



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 024 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 2 mai 2005

Président

L'honorable Roger Gallaway

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 2 mai 2005

• (1545)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Commençons la séance. Nous accueillons aujourd'hui M. Scott McFadden, président et chef de la direction de l'Autorité aéroportuaire internationale de Thunder Bay.

Soyez le bienvenu, monsieur McFadden. Excusez notre retard. Nous sommes lundi, que dire de plus?

Nous vous demandons de nous présenter rapidement votre exposé, puis nous vous poserons des questions. Nous n'avons qu'une demi-heure, alors allez-y, s'il vous plaît.

M. Scott McFadden (président et directeur général, Autorité aéroportuaire internationale de Thunder Bay): Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, de me donner l'occasion de vous présenter ce bref exposé.

Vous avez sans doute déjà entendu l'essentiel de mes propos. Les représentants d'autres autorités aéroportuaires et divers intervenants de l'industrie ont sans doute abordé les mêmes thèmes, mais nous sommes convaincus que l'aéroport de Thunder Bay est très particulier. Tous les aéroports du Canada se pensent particuliers. C'est d'ailleurs un aspect que je tiens à souligner.

J'ai compilé diverses données dans ma présentation, et notamment de l'information sur l'aéroport de Thunder Bay et sa structure de gouvernance ainsi que sur ce que nous appelons le « modèle d'aéroport à faibles coûts ».

J'ai de l'information sur la libéralisation de l'espace aérien, parce que je ne suis pas certain que les petites collectivités vous ont bien fait part de leur point de vue à ce sujet. Personnellement, je pense que nombre de petites collectivités, d'exploitants de petit aéroport, ne comprennent pas toujours ce que représente la libéralisation du transport aérien. Je ne le comprends pas entièrement moi-même, mais j'ai quand même des réserves à formuler.

Je veux aussi faire quelques commentaires au sujet des petits aéroports et de leurs collectivités.

En matière de gouvernance, Thunder Bay a adopté le modèle de régie des politiques élaboré par Carver. Nous avons récemment effectué un examen quinquennal de l'autorité aéroportuaire, conformément à nos principes de reddition de comptes. Le consultant a décrit en quelques mots notre processus de gouvernance : une formulation explicite des pouvoirs délégués, assortie d'un régime rigoureux de reddition de comptes.

Essentiellement, le conseil d'administration me confie la gestion de l'aéroport et se contente d'énumérer ce que je n'ai pas le droit de faire. Cela me permet de faire tout le reste. Grâce à cette philosophie élémentaire, nous réussissons plutôt bien.

Quelques principes sont importants. Par exemple, il ne faut jamais oublier que les autorités aéroportuaires sont des organisations sans but lucratif. Elles doivent donc agir dans l'intérêt de la collectivité—

suisant des valeurs définies pour la collectivité plutôt que pour les actionnaires—et chaque aéroport a des enjeux et des priorités qui lui sont propres. La population ne réclame pas et personne ne préconise un resserrement de la réglementation pour les autorités aéroportuaires qui gèrent des installations de la taille de celles de Thunder Bay. De fait, l'aéroport de Thunder Bay a remporté plusieurs prix communautaires, dont un prix de la Chambre de commerce de l'Ontario en 2003.

Pour ce qui est du modèle d'aéroport à faibles coûts, Thunder Bay se démarque encore. Notre aéroport est le seul au Canada qui ait éliminé les frais d'améliorations aéroportuaires. Les frais et les redevances que nous percevons sont les plus faibles au pays. Nous avons pris ces mesures parce que, malheureusement, notre économie n'est pas très dynamique et parce que nous avons reconnu que la croissance de l'industrie du transport aérien est directement liée aux tarifs aériens.

La diapositive numéro 7 compare nos prix à ceux de plusieurs autres aéroports au Canada. Nous n'accueillons peut-être que 580 000 passagers par année, mais nos bénéfices nets par passager sont comparables à ceux d'aéroports beaucoup plus importants, par exemple ceux de Vancouver, d'Edmonton et de Calgary. Nous nous efforçons de réduire nos coûts pour maintenir nos frais au plus bas niveau possible. Nous complétons en outre nos recettes grâce à des projets commerciaux innovateurs.

Nous avons conclu une entente de marketing avec un fabricant suisse de véhicules de déneigement. Nous avons vendu des véhicules à St. John's et à Toronto, nous en avons loué un à Montréal et nous en avons placé un autre aux États-Unis dans le cadre de cette entente de marketing.

Nous avons aussi mis au point des solutions technologiques en collaboration avec une société de TI locale. Nous avons vendu ces solutions, notamment un programme innovateur de facturation aéroportuaire, à plusieurs aéroports du pays.

Par l'entremise de notre filiale, la Thunder Bay Airport Services, nous gérons l'aéroport de Red Lake, un aéroport où transitent seulement 16 000 passagers, et nous sommes donc bien au fait des besoins et des problèmes des très petits aéroports.

• (1550)

En 2001, nos activités non traditionnelles ont produit 2 p. 100 de nos recettes brutes totales. En 2003, ces activités représentaient 17 p. 100 de nos recettes brutes totales, et nous pensons obtenir au moins le même rendement en 2004.

Notre philosophie commerciale repose sur l'amélioration continue. Nos recettes totales dépassent maintenant celles que nous obtenions à l'époque où nous percevions des frais d'amélioration aéroportuaires, et cela grâce à nos nouvelles activités commerciales. Les limites que prévoyait, en matière d'activités, d'investissements et de filiales, le projet de loi précédent, parrainé par Transports Canada, auraient détruit notre modèle commercial original.

J'aimerais maintenant parler de la libéralisation du transport aérien. J'ai dit qu'à mon avis, les petites collectivités ne comprenaient pas vraiment les effets ou l'incidence possibles de la libéralisation du transport aérien, essentiellement parce que peu d'études ont été consacrées, du moins à ma connaissance, à ce qui pourrait se produire dans les petits centres. Je crois que nous avons eu récemment deux exemples de ce qui pourrait se passer dans un contexte libéralisé. Je pense à WestJet, qui est devenue un transporteur aérien transfrontalier et qui a commencé à desservir des marchés aux États-Unis, et je pense à l'effondrement de Jetsgo.

Lorsque WestJet est devenue une entreprise transfrontalière, elle a tout à coup pu exploiter de nombreuses possibilités en Californie, en Floride, et Dieu sait où. Cela a eu comme conséquence immédiate la disparition de certains vols à Thunder Bay. Nous avons perdu une part importante de notre capacité. Au moins un vol par jour au départ de Thunder Bay a été éliminé, et cette capacité a été redéployée sur des routes transfrontalières.

Lorsque Jetsgo a fermé ses portes, elle se préparait à offrir un vol quotidien à Thunder Bay pour ensuite passer à deux vols par jour. À la même époque, WestJet envisageait aussi d'accroître sa capacité à Thunder Bay. Avec la disparition de Jetsgo, bien sûr, la capacité que cette société allait offrir a aussi disparu, tout comme l'intérêt de WestJet à l'égard de Thunder Bay.

Je pense donc que si les transporteurs aériens avaient la possibilité d'exploiter plus largement le marché de nos voisins du sud, en particulier pour le service de point à point, ils seraient très tentés de déployer leur capacité vers le sud et ils auraient peu d'intérêt à se maintenir dans des marchés comme celui de Thunder Bay. Même le plus petit marché des États-Unis est plus important que les petits marchés du Canada. Cette réalité se reflète dans les prix. Je pense que nous avons tous remarqué, depuis la disparition de Jetsgo, que les prix du transport aérien ont augmenté. Mon voyage de retour, ce soir, un aller simple sans escale vers Thunder Bay, me coûte 812 \$. Je n'ai jamais payé autant pour un aller simple d'Ottawa à Thunder Bay. C'est là l'effet du resserrement des marchés qu'a déjà provoqué la disparition de Jetsgo.

La question du cabotage se pose aussi. Pouvons-nous vraiment nous attendre à ce que les transporteurs américains s'intéressent au Canada? À l'heure actuelle, les transporteurs américains qui offrent un service transfrontalier à destination du Canada sont des transporteurs traditionnels, des compagnies aériennes comme Northwest, Delta et American Airlines, dont la structure de coûts est encore beaucoup moins avantageuse que celle qu'avait Air Canada avant de déclarer faillite. Il est absurde de croire que ces transporteurs pourraient exploiter un service de point à point au Canada, d'abord parce qu'ils peuvent choisir parmi tous les marchés aux États-Unis, mais aussi pour les mêmes raisons qui pousseraient les exploitants canadiens à préférer s'engager sur les marchés américains plutôt que de maintenir un service de point à point au Canada.

À titre d'illustration, seuls les neuf plus grands aéroports canadiens figurent sur la liste des 100 premiers aéroports d'Amérique du Nord. Victoria, par exemple, vient au 96e rang; Winnipeg porte le

numéro 79, Vancouver est 30e et Toronto, 17e. C'est donc dire qu'à l'exception de ces neuf grands marchés, tous les marchés du Canada sont plus petits que le plus petit des 100 principaux marchés des États-Unis.

• (1555)

Tout cela influe directement sur la viabilité des petits aéroports. Il nous faut donc encourager les transporteurs aériens pour qu'ils assurent un service régulier vers les petits aéroports et les petites collectivités. L'un des facteurs qui favorisent le maintien du service est le choix relativement restreint de marchés que les lignes aériennes peuvent desservir au Canada. Si vous élargissez ce choix, les transporteurs seront moins enclins à desservir les petits aéroports. De toute évidence, un service de transport aérien de qualité et abordable est un facteur essentiel au dynamisme de l'économie dans un centre comme Thunder Bay.

L'autre problème majeur des petits aéroports est lié au fardeau de la réglementation. J'aimerais bien savoir qui a dit que les autorités aéroportuaires étaient des monopoles non réglementés. Moi, j'administre un aéroport, et je peux vous dire que nous consacrons énormément de temps à étudier les règles, qu'il s'agisse de la façon dont nous devons tracer les lignes sur le terrain d'aviation, des principes de la reddition de comptes ou des rapports de surveillance que nous devons produire pour Transports Canada.

À mon avis, il faudrait réaliser une analyse de rentabilisation. Transports Canada est censé le faire, mais je crois que le ministère oublie souvent cet aspect, délibérément ou non.

Prenons la simple question des loyers. La diapositive 24 montre une facture de l'autorité aéroportuaire de Thunder Bay. Je l'ai choisie parce que l'on parle beaucoup de loyers, de biens mobiliers et des diverses questions de coûts auxquelles les aéroports sont confrontés. C'est la raison pour laquelle j'ai affirmé au début de mon intervention que les autorités aéroportuaires étaient des organismes sans but lucratif et qu'il fallait bien reconnaître que tout ce qui sort des coffres doit aussi y rentrer. À Thunder Bay, nous avons adopté une méthode que les transporteurs aériens ont acceptée et qui nous permettra, au moment où nous commencerons à payer un loyer, en 2006, de répercuter entièrement le coût de ce loyer sur les transporteurs aériens, de façon tout à fait transparente. Je ne veux pas procéder ainsi, car cela décourage le transport aérien, mais en tant qu'administrateur d'un organisme sans but lucratif qui a déjà de la difficulté à assumer ses coûts, je n'ai pas d'autre choix.

Pour terminer, j'aimerais dire qu'avec son approche innovatrice, l'administration aéroportuaire internationale de Thunder Bay a prouvé que le processus de gouvernance que nous avons adopté nous incite à agir dans l'intérêt de la collectivité. Nous nous inquiétons des effets négatifs éventuels de la libéralisation du transport aérien, et je ne crois pas que ces effets aient été suffisamment analysés dans le cas des petites collectivités. Pour assurer la viabilité d'un petit aéroport, il faut alléger, et non pas alourdir, le cadre réglementaire et législatif. Il n'est pas nécessaire d'adopter les mesures législatives pour des aéroports de la taille de celui de Thunder Bay.

J'ai maintenant terminé mon exposé.

Le président: Très bien.

M. Gouk a quelques questions.

• (1600)

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

Merci d'être venu aujourd'hui. Je m'inquiète en particulier des petits aéroports dont il est question dans l'étude. Naturellement, bon nombre des problèmes intéressent les grands aéroports, mais les petits aéroports demeurent très importants—et mon aéroport, à côté du vôtre, c'est une puce; je viens de Castlegar. Vous savez peut-être où cela se trouve?

Je veux aborder quelques points. Vous avez mentionné que vous aviez aboli les frais d'améliorations aéroportuaires. C'est donc dire que vous en perceviez auparavant, n'est-ce pas?

Est-ce que vous les perceviez vous-même ou est-ce que les transporteurs aériens le faisaient pour vous?

M. Scott McFadden: Oui, nous en avons et nous les percevions nous-mêmes.

M. Jim Gouk: Vous les perceviez vous-même. Voilà qui répond à ma question.

Vous avez dit que vous aviez une filiale qui fonctionne suivant un modèle commercial. Je ne sais pas si elle aurait été touchée, mais est-ce que vous avez examiné le projet de loi C-27, un projet que le gouvernement a déposé lors de la dernière législature? Ce projet de loi, je le sais, allait mettre un frein aux activités de la filiale de l'aéroport de Vancouver. En auriez-vous aussi souffert?

M. Scott McFadden: Oui. Comme je l'ai dit, l'adoption de ce projet de loi aurait mis un terme à notre modèle commercial. Nous avons pris le taureau par les cornes. Nous avons créé des occasions d'affaires en nous appuyant sur nos points forts et sur notre savoir-faire, et c'est ce qui nous a permis d'éliminer les frais d'améliorations aéroportuaires. Il est certain que ce projet de loi, parce qu'il limitait la capacité d'un aéroport de diversifier ses activités, aurait réduit nos efforts à néant. Nous aurions dû rétablir les frais d'amélioration aéroportuaires.

M. Jim Gouk: J'imagine que vous avez un service d'incendie sur place, à Thunder Bay, et que la section 308 du RAC n'aurait pas d'effet chez vous, mais est-ce qu'un aéroport de la taille de celui de Thunder Bay s'inquiète de l'imposition de règles—par exemple la section 308 du RAC, qui aurait eu touché les petits aéroports qui ne disposent pas d'un service d'incendie... Est-ce que votre aéroport s'inquiète du fait que ce genre de règles pourraient être adoptées et entraîner de nouveaux coûts sur lesquels vous n'auriez aucun contrôle?

M. Scott McFadden: Cela se produit déjà. J'ai collaboré avec le CCRAC au sujet de la section 308 du RAC, je la connais donc bien, et elle a des répercussions à Red Lake, un aéroport que nous gérons.

Ce n'est que la pointe de l'iceberg. Transports Canada adopte des quantités de nouvelles règles, de la gestion de la faune à la planification des interventions d'urgence ou à la section 312 du RAC, qui est la norme régissant tous les aspects de l'administration d'un terrain d'aviation.

Lorsque Transports Canada révisé ces règles, il y ajoute une foule de nouvelles exigences. Pour nous, c'est d'abord une question de coûts, car nous devons être constamment à l'affût des nouvelles règles et de leur effet sur nos activités. Au bout du compte, si nous ne réussissons pas à manipuler ces règles pour les rendre applicables, il nous faut prendre des mesures pour satisfaire aux exigences.

Je vous le dis, Transports Canada a récemment effectué une inspection à notre aéroport et il a fait nombre de constatations. C'est en grande partie parce qu'un inspecteur est allé sur la piste, qu'il a sorti son ruban à mesurer et qu'il a déclaré, et je ne blague pas, que la ligne blanche n'était pas suffisamment large ou qu'elle se trouvait à un pouce de trop vers la gauche. Je n'invente rien. C'est la vérité.

Voilà le régime de réglementation dans lequel nous devons fonctionner.

M. Jim Gouk: Il faut espérer que nous allons bientôt le modifier.

Je voulais aussi vous demander, au sujet du règlement, si la nouvelle proposition relative aux interdictions d'atterrissage aura un effet négatif à Thunder Bay?

M. Scott McFadden: Heureusement, non.

M. Jim Gouk: Vous ne vous en ressentirez pas.

En dernier lieu, pendant que nous parcourions, comme vous l'avez dit, tout le pays pour entendre des témoignages, nous avons recueilli les mêmes points de vue à peu près partout, sauf, et ce n'est pas sans intérêt, à Vancouver, où des témoins ont utilisé une expression tout à fait nouvelle, que personne d'autres n'avait mentionnée : les « droits d'établissement ». Contrairement au cabotage libre, c'est-à-dire la situation où un transporteur américain vient au Canada effectuer des vols entre des villes canadiennes, ce régime donne au transporteur étranger le droit d'établir une filiale à 100 p. 100 qui offre uniquement un service intérieur au Canada.

Est-ce que cela vous toucherait? Est-ce que ce serait bien ou mauvais?

M. Scott McFadden: Je suis tout à fait en faveur des investissements étrangers. Au fond, c'est ce dont vous parlez. Au premier coup d'oeil, l'idée me semble bonne. Il est toujours utile d'encourager le développement des affaires, qu'il s'agisse du transport aérien ou d'un autre secteur. De fait, une des raisons pour lesquelles je suis un peu sceptique devant la libéralisation du transport aérien pour les Canadiens et pour les petites collectivités, c'est que le Canada est très compétitif dans le domaine du transport aérien. Les exploitants basés au Canada peuvent affronter la compétition à l'échelle mondiale.

L'idée qu'un transporteur américain vienne fonder une filiale au Canada pour stimuler la concurrence non seulement au pays mais aussi dans le monde est plutôt séduisante. Je serais le premier à m'asseoir avec ses représentants pour essayer de les convaincre de s'installer à Thunder Bay.

● (1605)

M. Jim Gouk: Merci.

Le président: Monsieur McFadden, s'il vous plaît mettez votre écouteur, car nous allons vous poser des questions.

M. Carrier va poser des questions.

[Français]

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

Vous avez exprimé beaucoup de réticence à l'égard de la politique de libéralisation du transport aérien. Vous avez aussi parlé du cabotage, qui est problématique. Si la politique sur la libéralisation du transport aérien n'incluait pas le cabotage, quelle serait votre opinion? Est-ce que ce serait bon pour vous ou tout aussi néfaste?

[Traduction]

M. Scott McFadden: En règle générale, je considère que le cabotage est plutôt positif. Je crains toutefois que les transporteurs aériens américains ne s'intéressent pas aux petits marchés du Canada, simplement parce que ces marchés sont trop petits. Ils ne méritent pas leur attention.

Je suis en faveur de la déréglementation, c'est la même chose que la libéralisation. Une certaine prudence s'impose pourtant. Je ne crois pas qu'une analyse approfondie de ce qui pourrait se produire dans les petites collectivités ait été réalisée, et je veux mieux comprendre les divers scénarios avant de me faire une opinion.

[Français]

M. Robert Carrier: Je comprends votre réticence quant au cabotage. D'ailleurs, plusieurs autres l'ont déjà exprimée. Ma question était plutôt celle-ci: si, dans sa politique de libéralisation du transport aérien, le gouvernement n'incluait pas le cabotage, cette politique vous inquiéterait-elle tout autant?

[Traduction]

M. Scott McFadden: Comme l'industrie canadienne de l'aviation est compétitive, toute forme de libéralisation du transport aérien créera de nouvelles possibilités pour les transporteurs canadiens. En raison des conditions du marché plutôt que de la réglementation ou de la libéralisation, je ne pense pas que cela ouvrira les mêmes perspectives aux transporteurs américains. Air Canada et WestJet sont aujourd'hui compétitives parce qu'elles appliquent le modèle de faible coût, tandis que la plupart des transporteurs aériens des États-Unis appliquent toujours le modèle traditionnel. Ils ont toujours la même structure de coûts, à peu de choses près qu'avant le 11 septembre 2001.

Leur capacité de fonctionner au Canada, de faire concurrence aux exploitants canadiens, est limitée. Inversement, la capacité des Canadiens de s'imposer sur toutes les routes, que ce soit des routes de cabotage ou des liaisons transfrontalières ou internationales, est excellente. Cette situation crée des possibilités pour les transporteurs canadiens. Ce que l'on craint, c'est que ces possibilités soient plus intéressantes que celles offertes par une liaison entre Thunder Bay et Winnipeg. Pour passer d'un service intérieur à un service transfrontalier, WestJet a redéployé ses capacités et quitté les petits marchés au Canada.

• (1610)

Le président: Merci.

Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): On nous a beaucoup parlé de Transports Canada et de la réglementation et du fait qu'apparemment, il y a derrière certains bureaux des personnes chargées d'imaginer de nouvelles règles pour irriter les autorités aéroportuaires et tous les autres joueurs. Vous avez mentionné la ligne blanche sur la piste—si cette ligne était exactement de la bonne largeur ou au bon endroit. Cela m'a fait penser à la médiane sur nos routes et à ce qui se passerait si elle était déplacée d'un pied d'un côté ou de l'autre. Je me suis dit qu'avant de me joindre au concert des critiques, je devrais peut-être me renseigner au sujet des risques que pourrait présenter une ligne tracée au mauvais endroit.

Y a-t-il des raisons de sécurité derrière certaines des règles de Transports Canada ou s'agit-il simplement de règles sans grande utilité?

M. Scott McFadden: Je suis convaincu qu'il y a des gens derrière des bureaux—plusieurs bureaux, quelque part—qui inventent des règles, parce que certaines des mesures que l'on nous propose sont parfaitement ridicules.

De fait, prenez la section 308 du RAC, regardez les données concrètes, historiques. Nous avons effectué cette étude—Sypher: Mueller l'a réalisée pour nous—, si une règle semblable à la section 308 du RAC avait été en vigueur ces 20 dernières années,

aucune vie n'aurait été sauvée. De fait, aucune vie n'est menacée par l'absence d'un service du type prévu par la section 308 du RAC.

Prenez la section 308 du RAC, regardez-la dans son ensemble. Supposons que nous sommes prêts à dépenser de l'argent pour une règle comme celle-là, une règle tout à fait réactive—elle n'est pas du tout proactive, elle est réactive. Les chances que cette règle nous permette de sauver des vies ou d'améliorer la sécurité sont minces sinon inexistantes. Si vous voulez dépenser tout cet argent, je crois qu'il s'agissait de 500 millions de dollars sur 20 ans, il vaudrait peut-être mieux l'utiliser pour instaurer une règle ou un processus qui permettra d'améliorer les impacts sans perte de contrôle, par exemple—un certain nombre de personnes meurent chaque année dans ce type d'incident. Vous pourriez même aller plus loin et investir dans la signalisation à un passage à niveau. Dans ce cas, vous obtiendriez une amélioration concrète, visible, de la sécurité.

En bout de ligne, on pourrait même dire que le fait d'investir de l'argent dans la section 308 du RAC aura un effet négatif sur la sécurité.

Mme Bev Desjarlais: Vous avez dit que la section 308 du RAC était réactive. Pouvez-vous nous dire en réaction à quoi cette section a été créée? Vous avez mentionné que vous aviez collaboré avec le CCRAC. Comment est-ce que Transports Canada justifiait la règle?

M. Scott McFadden: Il n'y avait rien, à ce que je sache.

L'idée de la section 308 du RAC est venue après l'accident à Fredericton. Plusieurs facteurs ont été examinés, mais le ministre de Transports de l'époque s'était engagé à passer en revue les services d'urgence dans les aéroports du Canada. C'est ainsi que la section 308 du RAC est née, même si le BST a conclu que le service des incendies de Fredericton n'aurait absolument rien pu faire pour modifier l'issue de cet incident.

J'ai parlé de réactivité. C'est ce qui est malheureux au sujet des services d'urgence : ils sont réactifs. Vous réagissez à un événement qui s'est déjà produit, plutôt que de prendre des mesures pour prévenir cet événement.

Mme Bev Desjarlais: Qu'est-ce que vous pensez des mesures de sécurité en place actuellement dans les aéroports du Canada, non pas seulement dans les grands aéroports internationaux mais aussi dans un certain nombre de petits aéroports? Croyez-vous que les mesures de sécurité sont justifiées dans ces aéroports?

• (1615)

M. Scott McFadden: Est-ce que je pense que la sécurité est justifiée? Sans l'ombre d'un doute. Est-ce que je pense que les mesures de sécurité que nous avons sont justifiées? Je crois que l'on pourrait en parler longtemps.

Mme Bev Desjarlais: Très bien. Merci.

Le président: Monsieur Bonin.

M. Raymond Bonin (Nickel Belt, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'ai trois questions à poser. Je vais les formuler rapidement et j'aimerais que vous me donniez des réponses brèves.

Premièrement, votre vol de ce soir vous coûte 800 \$, aller simple, mais au moins il y a un vol. Que pense le conseil d'administration d'un service stable, par exemple le vol que vous allez prendre, par opposition à un service opportuniste ou saisonnier? Parce que le Canada a un régime de concurrence, certains transporteurs peuvent venir desservir un secteur stable, ce qui est très coûteux, je ne le nie pas, mais ils peuvent aussi exploiter les meilleures saisons et les meilleurs horaires, puis disparaître. C'est ce qui s'est passé à Sudbury. La compétition n'a pas duré très longtemps là-bas. Les transporteurs ont pris ce qu'il y avait de mieux et maintenant ils parlent de revenir l'hiver prochain, pour assurer le service vers les marchés de la Floride. Ne pensez-vous pas que vous risquez de perdre votre service stable si vous encouragez trop le service opportuniste?

M. Scott McFadden: Je travaille dans cette industrie depuis 25 ans, et il n'y a jamais eu de pénurie de transporteurs ni d'exploitants. Cela dit, un service aérien à faible coût représente dans une collectivité comme Thunder Bay un avantage vraiment spectaculaire. Nous le constatons depuis que WestJet vient chez nous.

Reportez-vous à la période de 1990 à 1999. Avant l'arrivée de WestJet, nous avions un duopole avec Air Canada et Lignes aériennes Canadien. Au cours de cette période, les tarifs ont augmenté de 14 p. 100 par année en moyenne et il y a eu une réduction correspondante des déplacements aériens.

Dès que WestJet est arrivée, la situation s'est renversée. C'est à l'aéroport qu'on le constate vraiment. Vous voyez passer des équipes de hockey et de curling, des gymnastes, des nageurs, des congressistes—les activités se multiplient dans la collectivité. Ce sont des stimuli économiques essentiels dans les collectivités éloignées.

M. Raymond Bonin: Mais vous ne craignez pas la disparition du service stable. Vous n'avez pas d'inquiétudes à ce sujet.

M. Scott McFadden: Non.

M. Raymond Bonin: Y a-t-il un parc industriel à proximité de l'aéroport?

M. Scott McFadden: Oui.

M. Raymond Bonin: Nous parlons toujours des passagers, mais le secteur du fret produit lui aussi des recettes. Quel est le pourcentage des recettes de l'autorité aéroportuaire qui provient du fret?

M. Scott McFadden: Nous avons un très faible pourcentage de fret à Thunder Bay. La plupart des marchandises arrivent à Thunder Bay par la route.

M. Raymond Bonin: Les projections des autorités aéroportuaires relatives aux coefficients de remplissage ou aux taux d'utilisation sont confidentielles. Le ministère nous a dit qu'il s'agissait d'une information que les autorités aéroportuaires ne partageaient avec personne. Ce sont vos projections au sujet des volumes des prochaines années.

J'ai posé la question à des fonctionnaires du ministère, et ils n'ont pas pu me répondre. Je vais donc vous la poser à vous. Pourquoi cette information est-elle confidentielle alors que vous êtes un organisme public et que vous n'avez pas de concurrents?

M. Scott McFadden: Je ne comprends pas bien de quelles données vous parlez.

M. Raymond Bonin: Je parle des calculs que vous faites au sujet du nombre de passagers de cette année et de ce que ce nombre

devrait être pour les quatre prochaines années. On nous a dit, au ministère, que cela était considéré comme confidentiel par les autorités aéroportuaires.

M. Scott McFadden: Je n'en suis pas certain, mais je crois que nous publions le plan de masse de l'aéroport, et cette information s'y trouve.

M. Raymond Bonin: J'ai peut-être obtenu une mauvaise réponse. J'ai de la difficulté à accepter qu'un organisme public qui n'a pas de concurrents refuse de divulguer ses projections.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McFadden. Malheureusement, notre demi-heure est écoulée. Nous vous sommes très reconnaissants d'être venu aujourd'hui. Merci beaucoup.

Mme Bev Desjarlais: J'ai une précision à demander.

Le président: Allez-y.

Mme Bev Desjarlais: Je n'ai pas le rapport dont il...

Le président: Nous l'avons reçu, mais il n'est pas encore traduit.

• (1620)

Mme Bev Desjarlais: Très bien. Merci.

Le président: Nous allons maintenant entendre M. Phil Benson, de Teamsters Canada. C'est la seule personne que je connaisse qui se décrit comme un lobbyiste.

Monsieur Benson, s'il vous plaît, présentez-nous vos collègues.

M. Phil Benson (lobbyiste, Teamsters Canada): Merci, monsieur le président.

Je suis ici aujourd'hui en compagnie de François Laporte, adjoint spécial de Robert Bouvier, le président de Teamsters Canada, et de Guy Bissonnette, agent commercial de la section 1999, à Montréal.

Je vais d'abord vous exposer quelques-uns des commentaires de Teamsters Canada, puis le camarade Bissonnette vous fera part de certaines expériences qui, je l'espère, vous feront mieux comprendre ce que nous vivons à un niveau plus local. François terminera ensuite notre exposé.

Je vous remercie de nous avoir invités. Nous vous en sommes très reconnaissants. J'ai bien peur de ne pas pouvoir vous fournir beaucoup de réponses aujourd'hui, car nous avons beaucoup plus de questions que de réponses.

Le transport aérien ne se limite pas aux objectifs commerciaux des transporteurs. Le transport des biens et services, ou son absence, peut avoir une profonde incidence sur les collectivités. Nous venons de voir ce qui se passe à Thunder Bay. S'il n'y a pas de profit, personne n'offre le service. Il existe aussi un lien essentiel entre l'aviation civile et la sécurité ou la souveraineté nationales. Si nous décidons de libéraliser le transport aérien, que ce soit par cabotage ou autrement, il est important de le faire dans l'intérêt national, en tant que nation, et non pas uniquement par caprice ou dans l'intérêt du libre marché.

Si nous allons de l'avant, nous devons veiller à ne pas sacrifier la sécurité aux considérations commerciales. Il nous faut définir clairement les responsabilités en matière de sécurité, et l'élaboration de traités ou de concepts de ce type doit reposer sur l'équité et la réciprocité, sur des normes de sécurité très strictes, sur des normes du travail et des normes sociales rigoureuses, sur la protection des emplois, les conditions de travail, la qualité du service et la répartition équitable des bénéfices pour l'industrie et les voyageurs.

Il est essentiel que les syndicats participent pleinement à ce projet, et nos représentants doivent intervenir dans toutes les discussions intergouvernementales concernant l'avenir de l'industrie, puisque cela déterminera à quel endroit nos membres continueront de gagner leur vie. Actuellement, nous avons devant nous plusieurs opinions différentes. Certains croient que les médias vont plus vite que le ministre; d'autres considèrent que c'est plutôt votre comité qui va plus vite que le ministre. D'autres encore affirment que le ministre est en avance sur tous les autres joueurs.

Je vais parler un peu de Teamsters Canada. Nous sommes une section autonome de la Fraternité internationale des Teamsters, le plus important syndicat d'Amérique du Nord, qui compte environ 1,8 million de membres. Ici, au Canada, je ne connais pas nos derniers chiffres—notre organisation croît à un rythme accéléré—mais nous avons au moins 130 000 membres.

Examinons un peu l'industrie du transport aérien. On pense d'abord à des activités comme le cabotage, à des billets bon marché ou à un vol d'un point à un autre. À l'aéroport Pearson, il y a des gardiens de sécurité, ce sont des Teamsters; des préposés à la manutention des aliments, encore des Teamsters; des préposés au ravitaillement des avions, encore des Teamsters; les lignes aériennes qui utilisent l'aéroport, leurs employés font partie des Teamsters. Alors dans un seul aéroport, et je ne parle même pas de l'ensemble de l'industrie, notre syndicat occupe une position dominante. Autrement dit, nous ne sommes pas seulement présents dans les appareils, nous ne comptons pas seulement les membres des équipages—et lorsque je dis « seulement », je ne parle pas de l'importance de ces travailleurs, je parle en termes de nombres.

Nous sommes aussi présents dans le secteur du fret. Nous avons une petite division pour le transport des colis, Purolator, UPS—nous connaissons toutes ces entreprises—et il y en a encore bien d'autres qui sont essentielles pour assurer un revenu aux familles de nos membres. Nous sommes aussi présents dans toute une gamme de services qui gravitent autour des aéroports. Notre division des services de voitures blindées, par exemple, utilise évidemment les aéroports.

Pour ce qui est de la libéralisation du transport aérien, de quoi parlons-nous exactement? Nous n'en sommes pas tout à fait certains. Nous avons plus de questions que de réponses. Est-ce que nous y sommes opposés? Non, il est difficile de s'opposer à quelque chose que l'on ne saisit pas très bien. Sommes-nous en faveur? Certainement pas pour l'instant, parce que nous n'avons pas suffisamment d'information.

Ce que nous voulons vous dire, à vous, au ministre et à l'ensemble de la collectivité, c'est simplement que le rôle des transports aériens ne se limite pas à faire monter des gens à bord des appareils et à décoller. Il y a tout un groupe de personnes qui gagnent leur vie au voisinage des aéroports et grâce aux aéroports. Du point de vue de Teamsters Canada, ce n'est pas seulement à Montréal, à Toronto ou à Vancouver que cela se passe, mais aussi dans des collectivités de tout le pays, d'un océan à l'autre, toutes celles qui utilisent ces services. Si un transporteur commercial ne vient plus, on pense aux habitants qui seront privés de transport, mais de notre point de vue, il peut tout aussi bien s'agir d'un service de colis, de fret, de toutes sortes de services dans lesquels nos membres travaillent.

• (1625)

Je vais maintenant laisser la parole à mon camarade Bissonnette, qui parlera de questions intéressantes plus spécifiquement Montréal et Québec.

[Français]

M. Guy Bissonnette (permanent syndical, Local 1999, Teamsters Canada): Bonjour.

Je représente les gens qui travaillent au Québec dans le secteur de l'aviation. Nous avons une grosse compagnie, Air Canada Jazz, qui effectue des vols régionaux. Si on libéralise le transport aérien, les Américains seront-ils intéressés à desservir Val-d'Or, Sept-Îles, Schefferville et Wabush? J'en doute, mais on ne sait jamais. Il n'y a pas que ces grosses compagnies. Il y a des petites entreprises qui ne font que des vols nolisés. Elles font des vols nolisés vers les États-Unis et effectuent des vols médicaux, payés par le gouvernement, afin de transporter des personnes vivant dans des petits centres qui ont besoin d'être soignées à l'extérieur.

Je voudrais renchérir sur ce que Phil disait. Nous ne savons pas quelle position adopter pour le moment. Il y a encore beaucoup trop de questions qui se posent. Je représente tous les gens d'Air Inuit, tant les pilotes que les agents de bord, dans le Grand Nord canadien. Ils font beaucoup de cargo, parce qu'il n'y a pas de route là-bas, comme tout le monde le sait. Tout doit être transporté par avion, ou par bateau quand les glaces ont fondu.

Nous nous inquiétons beaucoup et nous ne sommes pas prêts à donner des réponses. Tous nos gens s'inquiètent passablement de ce qui va se passer. Nous suivons la situation de près, et j'espère bien que tout ira pour le mieux. Nous voulons surtout préserver les emplois des personnes qui travaillent dans le domaine de l'aviation.

Merci. C'est tout pour mon intervention.

M. François Laporte (directeur, Affaires gouvernementales, Teamsters Canada): Voici notre conclusion, monsieur le président. Comme on l'a mentionné, notre préoccupation est l'emploi. L'industrie du transport aérien vient de traverser une période assez difficile: c'est un malade qui a besoin de stabilité. La libéralisation du transport aérien est-elle la solution? Pour le moment, nous ne pouvons pas le dire. Nous avons trop de questions, nous aussi, comme Phil l'a mentionné. Quel en sera l'impact sur le transport régional et le service aux communautés? Pour nous, c'est aussi une très grande priorité.

Il y a beaucoup d'autres questions qui sont reliées à la libéralisation. Par exemple, est-ce que les gens de l'industrie devront passer par tout le processus de sécurité et obtenir des cartes pour pouvoir travailler aux États-Unis? Est-ce que la question des lois sur l'immigration américaine et canadienne aura un impact sur la libéralisation des marchés? Je pense qu'avant d'aller dans cette direction, on devrait avoir une meilleure idée des impacts éventuels, des avantages et des coûts. Il ne faut surtout pas oublier d'impliquer le mouvement syndical. Nous sommes un partenaire important dans l'industrie, et on doit tenir compte des gens qui y travaillent, de ceux que nous représentons.

Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Merci.

Y a-t-il des questions?

Monsieur Gouk, allez-y.

M. Jim Gouk: Merci, monsieur le président.

En fait, je veux aborder seulement deux ou trois points.

Premièrement, je tiens à vous dire que nous—et je laisserai les autres partis parler pour eux-mêmes—nous sommes très inquiets des conséquences économiques d'un changement éventuel. Nous étudions le problème sous tous ses angles. Nous ne voulons pas de cabotage si cela doit enlever des emplois aux Canadiens et nuire d'une façon ou d'une autre à l'économie canadienne. Nous pensons à la population qui a besoin de services de transport, mais pas seulement à elle et à tout prix. Nous envisageons la situation dans son ensemble, et je peux vous assurer que les emplois sont un des facteurs dont nous tenons compte.

La question que je veux vous poser, pour savoir si cela vous touche—je dois rencontrer des représentants d'un autre secteur de l'industrie des transports, celui des ports, à ce sujet—je veux parler de la sécurité et plus particulièrement des vérifications de sécurité de vos employés, de vos membres qui travaillent dans les aéroports. Est-ce que cela vous cause des difficultés? Avez-vous des inquiétudes à ce sujet ou des commentaires que vous croyez approprié de nous soumettre aujourd'hui?

• (1630)

M. Phil Benson: Parlez-vous des habilitations de sécurité de Transports Canada?

M. Jim Gouk: Oui.

M. Phil Benson: Évidemment, comme il s'agit des habilitations de sécurité de Transports Canada, nous n'allons pas en discuter en détail, mais nous siégeons à divers comités—le transport aérien, le chemin de fer, les routes et les ports—parce que Teamsters Canada est bien présent dans tous ces secteurs.

Nous appuyons le système de contrôle de sécurité de Transports Canada. Nous trouvons qu'en comparaison d'autres formes de contrôles de sécurité, en particulier les contrôles transfrontaliers, nous évitons bien des préoccupations relatives à la protection des renseignements personnels qui sont courantes dans les autres systèmes. En outre, pour ce qui est de nos rapports avec le ministère, lorsque le ministère a des problèmes, il les règle rapidement. Voilà donc un régime de contrôle de sécurité que nous appuyons.

M. Jim Gouk: Nous parlons bien de la même chose. La vérification des antécédents de sécurité de vos...

M. Phil Benson: C'est exactement ce dont je parle, mais bien sûr, parce qu'il s'agit de sécurité, nous avons des obligations. J'en discuterai en privé avec vous si vous le voulez, mais en public, je préfère ne pas entrer dans les détails, si ce n'est pour dire que le programme fonctionne bien et que nous l'appuyons.

M. Jim Gouk: Très bien.

Le président: Merci.

Madame St-Hilaire.

[Français]

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

Merci beaucoup, messieurs. Je dois vous dire que le Bloc québécois a émis les mêmes réserves que vous, au départ, quand on a commencé à étudier la question, en plus de soulever la question du français. Nous voulions savoir si les compagnies américaines ou autres respecteraient le fait français, sachant que même chez nous, ce n'est pas toujours facile.

Vous avez parlé de la question du service en région. Je comprends vos craintes. Nous les partageons. Cela dit, si jamais la libéralisation se réalisait, quelles seraient vos exigences ou vos souhaits pour

assurer le service en région et, par le fait même, la préservation des emplois?

M. François Laporte: Il y a quelques années, nous avons participé à une réunion du Comité des finances où il y avait une présentation sur le budget. On avait parlé des fameuses dispositions d'aide à l'industrie du transport, à cette époque. Si ma mémoire est bonne, on avait soulevé le fait qu'aux États-Unis, il existe des programmes de subvention pour faire en sorte que les transporteurs aériens desservent les gens des communautés éloignées.

Nous pensons qu'un programme de ce genre devrait être mis en place au Canada. Bien sûr, on parle de libéralisation et de déréglementation. Cependant, il est évident que dans certaines communautés, la population n'est pas assez nombreuse pour que les compagnies aériennes soient intéressées à les desservir quotidiennement. Néanmoins, ces gens-là devraient être en mesure de se déplacer. Souvent, les modes de transport alternatifs ne sont pas valables: c'est trop long, parce que les gens demeurent trop loin. Nous pensons qu'une solution serait d'établir un programme d'aide aux transporteurs pour offrir le service en région, comme celui qui existe aux États-Unis.

Mme Caroline St-Hilaire: Merci.

[Traduction]

Le président: Merci.

Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Vous avez expliqué à M. Gouk, au sujet des habilitations de sécurité, que parce que vous participez à ce régime vous ne voulez rien en dire en public. Toutefois, certains commentaires au sujet des cartes de sécurité et de la vérification des antécédents de sécurité des employés été diffusés publiquement. Je ne suis donc pas convaincue que vous risquez de compromettre la sécurité de l'aéroport.

Vous n'avez pas à nous dévoiler les mesures de sécurité en place. Nous vous demandons simplement si le groupe que vous représentez a des inquiétudes au sujet de l'information recueillie pour les vérifications de sécurité. Vous n'avez pas l'impression que l'on empiète sur vos droits. Vous n'avez pas l'impression qu'une partie de ces vérifications est inutile. On nous a dit—je pense que nous avons tous entendu des remarques de ce genre—que des habilitations de sécurité avaient été demandées pour des membres de la famille, des frères, des belles-mères. Vous devez obtenir ce genre d'autorisation de sécurité. Est-ce que c'est là le type d'information que l'on demande à vos membres?

M. Phil Benson: Je le répète, pour ce qui est des détails que vous demandez, nous avons présenté nos commentaires clairement et nous avons formulé nos préoccupations devant les autorités compétentes. Officiellement, nous appuyons le système de contrôle de sécurité de Transports Canada—les cartes biométriques. Pour l'instant, nos membres ne nous ont pas signalé de préoccupations ni de problèmes. Lorsque des problèmes sont survenus, nous avons constaté qu'ils avaient été réglés très rapidement.

• (1635)

Mme Bev Desjarlais: Très bien, ça va.

Le président: Monsieur Karygiannis, vous aviez une question?

L'hon. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt, Lib.): J'en ai deux ou trois.

Messieurs, je tiens à vous remercier d'être venus. Scott, je suis très heureux de vous voir.

Il faut se réjouir qu'une organisation comme la vôtre s'intéresse aux questions de transport dans l'ensemble du pays, et vous êtes probablement l'un des syndicats les plus importants—je me trompe peut-être, mais je crois que vous êtes l'un des plus grands syndicats—dans le monde, et vous abordez les questions de transport avec sérieux.

Tout d'abord, j'aimerais que vous nous expliquiez un peu vos mécanismes—et n'hésitez pas à nous faire part de tout autre commentaire qui vous viendrait à l'esprit—et l'avance que vous souhaitez peut-être prendre pour que vos membres puissent utiliser les cartes de sécurité lorsqu'ils franchissent la frontière, qu'ils arrivent à l'aéroport ou qu'ils se rendent dans des installations de la sécurité portuaire. Que pouvez-vous nous dire au sujet de la situation pour nous aider, nous les membres du comité, à proposer des solutions intéressantes?

Je sais que certains de vos camarades, des membres de votre fraternité, vont dans les ports chercher des marchandises puis les amènent à un aéroport pour ensuite, par exemple, prendre un autre chargement et traverser de l'autre côté de la frontière.

M. Phil Benson: Je sais que d'autres syndicats ont des préoccupations particulières, mais il s'agit d'une question clé pour Teamsters Canada, parce que nous représentons des travailleurs de l'aviation, du rail et des ports. Il existe au Québec une petite section dont les membres, je crois, se rendent 1 200 fois par semaine aux États-Unis.

C'est un aspect que nous avons étudié avec une rigueur considérable. De fait, depuis sans doute 18 mois, nous discutons avec les gouvernements, avec le personnel du ministre et le ministre lui-même. Notre président, M. Bouvier, François et moi-même nous avons rencontré le ministre à Montréal, et la question a été soulevée. Nous défendons énergiquement ce dossier.

Si l'on comprend bien la rapidité des systèmes CanPass et NEXUS—et je ne veux pas les dénigrer, ils sont excellents, on se rend compte que le système de contrôle de sécurité de Transports Canada, à notre avis, tient beaucoup mieux compte des questions de protection des renseignements personnels. Nous préférons que les décisions en matière de sécurité soient prises par des Canadiens plutôt que par des étrangers. Nous savons d'expérience que notre système est beaucoup plus convivial, beaucoup plus... gentil n'est peut-être pas le mot qui convient, mais on y fait montre de plus de sensibilité, ce qui n'est pas le cas des systèmes étrangers.

À long terme, nous pouvons construire tous les ponts que nous voulons vers les États-Unis. Nous appuyons très fermement le projet de tunnel à Détroit, par exemple. Au bout du compte, si les questions de sécurité ne sont pas réglées à la frontière, nous continuerons d'avoir comme M. Gallaway, de Sarnia, le sait bien, de longues files d'attente chaque fois qu'une alerte jaune ou une alerte rouge est déclenchée, quel que soit le régime d'alertes en vigueur dans les États-Unis d'Amérique.

Pour régler ces problèmes, nous pouvons entre autres nous tourner vers le système de laissez-passer de sécurité de Transports Canada. Disons qu'un membre des Teamsters travaille pour une entreprise de messagerie ou de camionnage. Il peut bien se rendre à un aéroport un jour, aller dans un port le lendemain et passer la frontière le surlendemain. Si le système de contrôles de sécurité avait été conçu comme certains le préconisaient, nos membres seraient décorés comme des arbres de Noël, non seulement avec les laissez-passer et les permis exigés pour le travail, mais aussi en raison de toutes les formalités liées aux matières dangereuses, à l'accès aux zones portuaires, à l'accès... cela est ridicule, puisqu'il existe un laissez-

passer qui règle tous ces problèmes et qui devrait être, à notre avis, accepté aussi par le gouvernement américain.

C'est donc un dossier que nous défendons avec énergie, et nous espérons que les membres du comité indiqueront au ministre que cette solution pourrait être viable.

L'hon. Jim Karygiannis: J'ai une autre question à vous poser. Pourriez-vous nous expliquer un peu le travail effectué par votre fraternité aux États-Unis pour favoriser l'adoption de cette solution, pour l'expliquer à nos collègues législateurs américains qui pourraient l'accepter et contribuer à rationaliser le processus, afin que le département américain des Transports adopte les mêmes solutions que celles de l'OTC au Canada?

M. Phil Benson: Avec plaisir. Je crois qu'avant la dernière élection, M. Gallaway et d'autres membres du comité se sont rendus à Washington, au siège social de la Fraternité internationale des Teamsters, dans le cadre d'une série de rencontres aux États-Unis. Même si M. Gallaway a l'amabilité de me traiter comme un lobbyiste, et le département du lobbying en est fort aise, comme on peut le constater, nous sommes ouverts et nous agissons ouvertement, même dans nos titres.

Mes collègues des États-Unis sont aussi ouverts que moi. Ils sont prêts à utiliser leur capital politique, si vous voulez, leur expérience, pour promouvoir cette solution. Le projet est bien accueilli par le gouvernement américain, du moins par les gens avec qui nos collègues en ont discuté.

Je pense qu'en y mettant l'énergie nécessaire, nous obtiendrons rapidement des résultats.

• (1640)

Le président: Très bien.

M. Bonin veut poser une question—soyez bref.

[Français]

M. Raymond Bonin: Merci, monsieur le président.

Vous avez dit qu'il vous était difficile de prendre position parce que c'est nouveau et que c'est certainement quelque chose dont on doit s'inquiéter. Je trouve que le cabotage est positif sous certains aspects, mais, comme vous, je m'inquiète pour les petits aéroports.

Je n'ai pas de question à poser, mais plutôt une suggestion à faire au syndicat. Vous pouvez faire du lobbying pour qu'au moins, pendant la première phase, le cabotage soit permis à des aéroports ayant un certain nombre de passagers. On peut commencer par les plus gros et si cela fonctionne, on pourra continuer. Si on permet le cabotage dans tout le pays, ce sera un désastre, d'après moi.

M. François Laporte: Nous prenons note de votre commentaire, mais je dois dire que l'idée du cabotage et de la libéralisation du transport aérien n'est pas nouvelle. Cependant, nous n'en connaissons pas les impacts. Est-ce que Transports Canada a pris la peine d'en analyser les impacts possibles? Par exemple, on a parlé de Thunder Bay. Est-ce qu'on a parlé de Sept-Îles? Est-ce qu'on va parler des aéroports dans la région du nord de la Colombie-Britannique, dans la région de l'Alberta, des plus petits aéroports régionaux? Que seront les impacts pour ces gens?

A-t-on pensé à analyser la capacité des grands aéroports tels que Winnipeg, Calgary, Vancouver, Montréal et Toronto d'accepter de nouveaux transporteurs? Est-ce réalisable? On attend en ligne pendant des dizaines et des dizaines de minutes avant de passer par le processus de la sécurité. Nous sommes en faveur de la sécurité, et ce sont nos membres qui font ce travail. Mais est-ce que les aéroports seront en mesure d'accepter ces nouveaux transporteurs? Je ne le sais pas. Nous voulons connaître tous ces éléments avant de dire oui ou non à la libéralisation du transport aérien.

Le président: Monsieur Carrier, vous pouvez poser une dernière question.

M. Robert Carrier: Bonjour, messieurs.

Je suis étonné que vous n'ayez pas de position claire concernant la libéralisation du transport aérien, puisqu'il s'agit d'un sujet assez connu. Lors de notre tournée dans l'ensemble du Canada, la plupart des intervenants, dont des chambres de commerce, des associations de tourisme et des administrations aéroportuaires, se sont dits très en faveur de ce principe. Ils pensent qu'ils vont avoir plus de passagers et que cela va ouvrir des nouveaux marchés qui ne sont pas desservis actuellement. C'est l'opinion générale qui semble se manifester. Vous en avez sûrement entendu parler aussi. Si la libéralisation amène plus de passagers et plus d'affaires dans les aéroports, cela devrait être avantageux pour vous, qui représentez tous les employés des aéroports, bien qu'on puisse se poser d'autres questions sur la façon dont cela va fonctionner. D'une façon générale, si les commentaires qu'on entend sont exacts, cela devrait être bon.

M. Guy Bissonnette: Je ne suis pas convaincu que le nombre de passagers qui partent de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, le matin, pour aller vers Sept-Îles va augmenter parce qu'on va ouvrir le ciel. Je ne suis pas en mesure de vous dire que je suis content de cela parce que je n'ai aucune garantie. Je ne crois pas que les villes de Sept-Îles, Baie-Comeau et Rouyn-Noranda vont se mettre à faire beaucoup plus d'affaires à cause de la libéralisation. Il y a deux semaines, je suis allé à Rouyn-Noranda sur un vol de Jazz. C'était un avion qui pouvait transporter une quarantaine de passagers, et nous étions 22. Si le ciel avait été ouvert, est-ce que nous aurions été 100? Je ne le pense pas.

M. Robert Carrier: Je partage votre opinion concernant les petits aéroports: cela ne réglerait pas nécessairement le problème. Par contre, s'il y avait libéralisation, les compagnies étrangères, donc américaines, pourraient desservir n'importe quel aéroport et pourraient amener d'autres passagers de l'extérieur du Canada vers les différentes régions.

[Traduction]

M. Phil Benson: Nous avons beaucoup lu au sujet des opinions dans ce dossier, tout cela a été amplement discuté. Nous avons cherché à recueillir des faits, mais personne ne nous en a fourni. Tout ce que nous avons, ce sont des opinions.

Parce que nous représentons nos membres, nous n'aimons pas agir ou nous prononcer simplement en fonction d'opinions. Nous voulons savoir. Nous voulons nous présenter devant nos membres—leur soumettre des faits et des preuves—pour leur demander des instructions sur la façon dont nous devrions nous y prendre.

Pour l'instant, certains soutiennent que pour diverses raisons ce serait une bonne chose. D'autres nous promettent la fin du monde. Mais nous n'avons toujours aucune donnée en main. Pour nous, il ne s'agit pas seulement des passagers dans les avions ou de la vague promesse d'un vol bon marché entre Montréal et Toronto ou Vancouver... choisissez la destination. Compte tenu de l'ampleur de notre mandat et de la diversité des secteurs dans lesquels nos

membres travaillent, la question est beaucoup trop complexe pour être ramenée à de tels détails.

Nous avons demandé de l'information, nous n'en avons pas reçu. Lorsque nous en recevrons, nous serons mieux en mesure de nous prononcer.

•(1645)

[Français]

M. Robert Carrier: Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Benson, monsieur Laporte, monsieur Bissonnette, merci d'être venus ici aujourd'hui. Une demi-heure est vite passée. Je vous remercie infiniment.

M. Phil Benson: Merci beaucoup. Merci de votre amabilité. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec nous.

Merci, monsieur le président.

Le président: Nous accueillons maintenant les représentants de l'ALPA, Messieurs Adamus, Hardisty et Laflamme.

Jim, pourriez-vous assumer la présidence, s'il vous plaît?

Le vice-président (M. Jim Gouk): Messieurs, merci de venir témoigner devant le comité. Je crois que vous connaissez bien la procédure. S'il vous plaît, présentez-nous rapidement votre exposé. Les membres du comité vous poseront ensuite des questions.

La parole est à vous.

Capitaine Kent Hardisty (président, Conseil canadien, Association des pilotes de ligne, Internationale): Merci, monsieur Gouk.

Bonjour. Je suis le capitaine Kent Hardisty et je représente l'Association internationale des pilotes de ligne. Je préside le Conseil canadien de l'ALPA et je suis pilote chez Air Canada Jazz. Je suis venu en compagnie du vice-président, le capitaine Dan Adamus, et d'un représentant supérieur de l'ALPA, M. Art Laflamme.

L'Association internationale des pilotes de ligne, l'ALPA, représente plus de 64 000 pilotes professionnels qui travaillent pour 41 lignes aériennes au Canada et aux États-Unis. Tant à titre d'agent de négociation accrédité pour nos membres que comme défenseur des intérêts de nos membres dans tous les dossiers touchant leur sécurité et leur bien-être professionnel, l'ALPA est le principal porte-parole des pilotes de ligne en Amérique du Nord. L'ALPA s'intéresse donc de près à la santé économique et au bien-être de l'industrie.

Nous avons comparu devant votre comité à plusieurs reprises ces dernières années, et plusieurs de nos recommandations ont été acceptées par le Comité des transports, mais le gouvernement a rarement donné suite à ces recommandations de façon utile. Le gouvernement continue de considérer l'industrie comme une vache à lait et d'appliquer des mesures fragmentaires qui soulagent les symptômes plutôt que de remédier aux causes profondes des difficultés financières de l'industrie. L'échec récent de Jetsgo fait bien ressortir l'inefficacité de la politique gouvernementale actuelle.

L'ALPA s'oppose à toute initiative qui permettrait à des entreprises étrangères de mener des activités sur le marché intérieur du Canada ou qui assouplirait les exigences en matière de propriété étrangère, ce qui équivaldrait à céder le contrôle de l'infrastructure aérienne au Canada à des intérêts étrangers. Étant donné l'état actuel de l'industrie, l'arrivée de lignes aériennes étrangères sur nos marchés intérieurs serait probablement désastreuse pour les lignes aériennes du Canada. Selon nous, il serait absurde d'envisager des propositions qui favoriseraient l'ouverture de nos marchés à des transporteurs américains ou étrangers, dans l'état actuel de l'industrie.

Des revenus à la baisse et des coûts à la hausse continuent de saper les possibilités immédiates de redressement de l'industrie. Alors que les coûts grimpent constamment, les responsables des lignes aériennes semblent incapables de transmettre ces coûts au consommateur. Pourtant, le gouvernement canadien continue d'imposer des fardeaux excessifs aux lignes aériennes, sous forme de taxes directes et indirectes. Les loyers des aéroports, les frais d'améliorations aéroportuaires, les tarifs frais de navigation aérienne et les coûts liés à la sécurité sont tous absorbés par les lignes aériennes, qui dans un marché très concurrentiel sont incapables de les répercuter sur le client.

Les nouvelles lignes aériennes qui arrivent sur le marché exercent des pressions supplémentaires à la baisse sur les revenus en offrant des taux inférieurs à ceux des transporteurs établis. Les lignes aériennes ne sont pas en mesure d'adopter des prix qui permettraient de répercuter tous les coûts, notamment les coûts plus élevés du carburant, au consommateur, et elles sont obligées de continuer à mener des guerres de prix destructrices pour acquérir ou retenir une part du marché, ce qui réduit encore leur rentabilité. Permettez-moi d'utiliser un terme d'aviation : l'industrie est sur le point de perdre le contrôle et de piquer du nez.

Nous croyons qu'un remède puissant est nécessaire, mais l'ALPA ne préconise pas un retour à l'époque où le gouvernement contrôlait l'accès et les tarifs pour chaque paire de villes du pays et où il était propriétaire des aéroports et du système de navigation aérienne et en assurait le fonctionnement.

Nous reconnaissons que la prospérité du Canada repose sur le marché international. Le Canada doit établir le fondement de lignes aériennes saines et viables, capables de maintenir des réseaux intérieurs et internationaux abordables et accessibles. Une plus grande libéralisation avant l'établissement de principes de base ne fera qu'aggraver une situation déjà périlleuse. À cet égard, nous croyons que le gouvernement n'a simplement pas le choix : il ne peut pas rester inactif.

Par ailleurs, la modeste population du Canada, la nature de la géographie nationale et la dépendance de nombreux Canadiens des centres urbains et des petites collectivités éloignées à l'égard du transport aérien nécessitent une politique qui préserve une industrie aérienne nationale répondant aux besoins du Canada et se conformant à ses politiques.

• (1650)

Nous croyons que le fait de maintenir les exigences en matière de droit de propriété locale ainsi que les bases bilatérales actuelles des ententes du service aérien international constitue le meilleur moyen d'arriver à notre but.

Le présent mémoire explique les inquiétudes de l'ALPA au sujet des politiques du gouvernement du Canada relatives à l'industrie dans laquelle nos membres travaillent et gagnent leur vie. Bon nombre des points que nous formulons ici ont déjà été exprimés.

Toutefois, nous croyons qu'ils méritent d'être répétés. Une solution proprement canadienne s'impose.

Selon l'ALPA, les décideurs canadiens devraient chercher à établir des conditions favorables à l'industrie du transport aérien au Canada sur les plans de la rentabilité, de l'accessibilité, de l'abordabilité et de la stabilité. Ces objectifs doivent être atteints grâce à l'établissement d'un équilibre entre les solutions commerciales et une réglementation gouvernementale apte à assurer l'ordre sur le marché et adaptée aux circonstances particulières que nous connaissons aujourd'hui. Les Canadiens ont trop travaillé et trop investi pour doter notre pays d'infrastructures de transport aérien. Ce fier héritage est beaucoup trop précieux pour être simplement donné ou gaspillé.

L'ALPA croit qu'il est beaucoup trop facile d'entrer sur le marché, ce qui permet à des lignes aériennes sous-financées de démarrer sans tenir compte de l'intérêt public. Nous nous retrouvons avec une capacité excédentaire et des tarifs inférieurs au coût. L'histoire de l'aviation au Canada depuis la déréglementation des années 80 est marquée par les échecs financiers des lignes aériennes, le plus récent étant celui de Jetsgo. Jetsgo a perdu plus de 55 millions de dollars au cours des huit mois précédant son immobilisation au sol et elle a 108 millions de dollars de dettes, y compris la presque totalité des 30 000 \$ prélevés auprès de chaque pilote de la compagnie à titre « d'obligation de formation ».

C'est là le plus récent échec d'une ligne aérienne dans une longue liste qui assombrit le paysage commercial et social du Canada. Pourtant, le propriétaire de Jetsgo, M. Leblanc, qui a présidé à trois sérieux échecs de ligne aérienne, demande aux tribunaux d'approuver la reprise des opérations. Il est stupéfiant que cette possibilité existe et cela montre bien l'ineptie de la loi sur le transport aérien au Canada. De tels échecs laissent derrière eux des dettes à payer et des billets sans valeur, sans parler des espoirs et des aspirations brisés des employés de ces lignes aériennes et de leurs familles.

Un nouvel arrivant sur le marché doit répondre à des normes solides, appliquées avec rigueur. Nous croyons que le gouvernement doit, avant d'accorder un permis à un nouvel arrivant, examiner les critères suivants : la capacité actuelle du système, la viabilité financière du nouvel arrivant et l'intérêt public.

Est-ce que le Canada est plus grand que la somme de ses régions? Nous posons cette question car les politiques actuelles se traduisent par un transport aérien accessible et abordable entre les principaux centres urbains mais non pas à destination ou en provenance des petites collectivités éloignées. On s'inquiète en particulier de la disparition imminente des services de transport aérien dans les collectivités éloignées.

Aux États-Unis, un programme appelé *Essential Air Service* nous offre un modèle permettant d'assurer les services de transport aérien dans les collectivités éloignées ou rurales. Ce programme a été créé en 1978, quand l'industrie du transport aérien a été déréglementée, en réponse aux craintes concernant l'interruption des services aériens aux collectivités à faible trafic dans ce nouveau contexte. Grâce à ce programme, et avec l'aide de subventions fédérales, les petites collectivités peuvent conserver un lien avec le réseau de transport aérien national. Le programme EAS aux États-Unis assure actuellement un service aérien commercial dans 146 collectivités, dont 36 en Alaska.

Selon l'ALPA, les innombrables taxes, frais et coûts supplémentaires que le gouvernement a imposés à l'industrie aérienne ont eu un impact négatif important sur la viabilité de cette industrie. L'aviation relie le pays et est importante pour la santé économique du Canada. Elle assure des emplois à des dizaines de milliers de travailleurs très qualifiés qui vivent dans des centaines de collectivités du pays et qui paient des impôts. Une grande partie des malheurs de l'industrie est directement attribuable au gouvernement fédéral, qui a sérieusement compromis la viabilité des lignes aériennes canadiennes. Les coûts sont généralement au même niveau que la « sainte taxe » sur le tabac et l'alcool. Le transport aérien, à notre époque moderne et technologique, n'est pas un luxe, et l'approche régressive de taxation du gouvernement à l'égard de l'aviation doit être révisée.

Le gouvernement fédéral agit à titre de propriétaire dans la plupart des grands aéroports du Canada, qui sont tenus de verser au gouvernement fédéral un loyer qui était, l'an dernier seulement, de l'ordre de 250 millions de dollars. L'ALPA est convaincue que le gouvernement doit cesser de percevoir des loyers et que les aéroports devraient être contraints de répercuter ces économies au moyen de réduction des frais aéroportuaires.

Le projet de Loi sur les aéroports du Canada qui a été déposé lors d'une session parlementaire antérieure était déficient car il n'exigeait pas que les aéroports gèrent leurs affaires avec la transparence et la responsabilité voulues. Les ententes de location actuelles et la loi proposée n'exigent pas de représentation d'intervenants comme les lignes aériennes et les syndicats au sein des conseils d'administration des aéroports. Il n'y a non plus pas de contrôles, par exemple des exigences concernant les consultations et des mécanismes d'appel, pour les augmentations de frais inappropriées ou injustes. La loi régissant NAV Canada prévoit de telles mesures de protection et devrait être imitée lorsque la Loi sur les aéroports du Canada sera à nouveau déposée devant le Parlement.

•(1655)

Un certain nombre d'observateurs de l'industrie préconisent que le Canada permette aux transporteurs étrangers et en particulier aux transporteurs américains d'accepter le trafic canadien, c.-à-d. d'intervenir dans le trafic aérien intérieur. L'ALPA croit qu'il est irréaliste et imprudent d'autoriser des lignes aériennes étrangères à faire du cabotage au Canada, et ce pour de nombreuses raisons. Permettre à une ligne étrangère de mener des activités au Canada n'est pas du tout équivalent à autoriser, par exemple, un fabricant d'automobiles étranger à ouvrir une usine au Canada. En effet, cette usine devra fonctionner comme une entreprise canadienne, elle sera assujettie aux lois canadiennes concernant l'immigration, l'impôt, les langues officielles, le travail, l'environnement, etc. Pour le cabotage effectué par des compagnies étrangères, par contre, le lieu de travail —l'aéronef—est mobile et assujetti à des lois étrangères plutôt que canadiennes.

L'idée d'accorder des droits de cabotage à des lignes aériennes étrangères entre donc en conflit avec les principes élémentaires du droit canadien, par exemple l'obligation, pour les sociétés qui oeuvrent sur le marché intérieur du Canada, d'offrir des emplois à des Canadiens et d'appliquer les lois du travail du Canada. Le fait d'autoriser le cabotage, de façon unilatérale ou réciproque, serait catastrophique pour l'industrie aérienne canadienne et entraînerait une réduction des services dans les petites et moyennes collectivités dans l'ensemble du pays. Rien n'indique que les États-Unis envisagent de lever l'interdit touchant le cabotage. Les États-Unis ont déclaré à plusieurs reprises qu'ils n'avaient aucunement l'intention d'ouvrir leur marché intérieur aux transporteurs étrangers. Nous croyons donc que les ressources du Canada doivent être

utilisées pour mettre en oeuvre des politiques qui pourraient vraiment renforcer nos lignes aériennes.

Un des principes fondamentaux de la politique canadienne en matière de transport aérien est de maintenir la propriété et le contrôle canadiens des lignes aériennes canadiennes. L'ALPA continue d'appuyer ce principe. La taille relativement modeste du marché canadien impose certaines contraintes. Il est difficile d'établir un équilibre entre une présence canadienne forte et viable sur un marché de plus en plus mondialisé et la prestation de services intérieurs répondant aux attentes des Canadiens. On ne peut guère conclure que les transporteurs aériens étrangers pourraient contribuer de façon significative à ce processus.

Il est essentiel que le Canada préserve son intérêt national en assurant l'existence d'une industrie canadienne du transport aérien. L'ALPA recommande que des changements des règlements relatifs à la propriété étrangère soient envisagés uniquement si le cadre stratégique de la politique aérienne canadienne s'avère être un échec total pour ce qui est de créer un marché intérieur viable et concurrentiel, et même dans ce cas, seulement si les mesures de protection que j'ai mentionnées précédemment sont mises en place pour protéger effectivement les intérêts canadiens.

Selon l'ALPA, une industrie saine et viable est une industrie rentable, accessible, abordable et, un aspect primordial, stable. Tant que les lacunes structurelles fondamentales de la politique aérienne au Canada n'auront pas été corrigées, l'ALPA croit qu'il serait désastreux de libéraliser plus encore le secteur de l'aviation au Canada. Nous pressons donc le gouvernement du Canada d'adopter nos recommandations, car nous croyons que ces recommandations favoriseraient une industrie aérienne saine et concurrentielle, qui servirait aussi bien les intérêts des travailleurs de l'industrie que ceux des voyageurs canadiens.

Le mémoire que nous avons déposé devant le comité expose plus en détails les arguments et les recommandations que je n'ai fait qu'esquisser ici. Merci de nous avoir invités à comparaître devant le comité, nous répondrons avec plaisir à vos questions.

Merci.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci.

Monsieur Scheer.

M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Merci, monsieur le président.

Je n'ai que deux ou trois petites questions.

Le comité a effectué de nombreux déplacements dans l'ensemble du Canada. Je peux donc dire sans crainte de me tromper que, du moins chez les autorités aéroportuaires, les opinions sont plutôt unanimes. Bien sûr, les chambres de commerce et les bureaux du tourisme sont également très en faveur d'une libéralisation du transport aérien.

À l'exception des préoccupations du monde du travail, que vous avez soulevées ici, et j'imagine qu'elles pourraient être réglées si une entente était signée entre les États-Unis et le Canada—si jamais les États-Unis décidaient de s'engager dans un tel projet—, quels sont les autres aspects de la libéralisation de la politique sur le transport aérien qui inquiètent votre organisation?

Capt Kent Hardisty: Si je comprends bien votre question, monsieur Scheer, vous me demandez quels dommages pourrait faire une entreprise étrangère oeuvrant au Canada, à l'exception des questions syndicales. Est-ce exact?

M. Andrew Scheer: Oui.

Capt Kent Hardisty: Je pense qu'il faut se demander pourquoi. Pourquoi est-ce si important maintenant? En effet—et je pense avoir entendu témoin précédent le dire—diverses collectivités seraient très désireuses d'attirer plus de trafic, etc., et donc de produire plus de recettes, et la solution au problème consisterait à accueillir des sociétés étrangères. À notre avis, il n'y a pas pénurie de trafic actuellement. Le trafic atteint des niveaux records. Ce qu'il faut déterminer, c'est qui transporterait ces passagers et qu'est-ce que cela coûterait à l'infrastructure canadienne.

M. Andrew Scheer: Nous avons entendu les témoignages des représentants d'aéroports—je pense entre autres à ceux du Canada atlantique, qui affirment qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas suffisamment de trafic parce qu'il n'y a pas de droit réciproque entre les pays. Je pense qu'on nous a cité l'exemple de l'Islande.

Nous ne disons pas qu'il y a déjà un marché desservi. Il y a un marché qui pourrait être desservi, celui des personnes intéressées à voyager entre l'Islande et le Canada et au-delà mais qui, en raison de nos politiques sur le transport aérien, ne peuvent pas le faire. Alors plutôt que d'ouvrir la porte à la compétition étrangère ou à une entreprise étrangère, selon ces témoins, si je me souviens bien, il vaudrait mieux faire venir de nouveaux vols, intensifier le trafic, créer de nouvelles recettes, sans réduire d'aucune façon la part que détiennent actuellement les entreprises canadiennes.

• (1700)

Capt Kent Hardisty: C'est une hypothèse intéressante, une solution peut-être souhaitable, mais difficile à concrétiser.

Si vous me le permettez, je vais laisser M. LaFlamme répondre à cette question.

M. Art LaFlamme (représentant principal, Canada, Association des pilotes de ligne, Internationale): Merci.

Honnêtement, je pense que bon nombre de ces collectivités rêvent en couleur. Prenez l'exemple récent de l'Île-du-Prince-Édouard. Il n'y a plus de contraintes pour les transporteurs canadiens ou américains qui atterrissent à Charlottetown. Toutefois, la province a jugé nécessaire de subventionner les activités de Northwestern et de WestJet pour accroître le trafic vers les collectivités. On a ainsi ouvert le marché au cabotage, aux entreprises étrangères. Il n'y a pas de contraintes à l'heure actuellement en ce qui touche les activités transfrontalières pour cette province et les activités nationales pour les lignes aériennes canadiennes. Je crois que c'est un exemple parfait qui montre l'absurdité du projet.

M. Andrew Scheer: J'aimerais seulement souligner qu'on nous a cité des cas précis où un marché existant a disparu en raison de la politique du Canada en matière de transport aérien. Je comprends votre argument, mais honnêtement, je crois que l'on pourrait probablement vous opposer quelques exemples précis où le service a été perdu.

M. Art LaFlamme: Vous parlez des vols avec l'Islande. C'est un exemple isolé et qui devrait le rester.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Monsieur Carrier, allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

M. Robert Carrier: Bonjour, messieurs.

Vous représentez l'Association des pilotes de ligne. Étant donné que vous êtes une association internationale, si la libéralisation de l'air augmentait vraiment le nombre de passagers et favoriserait la circulation des touristes, votre association aurait-elles des responsabilités additionnelles, ou bien êtes-vous à l'écart de cela? Supposons

que les compagnies desservant les nouvelles lignes soient américaines. Représentez-vous les pilotes de ces compagnies, ou si vous représentez seulement les pilotes des compagnies canadiennes?

[Traduction]

Capt Kent Hardisty: Merci. Nous représentons 41 lignes aériennes au Canada et aux États-Unis. La plupart des grands transporteurs que nous représentons aux États-Unis seraient intéressés—nous le supposons—à mener certaines activités au Canada. Il ne faut pas se le cacher, ces transporteurs ont leurs propres problèmes, compte tenu de la situation de l'industrie en Amérique du Nord et en particulier aux États-Unis. Comme le dit mon collègue, c'est de rêver en couleurs que de croire qu'ils s'intéresseraient aux petits marchés du Canada. De toute évidence, un transporteur désireux de se lancer sur le marché du Canada, à notre avis, envisagerait des trajets où il sait qu'il peut dégager un profit.

Les transporteurs américains ont la masse critique nécessaire, même s'ils sont peut-être dans une situation où, un peu comme certains de nos transporteurs, le rendement ou les recettes sont fortement comprimées. Mais ils peuvent venir ici et couvrir des trajets de Toronto à Vancouver, Montréal, etc., et ils n'ont aucune obligation à l'égard des petites collectivités ou d'autres collectivités au Canada. Si cela se produit, si l'on commence à gruger les revenus et les marges bénéficiaires des transporteurs canadiens existants, cela ne pourra que mener à une détérioration du marché pour les Canadiens.

Les collègues que nous représentons au sud de la frontière sont du même avis. Ils tiennent eux aussi à protéger leurs intérêts sur le marché américain, si je peux vous répondre ainsi.

[Français]

M. Robert Carrier: Donc, vous ne craignez pas de perdre des emplois de pilote puisque vous représentez des pilotes américains et canadiens. Vous pensez plutôt aux conséquences négatives sur l'ensemble de l'économie canadienne. Est-ce bien cela?

[Traduction]

Capt Kent Hardisty: Oui, monsieur, ce serait exact, parce que nous représentons des intérêts tant au Canada qu'aux États-Unis.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Madame Desjarlais, vous avez la parole.

Mme Bev Desjarlais: Dans votre exposé, vous mentionnez que vous approuvez la formule des ententes bilatérales. Un intervenant, je crois que c'était à Vancouver, nous a notamment signalé qu'il pourrait y avoir des destinations dans un pays où Air Canada ne veut pas se rendre. Si un transporteur étranger est prêt à assurer cette liaison, il ne peut pas le faire actuellement en raison des ententes. Est-ce qu'il serait possible d'autoriser cette façon de procéder s'il n'y avait pas de transporteur canadien disposé à assurer cette liaison?

• (1705)

Capt Kent Hardisty: Art s'y connaît mieux que moi dans ce domaine, alors plutôt que d'essayer de répondre, je vais lui céder ma place.

M. Art LaFlamme: Les ententes bilatérales internationales peuvent avoir plus ou moins de portée. Les deux pays s'entendent sur ce qu'ils veulent bien autoriser. L'entente récente avec la Chine ouvre considérablement le marché en termes de nombre de transporteurs et de nombre de villes qui peuvent être desservis. Si le transporteur désigné ne peut pas assurer le service, nous sommes tout à fait d'accord pour que ces ententes soient libéralisées pour autoriser l'entrée d'autres transporteurs. Nous sommes tout à fait en faveur de cette évolution de politiques.

Mme Bev Desjarlais: À titre d'association de pilotes de ligne, vous êtes au courant—vous savez où vous allez et où vous n'allez pas. La structure des ententes—et j'ignore comment nous en sommes arrivés là—permet d'autoriser des transporteurs à atterrir une fois à Vancouver, six fois à Toronto mais jamais à Montréal. Croyez-vous qu'il faudrait mieux équilibrer le système?

M. Art LaFlamme: Lorsque le Canada négocie avec un autre pays, c'est généralement sur une base de réciprocité. Notre pays n'a pas intérêt à donner plus qu'il ne reçoit. Ce sont les parties à l'entente qui doivent assurer l'équité des dispositions.

Mme Bev Desjarlais: Mais du point de vue de l'équité, de l'équilibre entre les différentes villes canadiennes, on a plutôt tendance à utiliser Toronto comme plaque tournante. Il pourrait y avoir un peu plus de trafic sur Vancouver ou sur Montréal, ou on pourrait distribuer plus largement les vols, selon leur destination et leur provenance. La question me semble avoir provoqué certaines frictions, et je me demande si vous êtes de mon avis.

Capitaine Dan Adamus (vice-président, Conseil canadien, Association des pilotes de ligne, Internationale): Est-ce que vous parlez des transporteurs étrangers qui viennent au Canada?

Mme Bev Desjarlais: Oui.

Capt Dan Adamus: Ils s'intéressent aux collectivités où il y a de nombreux passagers. Évidemment, les principaux centres sont Vancouver, Montréal et Toronto. Le Canada est un grand pays, sur le plan géographique, mais nous avons seulement 32 millions d'habitants sur tout ce territoire, et un tiers de la population est regroupée dans les trois grands centres.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Ces transporteurs nous ont dit qu'ils avaient droit à seulement 40 p. 100 des vols à Vancouver, à 70 p. 100 à Toronto et à 90 p. 100 à Montréal. Ils voulaient un meilleur accès, en particulier les transporteurs asiatiques, à Vancouver. Cela leur a été refusé. C'est là que l'injustice se trouve, et nous avons entendu ce commentaire de la part d'un certain nombre de transporteurs.

M. Art LaFlamme: Peut-être qu'ils n'étaient pas disposés à autoriser Air Canada ou d'autres transporteurs canadiens à desservir leurs pays de façon réciproque.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Nous leur permettons de venir au pays; mais nous leur disons où ils peuvent atterrir.

Capt Kent Hardisty: Tout cela est négocié, bien sûr. Nous ignorons quels sont les enjeux et ce qui est offert. En principe, nous obtenons des avantages, ou un échange équitable, dans cette situation. Si vous voulez savoir si nous avons des objections au sujet des ententes bilatérales actuelles, je vous répondrais que non. Mais les mécanismes applicables à ces ententes bilatérales devraient peut-être être révisés.

Mme Bev Desjarlais: Est-ce que vos pilotes éprouvent des difficultés en raison des contrôles de sécurité, des vérifications des antécédents qui s'appliquent actuellement? Y a-t-il eu des pilotes qui ont eu de la difficulté à franchir les contrôles de sécurité des

aéroports parce que quelqu'un figure sur une liste d'interdiction de vol ou quelque chose de ce genre?

Capt Kent Hardisty: Nous avons appuyé toutes les mesures prises par le gouvernement après les événements du 11 septembre. Nous appuyons et nous défendons un grand nombre des dispositions qui ont été adoptées en matière de sécurité. Nous serions donc mal venus de dire que nous avons des réserves. Certes, cela peut constituer une intrusion, mais cela est nécessaire, et je pense que tous les pilotes le comprennent. Comme pour toute chose, l'application de ces règles doit se faire de façon raisonnable. Parfois, nous pouvons contester la façon dont les dispositions sont appliquées, mais en règle générale nous avons défendu ces règles.

• (1710)

M. Art LaFlamme: Nous avons appuyé ces initiatives, comme Kent l'a mentionné. Toutefois, il n'y a pas grand recours à l'heure actuelle, si une vérification de sécurité aboutit au rejet d'une demande d'habilitation, par exemple, ou que l'on refuse de laisser passer quelqu'un. Il n'y a que la Cour fédérale, un processus complexe et dispendieux. Il n'y a pas grand-chose à faire. En outre, la vérification des antécédents criminels donne accès à un secteur contrôlé de l'aéroport, mais si cette autorisation est retirée ou refusée, il n'y a pas de mécanisme d'appel pour faire respecter les principes de la justice naturelle. C'est notre principale préoccupation. Nous appuyons le concept, mais les protections sont insuffisantes pour les particuliers.

Le vice-président (M. Jim Gouk): D'accord.

Monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis: Bonjour, messieurs, et merci d'être venus. Je n'ai que quelques questions très brèves.

D'autres groupes nous ont parlé de la gouvernance des aéroports, qui ne serait pas vraiment nécessaire dans le cas des petits aéroports. Je me demande si votre organisation a une opinion à ce sujet.

Capt Kent Hardisty: Je pense que oui. Je pense que nous avons affirmé que la gouvernance quel qu'en soit le type, devait être transparente et équitable. Nous sommes d'avis, actuellement, que tel n'est pas le cas. Qu'il s'agisse d'un petit aéroport ou d'un grand, certains critères doivent être respectés, et nous ne sommes pas certains que les choses se passent ainsi actuellement.

Là encore, Art a beaucoup fait dans ce domaine. Il a peut-être quelque chose à ajouter.

M. Art LaFlamme: J'appuie ce que vient de dire le capitaine Hardisty au sujet de la transparence et de la reddition de comptes. Comme principe de base, le conseil d'administration doit mieux refléter les intérêts de l'industrie dans son ensemble. À l'heure actuelle, les aéroports ont, à notre avis, trop de pouvoirs quant à la composition de leur conseil d'administration.

Deuxièmement, aucune règle n'exige de tenir des consultations avant de modifier les frais aéroportuaires. Il n'y a pas de mécanismes d'appel en place. Ces éléments sont prévus dans la loi régissant NAV Canada, par exemple; NAV Canada ne peut pas modifier ses frais sans d'abord procéder à des consultations. Et même si NAV Canada modifie ses frais, sa décision peut faire l'objet d'un appel devant l'Office des transports du Canada.

Il y a toutes ces questions. Prenez le conseil d'administration de NAV Canada, en gros, il reflète très bien l'ensemble de l'industrie de l'aviation au Canada. Je pense que les aéroports ne peuvent pas gagner sur tous les tableaux. À défaut de mesures législatives pour instaurer ces principes, nous considérons qu'il y a là une lacune.

L'hon. Jim Karygiannis: Est-ce que les autorités aéroportuaires comptent des représentants des compagnies aériennes et des associations de pilotes de ligne?

Capt Kent Hardisty: Oui.

L'hon. Jim Karygiannis: Votre association devrait être représentée au conseil des grands aéroports. Est-ce que cela vaudrait aussi pour les petits aéroports—dans le cas des syndicats, par exemple?

Capt Dan Adamus: Bien sûr, les utilisateurs devraient être représentés au sein des conseils d'administration.

Je crois que si les utilisateurs de l'aéroport faisaient partie du conseil et avaient leur mot à dire au sujet de la conception de bien des nouveaux aéroports au Canada, ces aéroports ne seraient pas aussi extravagants qu'ils le sont. Ce sont de beaux édifices, mais ils sont plutôt extravagants, et je ne suis pas vraiment convaincu que nous avons besoin de cela.

Capt Kent Hardisty: Permettez-moi d'intervenir, est-ce que la question porte sur la contribution des syndicats ou sur celles des intervenants? Bien sûr, nous croyons que les intervenants devraient avoir leur mot à dire, et par extension les syndicats. Nous sommes des intervenants et les résultats nous intéressent. Nous croyons que le modèle de NAV Canada nous assurerait une participation.

L'hon. Jim Karygiannis: J'ai entendu des pilotes parler des contrôles de sécurité de l'ACSTA. Disons qu'ils sont contrôlés au même titre que tout passager. Un pilote a déclaré qu'il n'avait rien à cacher, qu'il pilotait un aéronef et qu'il pouvait le mener n'importe où. Il espérait qu'on relâcherait un peu les règles pour eux, qu'on leur accorderait un traitement spécial. Qu'est-ce que votre association pense de cela? Vous êtes un organisme-cadre pour les pilotes. Qu'en pensez-vous? Est-ce que les pilotes devraient avoir droit à un traitement de faveur? Devraient-ils être contrôlés de façon aussi rigoureuse même si leurs antécédents ont déjà été vérifiés?

• (1715)

Capt Kent Hardisty: Il y aurait d'autres façons, de meilleures façons, de procéder. Tous devraient être assujettis à un certain contrôle; c'est ainsi que l'on applique les principes de base. Nous avons appuyé la création et la mise en oeuvre des cartes biométriques, des laissez-passer qui permettent une identification positive, etc., et nous approuvons la façon dont cela s'est fait.

C'est non seulement intrusif, c'est perturbant. Dans certains aéroports, il n'y a pas d'uniformité. À l'heure actuelle, certains aéroports exigent que les pilotes se soumettent à un examen complet devant tous les passagers. Vraiment, il faut s'interroger sur la valeur de cette procédure à l'heure actuelle. D'autres ont des procédures de contournement, etc.

Il nous faut une certaine uniformité. Il nous faut être en mesure d'identifier de façon positive les personnes et de le faire utilement. Il nous faut réaménager le système. L'approche biométrique est envisagée depuis quelques temps déjà, mais nous en sommes encore à la phase des essais pilotes, si vous me permettez l'expression.

Est-ce que nous pensons que nous devrions faire l'objet de certaines vérifications? Bien sûr, mais la méthode actuelle, à notre avis, laisse beaucoup à désirer. Elle ne donne pas les résultats voulus. Elle n'est pas cohérente.

L'hon. Jim Karygiannis: L'avez-vous mentionné à l'ACSTA?

Capt Kent Hardisty: Nous l'avons fait.

L'hon. Jim Karygiannis: Et qu'est-ce que l'organisme a répondu?

M. Art LaFlamme: L'important, c'est que Transports Canada définit les règles et les politiques et que l'ACSTA se contente de les

suivre. C'est vraiment de Transports Canada que relève cet organisme.

Capt Kent Hardisty: Et en plus, il faut aussi compter avec les autorités aéroportuaires. Tant qu'elles répondent aux critères minimaux fixés par Transports Canada et l'ACSTA, elles peuvent apparemment ajouter toutes les formalités qu'elles désirent dans le régime de gouvernance actuelle.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Je voudrais poser deux ou trois petites questions.

À la page 5, vous parlez de maintenir la structure de propriété nationale actuelle. Est-ce que vous parlez de 25 p. 100 contre 49 p. 100 des actions?

Capt Kent Hardisty: Je pense que nous avons toujours donné la même réponse au fil des ans, au sujet des exigences en matière de propriété étrangère. Le contrôle et l'orientation doivent demeurer entre les mains de Canadiens. À l'occasion, si nous avons une question claire devant nous et que le fait d'autoriser ou non la propriété étrangère fait toute la différence, nous avons dû l'accepter pour protéger nos intérêts. Nous craignons que si l'on donne les intérêts, si vous me permettez ce terme, s'ils sont échangés avec des intérêts de l'extérieur, nous ne serons plus en mesure d'exercer ce contrôle au Canada; l'infrastructure en souffrira et, bien sûr, au bout du compte les employés et les intervenants.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Que pensez-vous d'accroître la participation étrangère jusqu'à concurrence de 49 p. 100?

M. Art LaFlamme: Nous préférons le système actuel, mais si tous les intéressés considèrent que cela ne donne pas les résultats voulus, nous sommes prêts à envisager des changements à condition que le contrôle demeure entre les mains des Canadiens.

Là aussi, il faut être prudent, car une propriété à 49 p. 100 par une compagnie aérienne étrangère n'équivaut pas à une propriété à 49 p. 100 par une banque étrangère, par exemple. Nous avons vu cela avec American Airlines et Lignes aériennes Canadien. American Airlines contrôle les trajets que Canadien peut desservir. Les systèmes qu'il peut utiliser, etc. Il faut être très prudent au moment de définir la structure. Je ne pense pas qu'il s'agisse simplement de pourcentage à modifier.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Lorsque vous parlez de nouvelles lignes aériennes qui arrivent sur le marché, vous proposez entre autres critères de tenir compte de la capacité actuelle du système. Est-ce à dire que même si un trajet est utilisé à pleine capacité, aucun autre fournisseur de services ne peut s'y installer?

Capt Kent Hardisty: Je crois que mon imminent collègue a fourni un très bon exemple, précédemment, lorsque nous discutons du CRTC. Évidemment, si vous voulez obtenir un permis pour un produit, vous allez d'abord évaluer l'intérêt, vérifier le taux de saturation du marché, etc. Nous ne voyons pas pourquoi ce principe ne s'appliquerait pas dans le contexte actuel.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Air Canada a toujours indiqué, devant le comité et à l'occasion de rencontres personnelles, qu'elle était tout à fait favorable au cabotage, dans la mesure où il s'agissait d'ententes réciproques. Pourtant, si je vous comprends bien, vous n'êtes pas particulièrement enthousiastes face à cette possibilité. D'où vient la contradiction?

Capt Kent Hardisty: C'est un fait intéressant. Honnêtement, je ne sais pas si nous comprenons bien ce qu'ils disent, et ce qu'ils cherchent à faire. Si Air Canada parle d'un cabotage illimité—je ne le pense pas. Premièrement, ce genre de chose ne peut pas se faire seul, et je ne crois pas, d'après les indications que nous possédons, que l'autre partie, au sud de la frontière, est prête à négocier. Nous avons de la difficulté à comprendre pourquoi Air Canada, en tant que société, s'intéresserait à cette option, mais c'est à ses représentants qu'il faut poser la question.

• (1720)

Le vice-président (M. Jim Gouk): La contradiction me paraît intéressante.

Capt Kent Hardisty: Nous ne sommes pas en faveur de cette option.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci beaucoup d'être venus aujourd'hui. Il faut espérer que nous ferons bon usage de l'information que vous nous avez communiquée, avant ou après les élections.

Le président: Monsieur Lefebvre, soyez le bienvenu. Nous distribuons actuellement votre mémoire, alors allez-y.

M. Paul Lefebvre (président, Local 2323, Airline Central, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale au Canada): Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité permanent des transports, d'avoir eu l'amabilité de m'inviter à vous présenter le point de vue des membres du plus important syndicat du secteur des transports aériens au Canada. Nous comptons plus de 15 000 membres, et c'est grâce à eux, essentiellement, que les habitants de notre pays peuvent se déplacer en avion d'un océan à l'autre et au-delà. Dans tous les sens du mot, nous sommes des intervenants dans un secteur essentiel mais souvent incompris de l'infrastructure nationale des transports.

L'histoire de l'industrie du transport aérien au Canada, depuis le début de la déréglementation, a été en grande partie négative pour les transporteurs, les actionnaires et les employés. La litanie des faillites, des passagers en détresse et des pertes d'emploi se poursuit. Enfin, nous en sommes exactement au point où mon prédécesseur avait prédit que nous arriverions, dans un exposé présenté au ministre des Transports, M. Mazankowski, au milieu des années 80.

Malheureusement, les projections euphoriques d'une industrie entièrement privatisée et déréglementée ont éclipsé toute autre opinion relative à la réalisation d'examen plus détaillés de la question avant la mise en application du projet. Tout ce qu'il nous reste aujourd'hui, c'est l'inévitable effet de la déréglementation dans un pays vaste et peu densément peuplé, soit un transporteur national en situation instable et deux transporteurs à rabais, qui se disputent tous une part du marché.

Avant la soudaine disparition de Jetsgo, qui n'a d'ailleurs surpris personne, les consommateurs profitaient des effets insoutenables de tarifs aériens peu élevés. Évidemment, ce bénéfice n'a qu'une durée de vie limitée, car inévitablement les tarifs doivent commencer à refléter le coût réel des opérations lorsque les échecs et les regroupements entraînent une domination du marché. Si notre gouvernement souhaitait essentiellement une déréglementation totale des transports aériens entre le Canada et les États-Unis, nous demanderions à nouveau que l'on adopte sur cette question un point de vue à long terme. Nous ne croyons pas que notre industrie soit en mesure de profiter d'une libéralisation accrue pour l'instant.

Pour les raisons suivantes, nous, les intervenants, nous pressons le Comité permanent des transports de demander avec instance au

Parlement de régler les problèmes inhérents ici, au pays, avant d'envisager la mise en oeuvre d'un accord qui, à notre avis, s'avèrera entièrement négatif pour le Canada et les Canadiens.

Du point de vue des travailleurs, nous constatons que la réorganisation des lignes aériennes aux États-Unis sert à refouler les régimes de pension dans le fonds garanti par le gouvernement américain. Si Air Canada devait, sans protection aucune, supporter la concurrence américaine, la société se sentirait obligée de demander un allègement similaire de son fardeau financier. Qu'arrivera-t-il aux économies des travailleurs des lignes aériennes au Canada qui, eux, ne disposent pas d'un tel fonds? Est-ce que notre gouvernement est prêt à offrir les mêmes garanties que le gouvernement américain?

Je veux aussi parler des disparités d'infrastructure et de coûts entre le Canada et les États-Unis. Le comité a certainement entendu de nombreux exposés qui faisaient valoir la nécessité de modifier les frais d'infrastructure. Il existe une foule de taxes et de frais qui paralysent et affaiblissent nos transporteurs aériens. Mettons de l'ordre chez nous avant d'inviter nos voisins. Régions d'abord les questions liées aux principaux coûts qui sont, comme vous le savez, les loyers des aéroports, qui frôlent les 300 millions de dollars et qui devraient atteindre les 500 millions de dollars d'après les prévisions; le peu de transparence des autorités aéroportuaires relativement aux dépenses, même si elles perçoivent maintenant des frais d'utilisateur qui sont parmi les plus élevés au monde; les frais de navigation, qui augmentent sans cesse; les frais de sécurité, qui sont beaucoup plus élevés qu'aux États-Unis.

À notre avis, le gouvernement doit contraindre les autorités aéroportuaires et leur imposer une discipline au niveau des coûts. Une première mesure utile serait d'en faire des commissions, des conseils ou des tribunaux en vertu de la loi fédérale, de l'article 18 de la loi fédérale, je crois.

L'étape suivante serait de corriger les faiblesses de la gouvernance des autorités aéroportuaires. Quelqu'un doit responsabiliser ces organismes au plan de leur composition, de la durée de leurs fonctions et de leur mandat. Ils n'ont actuellement aucune obligation de rendre compte, ils se désignent eux-mêmes et ils s'auto-perpétuent. Qui est responsable? Qui choisit les membres et selon quels critères? Quels sont les mandats? Ces organismes doivent-ils rendre des comptes, et si oui, à qui? Voilà des questions auxquelles il faut répondre.

Pour ce qui est de l'iniquité des coûts avec les États-Unis, il nous faut réduire ou éliminer les loyers versés au gouvernement pour les installations et redistribuer ces économies aux utilisateurs.

Les coûts de navigation aérienne, autrefois intégrés dans une structure unique de frais d'utilisation relevant de Transports Canada, ne cessent d'augmenter. Est-ce que les responsables sont tenus de faire approuver les changements qu'ils instaurent?

Les frais de sécurité élevés sont inexplicables, puisque les procédures de sécurité sont plus visibles et plus strictes aux États-Unis qu'ici. Qu'obtenons-nous à un coût aussi élevé?

Il nous faut uniformiser les règles du jeu si nous voulons envisager une libéralisation accrue de notre système de transport aérien avec les États-Unis.

J'ai apporté un document énonçant les avantages et les inconvénients. Nous avons commandé un rapport au professeur Louis Gialloredo, qui a participé aux négociations initiales sur la libéralisation du transport avec les États-Unis, et j'en ai tiré l'information nécessaire à ces comparaisons. Le rapport lui-même est beaucoup plus détaillé.

•(1725)

Comme vous le constatez du côté du pour, les tarifs aériens des 15 meilleurs marchés intérieurs devraient chuter pendant un certain temps, par exemple entre Montréal et Toronto. Les plus petites collectivités ne seront plus desservies, puisque les transporteurs canadiens défendront les plus grands marchés au détriment des plus petits, qui sont moins rentables. Éventuellement, il pourrait être nécessaire d'avoir une subvention publique, par exemple pour les Maritimes et les Prairies.

Dans la colonne du pour, il y a aussi le fait que les transporteurs canadiens font leur apparition dans les marchés intérieurs américains en offrant à ces derniers une plus grande compétition. D'autre part, les transporteurs canadiens obtiendront un succès mitigé dans les marchés américains par rapport à l'augmentation des compétiteurs à faible coût et à prix modique aux États-Unis.

Du côté des avantages, les transporteurs canadiens pourront avoir accès à de nouvelles routes internationales via les points d'accès aux États-Unis.

Du côté des contre, les transporteurs aériens américains à peu de frais feront leur apparition sur les marchés intérieurs et feront baisser les prix, réduisant du même coup les revenus des transporteurs canadiens, étant donné que la devise américaine pourrait avoir une valeur supérieure à celle du Canada.

Certains aéroports canadiens bénéficient d'une augmentation initiale au niveau des mouvements des aéronefs.

Le prédédouanement et les vérifications préalables à l'immigration sont abolies, ce qui accélère le temps de traitement des passagers à l'aéroport. Toutefois, il faudrait régler d'importantes questions reliées à la souveraineté comme la sécurité et la certification des aéronefs exploités pour le cabotage, la sécurité, l'accès aux renseignements personnels, le caractère exécutoire des conventions collectives, les douanes, l'immigration, la réglementation antitrust.

D'autre part, les Canadiens auront plus d'options de service sur les plus grands réseaux intérieurs.

Dès qu'il y aura un repli, il y aura aussi d'importantes pertes d'emploi et d'autres faillites chez les transporteurs canadiens alors qu'ils deviendront partie intégrante du cycle de l'industrie du transport aérien intérieur aux États-Unis.

Comme vous pouvez le constater, tout le reste est négatif. Le Canada signe une entente qui donne aux Américains un accès complet au Canada mais ne permet qu'un accès limité au marché américain, ce qui, en termes relatifs, est de valeur égale. Si les États-Unis accordent des droits similaires d'accès à son marché intérieur à d'autres transporteurs étrangers, cela pourrait réduire la valeur de l'accès pour les transporteurs canadiens. À l'heure actuelle, les transporteurs de la CE sont en pourparler avec les États-Unis à ce sujet.

Étant donné que le marché américain est déréglementé, de nouveaux arrivants basés aux États-Unis pourraient aussi concurrencer les transporteurs canadiens en proposant des prix plus bas.

Si les transporteurs canadiens actuels sont poussés à la faillite ou sont obligés de fusionner avec une compagnie américaine, il pourrait ne plus y avoir de compagnie aérienne détenue majoritairement par des Canadiens pour exploiter des routes internationales bilatérales attribuées antérieurement au Canada. Ces routes attribuées de manière bilatérale ne peuvent être exploitées que par des transporteurs appartenant majoritairement à des ressortissants de ce pays.

Les transporteurs canadiens pourraient faire face à des restrictions concernant l'accès aux aéroports-pivots américains pour les quais d'embarquement et les heures d'arrivée et de départ, ce qui diminuerait ainsi la valeur des droits d'accès au marché américain.

Les initiatives de libération progressives ont, dans la plupart des cas, entraîné une diminution importante de la valeur pour l'actionnaire et de l'emploi, particulièrement chez les plus anciens transporteurs. Les pertes d'emploi réduiraient les revenus fiscaux parvenant au gouvernement du Canada.

Enfin, les États-Unis ont plusieurs grands réseaux de transporteurs qui rendent ainsi l'échec de quelques-uns moins cataclysmique. Le Canada, par contre, n'en a qu'un. Si la survie de cet unique transporteur majeur était mise en péril, situation qui pourrait se produire avec le prochain repli économique, le Canada serait aux prises avec des problèmes majeurs de service aérien ou serait obligé de soutenir son propre transporteur national. Est-ce que les États-Unis permettraient une telle chose dans une situation de marché commun? Voilà une question importante.

Le travail de recherche sur les avantages et les inconvénients a été réalisé par M. Louis Gialloredo de Stowe & Breton Consultants de Montréal. Nous voulions avoir leur point de vue parce qu'ils font beaucoup de travail de consultation partout au monde sur les questions bilatérales et sur les questions de bilatéralité du transport aérien.

C'était là un bref exposé pour donner à votre comité un meilleur aperçu de la situation.

Nous estimons que les Américains ne sont pas véritablement intéressés à une situation de cieux couverts entièrement identique des deux côtés de la frontière, de sorte que nous aurions plutôt une situation asymétrique. Il y a aux États-Unis, si je comprends bien, certaines aspects concernant la desserte de plus petites collectivités. Lors de la déréglementation, en 1978 si je me souviens bien, les collectivités favorisées ont demandé qu'il y ait dans la loi un article qui ferait en sorte qu'en cas de perte du service aérien, ces collectivités feraient l'objet d'une subvention. N'oubliez pas que les États-Unis ne sont pas dans cette situation à moins que vous n'arriviez aux 200 villes jumelées, tandis qu'au Canada, il s'agit probablement de 25 à 30 villes qui permettront d'accéder à cette zone si vous deviez faire quelque chose de similaire. De toute façon, dans ce processus les Américains ont une disposition qui permet de tout englober. Nous ne semblons pas avoir une telle disposition chez nous.

À notre avis, le gouvernement traite encore une fois l'industrie du transport aérien comme une espèce de vache à lait.

•(1730)

Dans le modèle américain, le gouvernement subventionne les installations aéroportuaires. À l'heure actuelle, nous sommes taxés à outrance.

Nous sortons tout juste des procédures de faillite en vertu de la LACC et nous avons le fusil sur la tempe. Nous sommes d'avis que cela pourrait mener à une autre demande de protection en vertu de la loi, puis à une autre. Il semble que cela fasse partie du plan d'affaires de l'industrie du transport aérien, c'est-à-dire que lorsqu'il y a un recul, les entreprises se placent sous la protection de la loi.

Nous vous demandons de mettre de l'ordre dans nos propres affaires avant d'inviter les voisins chez nous.

Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Y a-t-il des questions? Monsieur Gouk.

M. Jim Gouk: Merci, monsieur le président.

Une bonne partie des renseignements et des idées que vous avez bien voulu partager avec nous ne nous sont pas inconnus, et nous avons déjà exprimé des réserves à ce sujet nous-mêmes.

En ce qui a trait aux aéroports et à certaines des installations qui ont été aménagées, il y a un peu de tout. J'ai personnellement un problème face à l'ampleur de certaines installations et à leur conception grandiose. Et pourtant, la plupart des autorités aéroportuaires nous disent que les compagnies aériennes ont approuvé les plans, sans se plaindre. Il y a donc un peu de tout, et nous devons tenter d'y voir clair.

Dans votre exposé, vous faites référence aux redevances de navigation aérienne qui augmentent constamment et vous avez demandé si quelqu'un approuve ces redevances. Selon vous, leur niveau élevé semble inexplicable. Quand on considère certains des aménagements faits dans certains aéroports, il est facile de comprendre d'où peut venir votre question. En soulevant la question en ce qui a trait à NAV CANADA, avez-vous des exemples où NAV CANADA semble dépenser trop d'argent par rapport aux besoins réels de l'industrie pour les fins de navigation?

M. Paul Lefebvre: Non, je n'ai aucun exemple.

Voici où je voulais en venir. Lorsque Transports Canada exploitait l'aéroport à Toronto, celui-là en particulier, la ville d'où je viens, il y avait un seul frais d'utilisation pour l'atterrissage et le stationnement d'un avion pour l'utilisation à l'aérogare et le décollage. Aujourd'hui, tout est à la pièce. La sécurité coûte tant, les droits d'utilisation de l'aéroport sont tant, puis il y a les redevances de navigation. Chaque fois que nous prenons garde, il semble que ces droits augmentent, de sorte que nos coûts augmentent et que, dans notre industrie, cela signifie que nos employés sont sollicités pour donner à l'entreprise un soulagement économique.

M. Jim Gouk: Dans les faits, il y a toujours eu des redevances d'atterrissage qui servaient à l'exploitation du système aéroportuaire. Il y avait une taxe sur les billets qui servait à l'exploitation du système de navigation aérienne, et la nouvelle taxe sur la sécurité est perçue selon une même logique.

Je comprends ce que vous nous dites et je sympathise avec vous en ce qui a trait à la tendance au sein de l'industrie à refilet les coûts à des échelons inférieurs, mais NAV CANADA semble toujours avoir mauvaise réputation en cela. Dans les faits, l'entreprise offre le système de navigation requis par les usagers eux-mêmes, et comme il ne s'agit pas d'une entreprise sans but lucratif, les coûts sont refilets aux utilisateurs.

Les échecs au sein de l'industrie sont un des éléments qui ont contribué à la hausse des prix. Si Jetsgo fait faillite et qu'elle doit des millions de dollars à NAV CANADA, il s'agit de revenus qui ne peuvent être perçus. Quelqu'un doit payer la note et c'est probablement une des raisons qui explique l'escalade des coûts. Il s'agit d'un élément auquel nous nous attarderons.

• (1735)

Le président: Merci.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Bonjour, monsieur Lefebvre. Avec un beau nom français comme le vôtre, vous parlez français, je suppose. Non?

Dans votre document, vous parlez des problèmes inhérents à notre système aérien, qu'il faut régler dans un premier temps, par exemple le problème des loyers ou celui de la taxe concernant la sécurité.

Vous restez tout de même bien négatif face à la libéralisation du transport aérien qui pourrait être appliquée. Vous croyez que devrions d'abord régler nos problèmes internes. Votre position me surprend un peu. La plupart des intervenants que nous avons déjà rencontrés sont en faveur de la libéralisation car elle augmenterait le volume de passagers. Certaines compagnies aériennes qui desservent de petits aéroports nous ont dit qu'elles n'avaient pas peur de la concurrence, d'où qu'elle vienne, car elles sont très concurrentielles. Ce sont nos entreprises canadiennes et elles n'ont pas de crainte à ce sujet.

Je me demande sur quoi vous basez votre crainte par rapport à l'ensemble de la politique de libéralisation.

[Traduction]

M. Paul Lefebvre: Mon unilinguisme est un accident de naissance. Je suis natif de Windsor. Mon père est né à Windsor, en Ontario, de sorte que nous n'avons jamais appris le français. On commençait tout juste à l'enseigner dans les écoles quand j'ai terminé mes études.

En ce qui a trait à mon négativisme par rapport aux cioux ouverts, il découle de la réalité qui s'offre à nous. Nous n'aurons tout simplement pas le même accès.

Par exemple, dans l'éventualité d'une symétrie dans les cioux ouverts, les valeurs relatives n'y sont pas. Si nous permettons aux transporteurs américains, qui à ce qu'on en dit ne sont pas véritablement intéressés, à venir au Canada et que nous leur disons qu'ils peuvent aller là où bon leur semble, cela signifie qu'ils obtiendront les espaces et les places aux terminaux ici au Canada. Il n'y a pas de congestion ici comme aux États-Unis. Aux États-Unis, ils ne nous donneront pas de privilèges équivalents. Selon nous, ça ne serait pas une situation d'égalité de valeur, compte tenu des autres paramètres. Les Asiatiques et les pays de la CEE recherchent une entente similaire avec les États-Unis.

Par conséquent, nous sommes les demandeurs; ce ne sont pas les Américains. En conséquence, nous leur demandons une entente aérienne libéralisée où ils nous donneraient telle chose, telle autre chose et telle chose encore. S'il y avait symétrie dans l'accès, avec des cases horaires garanties et ainsi de suite, il y aurait possibilité que tout fonctionne.

Vous avez également amorcé votre question en parlant du barème de coûts, les taxes sur le carburant et tous les autres aspects qui rendent les règles du jeu un peu inégales pour quiconque se trouve de ce côté-ci de la frontière. Si comme par magie tout cela était réglé et qu'il y avait symétrie complète, je comprendrais que nous y soyons favorables.

[Français]

M. Robert Carrier: D'accord. Merci.

[Traduction]

Le président: Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Au tout début de votre exposé, vous avez mentionné les redevances de navigation aérienne ainsi que d'autres redevances en ce qui a trait aux disparités des coûts entre le Canada et les États-Unis. Savez-vous comment les États-Unis facturent leurs redevances de navigation aérienne?

M. Paul Lefebvre: Je ne sais pas exactement comment ces redevances sont facturées aux transporteurs aux États-Unis. Malgré que ce ne soit pas mon domaine d'expertise, je faisais référence à l'ensemble des coûts qui servent à établir les coûts de mon employeur, Air Canada, pour atterrir à l'aéroport Pearson.

Mme Bev Desjarlais: Non, je comprends cette partie. Lorsque vous avez fait la comparaison, vous avez mentionné... Du moins j'ai pensé que vous pourriez avoir des preuves...

M. Paul Lefebvre: Non, je n'ai pas de preuve.

Mme Bev Desjarlais: L'étude que vous avez aurait été faite par la même personne qui a préparé la première entente sur les cieux ouverts. Est-ce que les pour et les contre que vous avez incorporés dans votre document sont un résumé de ce qu'il y a dans son document à lui?

M. Paul Lefebvre: De manière générale, oui.

Mme Bev Desjarlais: Je ne peux m'empêcher de constater qu'il y a de nombreux inconvénients du côté du Canada et je me demande pourquoi il a négocié une entente de cieux ouverts alors qu'il y a tant de désavantages pour le Canada. J'aimerais connaître votre opinion à ce sujet.

• (1740)

M. Paul Lefebvre: Vous voulez dire l'auteur? Il était cadre supérieur chez Air Canada pendant la période des cieux ouverts. Il a fait partie du processus qui a permis d'avoir accès au marché américain à cette époque, pour une entente réciproque. Nous nous sommes adressés à lui pour cette raison, pour en savoir un peu plus sur les obstacles qui se posaient à nous, et pour savoir aussi si tout cela serait bon ou mauvais pour nous. C'est lui qui nous a dit que les Américains n'étaient pas intéressés à cet aspect, pour le moment. De son point de vue, il s'agit bien franchement d'une impasse.

Il a dit que nous ne pourrions obtenir de symétrie complète et que si nous allions chez eux pour essayer d'obtenir quelque chose, nous constaterions que les Américains étaient un peu à couteaux tirés avec la CE. La CE demandait l'ouverture complète des cieux avec les États-Unis, puis le discours est devenu beaucoup plus ferme.

C'est ainsi que si nous entrons dans le portait, il est douteux que les États-Unis soient disposés à nous offrir ce qu'ils refusent déjà aux Européens. Ils sont très protectionnistes vis-à-vis leur propre système.

Mme Bev Desjarlais: Encore une fois, mais je crois que c'est simplement mon interprétation des choses, et je n'y peux rien. J'imagine que vous avez expliqué la situation. Cette personne représentait Air Canada de sorte qu'elle n'a pas négocié ce qui était le mieux pour le Canada, mais ce qui était le mieux pour Air Canada.

M. Paul Lefebvre: Parlez-vous de l'époque à laquelle il a fait les premiers travaux, c'est-à-dire en 1995?

Mme Bev Desjarlais: Oui.

M. Paul Lefebvre: À titre de cadre supérieur d'une compagnie aérienne, il avait pour mandat de négocier la meilleure entente possible pour l'entreprise. D'une certaine façon, j'estime qu'il s'agissait d'une bonne entente, du moins la première, puisqu'elle comportait une stratégie d'utilisation de jets régionaux pour éviter les aéroports-pivots et les délais de même que les délais potentiels. J'estime que le marketing était bon.

Quant à savoir s'il en sera de même cette fois-ci, compte tenu des paramètres en cause, j'ai des doutes. Une des préoccupations majeures que nous avons, à titre d'employés, est qu'à cause de la LACC nous avons dû absorber une diminution de salaire et de nos

avantages sociaux afin de préserver notre régime de pensions, notre régime d'avantages sociaux défini. Le Parlement nous aide en apportant un changement à la loi qui fera passer la période de rattrapage de cinq à dix ans.

US Airways et United Airlines se sont déjà déchargés de leurs obligations en faveur du fonds de garantie du gouvernement des États-Unis, fonds qui n'existe pas chez nous. J'imagine que M. Robert Milton, ou quiconque est en charge d'Air Canada à ce moment, s'amène à la frontière et dit « je suis désolé, je ne puis faire concurrence parce que je dois payer tel et tel coût et que les autres n'ont pas à le faire ». Je ne veux pas que vous nous placiez dans une situation trop difficile, sans nous donner une béquille en quelque sorte.

Mme Bev Desjarlais: Pour vous dire franchement, je ne mettrais certainement pas ma vie entre les mains de M. Robert Milton. Je suis heureuse que les employés d'Air Canada soient aux commandes des avions plutôt que M. Milton.

M. Gouk a pris soin de mentionner que NAV CANADA a dû absorber les coûts supplémentaires lors du fiasco de Jetsgo. L'entreprise a également été obligée d'absorber des coûts considérables à la suite de la mésaventure d'Air Canada.

Malgré tous les avantages que le nouveau régime de pensions peut comporter, vous avez absolument raison de penser que le gouvernement a fini par payer les pots cassés, parce que l'industrie du transport aérien n'a pas financé les régimes de pension de manière appropriée. Nous devons probablement apporter certains autres changements à la Loi sur les pensions du Canada ne serait-ce que parce que le Canada doit avancer de l'argent pour que les compagnies de transport aérien gardent leurs frais moins élevés.

Voilà, Merci.

Pourrions-nous obtenir un exemplaire de ce rapport?

Le président: Oui.

Mme Bev Desjarlais: Merci.

M. Paul Lefebvre: Puis-je me permettre de faire une suggestion à cet égard. Avant qu'une compagnie décide de suspendre ses cotisations, il serait peut-être bon de faire une vérification pour savoir si cette exonération est autorisée.

Mme Bev Desjarlais: Selon moi, il ne devrait y avoir aucune période d'exonération de cotisations.

M. Paul Lefebvre: C'est ce que je pense aussi, mais c'est une approche qui devrait satisfaire tout le monde.

Mme Bev Desjarlais: Merci.

Le président: Monsieur Karygiannis, avez-vous des questions?

L'hon. Jim Karygiannis: Merci d'être venu.

J'ai quelques questions à vous poser.

Pouvez-vous nous décrire l'état des négociations entre la CE et les États-Unis, dans la mesure où vous connaissez bien l'entente sur les cieux ouverts? Quelle a été la participation de votre syndicat ou qu'avez-vous pu observer de la situation?

M. Paul Lefebvre: Je ne suis pas au courant de ce qui se passe au plan international, mais nous avons eu des discussions à ce sujet avec le professeur Gialloredo. Selon lui, les Américains ne voudront pas de cette situation dès maintenant. De fait, il y a quelques jours, quand je lui ai parlé, il a dit que le dossier était clos pour le moment.

L'hon. Jim Karygiannis: Au sujet du Canada?

• (1745)

M. Paul Lefebvre: Du Canada et des États-Unis.

L'hon. Jim Karygiannis: Je parle de l'Europe.

M. Paul Lefebvre: Dans ce contexte, il estime que le bras de fer entre les États-Unis et la CE n'augure rien de bon pour les négociations entre le Canada et les États-Unis. C'est pourquoi toute entente qui serait conclue prochainement serait très négative pour le Canada.

L'hon. Jim Karygiannis: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lefebvre. Votre exposé était très intéressant, et je vous remercie d'être venu.

Nous entendrons maintenant M. Balnis, du SCFP.

Merci d'être venu, monsieur Balnis. Je sais que vous avez écouté les exposés avec beaucoup d'attention cet après-midi,

Si vous êtes prêts, allez-y.

M. Richard Balnis (rechercheur principal, Syndicat canadien de la fonction publique): Un exemplaire de notre mémoire vous a été remis dans les deux langues officielles, et je me contenterai de le résumer rapidement.

Le SCFP vous remercie de lui offrir l'opportunité de témoigner devant votre comité. Le SCFP est le plus grand syndicat au Canada et représente 550 000 travailleuses et travailleurs des secteurs privé et public. La division du transport aérien du SCFP représente environ 8 000 agents de bord chez cinq transporteurs : Air Canada, Air Transat, Calm Air, Cathay Pacific à Vancouver.

Nous avons des points de vue à vous présenter sous trois rubriques, et j'aimerais passer rapidement à la première, celle qui concerne les incidences économiques de la déréglementation du transport aérien.

Nous estimons qu'il faut bien comprendre les incidences économiques de la déréglementation du transport aérien avant de l'appliquer sur une base internationale ou intercontinentale. Dans le cadre de la déréglementation du transport aérien, le modèle idéal d'une industrie parfaitement compétitive n'offre pas prise à la formulation de politiques publiques. Au contraire, en contexte de déréglementation, on constate à divers paliers de l'industrie, une concurrence oligopolistique, que ce soit au Canada ou aux États-Unis ou même en Europe, comme il est indiqué à la page 2 de notre mémoire. Cette dynamique est rendue pire du fait d'une économie cyclique.

La déréglementation au Canada a fait en sorte que les compagnies aériennes ont pleinement profité de cette situation pour augmenter leurs tarifs moyens plus rapidement que l'inflation, à un taux supérieur à celui qu'on observait avant 1987, quand les gouvernements assuraient une certaine supervision des tarifs aériens. Les tarifs du transport vers de petites collectivités augmentent beaucoup plus rapidement qu'entre les grands centres et ils excèdent les coûts réels.

Malgré cette augmentation des tarifs moyens, l'industrie ne trouve pas de rentabilité stable. Selon les données fournies par les TCA, l'industrie a perdu sept milliards de dollars. Il y a de plus en plus de preuves que le transport aérien devient moins pratique avec le système des points nodaux, et que nombre de passagers sont insatisfaits du transport aérien déréglementé. Les vols directs sans escale entre deux villes sont de plus en plus remplacés par des circuits avec escale dans les aéroports nodaux. On constate aussi un déclin dans le niveau et la fréquence de la desserte de certains centres régionaux pour certaines régions du pays.

La déréglementation du transport aérien a entraîné une grande volatilité dans l'industrie. Comme vous pouvez le constater, 1992-1993 a marqué le premier échec de la fusion Air Canada-Canadien et Canadien a été acquis par American Airlines. En 1996, Canadien était presque acculé à la faillite. En 1999-2000, c'est la deuxième faillite de Canadien et elle est suivie d'une fusion entre Air Canada et Canadien. Puis, en 2003-2004, Air Canada se place sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers.

Tout au long de cette période, le gouvernement fédéral est demeuré passif comme il l'a fait au cours des 15 dernières années. Pendant ce temps, pour beaucoup d'employés du transport aérien, la déréglementation et la privatisation se sont traduites par des mises à pied, l'insécurité quant à leur emploi, de mauvaises conditions de travail, des gels et des coupures de salaire et un climat de peur au travail.

En raison de cette situation tumultueuse, nous avons témoigné à plusieurs reprises devant le Comité permanent des transports pour lui demander d'agir. À cet égard, nous avons toujours soutenu ce que votre Comité des transports avait sagement suggéré en juin 1993, c'est-à-dire de mieux réglementer l'industrie et de le faire de manière plus intelligente. Selon nous, c'est ce qu'il faut faire aujourd'hui dans une industrie déréglementée.

Le document de référence du ministre ne contient aucune analyse des répercussions de la déréglementation. Ces lacunes sont plus manifestes quand il est question des conséquences pour la collectivité. Ainsi que nous avons tenté de vous le faire savoir, un des points qui n'est pas mentionné par les groupes qui sont favorables aux cieus ouverts est la liberté de ne pas voler. Avec l'adoption de points nodaux, il y a de plus en plus de vols comportant des changements d'avion et de longs circuits en passant par des villes de petite et de moyenne taille. Notre analyse laisse entendre que la déréglementation aura pour effet de réduire les niveaux actuels de services sans escale disponibles vers de nombreuses petites et moyennes collectivités au Canada, et même aux États-Unis, alors que le trafic sera acheminé de plus en plus au sud de la frontière.

Pour nous, les conséquences sur l'emploi des agents de bord (à la page 6 du mémoire) sont peut-être l'aspect le plus important. Si l'on combine l'assouplissement des restrictions à la propriété étrangère et l'octroi d'un droit d'établissement, les compagnies aériennes vont être libres d'organiser leurs activités sur une base continentale. Cela constitue la pire menace pour les emplois des agents de bord. Là où nous avons des équipages pour de vols exploités par Air Canada et Air Transat autour du monde, ces nouveaux arrangements permettraient aux transporteurs de sous-traiter nos emplois à de nouvelles filiales basées aux États-Unis en embauchant des agents de bord non syndiqués.

• (1750)

Ces perspectives de croissance peuvent faire saliver Air Canada et ses actionnaires. De fait, ils seraient probablement disposés à échanger leur marché intérieur contre des parts de deux, trois, ou même 4 p. 100 du marché nord-américain, mais rien ne garantit qu'une telle croissance des transporteurs profite aux travailleurs canadiens. Le nouvel Air Canada continentalisé pourrait baser ses agents de bord, et même ses pilotes pour l'Amérique du Nord aux États-Unis et au Mexique ou même ailleurs. L'émergence de telles bases étrangères entraînerait une disparition des emplois au Canada à mesure que ces mégabases entreprendraient d'offrir plus de travail sur notre marché intérieur.

En ce qui a trait aux répercussions pour la sécurité, vous avez déjà entendu toute la preuve sur la question des « pavillons de complaisance ». Je ne m'attarderai pas à cet aspect parce que j'aimerais aborder d'autres questions très spécifiques qui vous ont été indiquées par le ministre. À la section C de notre mémoire, nous pressons le CPT de faire une analyse attentive des tarifs aériens, des services aux collectivités, des travailleurs et du maintien d'un niveau suffisant de surveillance de la sécurité avant de formuler quelque recommandation que ce soit au ministre.

En ce qui a trait aux six questions mentionnées dans le document de référence du ministre concernant la propriété étrangère, en prévision de votre question, le SCFP ne voit historiquement aucun avantage à dépasser la limite actuelle de 25 p. 100. La seule justification à l'appui d'une telle augmentation tient à l'accès à des capitaux étrangers. Air Canada a réussi à se restructurer pour se sortir de la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers tout en respectant les règles sur la propriété et le contrôle étrangers. Air Transat a récemment restructuré son capital-action pour lui permettre l'accès à des capitaux étrangers afin de se conformer à la réglementation. Nous sommes également d'accord avec le rapport minoritaire du NPD et du Bloc Québécois au Comité permanent des transports de décembre 1999, à l'effet que le plafond de 25 p. 100 de propriété étrangère devrait constituer une limite inscrite dans la loi pour l'industrie plutôt que de laisser à quatre ministres du gouvernement la liberté de faire des changements par simple réglementation.

En ce qui a trait au droit d'établissement comme transporteur intérieur, et compte tenu de la fragilité de nos emplois au sein de l'industrie nord-américaine et surtout du fait que l'industrie ne peut soutenir une telle concurrence, nous ne considérons pas cette mesure nécessaire ni souhaitable.

En ce qui a trait au cabotage, notre position est la même. Nous craignons plutôt que le ministre n'essaie d'aller du côté du cabotage unilatéral. Selon nous, ce serait une approche imprudente.

Sur la question des cieux ouverts étendus entre le Canada et les États-Unis, avec l'ajout d'une cinquième et d'une sixième libertés selon les stratégies des entreprises et l'utilisation des aéroports d'entrée, nous croyons que cela pourrait nuire aux activités internationales canadiennes. De fait, cela pourrait entraîner une diversion dommageable du trafic existant. Nous souhaitons un échange mieux équilibré.

En ce qui a trait au marché unique de l'aviation civile en Amérique du Nord, nous craignons qu'il y ait des pertes d'emplois et que des règles du jeu non équitables prévalent pour diverses raisons qui vous ont déjà été exposées par les témoins entendus aujourd'hui.

Enfin, en ce qui a trait à la navigation aérienne internationale, nous recommandons une approche graduelle et équilibrée. Les négociations entre le Canada et la Chine en sont peut-être le meilleur exemple. De plus, nous recommandons très fortement que des représentants syndicaux fassent partie de ces équipes de négociateurs.

Je vous remercie de l'occasion que vous nous avez offerte de témoigner ici aujourd'hui. Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions. Je prie votre comité d'entreprendre la recherche nécessaire et les discussions pour vous assurer que les recommandations au ministre sur cette question très importante seront bien fondées et qu'elles seront progressistes.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Balnis.

Nous commencerons avec M. Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Je vous remercie.

Bonjour, monsieur. J'ai lu avec attention votre rapport, qui est assez complet. Je voulais simplement vous poser une question concernant les deux langues officielles du Canada.

Étant donné que vous représentez environ 8 000 agents de bord, qui sont les personnes en contact avec la clientèle, je voulais connaître votre opinion concernant le respect des deux langues officielles. Actuellement, il n'y a que la compagnie Air Canada qui soit assujettie à la loi. Avec la libéralisation du transport aérien, cette obligation devrait-elle être étendue à toutes les compagnies afin qu'on s'assure que les deux langues officielles soient respectées au Canada?

• (1755)

[Traduction]

M. Richard Balnis: Air Transat, qui est l'autre grand transporteur, est effectivement plus francophone qu'anglophone. À plusieurs égards, cette entreprise se sert des deux langues pour mener ses affaires. Je ne suis pas sûr si les trois autres transporteurs que nous représentons—c'est-à-dire Calm Air au Manitoba, le bureau de Vancouver de Cathay Pacific, qui est en fait une base de la cinquième liberté que nous avons organisée, et First Air—seraient en mesure de répondre aux exigences concernant l'utilisation du français en vertu de la Loi sur les langues officielles. De toute façon, Air Canada y est assujettie. Air Transat répond déjà à ces exigences, mais je ne crois pas qu'Air Transat s'opposerait à un assujettissement à la loi, parce que c'est la façon dont l'entreprise fonctionne. Elle fonctionne parfaitement dans les deux langues officielles.

[Français]

M. Robert Carrier: Je vous ai demandé si, dans le cadre d'une nouvelle politique de libéralisation du transport aérien, cette obligation devrait faire partie de l'entente de permettre à d'autres lignes aériennes de desservir nos aéroports.

[Traduction]

M. Richard Balnis: Donc je ne comprends pas très bien votre question. Êtes-vous en train de dire qu'une partie du nouveau traité avec les États-Unis devrait comporter des exigences concernant l'utilisation d'une des langues officielles à bord des avions d'American Airlines? Je suis sûr que l'entreprise vous dirait qu'il s'agit de règles du jeu qui ne sont pas équitables. Mais si l'entreprise commence à offrir un service au Québec, elle devrait être assujettie à ces exigences. Il y a un besoin et l'entreprise devrait offrir un service qui y répond. Quant à savoir si vous pouvez l'incorporer à un traité avec les États-Unis, c'est une autre histoire.

Les États-Unis sont sans aucun doute le pays le plus puissant au monde et ils ont des négociateurs très durs. Si je comprends bien leur fonctionnement, il y a un comité de négociation, puis une cinquantaine de personnes représentant les compagnies aériennes et les syndicats qui les observent. Je suis sûr que les compagnies aériennes s'opposeraient farouchement en disant qu'elles n'ont pas le personnel voulu. Si cette exigence, comme M. Karygiannis l'a suggéré, concernait l'espagnol, les entreprises pourraient être en mesure d'y répondre, mais je ne pense pas qu'elles en aient la capacité.

Elles s'y opposeraient vigoureusement et toute la question deviendrait un élément de négociation. Je ne suis pas sûr que nos négociateurs soient en mesure d'incorporer cet élément au traité. Par contre, je comprends très bien ce que vous voulez mais je ne crois pas que les États-Unis pourraient tolérer une telle demande dans leur traité.

Le président: Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis: J'ai deux petites questions. Vous avez dit que les transporteurs aériens utilisent des pavillons de complaisance. Pouvez-vous nous donner quelques exemples de cela, je vous prie?

M. Richard Balnis: Il n'y a aucun transporteur aérien qui se sert de pavillons de complaisance en raison des restrictions à la propriété étrangère. Le modèle de pavillons de complaisance que je vous donnais est tiré du secteur maritime, où il est possible qu'un navire appartenant à des Anglais, soit commandé par des officiers suédois, qu'il compte des matelots philippins et qu'il soit immatriculé au Libéria. C'est un phénomène propre au domaine maritime et la crainte est que ce système ne s'étende à l'aviation civile. Il n'y a aucun exemple courant en raison des restrictions actuelles concernant la propriété étrangère.

L'hon. Jim Karygiannis: Y a-t-il quelque part au monde des compagnies aériennes qui utilisent des pavillons de complaisance?

M. Richard Balnis: Non.

L'hon. Jim Karygiannis: La question suivante concerne ce que nous avons entendu des diverses parties. Y a-t-il une forme de représentation quelconque quand il est question des autorités aéroportuaires? Nous avons entendu dire que des parties intéressées pouvaient être membres du conseil des gouverneurs. Quel est votre avis à ce sujet en ce qui concerne le SCFP? Les syndicats ou les gros syndicats devraient-ils être représentés au sein du conseil d'administration des autorités aéroportuaires?

M. Richard Balnis: Tout dépend de la façon dont le conseil est choisi. Habituellement, cela se fait par auto-nomination. Par exemple, l'AEGT comprend un certain nombre de gouverneurs nommés par l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, de même que d'autres organismes. Il faudrait modifier cela. Nous avons très peu d'accès aux choses qui concernent les aéroports. Par exemple, nous ne faisons même pas partie des comités de consultation sur la sécurité parce qu'on ne veut pas de nous.

Nous aimerions avoir la possibilité de faire partie du conseil, mais j'imagine que ces gens ne voudraient pas de nous. Il y aurait alors une lutte. Pour nous, ce serait avantageux. Toutefois, il sera difficile de le faire accepter. J'espère que vous ferez ce genre de recommandation. En ce qui a trait à l'aspect du bilinguisme, il y aura une opposition farouche.

• (1800)

L'hon. Jim Karygiannis: Si vous aviez l'occasion d'intervenir, vous savez dans les conversations qui permettent de fournir des directives aux aéroports et aux autorités aéroportuaires, dans ces négociations, dans ces discussions, dans les suggestions faites par le SCFP. Est-ce que les autorités portuaires se trouveraient en meilleure position et plus représentatives si les syndicats—mettons un syndicat, ou deux ou même trois—faisaient partie du conseil, s'il y avait un représentant syndical au sein du conseil d'administration?

M. Richard Balnis: Il y aurait des avantages, oui.

Le président: D'accord.

Mme Desjarlais a une brève question.

Mme Bev Desjarlais: En ce qui a trait à la sécurité, est-ce que les gens que vous représentez sont consultés sur des questions de sécurité dans le cours normal des choses même si vous ne faites pas partie des conseils?

M. Richard Balnis: La consultation se fait par l'entremise des responsables de la sécurité à Transports Canada. Malheureusement, contrairement à Transports Canada, les responsables des aéroports sont moins ouverts. Il y a des consultations. L'ACSTA tient des consultations, mais quand les représentants de l'ACSTA parlent à des représentants des aéroports, lorsqu'il est question de fournir quelque chose, nous ne faisons pas partie des discussions. En général, ce sont les fonctionnaires de Transports Canada qui nous disent que des discussions sont en cours, mais nous n'avons aucun mot à dire sur la façon dont l'ACSTA et les autorités aéroportuaires prennent leurs décisions. C'est malheureux, car j'estime que ces gens bénéficieraient de notre point de vue, étant donné que nous sommes soit les usagers, soit les victimes de tout ce qu'ils concoctent.

Mme Bev Desjarlais: Je suis plutôt surprise qu'ils ne fassent pas intervenir les agents de bord dans le cadre des consultations de sécurité. Il serait tout à fait logique que les autorités aient une connaissance directe du type de questions avec lesquelles ils ont à traiter. De même, elles auraient le point de vue d'autres intervenants pour répandre le message auprès des autres agents de bord. Ce que vous dites me surprend beaucoup.

M. Richard Balnis: Permettez-moi de vous donner un exemple concret. Depuis le 11 septembre 2001, nous discutons de l'élaboration d'un meilleur laissez-passer de zone réglementée. Nous avons fait partie du comité consultatif du sous-ministre adjoint et nous avons consacré près de deux ans à la formulation de recommandations. Il y a eu impasse, puis les responsables se sont retirés pour réfléchir. Depuis deux ans, ces gens ont discuté avec les autorités aéroportuaires et ont mis au point un nouveau système de laissez-passer de sécurité. Nous avons vu le résultat, c'est-à-dire le règlement, il y a un mois seulement.

Quand nous avons commencé à poser des questions au sujet de ceci et de cela, on nous a dit « Nous ferions mieux de retourner parler aux autorités aéroportuaires à ce sujet ». Nous leur avons dit « Attendez un peu, pourquoi ne sont-elles pas à la table de négociation? Il s'agit d'un laissez-passer qui affecte notre gagne-pain, qui touche notre capacité d'accéder aux avions, de travailler, il n'est pas question qu'il n'y ait pas de mécanisme d'appel. Pourquoi n'a-t-on pas trouvé une solution? ». Ils nous ont répondu « Eh! bien, les aéroports n'en veulent pas ». Et nous avons rétorqué « Oh! là, attendez. Nous en avons parlé pendant deux ans avec le sous-ministre adjoint, et nous avons l'impression que tout était réglé ». Ce à quoi ils ont répondu « Eh! bien, il a parlé à la direction des aéroports ».

Ces gens sont très puissants. J'imagine qu'après avoir privatisé une entité, cette entité s'organise et devient pratiquement un empêchement de tourner en rond dans le système du transport aérien.

Ce n'est que mon opinion.

Le président: Je donne le dernier mot à M. Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis: Vous m'avez fait perdre le fil.

J'ai déjà posé la question à un autre syndicat et je vous la pose à vous aussi. Au fur et à mesure que les syndicats accèdent à divers secteurs du domaine des transports, peut-être ne représentez-vous pas de camionneurs aujourd'hui, mais ce pourrait être le cas demain, quel est le point de vue du SCFP concernant un système de laissez-passer unique qui vous permettrait d'accéder à un port, à un aéroport, de franchir la frontière, un laissez-passer pour franchir tous les postes de sécurité, plutôt que d'avoir divers laissez-passer pour tout cela? Le camionneur qui veut franchir la frontière a besoin d'un laissez-passer, et lorsqu'il arrive à l'aéroport, il lui faut un laissez-passer différent. Si vous allez dans un port maritime, il vous faut encore un autre laissez-passer.

Avez-vous des recommandations ou des idées à formuler pour le compte du SCFP sur cette question?

M. Richard Balnis: Nous avons consacré environ quatre ans à élaborer un meilleur système de laissez-passer de zone réglementée pour les travailleurs des aéroports. Selon moi, il reste encore un an ou deux avant d'en arriver à un résultat. L'élaboration d'un système de laissez-passer unique pourrait demander beaucoup de temps.

Un tel système me semble avoir des avantages considérables. À l'heure actuelle, l'ACSTA est l'organisme responsable pour les aéroports. Quel organisme pourrait le faire pour l'ensemble des transporteurs? Le gouvernement devrait s'occuper de ce problème. Il doit réfléchir, surtout après les événements du 11 septembre 2001, à la façon d'améliorer les services de sécurité aéroportuaire. C'est pourquoi, d'entrée de jeu, il a créé l'ACSTA.

Lors d'une réunion d'un comité consultatif sur la sécurité, le président nous a dit qu'il n'avait pas de plan structurel. Je lui ai demandé de quelle façon fonctionnait la sécurité, qui décidait? Il m'a répondu qu'il n'y avait personne. Le lendemain, le comité nous a remis un ordiogramme concernant les divers organismes, mais il n'y en avait aucun document officiel.

Il y a un manque de coordination considérable entre les divers organismes de sécurité qui seraient chargés de faire ce que vous proposez mais il me semble que le recours à des paramètres biométriques et le respect des normes de sécurité serait un bon point de départ.

À la base, il y a les préoccupations des travailleurs en matière de protection de la vie privée. Dans certains cas, surtout en ce qui a trait aux travailleurs portuaires, on est allé trop loin, on a exagéré. Vous pourrez sans doute entendre des représentations de la part de ces employés concernant leur état d'âme au sujet de leur laissez-passer. Lors de l'entrée en vigueur de ces laissez-passer en 1985, nous avons fait part de préoccupations importantes concernant la vie privée. Nous avons toujours à ce sujet des réserves qui n'ont pas été abordées ni réglées.

Selon moi, il faut aplanir toutes les difficultés avant de mettre le système en application.

• (1805)

Le président: Merci, monsieur Balnis.

Je ne sais pas si nous cherchons à aplanir les difficultés ou à les identifier, mais nous vous remercions de votre témoignage.

Nous suspendons les travaux pour quelques minutes.

• (1806)

_____ (Pause) _____

• (1807)

Le président: Monsieur Hayes, monsieur Chedore, soyez les bienvenus.

Vous avez suivé nos travaux, je le sais. Vous pouvez maintenant commencer.

M. Bill Chedore (coordonnateur national, Santé et sécurité, Congrès du travail du Canada): Par souci de brièveté, nous ne vous donnerons pas lecture de tout le mémoire. Je vous référerai à divers passages, et puisque votre exemplaire porte une numérotation différente du mien, je vous dirai à quelle page nous nous trouvons dans votre document, si vous le voulez bien.

Premièrement, mon collègue Kevin Hayes et moi-même sommes heureux d'être ici aujourd'hui. Premièrement, Mon collègue Kevin Hayes et moi-même sommes très heureux d'être ici aujourd'hui. Au nom des trois millions de membres du Congrès du travail du Canada (CTC), nous souhaitons vous remercier de cette occasion que vous nous fournissez de vous présenter notre point de vue. Le CTC réunit les syndicats canadiens nationaux et internationaux, ainsi que les fédérations provinciales et territoriales du travail et 137 conseils du travail dont les membres, aux occupations diverses, travaillent partout au Canada, dans virtuellement tous les secteurs de l'économie.

Le transport aérien est une industrie absolument essentielle pour notre économie et pour chaque collectivité de notre vaste pays. Il fait partie intégrante de notre souveraineté en tant que pays. Le transport aérien fournit des emplois directement et indirectement à plus de cent mille Canadiennes et Canadiens qui travaillent pour les transporteurs aériens, les aéroports, l'aérospatiale et un large éventail de services qui le soutiennent.

Avant de considérer une nouvelle libéralisation nationale ou internationale du transport aérien, nous devons examiner attentivement notre expérience avec la libéralisation du transport aérien lancée à l'échelle nationale il y a près de vingt ans et avec les États-Unis il y a dix ans.

Le CTC s'oppose au développement d'une libéralisation bilatérale ou continentale du transport aérien, y compris les propositions de cabotage. La conséquence négative et les risques à plus long terme d'une plus grande libéralisation l'emportent, à notre avis, sur tout avantage concurrentiel à court terme que certains transporteurs aériens ou que les autorités aéroportuaires pensent pouvoir obtenir.

Le cabotage n'est pas ce qui obligera nos propres transporteurs aériens, dans notre marché national, à offrir un meilleur service vers un plus grand nombre de destinations pour moins cher. Suffisamment d'années ont passé et nous disposons de suffisamment de résultats pour savoir que le problème fondamental de l'industrie du transport aérien du Canada est la trop grande concurrence, et non le manque de concurrence.

À la page quatre de votre document, il est précisé que les malheurs de l'industrie sont dus à la libéralisation des politiques et à une concurrence excessive, facilitées par la libéralisation des transporteurs aériens débutants et l'arrivée qui en résulte de transporteurs aériens sous-capitalisés. Ils s'attendent tous à croître et à prospérer. Mais ils échouent presque toujours. Les tarifs à bon marché engendrés par les transporteurs aériens qui organisent une série de « soldes pour cessation de commerce » ne sont pas le fondement d'une industrie viable.

Je passe à la page 5 de votre document, sous « Cabotage et règles relatives à la propriété canadienne ». La dilution de la propriété canadienne et des exigences de contrôle des transporteurs aériens annihileraient essentiellement la possibilité de régler toujours plus efficacement le transport aérien pour le bénéfice des Canadiennes, des Canadiens et des collectivités canadiennes. Sans restrictions à la propriété, les transporteurs aériens pourraient battre « pavillon de complaisance », en s'enregistrant dans des pays où les normes de sécurité et les autres normes sont inférieures.

La dilution de la propriété canadienne soulève d'autres questions. Si nous n'avons pas de règles sur ce que constitue un transporteur canadien, sur quelle base traitons-nous avec d'autres pays? Est-ce que nos accords bilatéraux relatifs aux services aériens actuels deviennent invalides? Accorder des droits de cabotage aux transporteurs aériens étrangers au Canada aurait le même effet. Les grands réseaux seraient dominés par les transporteurs aériens étrangers plus importants, sans aucun intérêt sauf pour nos grands marchés, délaissant les plus petits centres ayant un service à coût élevé ou sans aucun service de réseau.

En ce qui a trait aux préoccupations en matière de sécurité et d'économie des États-Unis, les tenants de la libéralisation du transport aérien souligneront le développement rapide des services aériens transfrontaliers au cours de la deuxième moitié des années 90, en établissant le bien-fondé d'une plus grande libéralisation. Il est important de noter que le développement n'était pas dans l'accord « ciel ouvert » conclu entre le Canada et les États-Unis en 1995. Il a été entraîné principalement par l'expansion économique générale. La capacité transfrontalière est maintenant retournée là où elle était il y a dix ans.

À la page six de votre document, il est question d'autres préoccupations au sujet des « cieux ouverts » avec les États-Unis : la vulnérabilité du Canada face aux mesures des États-Unis visant à protéger leurs transporteurs aériens nationaux ainsi que leurs travailleuses, travailleurs et actionnaires; la préoccupation des États-Unis face à leur propre sécurité nationale; la fausse croyance que nos coûts sont moins élevés. Avec un taux de change qui était au-dessus de 80 cents récemment, la structure de coûts de l'industrie du transport aérien du Canada n'est pas moins élevée. Ce n'est un secret pour personne que les transporteurs aériens des États-Unis se démènent pour survivre. Ils feront tout ce qu'ils devront faire pour y parvenir. En plus de faire pression sur les politiciennes et politiciens pour obtenir aide et protection, ils feront ce qu'ils ont bien fait pendant des décennies et ce qu'ils ont fait après le 11 septembre : abaisser les tarifs sous leurs coûts pour chasser les transporteurs aériens canadiens de leur marché. Depuis le 11 septembre, la sécurité nationale et la guerre continue des États-Unis contre le terrorisme n'ont pas été faciles pour les transporteurs aériens canadiens. Aux États-Unis, la sécurité éclipse le commerce en tout temps.

À la page huit de votre document, sous « Besoin de stabilité non pas d'une plus grande turbulence », la concurrence, le fondement de cette récente libéralisation, est la même formule qui a engendré une capacité excédentaire ainsi qu'une succession de pertes et de faillites.

• (1810)

Au cours de ces deux décennies de transport aérien national déréglementé, les travailleuses et les travailleurs ont connu des perturbations continues, l'incertitude, des pertes d'emplois et une détérioration marquée de la qualité et des conditions de leur travail.

Le public voyageur a clairement connu une plus grande incertitude et de plus grands risques dans ses décisions de voyage. Le plus récent étant les dizaines de milliers de clients de Jetset

laissés en plan. La qualité des voyages par avion s'est également clairement détériorée. La pression pour réduire les coûts, à n'importe quel prix, a entraîné une moins grande qualité de service et a signifié que les voyages par avion sont de plus en plus considérés comme un fardeau et un tracas, plutôt que comme une expérience agréable et précieuse.

En moyenne, la déréglementation n'a pas entraîné des prix plus bas. Les très brèves baisses de prix en 1989 suivant la déréglementation ont été compensées rapidement par de véritables hausses de prix soutenues et dramatiques. L'industrie a été dominée par des cycles répétés d'expansion excessive suivis d'une crise, d'un effondrement et d'une contraction. Ce modèle ne montre aucun signe de stabilisation.

L'excédent de capacité et le déficit ne sont pas la façon de relancer l'industrie du transport aérien. Les travailleuses et les travailleurs souffrent encore plus que les actionnaires, alors que leur emploi et leurs conditions de travail se détériorent face à des employeurs désespérés au plan financier.

En ce qui a trait à la solution de rechange à une plus grande libéralisation, il faut préciser que les réseaux intercontinentaux, la partie qui est encore la plus lourdement réglementée de l'industrie du transport aérien, sont également le segment rentable de l'industrie sur la base la plus constante. C'est la principale raison de la reprise actuelle plus rapide que prévue d'Air Canada. Lorsque les difficultés financières d'Air Canada se sont aggravées en 2003, ses pertes de plus en plus grandes pour les réseaux Canada-États-Unis étaient en fait un de ses plus gros problèmes. Le transport aérien intercontinental réglementé démontre que l'industrie peut profiter du changement technologique, réaliser des économies et réduire les tarifs. En aidant l'industrie à trouver un meilleur équilibre entre capacité et demande, un équilibre que le marché privé est incapable d'atteindre au Canada, la réglementation aide en fait à réduire les coûts unitaires réalisés.

Pour ce qui est la question des autorités aéroportuaires, nous sommes heureux de voir que le comité examinera les aéroports. Une réforme s'impose concernant la gouvernance des autorités aéroportuaires. Ce sont des monopoles bâtis publiquement, avec un pouvoir et une influence énormes. Les plus grands aéroports, qui comptent des dizaines de milliers de travailleuses et de travailleurs, jouent un rôle central pour l'économie des régions qu'ils desservent et ils ont un impact énorme sur l'environnement naturel. Malgré l'intérêt public clair et le besoin de structures démocratiques transparentes et d'une responsabilisation, ils sont régis et gérés comme des entreprises privées. Ces aéroports sont très peu soumis à l'examen du public.

Au sein de cette structure, la direction et les cadres supérieurs ont énormément de pouvoir. Les aéroports privés et un système de navigation aérienne privatisé n'ont pas ajouté d'efficacité. Ils ont contribué à une plus grande fragmentation du transport aérien en tant que système cohérent.

Passons maintenant à la section intitulée « Pas une concurrence encore plus destructive ». Vingt ans d'échecs des transporteurs aériens, de perturbations et de pertes d'emplois devraient nous mettre en garde contre une plus grande libéralisation. Curieusement, il y a eu très peu d'études sur les effets de la libéralisation ou de la déréglementation du transport aérien par les promoteurs. Et il n'y a presque rien sur les effets possibles d'une plus grande libéralisation.

Les difficultés financières accompagnent souvent le stress opérationnel. Cela soulève d'importantes préoccupations en matière de sécurité. Les transporteurs aériens rognent sur les coûts, y compris dans la sécurité publique, si leur situation financière difficile les pousse à vendre suffisamment de billets pour payer le carburant de l'avion pour les vols du lendemain.

Le transport aérien est trop important pour être assujéti aux décisions d'entreprises privées qui, souvent à court terme, entraînent une concentration du marché, un monopole et l'échec d'un transporteur aérien. Nous avons besoin d'une politique du transport aérien qui serve toutes les Canadiennes et tous les Canadiens.

Ce document vous est soumis respectueusement au nom du Congrès du travail du Canada.

• (1815)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Chedore, je ne sais pas si nous avons des questions.

[Français]

Monsieur Carrier, avez-vous des questions?

M. Robert Carrier: Oui, j'en ai une petite.

Bonjour, monsieur.

À la page 11 de la version française de votre document, vous dites:

Les conseils des autorités aéroportuaires sont régis par un groupe de personnes choisies au hasard, qui s'auto-régèrent, qui sont à leur service à temps partiel et qui représentent divers intérêts locaux.

Quand vous dites « choisies au hasard », ça m'inquiète. Ce n'est pas l'impression que j'avais, qui était que les gens sont nommés par différents organismes. Je sais qu'il y a toute une liste d'organismes qui délèguent un représentant. Même le ministère en délègue un ou deux, dans certains cas. Vous dites que c'est fait au hasard. Si c'est vraiment le cas, c'est inquiétant. J'aimerais vous entendre à ce sujet.

[Traduction]

M. Bill Chedore: Parfois, les apparences disent tout. Il semble que le système permettant de recruter des gens pour faire partie des autorités aéroportuaires soit aléatoire. Toutefois, je suis sûr, du moins je l'espère, qu'il y a un système permettant de faire des choix. En ce qui a trait aux parties intéressées qui devraient être représentées au sein de ces autorités aéroportuaires, nous estimons que le milieu syndical n'a pas la représentation requise compte tenu des répercussions que toutes les décisions de ces conseils peuvent avoir pour nos gens, pour les milliers de personnes que nous représentons dans l'industrie du transport aérien.

La question de la gouvernance doit faire l'objet d'un examen complet, y compris la façon dont les gens sont nommés aux conseils. Selon moi, le système actuel n'est pas approprié.

[Français]

M. Robert Carrier: Vous maintenez que le ministère devrait revoir le mode de nomination de ces administrateurs?

[Traduction]

M. Bill Chedore: C'est une des questions qui devrait faire l'objet d'un examen dans le cadre de l'examen général des autorités aéroportuaires.

[Français]

M. Robert Carrier: Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Chedore, je vous pose la question suivante : À la page 5 ou 6 du document que vous nous avez remis, il

est écrit que « la capacité transfrontalière est maintenant retournée là où elle était il y a dix ans ». Sur quoi vous basez-vous pour le dire?

M. Bill Chedore: Je laisserai mon collègue vous répondre.

M. Kevin Hayes (économiste principal, Politiques sociales et économiques, Congrès du travail du Canada): Nous parlons ici davantage du nombre d'employés. Nous en sommes presque au point où nous étions il y a environ dix ans. Après les événements du 11 septembre, il y a eu...

Le président: Vous ne parlez pas de capacité. Vous parlez plutôt d'employés.

M. Kevin Hayes: Plus ou moins, oui.

Le président: Merci.

J'ai été plutôt étonné par votre affirmation.

Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Je voudrais poser une question portant sur les aspects transfrontaliers.

En ce qui a trait au nombre de circuits d'Air Canada au pays comparativement à ce qu'était la situation, le nombre de régions accessibles est moins élevé et pourtant il y a une augmentation considérable du nombre de destinations aux États-Unis. Avez-vous remarqué une diminution du nombre d'emplois dans ces régions en raison du plus grand nombre de vols aux États-Unis et d'une diminution au Canada ou d'autres syndicats vous l'ont-ils fait remarquer?

• (1820)

M. Kevin Hayes: Non, nous n'avons pas procédé à une analyse du genre. Nous sommes plutôt préoccupés par l'évolution de l'emploi qui résulte des changements apportés aux circuits et ainsi de suite, mais nous n'avons pas été en mesure jusqu'à maintenant de calculer le nombre d'emplois que nous devrions avoir en vertu de ces ententes.

M. Bill Chedore: Nous nous préoccupons aussi du niveau de service dans diverses collectivités. Je viens de la région atlantique du Canada et il fut une époque où je pouvais me rendre d'Ottawa à diverses villes des Maritimes. Aujourd'hui, je dois faire au moins une escale pour changer d'avion, parfois deux, selon l'endroit où je veux aller. Il y a une différence notable dans la façon de faire des affaires. Il n'est pas aussi facile qu'avant d'aller dans une ville quelconque de la région atlantique du Canada ou même dans les Prairies. Aujourd'hui, les compagnies aériennes cherchent à tirer le maximum de rentabilité du point de vue de la capacité des avions.

Je viens de Campbellton, au Nouveau-Brunswick. Pendant le trajet qui m'amenait ici ce matin, je me remémorais la période où nous avions un aéroport. Je me rappelle que l'ouverture de l'aéroport avait donné lieu à une grande fête. Nous avions beaucoup de plaisir à nous rendre à l'aéroport le dimanche pour voir les avions décoller et atterrir. Aujourd'hui, ce n'est plus possible, parce qu'il n'y a qu'une seule compagnie aérienne qui dessert cet endroit. Les avions décollent de Saint-Hubert, au Québec, et ne viennent chez nous que quelques jours par semaine. Cet aéroport est presque devenu un éléphant blanc. Ce n'est pas le plus gros éléphant blanc que nous ayons au pays, mais c'est tout de même un éléphant blanc parce qu'il n'est pas utilisé par plus d'une petite compagnie aérienne qui dessert l'aéroport quelques fois par semaine.

Le président: Monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis: J'ai quelques questions à vous poser.

Ainsi que l'a fait le témoin précédent, vous avez parlé de pavillons de complaisance. Pourriez-vous préciser?

M. Bill Chedore: Comme le disait mon collègue, M. Richard Balnis, nous avons des inquiétudes.

Ces dernières années, je me suis intéressé personnellement à certaines des questions reliées au secteur du transport aérien et au secteur du transport maritime. Le problème des pavillons de complaisance concerne surtout le secteur de la marine et ce depuis plusieurs années. Par contre, ce problème particulier ne touche pas encore l'industrie du transport aérien. Comme vous le savez, bien des choses n'avaient pas cours autrefois, mais en raison des nombreux changements de politique, de réglementation et de législation, la possibilité que ces choses se produisent est de plus en plus réelle. Il serait très dommage que ce problème touche le secteur du transport aérien parce que nous connaissons certains des problèmes que cela cause dans le secteur de la marine.

L'hon. Jim Karygiannis: Dans l'éventualité peu probable—vous parlez de probabilité et je ne vous contredirai pas—que cela se produise, êtes-vous en train de dire qu'il y aurait des différences concernant les et la sécurité selon le pays?

M. Bill Chedore: Tout dépend de ce qui serait négocié entre le Canada et les autres pays. On nous dit que toute compagnie aérienne devrait suivre les lois canadiennes, respecter les règles et les règlements, les normes de sécurité, les lois du travail, etc. Ma crainte est que l'on négocie de grandes ententes comme celles-là avec des pays et que ces ententes comportent des éléments qui, à la longue, finiraient par permettre que de telles choses se produisent. C'est notre crainte. Il n'y a aucune garantie que nous, ni les dizaines de milliers de personnes que nous représentons, ayons notre mot à dire pendant ces négociations. Vous devez comprendre nos craintes et aussi notre consternation si cela devait se produire.

L'hon. Jim Karygiannis: Dans les faits, vous ne laissez pas entendre que les règles des États-Unis sont plus souples que les nôtres.

M. Bill Chedore: À plusieurs égards, certaines règles en vigueur aux États-Unis sont moins rigoureuses que les nôtres. Selon moi, nous avons de très bonnes règles et une excellente réglementation. Dans un certain nombre de cas, les règles font l'objet d'une atténuation. Dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail, qui est mon secteur de prédilection, les règles en vigueur aux États-Unis et celles d'ailleurs ont été considérablement allégées par l'administration actuelle. Si cette administration peut le faire dans des domaines comme ceux-là, elle pourrait intervenir dans n'importe quel autre domaine.

• (1825)

L'hon. Jim Karygiannis: Pourriez-vous fournir des exemples, je vous en prie, d'atténuation de règles se rapportant à l'industrie du transport aérien, qu'il s'agisse de sécurité ou d'autres aspects?

M. Bill Chedore: Je ne crois pas être en mesure de vous fournir d'exemples concernant les questions de sécurité. Par contre, je puis vous donner des exemples de ce que j'ai dit et de ce que j'ai vécu dans d'autres secteurs en termes de santé et de sécurité nationale aux

États-Unis. Il y a des cas où les règles ont été modifiées et atténuées, et à notre avis, cela entraîne davantage...

L'hon. Jim Karygiannis: Je vous ramène à la question des pavillons de complaisance, en ce qui a trait à l'industrie du transport aérien. Je voudrais que vous restiez dans le sujet. Laissez-vous entendre qu'un pays quelconque pourrait fournir moins... ou qu'une compagnie aérienne se précipitera dans un pays donné pour obtenir un pavillon de complaisance, qui lui permettra ensuite de voler au Canada en ayant de règles de sécurité moins rigoureuses et des niveaux de compétence mécaniques moins élevés pour les vols?

M. Bill Chedore: Je souhaite que cela ne se produise pas.

L'hon. Jim Karygiannis: Laissez-vous entendre que cela pourrait se produire?

M. Bill Chedore: Si nous n'y prenons garde...

L'hon. Jim Karygiannis: Mais vous êtes bien la personne qui parlez de pavillons de complaisance. Vous nous en parlez et je vous demande si vous prévoyez qu'une telle chose risque de se produire. Avez-vous des exemples d'une telle chose? Avez-vous des craintes que cela ne se produise?

M. Bill Chedore: Je crains que des questions similaires ne soient portées à l'avant-plan.

Le président: Mme Desjarlais aura le dernier mot.

Mme Bev Desjarlais: Pour continuer sur le même sujet—le transport n'est pas assujéti à l'ALENA—je ne sais pas si vous avez de l'expérience dans ce domaine. Qu'arrivera-t-il si une partie de ce qui est proposé en vertu des cieux ouverts se produisait au sein de l'industrie du transport aérien? Avez-vous des connaissances préalables à ce sujet? En l'occurrence, est-ce que cela risquerait d'assujétir toute notre industrie de transport, et non seulement l'industrie du transport aérien, à l'ALENA.

Est-ce que certains de ces éléments seraient présents? J'en veux pour exemple les questions environnementales dans le cadre de certains projets de loi qui n'ont pas été autorisées en vertu de l'ALENA parce que cela aurait compromis notre droit d'augmenter certains revenus? Est-ce que vous pensez que de telles mesures pourraient toucher l'industrie du transport aérien?

M. Kevin Hayes: Comme il est mentionné dans le mémoire, l'Union européenne surveille la Commission européenne, de même que le Parlement européen. En vertu de l'ALENA, une telle chose n'existe pas chez nous. C'est ainsi que certaines dispositions non souhaitables peuvent être adoptées en catimini et que nous n'aurions aucun moyen de surveillance. Il y a les exemples de l'ESB, du bois d'oeuvre, et ainsi de suite. Pourquoi les compagnies aériennes ne seraient-elles pas assujéties aux aléas du commerce? À ce chapitre, votre feuille de route n'est guère reluisante.

Le président: Voilà, c'étaient nos questions. Nous vous remercions beaucoup d'être venus. Votre présence et votre participation nous aurons été utiles. Merci.

La séance est levée.

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.