



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 033 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 20 juin 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 20 juin 2005

• (1530)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): La séance est ouverte.

Avant de donner la parole au ministre, nous avons une motion de régie interne à adopter, et nous avons le quorum.

Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Si les membres du comité sont d'accord, j'aimerais proposer une motion concernant les déplacements du comité en septembre. Je crois que vous en avez tous le texte sous les yeux.

Le président: Oui. C'est une simple formalité.

Les leaders de la Chambre se réunissent demain, et je tiens à les rassurer. Nous n'effectuerons pas de déplacement à des moments qui ne leur conviennent pas.

Voulez-vous débattre de la motion? Est-ce que je peux poser la question?

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): Je préférerais que nous en reparlions après la visite du ministre, s'il vous plaît.

Le président: Il y a toujours le problème du quorum. Si les autres peuvent rester ici, il n'y a pas de problème.

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Nous allons tous rester.

[Traduction]

Le président: Alors vous préférez attendre à la fin?

Des voix : D'accord.

Le président : Très bien.

Le ministre des Finances nous honore enfin de sa présence.

Soyez le bienvenu, monsieur Goodale. Vous savez que notre comité s'intéresse actuellement aux aéroports et aux loyers des aéroports. Nous allons écouter votre déclaration préliminaire, puis nous passerons aux questions.

Monsieur le ministre, la parole est à vous.

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Finances): Monsieur le président, je sais que le temps nous est compté. Honnêtement, il s'agit d'un secteur de politique qui concerne principalement le ministre des Transports, et je n'ai donc pas préparé de déclaration préliminaire aujourd'hui. Je me contenterai de répondre aux questions que vous voudrez bien me poser.

Le président: Je suis convaincu qu'elles seront nombreuses.

Commençons par M. Gouk.

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

Merci, monsieur le ministre, d'être venu témoigner. Ici, nous parlons de vous comme de l'autre ministre de Transports, parce que chaque fois que nous posons une question au ministre des Transports, il nous répond qu'il faut le demander à Ralph. Nous avons donc pensé qu'il valait mieux vous inviter, puisque vous semblez être celui qui peut nous fournir des réponses.

Nous avons pris plusieurs mesures concernant les loyers des aéroports. Premièrement, nous avons adopté l'automne dernier une motion qui demandait un gel des loyers des aéroports—parce que étions conscients de la gravité du problème—d'ici à ce que notre comité puisse étudier la question et soumettre un rapport. Cette motion a été adoptée à l'unanimité. Le ministre des Transports a signifié qu'il comprenait pourquoi nous avions pris cette décision, et il était plutôt d'accord avec nous, mais il nous a dit que cela relevait de vous. De toute évidence, vous n'avez pas tenu compte de cette motion.

Nous avons ensuite entamé une étude. Maintenant, certaines réductions sont proposées et elles vont sans doute être acceptées, mais elles ne correspondent pas du tout à ce que notre comité avait recommandé à l'unanimité au chapitre des réductions. Je suis convaincu que vous avez examiné les documents.

L'argument principal est double. Premièrement, le niveau des loyers constitue un fardeau écrasant pour les aéroports, qui le répercutent sur les lignes aériennes et leurs clients, au détriment de tous. L'industrie du transport aérien au Canada semble être constamment au bord du gouffre.

Deuxièmement, les aéroports ont déjà payé plus que la valeur de ce qui leur a été transféré. Ils ont par ailleurs consacré des milliards de dollars à une infrastructure qui en avait grand besoin, et cela sans qu'il en coûte un cent aux contribuables ni au gouvernement—et le gouvernement, ce sont les contribuables.

J'aimerais savoir ce que vous avez pensé de notre proposition de réduire les loyers des aéroports et pour quelles raisons, sauf le besoin d'argent, vous n'avez pas suivi nos conseils.

L'hon. Ralph Goodale: Monsieur Gouk, les loyers des aéroports sont bien sûr une question d'intérêt public, en particulier pour les autorités aéroportuaires locales, et nous en débattons depuis quelque temps déjà. Dans leurs commentaires officiels et dans les arguments qu'elles m'ont individuellement présentés, les autorités aéroportuaires ont soulevé essentiellement deux questions. La première, c'est que les loyers demandés par le gouvernement du Canada à long terme—et comme vous le savez, certains de ces baux sont d'une durée de 47 à 50 ans—étaient tout simplement trop élevés, et elles voulaient qu'on les réduise sensiblement.

La deuxième plainte portait sur l'absence d'une méthode cohérente pour calculer les loyers de tous les aéroports. Les calculs semblaient se faire différemment selon l'endroit. Il serait logique d'assurer l'équité dans l'ensemble du système en utilisant une même méthode de calcul.

D'autres préoccupations ont été soulevées. Les petits aéroports, par exemple, se demandent s'ils devraient payer les actifs dont ils ont hérité lorsqu'ils ont pris en charge l'exploitation, il y a déjà plusieurs années de cela.

Après avoir examiné tous les arguments et déterminé comment les choses pouvaient le mieux s'inscrire dans le cadre financier, j'en suis venu à la conclusion—tout comme le ministre des Transports et le gouvernement lui-même—que ces trois points, en particulier, étaient très pertinents. Premièrement, il nous fallait réduire le montant total qui serait perçu au titre des loyers des aéroports. Deuxièmement, il fallait adopter une formule uniforme pour calculer dans tous les aéroports un loyer approprié. Et finalement, il fallait réduire le coût des biens meubles. Ce sont des mesures que nous avons effectivement annoncées il y a environ un mois.

Les économies, échelonnées sur la durée des baux qui, comme je l'ai dit précédemment, est de presque 50 ans dans certains cas, seront de l'ordre de huit milliards de dollars en valeur actualisée nette. Pour nombre des aéroports, il s'agit d'une amélioration indiscutable. Deuxièmement, il existe maintenant une formule standard qui permet de calculer le loyer en fonction des recettes brutes. Troisièmement, le solde des coûts de nombreux biens meubles a été supprimé.

Ces mesures réduisent considérablement les recettes que le gouvernement anticipait pour les années à venir, mais il importait, dans l'intérêt de l'industrie du transport aérien, d'effectuer ces changements. Ce sont les changements qui nous ont semblé appropriés et abordables compte tenu du cadre financier.

Vous avez parlé de la valeur des loyers relativement aux actifs qui ont été transférés initialement, lorsque Transports Canada a cédé ses pouvoirs aux autorités aéroportuaires locales. Je vous répondrai en deux temps. Premièrement, ce sont des avoirs matériels, entre autres, qui ont été transférés, et ils ont une certaine valeur. Deuxièmement, et surtout, l'entreprise aéroportuaire a également été transférée. Cette entreprise présente des occasions de produire des recettes pour l'avenir. Le loyer n'est donc pas simplement lié à la valeur des actifs, mais aussi à l'entreprise en exploitation qui permettra à l'avenir de réaliser d'autres recettes.

● (1535)

Je n'affirme pas que le problème est facile ou simple à résoudre, et il comporte certainement des coûts, du point de vue des autorités locales et de celui du gouvernement du Canada. Nous avons toutefois tenté d'établir un juste équilibre et de traiter également toutes les parties, en fonction de la latitude que nous laissait le cadre financier.

Le président: Merci, monsieur Gouk.

Madame St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'être finalement venu nous rencontrer.

Je veux vous parler des loyers des aéroports. J'aurais aimé que vous nous disiez un peu comment vous pensez que cela peut aider, de façon concrète, les petits aéroports. L'aéroport de Québec, qui est

un petit aéroport, disait il n'y a pas longtemps qu'il allait devoir quand même payer un loyer.

On a compris, au cours des derniers mois, que les petits aéroports où l'achalandage est inférieur à deux millions de passagers voulaient être exemptés de l'obligation de payer un loyer. Vous avez écarté cette hypothèse, alors que l'ensemble des aéroports souhaitaient aussi cela. J'aimerais donc savoir la raison de cette obstination.

● (1540)

[Traduction]

L'hon. Ralph Goodale: Nous avons envisagé diverses approches qui permettaient d'élaborer une formule appropriée pour calculer les loyers. Diverses propositions ont été présentées : l'une d'elles reposait sur le nombre de voyageurs qui utilisaient les installations, une autre était basée sur les recettes brutes, et il y en avait plusieurs autres. Nous avons soigneusement pesé les avantages et les inconvénients de chacune de ces méthodes de calcul et nous avons conclu que la plus équitable pour tous les intéressés serait un calcul basé sur les recettes brutes. Nous avons conclu qu'il convenait d'utiliser une échelle graduée, de sorte que les petits aéroports dont les recettes brutes sont négligeables auront à payer un pourcentage pratiquement nul au titre du loyer. Avec le temps, à mesure que les recettes brutes augmenteront, le pourcentage augmentera.

Dans le cas de Québec—et je vous présente un calcul approximatif—, les recettes brutes s'établissent sans doute entre 10 et 25 millions de dollars par année, soit une contribution locative de cinq pour cent des revenus bruts par année. Qu'est-ce que cela signifie en termes monétaires? Je vais consulter le tableau que j'ai ici, pour m'assurer que je vous donne les chiffres exacts. Les économies concrètes pour l'aéroport de Québec au cours des cinq prochaines années s'élèveront à près de 1,5 million de dollars. Pour la durée du bail, la valeur actualisée de ces économies dépassera les 16 millions de dollars...

M. Denis Gauthier (sous-ministre adjoint, Développement économique et finances intégrées, ministère des Finances): Une réduction de 91 p. 100.

L'hon. Ralph Goodale: ... et cela, d'après ce que l'on me dit, équivaut à une réduction de 91 p. 100. Il s'agit évidemment d'une économie considérable, si l'on songe à ce qu'il aurait fallu payer selon la formule antérieure.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Si vous aviez respecté les demandes de l'industrie, qui souhaitait que les petits aéroports dont l'achalandage est en deça de deux millions de passagers soient exemptés de l'obligation de payer un loyer, cela serait une plus grosse réduction encore.

En fait, je suis un peu choquée. Les représentants du Conseil des aéroports du Canada constataient eux-mêmes, lors de leur comparaison, que c'était effectivement un pas dans la bonne direction, bien que cela survienne un peu tard. Or, malgré tout cela, non seulement votre mesure n'en était-elle pas une que le conseil avait suggérée, mais ce dernier n'avait même pas été consulté quant à votre choix.

D'où vient cette idée, que vous qualifiez de géniale, et pourquoi prenez-vous cinq ans pour la mettre en vigueur?

[Traduction]

L'hon. Ralph Goodale: Malheureusement, le dossier de ces aéroports traîne depuis quelque temps déjà. Dans leur cas, la gestion et la responsabilité concrètes ont été déléguées à une autorité aéroportuaire locale, mais les ententes ont été négociées sur une douzaine d'années. Elles en sont donc toutes à des étapes différentes de leurs baux initiaux. Certaines paient un loyer depuis quelque temps déjà, d'autres sont sur le point de commencer à en payer un, et d'autres encore ne payeront pas de loyer avant quelque temps.

La difficulté, pour elles comme pour nous, consistait à trouver une façon équitable d'effectuer la transition entre l'ancienne situation qui était, si vous me passez le mot, un véritable fouillis, à la nouvelle situation, où une approche relativement cohérente s'applique et où le fardeau des loyers sera généralement réduit. Pour les aéroports qui paient déjà un loyer, nous avons jugé plus équitable d'étaler ces réductions de loyer sur un certain nombre d'années, pour éviter les augmentations soudaines qui étaient prévues pour l'avenir et réduire les loyers de façon progressive. C'est une question d'équité envers eux et envers tous les autres éléments du système.

Honnêtement, il n'y a sans doute pas de façon parfaite d'y parvenir, mais nous essayons de mettre de l'ordre dans une situation très confuse et incohérente. Nous allons le faire de façon progressive, en traitant chacun de façon aussi équitable que possible. Les aéroports réaliseront des économies très considérables, dans le cas de celui de Québec, par exemple, des économies représentant plus de 90 p. 100 à long terme.

• (1545)

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Pourquoi maintenez-vous que vous attendrez encore cinq ans? Pourquoi n'est-ce pas en vigueur dès maintenant?

[Traduction]

L'hon. Ralph Goodale: Chacun de ces aéroports a son propre barème de loyer, et des augmentations sont prévues. Dans certains cas, le loyer augmentera subitement de façon spectaculaire dans quelques années, ce qui est tout à fait inacceptable. Nous voulions éliminer ces anomalies du système et être équitables, mais aussi pouvoir absorber raisonnablement le coût de cette mesure dans le cadre financier.

Il s'agissait d'équilibrer les avantages et les coûts et d'essayer d'être juste et raisonnable envers tous les intéressés.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Sans entrer dans les détails historiques, lorsque la responsabilité des aéroports a été transférée, quel était le but de ce dessaisissement?

L'hon. Ralph Goodale: Je crois franchement que M. Lapierre serait plus à même que moi de répondre à cette question. C'est lui le ministre responsable de la politique dans ce dossier, et je pense qu'il pourrait mieux vous expliquer la perspective historique.

En tant que ministre des Finances, je me suis trouvé devant une situation intenable sur le plan des coûts et des recettes, une situation impossible à harmoniser avec le cadre financier du gouvernement du Canada et, évidemment, impossible à gérer pour les autorités aéroportuares. J'ai essayé de régler ce problème à court terme et en songeant à l'avenir, plutôt que d'une perspective historique. J'ai simplement examiné la façon dont les choses en étaient venues là et j'ai conclu que tout cela était beaucoup trop approximatif.

Mme Bev Desjarlais: De fait, j'ai bien aimé votre choix de terme. Vous avez parlé de fouillis. Je ne l'oublierai pas.

L'hon. Ralph Goodale: Promettez surtout de ne jamais l'utiliser.

Mme Bev Desjarlais: Ne vous en faites pas.

Je vous pose la question parce que je siège au comité des transports depuis 1997. À mesure que le temps passait, nous découvriions toutes sortes de choses sur la situation dans les aéroports. Ce n'est que lors de notre dernière visite à des aéroports que je me suis rendu compte de certains des coûts qui leur étaient imposés.

Il a aussi été fort intéressant d'apprendre, ou c'est du moins l'impression que j'ai eue, que le ministère des Transports était financé grâce à des coûts imputés aux voyageurs, aux contribuables. Vous avez souligné qu'il s'agit d'une diminution considérable des recettes. Il me semble un peu décourageant d'en arriver à la conclusion que nous sommes incapables de réparer cette erreur dans notre réseau aéroportuaire—et peut-être dans d'autres secteurs des transports, mais certainement dans l'industrie du transport aérien—parce que l'argent est utilisé pour financer le ministère de Transports. Comment peut-on espérer du ministère de Transports qu'il présente un plan pour corriger la situation dans l'industrie du transport aérien alors qu'il est financé par les recettes de cette industrie?

L'hon. Ralph Goodale: Madame Desjarlais, nous avons essayé de remédier à la situation de façon équitable. Nous avons absorbé une réduction très considérable de nos recettes anticipées afin d'alléger le fardeau futur des aéroports.

Vous pouvez dire que ce flux de recettes que d'autres avaient anticipé était peut-être un peu ambitieux sur le plan des revenus que peut procurer la location. Honnêtement, je suis plutôt d'accord avec vous à ce sujet. Je me suis trouvé dans une situation où nous devions alléger le fardeau, et y parvenir sans bouleverser le cadre financier actuel. Je crois que les dispositions que nous avons définies sont aussi équitables que possible compte tenu des circonstances.

• (1550)

Mme Bev Desjarlais: Pour ce qui est des biens meubles, vous avez mentionné que les aéroports n'étaient plus tenus d'effectuer les paiements. Là encore, je crois que les membres du Comité des transports ont été renversés de constater ce que l'on faisait payer aux autorités aéroportuares. La population canadienne serait scandalisée d'apprendre que dans certains cas il s'agissait d'ordinateurs vieux de cinq ou de dix ans, que des sommes considérables étaient exigées pour un matériel tout à fait désuet. Là encore, cela semble indiquer qu'il s'agissait surtout de produire des recettes pour le ministère.

Par ailleurs, les autorités aéroportuaires ont dû louer des locaux à l'Agence des services frontaliers du Canada. Maintenant, elles ne peuvent plus exiger de loyer de ce ministère fédéral. Je ne crois pas que cela s'applique à tous les ministères fédéraux. Lorsqu'un ministère loue des locaux d'un autre, il a le droit de percevoir un loyer, cela se fait entre ministères, mais dans le cas des autorités aéroportuaires, ce droit est refusé. Le ministère de la Défense utilise les aéroports, et aucun droit ne peut être exigé de lui. Voilà encore un clou dans le cercueil des aéroports, et moi, comme Mme St-Hilaire, je ne crois pas que les aéroports puissent tenir encore cinq ans en attendant que des corrections soient apportées à cette situation.

L'hon. Ralph Goodale: J'aimerais que Susan Margles, du ministère, commente certains des points que vous avez soulevés.

Le président: Allez-y, madame Margles.

Mme Susan Margles (directrice, Développement économique et finances intégrées, ministère des Finances): Merci.

Je serai brève. À mon avis, il est vrai que certaines dispositions sont en place, selon les ministères concernés. Mais dans le cas de Transports Canada, comme le ministre l'a laissé entendre, un des changements actuellement apportés en ce qui concerne cette nouvelle politique sur les loyers qui sera mise en oeuvre, c'est que les loyers ne seront plus directement liés à ce que nous appelons une disposition de crédit net pour les recettes venant des aéroports. Dans ce cas, entre autres, une correction, pour reprendre vos propres mots, se prépare.

Certes, pour les autres, il est vrai qu'il existe sans doute diverses dispositions, mais aucune n'a pour but de nuire au fonctionnement des aéroports. Les dispositions existantes ont été instaurées pour permettre aux ministères d'obtenir ce dont ils ont besoin et pour veiller à ce que les aéroports bénéficient, au bout du compte, au contribuable. Je ne dirais pas que ces dispositions ont été adoptées afin d'entraver le fonctionnement des aéroports. Dans la plupart des cas, c'est plutôt le contraire.

Mme Bev Desjarlais: D'accord. Merci.

Le président: Monsieur Scarpaleggia.

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

Soyez le bienvenu, monsieur le ministre.

Je suis très favorable aux autorités aéroportuaires, comme tous mes collègues du comité, je crois. Le comité a eu l'occasion de rencontrer un certain nombre de dirigeants des autorités aéroportuaires du pays, que nous avons parcouru d'est en ouest. Tous des gestionnaires sont extrêmement compétents.

Lors des audiences, j'ai toutefois remarqué que lorsque nous discutons avec les autorités aéroportuaires ou avec les chambres de commerce, si l'on gratte un peu et qu'on leur demande si, à leur avis, il faudrait abolir les loyers des aéroports, bon nombre répondent que oui—et j'imagine que cela n'a rien d'étonnant. Ces gens ne feraient pas leur travail s'ils ne demandaient pas la lune, d'une certaine façon. Nombre des membres du comité semblaient considérer cette demande comme acceptable. D'un point de vue théorique, pensez-vous qu'il s'agirait d'une solution à envisager?

En effet, selon certains, les Canadiens ont déjà payé les aéroports à plus que leur valeur et il serait temps de cesser de percevoir des fonds. Il me semble toutefois que les voyageurs ne constituent pas l'ensemble de la population canadienne; ils forment seulement un segment de la population. Cet argument ne me paraît donc pas très logique, mais j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

L'hon. Ralph Goodale: Je crois que vous avez raison. Si l'on demande aux autorités aéroportuaires si elles veulent cesser de payer un loyer, comme toute personne normale, elles diront que oui, bien sûr. J'ai eu cette conversation avec plusieurs autorités aéroportuaires. C'est certainement la position qu'elles préféreraient, mais dans le cadre d'autres conversations et discussions, elles ont aussi indiqué qu'elles reconnaissent la position du gouvernement et qu'il n'était pas tout à fait déraisonnable de percevoir un loyer, car cela se répercute sur les contribuables. Il ne faut pas oublier, comme vous le dites, que tous les Canadiens ne sont pas des voyageurs. Il faut que le système soit juste et équitable pour tous.

Je voudrais aussi ajouter que ce qui est transféré à une autorité aéroportuaire locale n'est pas seulement un ensemble de biens matériels, qu'il faudra gérer, réparer et renouveler à la longue, c'est aussi une entreprise en exploitation, ou du moins la possibilité que représente un aéroport sur le plan commercial. Avec la nouvelle formule de calcul des loyers fondée sur un pourcentage des revenus nets, il est évident que l'équité sera mieux préservée, parce que s'il n'y a pas de revenu alors il n'y aura pas de loyer. Nous avons donc lié ces deux aspects, et je crois que cela constitue une solution satisfaisante. N'oubliez pas non plus qu'en règle générale, pour ce qui est de la valeur actualisée à long terme, le fardeau financier est réduit de plus de 60 p. 100.

• (1555)

M. Francis Scarpaleggia: Je suis heureux que vous ayez mentionné la formule. Je crois que nous tous, ici, et la vérificatrice générale aussi, sommes très heureux d'apprendre qu'il y a maintenant une formule standard, parce que je crois que c'était une de ses critiques à l'époque, et le gouvernement a pris des mesures pour corriger la situation.

Je sais que la formule est très souple, ce qui est bien si nous voulons préserver la santé de l'industrie du transport aérien. Est-ce que la formule tient compte du contexte compétitif de l'Amérique du Nord? Je ne connais pas tous les détails du système américain, par exemple, mais si tout à coup il en coûtait beaucoup moins d'exploiter un aéroport américain, est-ce que la formule serait modifiée pour éviter aux aéroports canadiens un handicap face à leurs concurrents américains?

Et inversement, si l'industrie canadienne du transport aérien connaissait une période de marasme, pour une raison quelconque, y a-t-il une façon d'assouplir la formule en conséquence?

L'hon. Ralph Goodale: Je crois que la souplesse vient au moins en partie de la formule elle-même, parce que cette formule est fondée sur un pourcentage des recettes nettes. Par conséquent, les recettes sont élevées, le loyer augmentera jusqu'à concurrence, je crois, de 12 p. 100. En cas de crise économique, le loyer diminuera en conséquence. C'est là l'avantage de lier la formule à quelque chose comme les revenus nets, et c'est maintenant chose faite.

Mais permettez-moi de demander à M. Denis Gauthier, qui connaît bien les détails de la formule, ce qu'il en pense.

M. Denis Gauthier: Comme l'a dit le ministre, le système antérieur utilisait diverses formules; il y avait au moins cinq catégories. Certains aéroports louaient des concessions. Il était très compliqué de savoir ce qui se passait.

Je pense que nous avons ici une approche beaucoup plus simple avec une échelle graduée. Comme l'a dit le ministre, un élément cyclique a été ajouté. Si l'activité ralentit, les aéroports paieront moins; si l'activité s'intensifie, ils passeront à une catégorie supérieure. Mais surtout, s'il survient un problème structurel, distinct des variations cycliques, et qu'il est déterminé ou démontré que la compétitivité est vraiment en jeu, la formule sera beaucoup plus facile à modifier. Si les taux doivent être modifiés—s'il faut par exemple les réduire tous d'un point—cela sera beaucoup plus facile, et l'adaptation sera uniforme pour tous. Autrefois, nous avions 29 ententes avec 29 aéroports. Si l'on en modifiait une, tous les autres aéroports réclamaient le même traitement. Maintenant, les choses seront plus simples. Si jamais il se présente un problème structurel, le niveau de loyer sera facile à ajuster.

M. Francis Scarpaleggia: La simplicité se traduit par une souplesse accrue.

Le président: Merci, monsieur Scarpaleggia.

Monsieur Gouk.

M. Jim Gouk: Merci, monsieur le président.

Je ne vais pas vous poser d'autres questions, car je viens de découvrir, avec dépit, que vous n'êtes ici que pour une heure. Je sais que vous êtes très occupé, mais je suis déçu. Après avoir prévu deux fois deux heures, nous ne pouvons vous rencontrer que pendant une heure.

Pour ce qui est des loyers des aéroports, je suis tout à fait opposé au concept que vous décrivez. Oui, il nous faut une formule. Oui, il y a des coûts, mais je crois que ces coûts devraient être liés plus étroitement aux frais engagés par le gouvernement, à des éléments comme le PAIA. Le financement devrait venir des loyers des aéroports nationaux. Le gouvernement perdait autrefois entre 150 et 200 millions de dollars par année. Votre gouvernement perdrait maintenant plus d'un milliard s'il exploitait les aéroports, sans compter les milliards de dollars qu'il a fallu investir dans l'infrastructure. Même sans loyer, le gouvernement s'en tire à bon compte, et je crois qu'il faut apporter d'autres modifications. Nous allons certainement examiner cet aspect.

Pour ce qui est du PAIA, j'ai deux préoccupations. Premièrement, je crains que votre gouvernement ne répercute les coûts sur les aéroports régionaux. C'est ce qu'il a presque réussi à faire avec l'article 308 du RAC, qui exigeait que les services de protection-incendie soient rétablis dans les aéroports. Cela a pu se faire sans changement aucun, si ce n'est la modification du règlement du gouvernement. Cela représenterait un fardeau beaucoup trop lourd pour de nombreux petits aéroports. Au sujet du PAIA lui-même, plusieurs témoins ont déclaré au comité qu'il en coûtait tellement cher de demander un financement au titre du PAIA que cela n'en valait pas la peine à moins d'être certain que la demande serait acceptée. Il faut modifier le système pour réduire les tracasseries administratives.

Si vous avez des commentaires à faire, d'accord. J'espère que vous accepterez de revenir très bientôt pour que nous puissions poursuivre cette discussion. Je sais qu'il s'agit de transport, mais toutes les réponses que nous obtenons du ministre nous ramènent à vous.

●(1600)

L'hon. Ralph Goodale: Monsieur Gouk, j'assume la responsabilité générale du cadre financier, et cela signifie coordonner les revenus et les dépenses du gouvernement du Canada de façon raisonnable, de sorte que nous ayons toujours un bilan positif et que nous ne risquions pas de déficit. Je surveille donc de très près toutes ces questions financières. Elles ont des répercussions pour chaque ministère et organisme du gouvernement du Canada.

Pour ce qui est de la politique à appliquer au fonctionnement des aéroports et de l'investissement futur du gouvernement du Canada dans les aéroports, ces questions relèvent du ministre Lapierre, qui est mieux en mesure que moi de les commenter. Si vous voulez parler de l'incidence sur le cadre financier, je peux le faire, mais s'il s'agit d'une question générale ou même d'une question spécifique à la politique sur le transport aérien, cela relève entièrement de M. Lapierre.

Le président: Monsieur Scheer.

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

Je voulais dire que je conteste votre définition d'économies. Je ne crois pas que vous puissiez honnêtement dire « Nous avons l'intention d'augmenter vos loyers d'un montant X, mais nous ne les augmenterons que de ce montant Y. Par conséquent, vous faites des économies ». Au bout du compte, les aéroports verront leur loyer augmenter. Peut-être que cette augmentation est inférieure à ce que vous aviez prévu au départ, mais vous ne leur avez pas fait réaliser d'économies.

Pearson, aujourd'hui, paie la même chose que ce que Pearson payait avant l'annonce, et continuera de payer plus. Regina paiera plus qu'auparavant en vertu de cette nouvelle formule. Il n'y a pas d'économies. Vous avez remplacé une méthode qui escroquait inégalement les voyageurs par une méthode uniforme, un système prévisible qui vole tous les voyageurs. Mais au bout du compte, ils sont encore escroqués.

Vous avez aussi mentionné que le gouvernement avait renoncé aux recettes futures d'une entreprise en exploitation. D'après moi, comme l'a dit M. Gouk, vous perdiez de l'argent même avant. Qu'est-ce que vous avez perdu comme entreprise en exploitation? Est-ce que le gouvernement du Canada voulait se lancer dans la location de concessions dans les aéroports? Considérez-vous que vous avez perdu de l'argent parce que vous ne pouvez pas vendre de franchises pour les stands de location de voitures et les cafés?

L'hon. Ralph Goodale: Monsieur Scheer, c'est exactement ce que le ministère des Transports faisait lorsqu'il était responsable des aéroports. Il gérait les concessions et toutes les autres activités. Une partie du transfert qui a été effectué au cours des 12 dernières années a permis de confier ces activités aux autorités locales. Parallèlement, un certain nombre d'actifs matériels, dont certains étaient en fort bon état et d'autres moins, ont été aussi transférés. Le transfert portait aussi sur l'occasion de gérer l'entreprise à long terme et de produire des revenus d'entreprise. Cette occasion est maintenant entre les mains de l'autorité aéroportuaire locale et non pas de Transports Canada.

Le président: Je suis désolé, monsieur Scheer, votre temps est écoulé.

Monsieur Wrzesnewskyj.

●(1605)

M. Borys Wrzesnewskyj (Etobicoke-Centre, Lib.): Merci, monsieur le ministre, de venir à notre réunion.

Je crois que le ministère mérite des félicitations pour avoir éliminé ce que l'on a qualifié de véritable fouillis. Nous avons maintenant une formule systématique basée sur les recettes produites par les autorités aéroportuaires. J'aime en particulier la notion que les aéroports ont des coûts de base, de sorte que la formule n'entre en jeu qu'à partir d'un certain niveau de recettes, pour donner de bonnes chances aux aéroports. Cela est éminemment logique sur le plan commercial.

Je me demande toutefois si nous avons prévu des mesures au cas où les choses n'évolueraient pas comme nous l'espérons. Prenons certaines autorités aéroportuaires—et je veux parler du scénario de Toronto. Les revenus futurs ont été calculés de façon fort optimiste et ils ne semblent pas devoir se concrétiser. En se fondant sur ces calculs, l'autorité aéroportuaire de Toronto a effectué de très importants investissements. Elle a construit ce que j'appellerais une merveille technique, mais cela ne sera pas si merveilleux dans quelques années, lorsqu'une partie de cette dette de plusieurs milliards de dollars devra être remboursée.

Je me demande s'il y a un parallèle à faire avec ce que vous demandez comme loyer. Est-ce que la formule tient compte de ce genre d'obstacle, des problèmes de trésorerie? Que se passera-t-il si les autorités aéroportuaires, qui sont des organismes indépendants, font des investissements imprudents ou des investissements basés sur des hypothèses erronées?

L'hon. Ralph Goodale: Ma réponse comprend deux ou trois éléments. La formule de calcul des loyers basée sur les revenus tient compte du genre de situation dont vous parlez. Dans le cas de Toronto, grâce à la nouvelle formule, le loyer n'atteindra pas les huit milliards de dollars comme prévu initialement d'ici la fin du bail existant. L'aéroport économisera cinq milliards de dollars, et ses coûts seront de trois milliards de dollars sur cette période. C'est donc une économie très importante pour l'avenir, du point de vue de Toronto.

Mais un autre élément entre en compte relativement aux questions de gestion à long terme et de solvabilité : les dispositions législatives sur la gouvernance, que M. Lapierre prépare actuellement et qu'il proposera en temps et lieu pour veiller à ce que des structures de gouvernance appropriées et des freins et contrepoids soient en place dans l'ensemble du système.

Je vous signale toutefois avec satisfaction que Toronto est actuellement un des aéroports accrédités par les agences de notation—c'est évidemment une très grosse entreprise. Il a actuellement une cote de A moins, ce qui est fort respectable si on le compare à bien d'autres entreprises.

M. Borys Wrzesnewskyj: Merci.

Le président: Monsieur Batters.

M. Dave Batters (Palliser, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Goodale, je vous remercie d'être venu aujourd'hui. Je n'ai qu'un commentaire à faire au sujet des loyers des aéroports, et j'aimerais ensuite discuter de la question de la Farmer Rail Car Coalition et des wagons-trémies.

Nous avons consacré beaucoup de temps aujourd'hui à la GTAA. Certes, c'est là que la question des loyers des aéroports est le plus épineuse. Lors de ses déplacements, notre comité a entendu diverses compagnies aériennes, par exemple El Al, les lignes aériennes israéliennes, affirmer qu'elles pourraient bien cesser de venir à Toronto. En raison de la structure actuelle des loyers, elles ne peuvent plus se permettre d'atterrir à cet endroit. C'est une grave

préoccupation pour Toronto. Le plus récent plan du gouvernement pour régler le problème ramène le loyer de 146 à 143 millions de dollars, ce qui est négligeable. Ces gens imploreraient un répit immédiat, et vous ne leur avez rien accordé.

Je veux maintenant parler de la question des wagons-trémies, parce que cela semble être tout le contraire de la poule aux oeufs d'or que représentent les aéroports. Dans ce cas, la Farmer Rail Car Coalition s'est vu assigner une position privilégiée pour négocier le parc fédéral de wagons-trémies. Elle proposait de prendre le contrôle d'un actif fédéral de 200 millions de dollars en échange d'un paiement nominal, qu'elle envisageait de fixer à un dollar. Le gouvernement poursuit maintenant des négociations avec la Farmer Rail Car Coalition.

Quelle a été votre intervention dans le dossier de la Farmer Rail Car Coalition? Pourriez-vous s'il vous plaît nous dire quelles mesures vous et votre bureau avez prises pour aider la FRCC?

• (1610)

L'hon. Ralph Goodale: Pour mémoire, Monsieur Batters, la FRCC est une coalition d'organisations des Prairies issue, il y a environ dix ans, de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities. Il y a maintenant—je pourrais faire le total, mais je suis certain que vous avez déjà la liste... un très large groupe d'organisations essentiellement agricoles de l'ensemble de l'ouest canadien forment cette coalition.

Au fil des ans, les organisations membres ont effectué des démarches auprès de divers députés, y compris moi-même, pour faire valoir que les agriculteurs devraient être propriétaires d'une partie ou de l'ensemble du parc de wagons-trémies du gouvernement pour le transport des céréales. Je pense que leurs arguments, leurs propositions et leurs analyses de rentabilité sont devenus de plus en plus étoffés au cours de cette période...

M. Dave Batters: Monsieur Goodale, je vous fais respectueusement remarquer que nous connaissons l'historique du Farmer Rail Car Coalition.

L'hon. Ralph Goodale: Oui.

M. Dave Batters: Je vous ai demandé ce que vous aviez fait pour aider la FRCC.

M. Francis Scarpaleggia: Monsieur le président, j'en appelle au règlement.

Le président: Oui.

M. Francis Scarpaleggia: Est-ce que cela s'inscrit dans le programme de la réunion d'aujourd'hui?

Le président: Oui, tout à fait.

Allez-y, monsieur Batters.

M. Dave Batters: Si je vous presse, monsieur, c'est parce que nous pensions que vous veniez pour deux heures. Il y a un vote aujourd'hui et on va m'interrompre dans cinq minutes.

Nous connaissons très bien l'historique de la FRCC. J'aimerais que vous me disiez si vous connaissez certaines des personnes qui en font partie, à quel titre, et ce que vous avez fait pour aider l'organisation.

L'hon. Ralph Goodale: Je connais certainement le chef de la direction et président du conseil, M. Sainclair Harrison, parce que, monsieur, il est depuis longtemps président de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities, une organisation neutre et bien connue des Prairies.

Lorsque j'étais ministre de l'Agriculture, j'avais de temps à autre l'occasion de traiter avec des organisations comme la Keystone Agricultural Producers, la Prairie Producers Car Shippers Association, la Saskatchewan Pulse Growers et la Wild Rose Agricultural Producers. Personnellement, je connais bon nombre de ces intervenants parce qu'ils oeuvrent au sein d'organisations agricoles influentes dans les Prairies, et je m'empresse d'ajouter que la composition de ces organisations illustre bien la diversité politique de la région.

Le président: D'accord.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Bonjour, monsieur Goodale. Je vais tenter de faire vite, puisque la sonnerie se fait entendre et nous presse.

J'ai fait la tournée des différents aéroports du Canada en compagnie des autres membres du comité. Nous avons retenu de ces rencontres que les gens souhaitaient une diminution de loyer le plus tôt possible. La politique que vous avez récemment annoncée parle d'une réduction qui ne sera en vigueur que dans cinq ans environ. Cette année, peu de réductions sont prévues, et le président de Aéroports de Montréal a accueilli votre politique de façon mitigée. Il considère que cette nouvelle politique ne permettra pas de réduire les frais d'améliorations aéroportuaires ni les loyers des compagnies aériennes. En bout de ligne, ces frais seront toujours assumés par les usagers des transports. C'est ce qui explique les recommandations de notre rapport intérimaire, dont vous avez sûrement pris connaissance.

Que comptez-vous faire de notre rapport? Les recommandations unanimes du comité vont-elles vous inspirer d'éventuelles mesures?

[Traduction]

L'hon. Ralph Goodale: Monsieur Carrier, le comité a recommandé une réduction des loyers et l'adoption d'une formule uniforme pour les calculer. Le gouvernement a effectivement pris des mesures sur ces deux fronts ainsi que dans le dossier des paiements des biens meubles.

Je conçois que le comité aimerait aller plus vite et plus loin. Pour rester dans le domaine du possible dans ce dossier, il fallait trouver un moyen d'alléger le fardeau financier des aéroports sans bouleverser le cadre financier, en particulier au cours des cinq premières années du cadre. La solution que j'ai définie, de concert avec mes collègues du Cabinet, vise vraiment à trouver un juste milieu.

Quant aux recommandations officielles du Comité des transports sur la question, comme toujours en ce qui a trait aux rapports des comités, le ministère des Transports examinera toutes les suggestions et présentera une réponse officielle à la Chambre des communes. Si tout se passe normalement, je crois que cela devrait se faire d'ici septembre.

• (1615)

Le président: Chers collègues, il nous reste seulement dix minutes avant le vote. C'est à vous de décider. Nous devons adopter une motion, parce qu'il y a une réunion des leaders de la Chambre demain.

M. James Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, PCC): D'accord. Espérons que ce vote se fera rapidement.

Le président: Monsieur Moore veut poser une question, je crois. C'est une question de temps.

M. James Moore: J'ai plusieurs questions au sujet des wagons-trémies, et je vais les poser très rapidement. Pourquoi est-ce que tout ce dossier des wagons-trémies...

L'hon. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt, Lib.): Monsieur le président, j'en appelle au règlement, je crois que c'était au tour de M. Carrier de poser des questions.

M. James Moore: Il en a terminé. Cessez de protéger le ministre.

Le président: Monsieur Karygiannis, suivez un peu la discussion. M. Carrier vient de terminer ses cinq minutes. D'accord?

L'hon. Jim Karygiannis: Allez-vous accorder ensuite cinq minutes à Mme Desjarlais?

M. James Moore: Laissez-le présider la réunion, Jim.

Le président: Allez-y.

M. James Moore: Pourquoi est-ce que les wagons-trémies ont été donnés à la FRCC sans appel d'offres?

Admettez que bien des questions pourraient être soulevées ici, vu que M. Doug Richardson, le conseiller juridique de la FRCC, est l'ancien chef de cabinet de John Turner et que Sinclair Harrison est un libéral de longue date.

Pourquoi ces wagons n'ont-ils pas fait l'objet d'un appel d'offres? Est-ce qu'il n'y a pas là un conflit évident?

L'hon. Ralph Goodale: Non, monsieur Moore, tel n'est pas le cas. Je vous invite à examiner en détail la composition de la Farmer Rail Car Coalition. Toute la communauté agricole des Prairies y est représentée. Il y a des agriculteurs et des organisations agricoles qui ont des opinions très variées sur la question du transport des céréales. Ce n'est qu'un cas. Il y a des agriculteurs et des dirigeants d'organisations agricoles qui, j'en suis certain, ont un point de vue tout à fait différent dans ce dossier. Lorsqu'une coalition est aussi vaste et aussi bien ancrée que la FRCC, il n'est pas question de partisanerie ni de relations partisans, parce que toutes les tendances agricoles et politiques de l'Ouest du Canada y sont représentées.

M. James Moore: Le comité a étudié la question à fond. Tous ses membres, de tous les partis, sont parvenus à des ententes unanimes. Vous avez ignoré toutes nos propositions. Pourquoi?

L'hon. Ralph Goodale: Monsieur Moore, après y avoir bien réfléchi et avoir dûment tenu compte du principe de diligence raisonnable, le gouvernement en est arrivé à la conclusion qu'il convenait d'entamer des négociations avec la FRCC pour voir si une transaction appropriée pouvait être négociée...

M. James Moore: Mais c'est précisément le problème.

L'hon. Ralph Goodale: ... une transaction qui reflète adéquatement les intérêts de tous.

M. James Moore: Le problème, monsieur le ministre, c'est que vous vous êtes adressé directement à la FRCC et que vous avez négocié avec elle directement, sans appel d'offres. Ce sont des libéraux bien connus qui sont à la tête de cette organisation. Pourquoi n'avez-vous pas procédé par appel d'offres, comme il aurait juste et équitable de le faire?

L'hon. Ralph Goodale: Vous m'étonnez. Vous dites que le président de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities est un libéral de longue date. À ma connaissance, M. Neil Hardy a été député progressiste-conservateur à l'assemblée législative de la Saskatchewan.

M. James Moore: Je parle de Sainclair Harrison.

Le président: Messieurs, je vous en prie.

Madame Desjarlais, vous avez le dernier mot. Notre temps est pratiquement écoulé.

L'hon. Ralph Goodale: Il y a aussi Nettie Wiebe.

Le président: Allez-y.

L'hon. Ralph Goodale: Alors tout le monde est représenté.

Le président: Une question.

Mme Bev Desjarlais: Pour ce qui est de la Farmer Rail Car Coalition, je considère que l'achat des wagons-trémies est du même ordre que celui des biens meubles dont nous parlions pour les aéroports. Il n'est pas nécessaire de demander un prix élevé pour du matériel qui devra bientôt être renouvelé, et la Farmer Rail Car Coalition l'a reconnu. J'ai moi-même rencontré un certain nombre d'intervenants dans ce dossier au cours des huit dernières années, et ils appuient totalement cette vente à la Farmer Rail Car Coalition. Il est extrêmement rare que quelque chose d'ici semble être donné à des producteurs et à des agriculteurs de l'Ouest, et j'aimerais beaucoup que cela se concrétise une bonne fois. Le projet a été solidement appuyé par la Hudson Bay Route Association, qui compte un grand nombre d'agriculteurs de l'est de la Saskatchewan.

• (1620)

Le président: Madame Desjarlais, quelle est votre question?

Mme Bev Desjarlais: J'y arrive.

Je veux savoir quand cela sera réglé et s'il faudra attendre ce règlement encore cinq ans.

L'hon. Ralph Goodale: Eh bien, les négociations sont en cours, madame Desjarlais. Il nous reste à savoir si nous parviendrons à conclure une transaction appropriée. Je sais que tous les intervenants, quelle que soit leur allégeance politique, souhaitent que ce dossier se règle dans les plus brefs délais.

Il est très important de respecter le principe de diligence raisonnable dans divers dossiers, mais en particulier en ce qui concerne la méthode et les coûts de maintenance des wagons, parce que c'est un élément essentiel pour déterminer si la transaction est viable. L'analyse est en cours. Je suis convaincu que toutes les parties veulent conclure cette affaire le plus rapidement possible.

J'ajouterai ceci, au sujet du préambule de votre question et de l'importance que vous accordez aux intérêts des céréaliculteurs de l'Ouest du Canada. Si la transaction ne se fait pas avec les agriculteurs, il faudra qu'elle se fasse avec une compagnie de chemin de fer, une compagnie céréalière, une entreprise de location commerciale ou une entreprise américaine. Honnêtement, je crois qu'il n'est pas déraisonnable de voir d'abord si nous pouvons conclure un marché valable avec les agriculteurs des Prairies.

Le président: Merci, madame Desjarlais.

Merci, monsieur le ministre. Cela met fin à cette partie du programme.

L'hon. Ralph Goodale: Merci beaucoup, monsieur Gallaway.

Le président: Nous avons six minutes avant le vote. Mme Desjarlais a déposé une motion qu'il nous faut adopter.

Est-ce que quelqu'un veut dire quelque chose, rapidement?

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: À la dernière séance du comité, dans le cadre du rapport, nous avons dit que nous ne voyagerions pas pour l'instant, que nous ferions venir les études. Or, j'apprends que vous, en tant que président, avez déclaré qu'il y avait une motion unanime du comité, alors que j'ai toujours dit que nous ne voyagerions pas avant d'avoir les études. Par conséquent, si vous déposez cette motion, nous voterons contre elle.

[Traduction]

Le président: D'accord.

La motion porte sur nos déplacements au mois de septembre.

(La motion est adoptée [voir le *Procès-verbal*].)

Le président: 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.