



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 017 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 14 février 2005

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent des transports

Le lundi 14 février 2005

• (1535)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Nous avons quelques minutes de retard parce que nous attendions l'arrivée de certains de nos invités, de nos témoins d'aujourd'hui.

Je ne vais pas lire tous leurs titres, mais les personnes présentes sont M. Brandt, M. Dean, Mme Gravitis-Beck, Mme Pagliarello et M. Barrette; d'un bout de la rangée à l'autre, cela va de la lettre B à la lettre B. Je crois que Mme Dufour arrivera bientôt.

Tous ces témoins représentent Transports Canada et sont chargés de l'élaboration des politiques concernant les aéroports et les programmes.

Je crois que c'est vous qui allez commencer, madame Beck.

Mme Brigita Gravitis-Beck (directeur général, Politique aérienne, ministère des Transports): Avec plaisir.

Le président: Très bien.

Essayez de vous limiter à 10 minutes, si possible. La parole est à vous.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vais commencer par une très brève introduction et j'espère que Valérie Dufour se joindra à nous en cours de route.

Nous savons que vous allez vous déplacer à travers le pays pour tenir des discussions avec le milieu aéroportuaire et nous avons donc pensé que nous pourrions vous fournir aujourd'hui un aperçu général des principaux enjeux pour vous aider à entreprendre cette tournée. C'est dans cet esprit que nous avons préparé des exposés que nous espérons pouvoir vous présenter assez rapidement. Nous savons que vous avez environ une heure à nous consacrer et nous voulons non seulement vous informer, mais vous laisser aussi suffisamment de temps pour vos questions.

Rod Dean va vous présenter le premier exposé et je vais donc lui céder la parole.

M. Rod Dean (directeur général, Programmes aéroportuaire, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Je vais vous présenter une série de diapositives intitulée : « Étude des aéroports canadiens : histoire, contexte et initiatives en cours ». Je voudrais vous décrire un peu comment nous en sommes arrivés où nous en sommes aujourd'hui sur le plan des aéroports, à vous retracer le contexte historique. Il servira de base à une discussion plus précise que nous pourrions avoir plus tard sur d'autres sujets qui vous intéressent.

Si vous prenez la page 2, vous verrez comment a évolué le rôle du gouvernement fédéral relativement aux aéroports du Canada. Dès 1975, Transports Canada a étudié la possibilité de modifier sa

gestion des aéroports pour diverses raisons. C'est seulement en 1987 que les forces politiques et financières se sont équilibrées et que le gouvernement a publié un document de politique intitulé *Le future cadre de gestion des aéroports canadiens*.

Ce document disait deux choses à savoir que Transports Canada essaierait de gérer les aéroports de façon plus commerciale, mais qu'il serait également prêt à discuter avec les organismes locaux qui souhaitaient reprendre la gestion des aéroports. Cette politique était réactive. Autrement dit, à moins qu'un intérêt ne soit manifesté au niveau local, le ministère continuerait à exploiter les aéroports.

Il est important de savoir que, jusqu'en 1992, Transports Canada possédait, exploitait ou subventionnait 149 aéroports au Canada. En 1992, quatre aéroports, ceux de Vancouver, Edmonton, Calgary et Montréal, ont été cédés à des entités locales au bout de trois ans de négociation. C'était, bien entendu, conformément aux cadres stratégiques de 1987. Cette cession a été autorisée par la Loi relative aux cessions d'aéroports, qui portait sur des choses comme les propositions de transfert des employés??, les langues officielles et des sujets de ce genre.

En 1994, le gouvernement a approuvé une nouvelle politique appelée la Politique nationale des aéroports, qui reprenait un grand nombre des éléments de la politique de 1987, mais qui allait plus loin. C'était une politique proactive qui disait que le gouvernement confierait à d'autres l'exploitation des aéroports pour diverses raisons. Ce n'était plus réactif, mais proactif et il y avait un protocole à suivre pour offrir un aéroport aux provinces, aux municipalités, à des commissions, à l'entreprise privée, et ainsi de suite. Toutes les cessions qui ont eu lieu par la suite ont été faites conformément à cette politique.

Nous avons aujourd'hui 26 aéroports du Réseau national d'aéroports qui sont loués à 21 administrations aéroportuaires et à une municipalité. Les autres ont été cédés aux gouvernements territoriaux. Nous avons 63 aéroports régionaux ou locaux qui ont été cédés à des municipalités ou à des commissions locales. Ce sont les aéroports qui ont un service passagers régulier, mais qui sont plus petits que ceux du RNA. Transports Canada a encore huit aéroports à céder.

Trente petits aéroports, qui n'ont pas de service passagers régulier, ont été cédés. Il y en a un qui a été fermé et qui est à vendre. Huit aéroports ont été cédés aux gouvernements territoriaux. Ce sont les aéroports de l'Arctique. Nous avons 13 aéroports éloignés qui desservent les collectivités qui ne disposent pas d'un autre moyen de transport fiable d'un bout à l'autre de l'année. Ils continuent de recevoir l'aide du gouvernement.

Vous vouliez savoir quels avaient été les principes adoptés pour les négociations sur le RNA. Vous les trouverez à la page 4. Il y en avait un bon nombre, mais ce sont là les plus importants. Les autorités aéroportuaires devaient offrir aux employés du gouvernement un emploi garanti pendant au moins deux ans. Les administrations aéroportuaires devaient administrer les certifications de sécurité et de sûreté. Transports Canada conservait les pouvoirs de réglementation et d'application de la loi pour les questions de sécurité et de sûreté. Les autorités aéroportuaires devaient financer l'exploitation, l'entretien et l'expansion future de leurs aéroports sans l'aide du gouvernement fédéral. Il leur incombe entièrement de générer les recettes nécessaires pour répondre aux besoins de leurs aéroports respectifs.

Un autre principe était que les autorités aéroportuaires paieraient un loyer représentant une juste valeur pour le gouvernement fédéral en tenant compte du potentiel futur de génération de recettes de l'aéroport. Nous en parlerons davantage tout à l'heure. Aucune limite n'a été imposée quant aux investissements des administrations aéroportuaires, sous réserve des obligations du bail foncier. La tarification n'a pas été réglementée.

Nous suivons cette voie depuis maintenant une quinzaine d'années conformément à deux cadres stratégiques très similaires. Qu'est-ce qui a changé et nous conduits à prendre certaines initiatives? Il y a notamment eu le fait que Transports Canada a effectué un examen de la mise en oeuvre et des résultats des quatre premières cessions du RNA, les quatre aéroports cédés en 1992.

•(1540)

À la fin de 1997, nous avons lancé un programme pour évaluer le résultat de ces cessions et, au cours de cet examen, nous avons fait certaines observations. La principale était que les cessions étaient un grand succès, mais il y avait toutefois quelques questions qui soulevaient quelques inquiétudes.

La vérificatrice générale a également déposé un rapport en l'an 2000 et noté que Transports Canada n'était pas en mesure de démontrer une base constante, uniforme et équitable pour la détermination de la juste valeur lors des négociations des arrangements financiers avec chacun des aéroports. Elle a aussi formulé des préoccupations au sujet de risques apparents dans le régime de gouvernance des administrations aéroportuaires.

À la suite de ce rapport, le Comité permanent des comptes publics a lui aussi formulé des observations semblables en 2001. Également en 2001, le gouvernement a annoncé son intention d'effectuer un examen exhaustif de la politique sur le loyer des aéroports nationaux et nous en discuterons lorsque nous vous ferons un autre exposé cet après-midi. Au même moment, on annonçait l'intention de déposer une loi sur les aéroports. Cela s'est traduit par le projet de loi C-27 qui a finalement expiré au *Feuilleton*.

Je sais que le comité a également manifesté de l'intérêt pour les petits aéroports régionaux et je voudrais donc vous donner une mise à jour à ce sujet. Transports Canada a étudié la situation financière des petits aéroports régionaux qui ont été cédés. Ce rapport a été publié en septembre 2004 et il est affiché dans notre site Web. Je tiens à souligner que l'étude ne portait pas sur la totalité des aéroports

cédés. Elle se limite à ceux qui ont participé activement à cette initiative.

Nous avons constaté que 52 p. 100 des aéroports participants ont généré des excédents d'exploitation. Nous avons également constaté que la majorité des aéroports cédés avaient ou bien largement réduit ou éliminé leur déficit d'exploitation depuis la date de la cession. Dans l'ensemble, nous avons conclu que la cession avait eu, en soi, un effet neutre ou positif sur les résultats financiers des aéroports.

Si un aéroport était déficitaire, peu importait qu'il soit géré par le gouvernement ou par la collectivité. Il y a des chances que les choses aillent mieux si la collectivité le gère, mais il peut quand même y avoir un déficit d'exploitation simplement parce que tous ces aéroports avaient le même problème, à savoir la diminution du réservoir de clientèle. La population est en diminution et s'il n'y a pas suffisamment de gens pour acheter des billets, vous ne pouvez tout simplement pas attirer des transporteurs aériens dans ces aéroports.

Récemment, les ministres fédéral, provinciaux et territoriaux ont convenu de collaborer afin de déterminer les critères devant servir à établir la mission de ces aéroports. Nous devons établir une fois pour toutes quel est le rôle ou quelle est la mission d'un aéroport s'il n'a pas de service régulier et n'est pas en mesure d'en attirer. Cela nous permettra peut-être de déterminer quelle sera la solution ultime pour assurer la viabilité des aéroports en question. Ce travail est en cours. Le travail d'étape sera remis aux provinces et aux territoires au printemps 2005.

Vous trouverez sur cette page quelques facteurs clés. Le nombre de passagers qui passent par ces aéroports représente 6 p. 100 de l'ensemble du trafic passagers au Canada. Les 94 p. 100 restants passent par le Réseau national d'aéroports. Pour souligner les difficultés de certains de ces aéroports, à l'exclusion des aéroports éloignés, le trafic aux aéroports autres que ceux du RNA a diminué de 23 p. 100 entre 1992 et 2002.

Vous connaissez sans doute aussi le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. À la page 8, vous trouverez la description du programme actuel et je ne vais donc pas entrer dans les détails. Je mentionnerais que le programme a récemment été reconduit par le Conseil du Trésor pour cinq ans, jusqu'en 2010, ce dont nous sommes très satisfaits.

Encore une fois, en ce qui concerne les aéroports autres que ceux du RNA, à la dernière page, j'ai seulement voulu montrer que le gouvernement fédéral a été très présent dans ce secteur. En fait, nous avons apporté une aide financière plus importantes que toutes les autres instances réunies. Le diagramme de la dernière page vous montre l'importance de cette aide. Les contributions totales depuis 1994 se sont chiffrées aux environs de 400 millions de dollars. Le quart de cet argent provenait des contributions que nous avons négociées au moment de la cession et le reste vient du PAIA.

Après cet aperçu général, nous pouvons passer au prochain exposé ou répondre à vos questions.

•(1545)

Le président: Comment se présente le prochain exposé?

Mme Valérie Dufour (conseiller principal en politique du bureau du sous-ministre adjoint, Groupe des Politiques, ministère des Transports): Monsieur le président, d'après nos calculs, pour vous donner un aperçu complet, nos présentations dureraient au total 25 minutes environ.

Le président: Je pense que nous allons maintenant passer aux questions étant donné que le temps disponible aujourd'hui est limité. M. Gouk a certainement des questions à poser.

M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC): Merci, monsieur le président.

Je voudrais d'abord revenir sur l'exposé que vous venez de faire, sur l'étude des aéroports canadiens. À la page 4, vous dites que les aéroports paient un loyer représentant une juste valeur pour le gouvernement fédéral en tenant compte de leur potentiel futur de génération de recettes.

Les représentants des administrations aéroportuaires qui ont comparu devant nous ont déclaré que le montant des loyers qu'ils ont payés jusqu'ici dépasse la valeur qui était celle des aéroports lorsqu'ils les ont repris. Comment pouvez-vous parler d'une juste valeur?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Si vous me permettez de répondre à cette question, l'exposé sur les loyers des aéroports y répond en partie, mais pas entièrement, en ce sens que notre étude visait à établir une juste valeur pour le loyer que les administrations aéroportuaires paient au gouvernement pour les biens qu'elles gèrent pour nous. Nous nous sommes notamment penchés sur les loyers existants, leurs effets sur la compétitivité et la viabilité des aéroports. Dans le cadre du document sur le loyer des aéroports—il y a la liste de 14 études qui ont été réalisées et dont un bon nombre portaient sur l'évaluation. Nous avons donc examiné ces questions en profondeur, mais nous ne pouvons pas vous donner de chiffres aujourd'hui compte tenu de la politique...

M. Jim Gouk: Lorsque vous parlez de l'évaluation que comportaient ces études, s'agissait-il de la valeur au moment de l'étude?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Nous faisons nos évaluations à partir des prévisions que les administrations aéroportuaires nous ont fournies pour la durée du bail, qui est de 50 ans.

M. Jim Gouk: Votre évaluation se base donc sur le revenu potentiel plutôt que la valeur de l'aéroport comme telle?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Nous tenons compte des prévisions des loyers à payer selon les formules en vigueur.

M. Jim Gouk: Vous ne répondez pas à ma question.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Désolée, mais je n'ai pas compris.

M. Jim Gouk: Je demande si votre évaluation se fondait sur la valeur de l'aéroport et, si c'est le cas, était-ce la valeur au moment où l'étude a été faite ou se basait-elle sur la capacité de gains potentiels de l'aéroport compte tenu des tarifs qu'il peut exiger et de ce qu'il fait payer?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Nous avons tenu compte des deux facteurs.

M. Jim Gouk: Très bien. Pour ce qui est de l'évaluation de l'aéroport, c'était au moyen de l'étude?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Cela comprend les valeurs au moment de l'étude, en effet.

M. Jim Gouk: C'est merveilleux. Transports Canada a fait payer à la plupart de ses aéroports un loyer qui dépasse la valeur qui était

celle de ses aéroports au moment de la cession. Ils ont été cédés avec une infrastructure en très mauvais état. Les administrations aéroportuaires paient des améliorations locatives et vous ajoutez la valeur de leur contribution à leur loyer. C'est sidérant. N'importe quel propriétaire commercial rêverait de pouvoir appliquer ce genre de formule pour le calcul des loyers. C'est absolument sidérant.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Nous savons que la formule actuelle pose des difficultés et des problèmes et voilà pourquoi nous avons effectué notre examen.

M. Jim Gouk: Très bien. Le ministère a-t-il formulé des recommandations au ministre suite à la recommandation du comité de bloquer les loyers jusqu'au dépôt de notre rapport—et en principe vos études seront prêtes elles aussi—et de ne pas continuer à les augmenter encore plus?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Le ministre est parfaitement au courant de l'opinion exprimée par le comité en ce qui concerne le gel des loyers et on en a tenu compte.

M. Jim Gouk: Le ministère a-t-il formulé des recommandations au ministre ou a-t-il conseillé ce dernier au sujet du gel des loyers?

• (1550)

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je ne peux pas vous dire quels sont les conseils que nous donnons au ministre, car c'est confidentiel, mais je peux vous dire que toutes les opinions que nous avons entendues au sujet des futurs loyers ont été prises en compte.

M. Jim Gouk: Quand vous parlez de l'autre document qui porte sur les loyers des aéroports, à la fin de la page 8, vous dites...

Mme Brigita Gravitis-Beck: Désolée, de quel document parlez-vous?

M. Jim Gouk: Votre document sur les loyers des aéroports. Dans les considérations financières à la page 8, vous parlez des sources de revenu que les loyers devraient fournir. Comment pouvez-vous quantifier cela pour faire une étude étant donné que l'aéroport peut faire payer à peu près ce qu'il veut? Chaque fois que vous relevez son loyer, l'aéroport relève les loyers de tout le monde étant donné qu'il s'agit d'une société sans but lucratif. Elle doit augmenter les loyers pour rentrer dans ses frais. Alors comment pouvez-vous quantifier cela pour faire une étude et déterminer quelle source de revenu les loyers fourniront?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Nous tenons compte du fait que le loyer est une composante importante des coûts et qu'il contribue largement aux frais que les aéroports doivent imposer aux parties prenantes soit les transporteurs et les passagers. L'évaluation que nous avons faite dans le cadre de notre examen de la politique en tient compte.

M. Jim Gouk: Par conséquent, vous avez tenu compte de la capacité de l'administration aéroportuaire à faire assumer ses coûts par quelqu'un d'autre, quels qu'ils soient. Elle arrive à presser le citron et vous voulez votre livre de chair sur ce qu'elle réussira à soutirer.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Nous avons examiné ce qui constituerait un loyer équitable pour le gouvernement et nous avons tenu compte du fait que tout loyer que le gouvernement impose est payé par les transporteurs et les passagers.

M. Jim Gouk: Étant donné qu'une bonne partie de l'infrastructure aéroportuaire était en mauvais état lorsqu'elle a été cédée aux autorités aéroportuaires et que le ministère des Transports reste propriétaire de ces aéroports de même que des améliorations locatives, avez-vous pensé à modifier la formule de façon à ce que la valeur de l'investissement fait par l'administration aéroportuaire pour le compte du gouvernement serve à réduire les loyers? Avez-vous envisagé un modèle précis?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Encore une fois, nous avons cherché à voir ce qui constituerait un rendement adéquat pour le gouvernement. Je ne suis pas en mesure de vous parler aujourd'hui de tous les modèles ou variantes que nous avons étudiés, mais nous avons fait une analyse très approfondie.

M. Jim Gouk: Vous avez mentionné l'ancien projet de loi C-27, dont une des dispositions aurait coupé l'herbe sous le pied d'YVR. YVR commercialise ses services dans le monde en tant qu'expert des aéroports. Cette loi lui aurait interdit de le faire et aurait éliminé cette source de revenu. Connaissez-vous cette disposition du projet de loi C-27? Quelle est la position du ministère quant à la possibilité qu'elle réapparaisse dans un futur projet de loi?

Mme Valérie Dufour: Je dirige l'équipe chargé du projet d'élaboration de la future loi sur les aéroports et je n'ignore donc pas ce que YVR pense de cette disposition du projet de loi C-27. Nous croyons que cela laisserait à Vancouver une énorme marge de manoeuvre pour continuer d'investir, mais il y a un certain nombre de principes qui obligent à limiter le montant d'argent qu'une entité sans but lucratif peut tirer de l'aéroport grâce aux recettes provenant des transporteurs et des passagers. Nous n'avons pas renoncé à imposer une limite, mais nous réexaminerons le concept qui se retrouvait dans le projet de loi C-27.

M. Jim Gouk: J'espère certainement que vous le réexaminerez, car il est ridicule qu'un gouvernement puisse arbitrairement exiger des loyers trop élevés et empêcher ensuite l'aéroport à récupérer cet argent en commercialisant sa technologie de façon novatrice.

Ma dernière question... Nous y reviendrons et j'aimerais en parler davantage. Au lieu de le faire tout de suite, monsieur le président, je vais attendre et j'y reviendrai au prochain tour.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour.

Les dirigeants d'Aéroports de Montréal se sont plaints récemment de la hausse exagérée de leurs coûts de loyer à cause de l'importance de l'aéroport à Dorval. Faites-vous une étude particulière dans le but de régler ce problème le plus rapidement possible?

Mme Valérie Dufour: Bien entendu, monsieur Carrier, nous avons étudié la question des loyers à Montréal. Nous examinons les anomalies et les incohérences, comme celles que vit ADM. Notre but est d'offrir au gouvernement des options qui élimineraient de leur entente toutes ces anomalies, afin qu'ils paient un loyer aussi juste et équitable que les autres.

• (1555)

M. Robert Carrier: Merci.

[Traduction]

Le président: Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Merci, j'ai une ou deux questions.

En ce qui concerne le fait que les administrations aéroportuaires peuvent tirer un loyer ou un revenu locatif des entreprises qui

occupent le terrain de l'aéroport, les contrats signés avec ces autorités aéroportuaires comportent-ils des restrictions? Disons, par exemple, que la GRC ait un hangar dans l'aéroport de Winnipeg et que l'administration aéroportuaire dise que le bail touche à sa fin et que la GRC va ou bien devoir payer un loyer plus élevé ou bien partir. La loi prévoit-elle des restrictions pour protéger les entreprises qui ont une infrastructure sur les terrains des aéroports?

M. Rod Dean: Vous compliquez la question en donnant l'exemple de la GRC, qui est un organisme fédéral.

Mme Bev Desjarlais: Très bien. Nous allons examiner les deux modèles, l'exemple compliqué de la GRC et l'exemple moins compliqué d'une autre entreprise.

M. Rod Dean: Les organismes du gouvernement fédéral ont le droit d'être à l'aéroport dans la mesure où ils fournissent des services à cet aéroport. Les baux précisent clairement que l'espace réservé au bureau d'un inspecteur de la sécurité, par exemple, doit être fourni gratuitement par l'administration aéroportuaire.

Cela devient moins évident lorsqu'il s'agit d'un organisme gouvernemental qui n'est pas là pour fournir un service à l'aéroport, mais simplement pour fournir un service dans la région. Habituellement, dans ce genre de cas, nous cherchons à faire payer un loyer raisonnable au gouvernement parce qu'il n'y a pas de raison pour que ce soit le passager de cet aéroport qui paie si ce n'est pas lui qui consomme le service.

Pour ce qui est des transactions non fédérales ou des transactions commerciales typiques, lorsque nous cédon un aéroport, nous cédon tous nos droits sur tous les baux et permis existants à l'administration portuaire. En échange, cette dernière assume toutes nos obligations. Par conséquent, quelles que soient les modalités du bail que nous avons négociées au départ, elles sont prolongées jusqu'à l'expiration des baux entre l'administration aéroportuaire et une tierce partie.

À l'expiration des baux, il incombe à ces deux parties, en tant qu'entités du secteur privé, de négocier une entente commerciale qui sera à leur avantage mutuel.

Mme Bev Desjarlais: Par conséquent, rien n'empêche les administrations aéroportuaires de doubler le prix du loyer?

M. Rod Dean: Si cela reposait sur des bases commerciales solides, ce serait certainement possible. Nous ne pensons pas que les aéroports chercheront à abuser de leur monopole. Je veux dire que si cela correspond à la valeur marchande de la propriété immobilière, le loyer peut être augmenté, alors oui.

Mme Bev Desjarlais: Dans ce cas, la valeur marchande de la propriété dépendra des activités de l'entreprise en plus de la valeur de la propriété immobilière comme telle.

M. Rod Dean: Oui. Généralement, cela tient compte de la valeur à laquelle la propriété et l'entreprise ont été évaluées et vous y appliquez un taux de capitalisation pour obtenir la formule de calcul du loyer.

Mme Bev Desjarlais: Oui.

En ce qui concerne les travaux réalisés dans les aéroports—et on a dit que le coût de cette infrastructure avait été payée plusieurs centaines de fois—n'est-ce pas financé, dans une large mesure, par les taxes d'amélioration aéroportuaire que paient les passagers? Ce n'est donc pas comme si l'administration aéroportuaire devait sortir cet argent de sa poche; en réalité, elle fait payer les contribuables canadiens pour les travaux réalisés.

M. Rod Dean: Les administrations aéroportuaires sont seules responsables du financement de l'exploitation et des travaux d'amélioration de l'aéroport. Elles peuvent augmenter leurs loyers à leur guise.

Elles ont diverses sources de revenu. Il y a les revenus aéronautiques qu'elles font payer aux transporteurs aériens, les droits d'atterrissage, par exemple, et il y a la taxe d'aérogare, etc., etc. Il y a toutes sortes de sources de revenus commerciaux, selon la taille de l'aéroport. Une des sources de revenu les plus lucratives d'un aéroport ce sont les parcs de stationnement pour les automobiles, par exemple. Il y a aussi tout l'aménagement foncier, les terrains loués pour la construction de hangars ou l'implantation d'une entreprise.

Également, la plupart des aéroports—en fait la totalité de ceux qui me viennent à l'esprit—imposent des frais d'améliorations aéroportuaires qui s'adressent non pas au client intermédiaire, mais au client ultime, c'est-à-dire le passager. Cet argent sert généralement à financer des choses que vous pouvez voir telles que des travaux d'amélioration. Dans un petit aéroport, une partie de cet argent peut servir à combler un déficit d'exploitation.

Mme Bev Desjarlais: En fin de compte, le passager ou l'utilisateur de l'aéroport est celui qui finit par payer presque tout étant donné que les frais de stationnement... Comme vous le savez, vous devez payer 8 \$ à 30 \$ par jour selon l'aéroport où vous vous trouvez. Vous payez les frais d'améliorations aéroportuaires et je crois que maintenant, on vous fait parfois payer des frais de transbordement. Certains aéroports envisagent de faire payer des frais de transbordement pour aller d'un endroit à l'autre.

• (1600)

M. Rod Dean: Cela fait partie des frais d'améliorations aéroportuaires.

Mme Valérie Dufour: Pearson est le seul aéroport qui impose des frais de correspondance.

Mme Bev Desjarlais: Cela compte.

En fin de compte, c'est le contribuable qui paie.

Mme Valérie Dufour: Non, c'est le passager. Il faut faire la distinction.

Mme Bev Desjarlais: C'est le passager. On peut dire que c'est le passager. C'est simplement parce que je représente les Canadiens que je pense au contribuable.

M. Rod Dean: Je ferais remarquer qu'il y a 20 ans c'était le contribuable plutôt que l'utilisateur.

Mme Bev Desjarlais: D'accord.

Encore une fois, je ne sais pas comment cela se passe dans chaque pays, mais avez-vous comparé les taux exigés dans les aéroports des autres pays comme les États-Unis ou ailleurs? Comment exploitent-ils leurs aéroports?

Mme Maria Pagliarello (directeur, Politique nationale des aéroports, ministère des Transports): Je pourrais peut-être essayer de répondre à cela.

Il y a des similarités et des différences entre le modèle d'aéroport canadien et les autres modèles d'aéroports du monde. En général, nos

études nous ont permis de constater que le modèle canadien était unique en son genre. Vous ne trouverez pas beaucoup de modèles d'aéroports loués, sans but lucratif, dont la propriété finira par revenir au gouvernement fédéral. Par conséquent, même s'il y a eu de bonnes comparaisons, il n'y a pas grand-chose que nous puissions comparer.

Nous nous sommes penchés sur les autres frais et droits exigés dans les aéroports des autres pays. Là encore, il faut tenir compte de l'ensemble du contexte économique, y compris le régime de réglementation et les subventions accordées par le gouvernement, etc. C'est donc très difficile à comparer.

Mme Bev Desjarlais: Me reste-t-il du temps?

Le président: Oui.

Mme Bev Desjarlais: Je reconnais que cela peut varier d'un État à l'autre, mais si nous nous comparons aux États-Unis, quel type de modèle les Américains utilisent-ils?

Mme Valérie Dufour: Si vous vous intéressez surtout aux taux, l'Université de Colombie-Britannique a fait une étude de 150 aéroports répartis dans le monde. Vancouver se classe au deuxième rang selon les critères de UBC. Calgary et d'autres aéroports se classent très bien, pour ce qui est non seulement des taux, qui sont très concurrentiels, mais également des autres services offerts à l'aéroport.

Mme Bev Desjarlais: S'il y a une étude sur ce sujet, pourrions-nous l'obtenir?

Le président: Ne pourriez-vous pas la remettre à notre greffier.

Mme Valérie Dufour: Je dois me renseigner. Cette étude est vendue par l'université.

Le président: En avez-vous un exemplaire à Transports Canada?

Mme Valérie Dufour: Nous en avons des résumés, mais pas le texte complet.

Le président: Si vous la mentionnez, c'est que vous devez l'avoir.

Mme Valérie Dufour: Oui. Nous allons essayer de trouver quelque chose.

Le président: Merci, madame Desjarlais.

Monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Dean, pour cet excellent exposé. C'était très clair. Cela m'a appris beaucoup de choses.

Je voudrais vous poser des questions concernant l'administration aéroportuaire sur d'autres sujets que les loyers des aéroports.

Je ne m'attends pas à ce que vous connaissiez nécessairement la réponse. Vous êtes peut-être arrivé plus tard au ministère ou dans le groupe où vous travaillez. Mais en 1992, quand les premiers aéroports ont été cédés à des entités privées, le gouvernement de l'époque a constitué des conseils d'administration pour ces aéroports sans penser à réserver un ou deux postes pour des représentants du gouvernement fédéral.

Mme Valérie Dufour: Ce n'est pas le cas, monsieur. Il y a des représentants du gouvernement fédéral.

M. Francis Scarpaleggia: Il y en a maintenant parce qu'après 1993, le gouvernement s'est rendu compte que ce n'était pas une situation acceptable, si bien qu'après avoir négocié avec les aéroports, il a adopté une loi ou un règlement exigeant des représentants.

M. Rod Dean: Vous avez parfaitement raison.

M. Francis Scarpaleggia: Je ne dis pas que vous êtes responsable de la décision initiale, mais je suis curieux. Pour quelle raison un gouvernement était-il si désireux de se laver totalement les mains de la gestion des aéroports qu'il a oublié de nommer au moins un ou deux représentants au conseil d'administration?

Ma deuxième question fait suite à la première. Pourquoi cédonous les aéroports au secteur privé, mais pas les ports? Je ne dis pas que ce soit toujours une mauvaise chose, mais quelle différence y a-t-il? Ce sont dans les deux cas des biens nationaux importants.

• (1605)

M. Rod Dean: Pour ce qui est de votre première observation, vous avez raison. Dans le cas des quatre premiers aéroports visés par ce cadre stratégique, le gouvernement fédéral n'était pas représenté à leur conseil d'administration. J'avoue que je travaille au ministère depuis 27 ans. Je peux seulement dire qu'à l'époque on tenait à ce que les aéroports soient entièrement indépendants. On se disait que ces entités pouvaient les gérer mieux, plus intelligemment et plus vite et que moins il y aurait d'ingérence du gouvernement, mieux ce serait. C'était l'idée de l'époque. Cette façon de voir a fini par changer et elle continue d'évoluer. Nous nous penchons aujourd'hui encore sur les questions de gouvernance, mais je peux vous dire qu'à l'heure actuelle, il y a des représentants du gouvernement fédéral au conseil de toutes les administrations aéroportuaires.

Pour ce qui est de la comparaison avec les ports, je ne suis pas expert en la matière. Contrairement aux aéroports, les ports ne sont pas souvent des propriétés discrètes. Dans le cas d'un aéroport, vous pouvez tracer une ligne autour d'eux en disant que tout ce qui se trouve d'un côté constitue l'aéroport et tout ce qui se trouve de l'autre n'en fait pas partie. Les ports sont un amalgame. Bien souvent, c'est un assemblage de biens fonciers fédéraux et privés incluant parfois des lots submergés ce qui est, à mes yeux, un concept tout ce qu'il y a de plus bizarre. Les ports ne se prêtent pas au même genre d'instrument.

Val, vous connaissez peut-être mieux toute la question des activités essentielles et non essentielles. Dans certains cas, pour les activités essentielles, les ports sont considérés comme des mandataires de l'État, mais pas pour les activités non essentielles alors qu'une administration aéroportuaire n'est pas un mandataire de l'État et n'est pas une coentreprise; c'est une transaction commerciale entre entités.

M. Francis Scarpaleggia: Pourriez-vous nous en dire plus? Je ne connais pas le concept de mandataire de l'État.

M. Rod Dean: Une administration aéroportuaire n'est pas un mandataire de l'État; autrement dit, il n'y a pas de responsabilité partagée. Le bail lui confère l'entière responsabilité de l'exploitation de l'aéroport.

M. Francis Scarpaleggia: Et nous avons maintenant des administrations aéroportuaires indépendantes, mais avant cela...

M. Rod Dean: Avant cela, les aéroports nous appartenaient. Il n'était pas question de mandataire; les aéroports étaient à nous. C'est nous qui les exploitons. J'ai déjà été directeur d'aéroport.

M. Francis Scarpaleggia: Ma troisième question concerne les règles qui régissent les heures d'atterrissage et de décollage dans les aéroports. Est-ce que c'est de votre ressort?

M. Rod Dean: Pas vraiment. Cela relève des spécialistes de la sécurité, de nos services de réglementation.

M. Francis Scarpaleggia: À l'aéroport de Dorval, nous avons une excellente équipe de gestion qui a fait des choses extraordinaires avec cet aéroport. Néanmoins, l'administration aéroportuaire a décidé, de son propre chef, d'établir un couvre-feu qu'elle ne respecte pas. Néanmoins, rien ne l'oblige à signaler au gouvernement chaque infraction au couvre-feu et à préciser pourquoi elle ne l'a pas respecté.

Est-il possible de créer un système qui permettrait à l'administration aéroportuaire de fixer un couvre-feu, mais qui en confierait la supervision à Transports Canada. Chaque fois qu'un avion atterrirait en dehors des heures limite, l'administration aéroportuaire devrait fournir des explications.

Je crois qu'au départ on s'est dit qu'on allait établir un couvre-feu, mais qu'en cas d'urgence on n'allait pas empêcher le pilote de l'avion d'atterrir. Il semble que maintenant le couvre-feu soit violé régulièrement et pour des raisons commerciales.

Est-il logique d'exiger cela de l'administration aéroportuaire dans le cadre de la gouvernance des aéroports?

M. Rod Dean: Je ne suis pas expert en la matière, mais je peux vous dire tout ce que je sais.

Quand nous exploitons ces aéroports, nous avons notre propre politique sur la gestion du bruit qui fixait un couvre-feu à telle ou telle heure. Néanmoins, il pouvait y avoir certaines exceptions ou exemptions pour diverses raisons bien définies. Les urgences en faisaient évidemment partie, mais il y avait aussi d'autres critères. Nous tolérions un certain taux de transgression. Par exemple, on acceptait 200 ou 300 transgressions par année selon la taille de l'aéroport et le volume du trafic.

Quand nous avons cédé les aéroports, ces régimes de gestion du bruit faisaient partie des obligations que devait assumer l'administration aéroportuaire. Elle devait respecter les mêmes règles que celles que suivait Transports Canada dans l'aéroport en question. Si elle voulait les modifier, elle devait consulter la collectivité par l'entremise d'un comité de gestion du bruit et il fallait ensuite que les changements, quels qu'ils soient, soient approuvés par le ministre. C'est le système que tous les aéroports ont suivi depuis.

Chacun de ces régimes permet certaines exceptions, comme c'était le cas quand nous exploitons les aéroports. Il n'est pas nécessaire de faire un rapport tant que le seuil de tolérance n'est pas dépassé. Je me trompe peut-être, mais je crois qu'au-delà de ce seuil, un rapport doit être fait.

• (1610)

M. Francis Scarpaleggia: C'est très intéressant.

Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Gouk.

Oui.

[Français]

M. Robert Carrier: Monsieur le président, j'aimerais avoir un renseignement. Il reste deux autres documents à présenter. Avez-vous prévu une période de questions après la présentation de chacun des documents?

Je me demande si tout peut se faire au cours des 20 minutes qui nous restent.

[Traduction]

Le président: Le problème, c'est qu'aujourd'hui nous avons seulement une heure à consacrer à ces témoins et que les exposés allaient absorber la moitié de ce temps. Nous allons donc continuer à poser des questions au sujet du premier document et nous pourrions faire revenir les témoins pour qu'ils nous présentent les deux autres.

[Français]

M. Robert Carrier: Les deux autres documents n'ont pas encore été présentés; ils répondraient peut-être à nos questions.

[Traduction]

Le président: C'est toujours un risque.

Allez-y, monsieur Gouk.

M. Jim Gouk: Merci, monsieur le président.

Je peux assurer aux témoins que j'ai lu les autres documents pendant que je les écoutais et je vais donc aborder certains de ces autres sujets, comme je l'ai déjà fait. Ainsi, la question aura été soulevée de toute façon.

Je voudrais parler plutôt des aéroports régionaux. Comme vous pouvez le supposer d'après ce que j'ai déjà dit, je pense que les administrations aéroportuaires se font avoir. C'est une formidable vache à lait pour le gouvernement. Le gouvernement a fait la même chose en ce qui concerne les aéroports régionaux.

On a dit que 52 p. 100 environ des aéroports ont maintenant un excédent d'exploitation, ce qui veut dire que 48 p. 100 n'en sont pas là. Les pertes qui étaient assumées avant par le gouvernement fédéral doivent maintenant être absorbées par les petites collectivités du pays. Je dois vous dire que j'y vois de sérieuses objections.

Je vais prendre l'exemple de mon aéroport. Avant, il perdait 500 000 \$ par année. C'est un petit aéroport. Sur 10 ans, cela donne 5 millions de dollars. Pour ce qui est de l'aide gouvernementale octroyée pour le PAIA au cours des 10 dernières années, selon votre document, 298 millions ont été attribués à 143 aéroports. Cela donne 29,8 millions de dollars par année pour 143 aéroports. Le gouvernement perdait beaucoup plus lorsqu'il les exploitait lui-même.

Il y a quelque temps, le gouvernement a mis en place un nouveau règlement appelé CAR 308 sur lequel le ministère a beaucoup insisté. Une des façons dont un grand nombre d'aéroports, y compris le mien, se sont débarrassés d'une bonne partie de la dette dont on s'était déchargé sur eux, de ce déficit, a été de reprendre les services de pompiers des aéroports et de répondre aux exigences de Transports Canada en utilisant leurs propres services d'incendie pour respecter les délais d'intervention. Cela leur a permis de réaliser des économies considérables. Alors qu'ils avaient assumé la responsabilité de ces services, le règlement CAR 308 leur a été imposé et le gouvernement a dit qu'il avait changé d'avis et qu'il voulait que ces services soient rétablis et qu'ils devaient assumer la totalité de leur coût.

Je voudrais d'abord savoir pourquoi le gouvernement, Transports Canada, tenait tellement à remettre ces services en place alors qu'il avait accepté que les services d'incendie sortent des aéroports à condition que les délais d'intervention soient respectés, ce qui était le cas. Pourquoi croit-il pouvoir imposer ce service supplémentaire à ces petits aéroports sans en assumer lui-même le coût?

Mme Valérie Dufour: Là encore, monsieur Gouk, c'est une question du ressort des responsables de la sécurité. J'ignore si vous

savez dans quelle mesure le ministère a renoncé à son plan initial et au règlement qui avait été publié dans la *Gazette*, mais qui n'a jamais été promulgué. Par conséquent, pour le moment, il ne s'agit pas d'une obligation réglementaire. Avant que d'autres mesures ne soient prises, vous recevrez sans doute d'autres nouvelles du ministère au sujet de CAR 308.

M. Jim Gouk: J'aime aller au devant des coups. Si quelqu'un menace de me trancher la tête d'un coup d'épée et recule mais en gardant son épée à la main, je ne suis toujours pas rassuré. Cette épée reste menaçante et nous ignorons quand elle se lèvera de nouveau.

Mme Valérie Dufour: D'accord, mais je dois dire que la proposition initiale qui a suscité tant d'émotion touchait 200 aéroports. La dernière fois que je l'ai vue, elle n'en touchait plus qu'une vingtaine.

M. Jim Gouk: Pour passer au concept du PAIA, votre document parle d'environ 190 millions de dollars pour les cinq prochaines années. C'est ce qui est prévu au cours des cinq prochaines années pour 189 aéroports, ce qui donne moins de 10 millions de dollars par année pour chacun d'eux. Est-ce le bon chiffre?

• (1615)

M. Rod Dean: C'est sur cinq ans et cela donne en moyenne environ 38 \$ de dollars par an. Il s'agit de 190 millions pour cinq ans et le programme est renouvelé à compter du 1^{er} avril.

M. Jim Gouk: Il s'agit donc de 19 millions de dollars.

M. Rod Dean: Non, cela donne en moyenne 38 millions par année sur cinq ans. Cela totalise 190 millions de dollars.

M. Jim Gouk: Ce programme a donc été élargi? Le montant a augmenté énormément?

M. Rod Dean: C'est plus qu'au départ. Il s'agissait d'abord de 175 millions, puis c'est passé à 190 millions, ce qui ne compense pas entièrement l'inflation, mais c'est mieux que d'aller dans l'autre direction.

M. Jim Gouk: Du moment qu'ils n'ont pas toutes sortes d'autres coûts à assumer en même temps.

M. Rod Dean: En fait, nous sommes assez satisfaits des résultats de ce programme. D'ici l'année prochaine, notre liste de projets sera probablement réduite de moitié.

Le président: Monsieur Gouk, nous reviendrons à vous.

Madame St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): Merci, monsieur le président.

J'ai trois questions à poser, qui touchent peut-être les présentations qui n'ont pas été faites. Si c'est le cas, je reviendrai.

Madame Dufour, tout à l'heure, en réponse à la question de mon collègue sur l'aéroport de Dorval, vous avez parlé d'anomalies, mais je ne suis pas certaine de vous avoir bien comprise. Dans votre document, vous dites que les AA paieraient un loyer représentant une juste valeur. Qu'est-ce qu'une juste valeur pour vous, compte tenu du fait que Mirabel n'est pas ce qu'il devait être?

Mme Valérie Dufour: ADM gère les deux aéroports. Nous ne portons pas de jugement sur ce qu'aurait dû être Mirabel. Par contre, ADM est responsable de ce que Mirabel est ou sera. En ce qui a trait à la question de M. Carrier, le fait d'avoir plusieurs formules de détermination de loyers fait en sorte qu'on ne peut pas dire que tout le monde vit sous le même régime. C'est pourquoi on a fait cet examen, et c'est pourquoi on tente d'établir certains principes qui assurent que l'un soit juste par rapport à l'autre, et par rapport à l'entité qu'ils ont acceptée.

Mme Caroline St-Hilaire: Lorsque vous parlez de Montréal, parlez-vous seulement de Dorval, ou parlez-vous aussi de Mirabel?

Mme Valérie Dufour: On parle d'ADM. C'est un aéroport avec un gros mandat. Il s'agit donc d'une administration portuaire qui a un bail.

Mme Caroline St-Hilaire: Ce qui nous intéresse, c'est l'imputabilité d'ADM. Comment la voyez-vous? Êtes-vous conscients qu'il est difficile pour les parlementaires de poser des questions touchant l'imputabilité aux gens d'ADM? Faites-vous des recommandations en ce sens? Je sais qu'il y a des représentants du gouvernement. Il y en a un, ou trois?

Mme Valérie Dufour: Il y en a deux du niveau fédéral et un du niveau provincial.

Mme Caroline St-Hilaire: Et du niveau municipal aussi, je crois.

Mme Valérie Dufour: Oui.

Mme Caroline St-Hilaire: Faites-vous des recommandations pour avoir un certain contrôle, un certain droit de regard sur l'imputabilité?

Mme Valérie Dufour: Au départ, il y avait une certaine forme d'imputabilité incluse dans un document connexe au bail. Ce document s'appelait *Public Accountability Principles*. Nous proposons qu'à l'avenir, une certaine partie de ce volet de la gouvernance et de l'imputabilité soit comprise dans une loi, dans laquelle on parlerait de ce que veut dire l'imputabilité. À qui sommes-nous redevables? Nous sommes redevables à la communauté, qui est représentée par les entités de nomination: le fédéral, le provincial, des organismes de gouvernement locaux nommés—c'est-à-dire désignés dans leur document—, et certains organismes non gouvernementaux. Il faudrait qu'un ensemble de gens apportent des perspectives et des compétences différentes à la gestion du conseil d'administration. Par le fait même, on aurait l'habituelle gamme de documents d'imputabilité: un rapport annuel, un rapport financier, une assemblée annuelle, un comité avec la communauté, des consultations avec les usagers. Tout cela fait partie de ce régime d'imputabilité.

•(1620)

[Traduction]

Le président: Monsieur Gouk.

M. Jim Gouk: Merci, monsieur le président.

Je vais revenir sur la question des aéroports nationaux. Nous avons parlé des loyers qu'ils paient et, bien entendu, des coûts qu'ils doivent absorber avec leurs sources de revenu potentielles. Je

voudrais savoir ce que vous pensez d'un autre aspect de la question que nous allons examiner, celle de la gouvernance des aéroports.

La plupart d'entre nous voudraient sans doute que le loyer des aéroports retombe à un niveau plus raisonnable, mais nous nous attendons à ce que ces coûts soient assumés par l'industrie du transport aérien. Ce n'est pas que nous nous soucions tellement des administrations aéroportuaires, mais que nous nous préoccupons des effets de ces coûts pour l'industrie, parce que quelqu'un doit les absorber.

Par conséquent, si nous réduisons le loyer, nous voulons être certains que cet argent servira à abaisser les coûts de l'industrie du transport aérien. Il faut imposer certaines règles aux administrations aéroportuaires afin qu'elles ne puissent pas construire un Taj Mahal, par exemple, alors qu'une structure beaucoup plus utilitaire suffirait largement.

Y a-t-il une modalité du contrat, du bail ou d'une entente quelconque conclue entre Transports Canada et l'administration aéroportuaire qui empêcherait d'imposer ce genre de règle?

Le ministère a-t-il réfléchi au genre de règles qui pourraient être appliquées?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Nous voulons certainement nous assurer que tous les avantages qui pourraient découler d'une réduction de loyer seront transmis aux consommateurs. Les aéroports ont pris cet engagement par écrit, ce qui est rassurant.

Nous sommes en train de voir si cela suffit et s'il y a d'autres choses que nous pouvons faire pour garantir que les avantages seront transférés. Bien entendu, cela dépendra en partie de leur importance. Si elle est mineure, il ne vaudrait peut-être pas la peine d'examiner quelles sont les retombées. Si c'est important, nous voulons certainement nous assurer que les retombées seront visibles et donneront les résultats escomptés.

M. Jim Gouk: Nous espérons bien que ce sera important.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Pour ce qui est des mécanismes, nous sommes en train de voir si nous pouvons nous servir du bail. Si la formule actuelle pour l'établissement des loyers est modifiée, il faudra rouvrir le bail pour en tenir compte. Nous pourrions en profiter pour envisager d'autres ajustements mineurs ou des ajustements administratifs importants.

M. Jim Gouk: Très bien.

Mme Valérie Dufour: J'ajouterais, monsieur Gouk, que nous chercherons à inclure des obligations très précises sur le plan de la transparence dans la nouvelle loi. Vous pourrez savoir quel est le montant des loyers et voir si la tarification est appropriée. Pour le moment, nous n'envisageons pas vraiment de légiférer pour ce faire. C'est notamment parce que cela reviendrait à imposer un modèle aux aéroports alors que jusqu'ici, ils ont eu toute liberté de décider du montant du loyer qu'ils exigent des transporteurs aériens. Dans la plupart des cas, ils ne font pas 100 p. 100 de bénéfice.

M. Jim Gouk: Dans l'ensemble, ils n'ont pas le pouvoir de décider du montant des loyers, parce qu'ils ont toutes sortes de factures à payer. Ils ne semblent pas avoir une grande marge de manoeuvre.

Notre comité a recommandé au ministre qu'il y ait un moratoire sur les hausses de loyer pour cette année. Le ministre a dit qu'il était d'accord et qu'il transmettrait. Que s'est-il passé? Les loyers ont-ils augmenté comme prévu en janvier? Les hausses de loyer qui étaient prévues ont-elles eu lieu?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Les hausses de loyer qui étaient prévues pour le 1^{er} janvier ont eu lieu, à par celles qui ont été différées.

M. Jim Gouk: Par conséquent, on n'a pas tenu compte de notre recommandation. Ce n'est pas de votre faute, mais on n'en a pas tenu compte.

Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

• (1625)

Le président: Il vous reste une minute.

M. Jim Gouk: Dans une de vos brochures sur la sécurité des aéroports...même si nous avons maintenant une société d'État, l'ACSTA, la sécurité des aéroports relève toujours, au premier chef, de Transports Canada. Quelles mesures Transports Canada a-t-il prises pour que l'ACSTA soit rentable au niveau de ses opérations et des méthodologies utilisées?

Je veux surtout parler d'un laissez-passer pour les grands voyageurs. Cela existe, je crois, dans huit aéroports des États-Unis. En ce qui concerne les vérifications au hasard, car c'est de cela qu'il s'agit, nous en faisons déjà pour les employés, des laveurs de vitres aux concessionnaires, pour tous ceux qui travaillent là.

On ne peut pas dire que c'est impossible. Nous le faisons déjà. Quand allons-nous appliquer ce système aux grands voyageurs afin réduire les files d'attente aux postes de contrôle et réduire les coûts d'exploitation de l'ACSTA que doit également assumer le voyageur?

Le président: Monsieur Brandt, nous ne vous avons pas encore entendu.

M. Brion Brandt (directeur, Politiques de sûreté, sûreté et préparatifs d'urgence, ministère des Transports): Non, monsieur le président.

Vous avez raison de dire qu'un programme de contrôle est en vigueur pour les non-passagers dans les aéroports. Pour ce qui est des initiatives visant certaines catégories de voyageurs, l'ACSTA est en train de voir quelle est la formule qui pourrait être proposée et cette question devrait être examinée très prochainement.

M. Jim Gouk: Pourriez-vous définir « très prochainement »?

M. Brion Brandt: Nous nous attendons à ce que d'ici un mois environ, l'ACSTA nous fournisse des renseignements supplémentaires au sujet de ce programme.

M. Jim Gouk: Très bien. Merci.

Le président: Madame Desjarlais, comme il nous reste moins de cinq minutes, j'apprécierais que votre question soit brève.

Mme Bev Desjarlais: Bonne chance.

En l'an 2000, la vérificatrice générale s'est inquiétée des risques apparents que présentait le régime de gouvernance pour les administrations aéroportuaires. Des questions ont également été soulevées au sujet d'une surveillance de la façon dont ces administrations dépensent leur argent.

Je me demande si des lignes directrices plus strictes ont été mises en place ou, si vous apportez des changements aux baux ou à la loi, s'ils viseront à assurer une meilleure supervision.

Je me demande si des lignes directrices sur les conflits d'intérêts ont été émises à l'intention des administrations aéroportuaires, par exemple au sujet de leurs représentants qui pourraient obtenir des contrats pour des travaux réalisés à l'aéroport. Des règles ont-elles été mises en place pour ce genre de situations?

Mme Valérie Dufour: La plupart de ces dispositions devaient faire partie et feront partie de la loi, y compris en ce qui concerne les

conflits d'intérêts dont vous parlez. Une plus grande clarté permet d'éviter les risques associés à la gouvernance. Cela comprend également la divulgation qui vous intéressait, Mme St-Hilaire et vous-même.

Rod a peut-être quelque chose à ajouter.

M. Rod Dean: J'ajouterai seulement que toutes les administrations aéroportuaires ont leurs propres règlements. Elles ont des lettres patentes et des règlements. Toutes ont des lignes directrices sur les conflits d'intérêts et un code de conduite à l'intention des administrateurs et des dirigeants. La loi rendra ces règles un peu plus uniformes. Toutes les administrations ont des lignes directrices sur les conflits d'intérêts et un code de conduite.

Mme Bev Desjarlais: Pour ce qui est de la sécurité et de la sûreté—j'ai oublié comment c'était formulé ici—c'est toujours sous la responsabilité de Transports Canada. J'aimerais savoir si cela s'applique à la sécurité des bâtiments. Disons par exemple qu'il y a, dans un aéroport, une porte qui s'ouvre ou ferme mal et que quelqu'un se blesse. Est-ce la responsabilité de Transports Canada ou de l'administration aéroportuaire?

Je voudrais glisser une question de plus à laquelle vous pourrez essayer de répondre. En ce qui concerne le coût des agents de la GRC qui jouent le rôle de policiers de l'air, est-il payé par l'ACSTA ou par une autre source de financement?

M. Rod Dean: Je vais commencer, si j'arrive à me souvenir des questions.

Quand nous disons que Transports Canada est responsable de la sécurité et de la sûreté, nous parlons de la sécurité de l'aviation. Cela se rapporte à la réglementation de l'aviation et de la sécurité des aéroports. Cela ne veut pas dire que nous nous désintéressons de la sécurité et de la santé au travail, car c'est de cela dont vous parlez. Aux termes du bail, l'administration aéroportuaire est responsable vis-à-vis du propriétaire d'assurer la sécurité des personnes. Comme le Code du bâtiment et le Code de prévention des incendies, toutes ces questions se rapportent à la propriété et les administrations ont donc la responsabilité, aux termes du bail, de respecter ces normes. Voilà donc la distinction à faire.

Pour ce qui est des policiers de l'air, Brion va vous répondre.

M. Brion Brandt: En ce qui concerne le financement des agents chargés de la protection des avions, une allocation est prévue pour cela et c'est l'ACSTA qui est chargée de fournir ce financement à la GRC. Je ne sais pas si...

Mme Bev Desjarlais: Si c'est adopté, les passagers vont-ils payer les droits pour la sécurité sur les fonds versés à l'ACSTA ou cet argent vient-il d'ailleurs?

• (1630)

M. Brion Brandt: La façon dont le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien sera perçu et administré et ce genre de questions dépassent le cadre des responsabilités du ministère des Transports.

Mme Bev Desjarlais: Je pensais seulement que vous le sauriez étant donné que nous avons ici un document sur la sécurité où toutes ces choses sont énumérées.

Le président: L'ACSTA a répondu à cette question lorsqu'elle a comparu. Je m'en souviens.

Mme Bev Desjarlais: Très bien.

Le président: Merci d'être venus aujourd'hui. Nous vous reverrons sans doute avant la fin de notre examen. Nous avons commencé par une rencontre d'une heure et je sais que tous les membres du comité auront beaucoup d'autres questions à poser sur les aéroports au fur et à mesure que nous progresserons.

Nous allons suspendre la séance pendant trois minutes. Comme nous allons nous réunir à huis clos, je demande à tous ceux qui ne sont pas autorisés à rester dans la salle de bien vouloir quitter la pièce.

[La séance se poursuit à huis clos.]

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.