alors que les aéroports commenceront de nouveau à produire des revenus, un allègement supplémentaire des loyers fonciers basé sur les revenus aiderait à préserver les flux de trésorerie pour appuyer les investissements dans les infrastructures, les mesures de dépistage sanitaire et le maintien en poste des employés. Selon la durée de la suppression du trafic, cela pourrait prendre cinq ans ou plus pour remédier suffisamment aux lourdes pertes financières encourues par les aéroports dont le volume de trafic est très faible.

Pour aider les aéroports qui ne paient pas de loyer, des prêts sans intérêts (ou un soutien opérationnel équivalent) apporteraient un soutien direct et immédiat aux liquidités. Cela permettrait de maintenir la sécurité des opérations dans les aéroports et de préserver les emplois, ainsi que de stabiliser et de maintenir la capacité d'emprunt pour permettre à ces aéroports de s'adapter à la reprise du volume des passagers.

Un soutien financier immédiat aidera les aéroports à faire face aux implications financières des restrictions de voyage en vigueur tout en les protégeant contre l'érosion des revenus et les mauvaises créances des locataires et des transporteurs.

Recommandation 2 : Élargir les programmes nationaux d'infrastructure des transports et appuyer les efforts visant à moderniser les frontières afin d'aider les aéroports du Canada à répondre aux exigences en matière de sûreté et de sécurité et à s'adapter aux nouvelles réalités de la COVID-19.

a. Adaptation à la COVID

La COVID-19 a obligé les aéroports canadiens à modifier leurs terminaux pour favoriser la distanciation physique et assurer la conformité à d'autres protocoles de santé et de sécurité pour les passagers et le personnel. Pour réduire autant que possible les zones de contact dans les aéroports, il faut des investissements coûteux. Avec la diminution des sources de financement pour effectuer ces améliorations essentielles, les aéroports du Canada ont besoin de l'aide du gouvernement fédéral.

Le consensus mondial qui se dessine est que les contrôles sanitaires dans les aéroports comprendront probablement une forme de test et de recherche des contacts, des processus automatisés, des technologies sans contact et l'intégration des systèmes gouvernementaux et industriels au moyen de protocoles de transmission de données et d'applications mobiles.

L'alignement du Canada sur les protocoles, règlements et normes convenus au niveau international sera essentiel pour assurer une reprise durable de l'industrie et renforcer la confiance des voyageurs, et devrait comprendre un soutien au programme de modernisation de la frontière de l'Agence des services frontaliers du Canada. Les initiatives de facilitation aux frontières, telles que les portes électroniques, la biométrie et les tomomodensitomètres, favoriseront la sécurité et l'éloignement physique des passagers et réduiront la nécessité d'infrastructures plus grandes et plus coûteuses.

b. Conformité réglementaire

Les adaptations pour la COVID-19 dans les aéroports viendront s'ajouter aux changements réglementaires concernant la sécurité des pistes et l'accessibilité du transport aérien, dont le coût dépasse les 350 millions de dollars. Après tout, la gestion des aéroports ne concerne pas seulement les personnes. Les aéroports doivent 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 sûre et sécuritaire.

Les aéroports non admissibles au PAIA ont besoin d'une réserve pour le financement des infrastructures de sûreté et de sécurité afin de soutenir l'entretien continu et l'application de la sûreté et de la sécurité ainsi que des investissements mandatés par les exigences

réglementaires, tels que les zones de sécurité d'extrémité de piste (ZSEP), et pour mieux accueillir les passagers handicapés.

c. Expansion du FNCC

La reprise économique dans le secteur est l'occasion de reconstruire mieux et de façon plus écologique, en incitant des millions de voyageurs et de travailleurs des aéroports à délaissier leurs voitures et à libérer les routes locales et les autoroutes encombrées. Lorsque nous serons sortis de cette crise, des investissements accrus dans le transport collectif vers les aéroports et les liaisons ferroviaires régionales permettraient de compenser les pertes de revenus et de donner un coup de pouce au secteur une fois que les voyages auront repris.

Pour y parvenir, il faut élargir le Fonds national des corridors commerciaux (FNCC) afin de soutenir la circulation des personnes et des marchandises par voie aérienne. Les aéroports ont transmis au gouvernement une liste de projets prêts à démarrer pour aider à stimuler l'économie grâce à des emplois dans le secteur de la construction, ainsi que pour soutenir la vision stratégique Transports 2030, qui vise à moderniser les infrastructures de transport du Canada et à construire des corridors plus solides et plus efficaces vers les marchés internationaux.

Recommandation 3 : Augmenter le financement du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires à 95 millions de dollars par année afin d'assurer une reprise durable dans les aéroports régionaux du Canada.

La reprise prolongée du secteur aéroportuaire risque d'entraîner une grave crise de liquidités qui pourrait compromettre la capacité des aéroports régionaux et des petits aéroports à remplir leurs obligations de sécurité les plus fondamentales. Ces aéroports jouent un rôle essentiel dans les collectivités, en reliant les petites et moyennes entreprises dans les régions moins peuplées à des marchés plus vastes. Les vols annulés et les aéroports fermés peuvent freiner la reprise dans nos régions.

Les petits aéroports ont besoin d'un fonds dédié pour les aider à respecter les règlements de sûreté et de sécurité et à s'adapter à COVID, mais l'enveloppe financière était insuffisante pour répondre aux demandes du programme avant même la COVID-19. La majoration du PAIA à 95 millions de dollars par an est une exigence minimale pour assurer une reprise régionale durable. Nous devons protéger les liaisons aériennes essentielles vers les collectivités canadiennes pour stimuler la reprise, car même un seul trajet annulé peut être dévastateur. Assurer la survie des petits aéroports régionaux permettra également de promouvoir le tourisme en dehors des grands centres urbains.

Le renforcement du PAIA constitue un investissement dans le développement économique régional et la prospérité à long terme. Au cours des cinq premières années, l'augmentation des investissements favorisera la compétitivité et la croissance économique dans les zones urbaines et rurales en soutenant plus de 1 000 emplois canadiens directs et en contribuant à l'économie nationale à hauteur de près de 240 millions de dollars.

Recommandation 4 : Fournir un financement suffisant à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) afin qu'elle puisse remplir son mandat actuel et son nouveau mandat de protection de la santé et de la sécurité des voyageurs et des travailleurs du secteur aérien.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) est vraisemblablement financée au moyen du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA), lequel est appliqué aux billets d'avion vendus au Canada. Avec l'effondrement du transport aérien, les recettes provenant du DSPTA pourraient ne pas suffire à couvrir les coûts des services de l'ACSTA.

Puisque la pandémie a retardé la transition de l'ACSTA vers une autorité de contrôle désignée annoncée dans le budget de 2019, l'organisme a besoin d'un financement stable jusqu'à ce que ce processus puisse être achevé. L'ACSTA a été mandatée pour effectuer le contrôle de la température des passagers et des non-passagers dans les aéroports dans le cadre de protocoles de santé et de sécurité accrus pour le COVID-19. En 2020, cette nouvelle responsabilité a été payée à partir de fonds précédemment engagés dans le budget 2019, rendus disponibles par la diminution du nombre de passagers. À l'avenir, l'ACSTA doit être suffisamment financée pour pouvoir assurer ce contrôle de biosécurité essentiel, tout en maintenant le niveau élevé de contrôle de sûreté aérienne qu'elle assurait déjà.

Recommandation 5 : Mettre en œuvre des mesures visant à stimuler le transport aérien intérieur et international afin de favoriser la reprise du secteur touristique canadien.

La COVID-19 a ébranlé la confiance dans l'écosystème du tourisme, dans lequel les aéroports canadiens jouent un rôle essentiel. Toutefois, la pandémie offre une occasion de restaurer le secteur du tourisme canadien et de libérer le potentiel du Canada en tant que destination de premier plan pour le trafic international de passagers.

Prendre des mesures pour améliorer la circulation des voyageurs à la frontière contribuera à rétablir la confiance des voyageurs et à stimuler les voyages internationaux et la reprise économique. À l'ère de la COVID, il s'agit de faciliter la circulation des voyageurs sans contact et de manière efficace. Des programmes comme l'autorisation de voyage électronique (AVE) 2.0, le transit sans visa et les investissements dans la commercialisation du tourisme par l'intermédiaire de Destination Canada et les incitations au voyage sont utiles, tout comme la modernisation des offres de vente au détail dans les aéroports, comme la possibilité de vendre des marchandises hors taxes à l'arrivée au Canada et les boutiques hors taxes/droits acquittés. Les mesures de relance visant à stimuler la demande de voyages aériens intérieurs et internationaux et à maximiser les recettes aéroportuaires provenant de ces voyageurs auraient un effet. L'augmentation des services aériens se traduira en fin de compte par une augmentation des revenus des aéroports canadiens. Cela pourrait également réduire la nécessité d'un soutien financier supplémentaire de la part des gouvernements dans le cadre d'une approche transnationale, pragmatique et inclusive de la relance.

Conclusion

Alors que le pays sort de la COVID-19, les aéroports canadiens continuent de collaborer de manière constructive avec le gouvernement pour trouver des solutions qui profiteront à tous les Canadiens. Nous avons une occasion historique de reconstruire le secteur mieux, plus fort, plus écologique et plus efficace que jamais. Les projets prêts à démarrer dans nos aéroports créeront des emplois dans le secteur de la construction, ce qui stimulera davantage la reprise immédiate et créera un effet multiplicateur important dans les économies régionales.

Les Canadiens méritent d'avoir accès à un transport aérien sûr et de qualité, quel que soit l'endroit où ils vivent. La santé de l'ensemble du système de transport aérien est non seulement essentielle pour servir les collectivités et les Canadiens pendant cette crise, mais aussi pour notre reprise économique à long terme.