



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

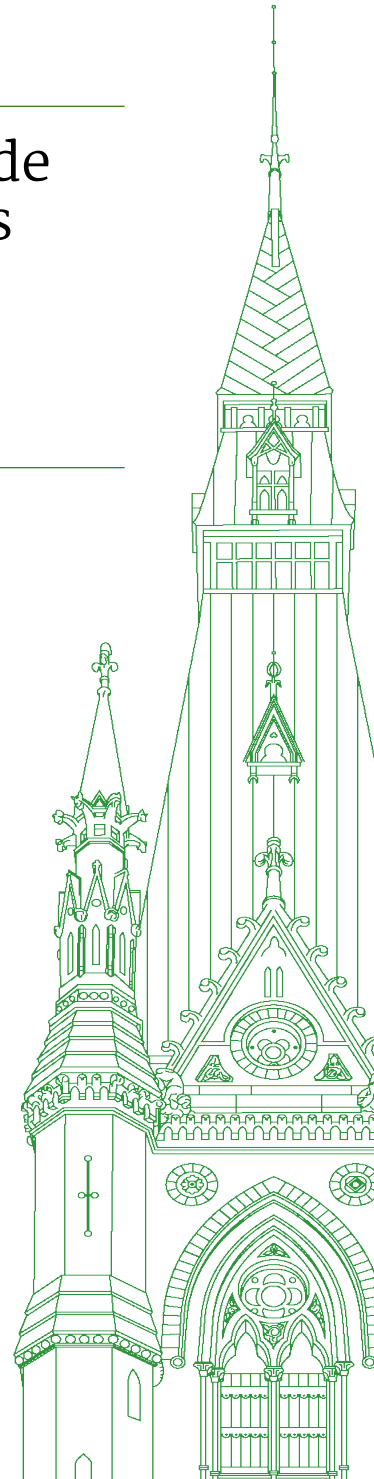
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 113

Le mardi 7 mai 2024

Président : M. Peter Schiefke



Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mardi 7 mai 2024

• (1105)

[Traduction]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la 113^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le mardi 16 avril 2024, le Comité reprend son étude sur l'état de la concurrence dans le transport aérien au Canada.

Avant de commencer, je tiens à rappeler à tous les députés et aux autres participants présents dans la salle les importantes mesures préventives qu'il convient de respecter pour prévenir les effets Larsen, perturbateurs et potentiellement nuisibles, car ils peuvent occasionner des lésions auditives.

Il est demandé à tous les participants en personne de maintenir en permanence leur oreillette loin des microphones. Conformément à la note que le Président de la Chambre a adressée aux députés le lundi 29 avril, voici les mesures qui ont été adoptées pour éviter les incidents d'effet Larsen.

Toutes les oreillettes ont été remplacées par un modèle qui réduit considérablement la probabilité d'effet Larsen. Les nouveaux modèles sont noirs tandis que les anciens étaient gris. Veuillez n'utiliser que le modèle approuvé de couleur noire. Toutes les oreillettes inutilisées sont a priori débranchées avant le début des réunions. Quand vous n'utilisez pas votre oreillette, placez-la face vers le bas au milieu de l'autocollant identifié à cette fin qui est apposé sur la table. Veuillez prendre connaissance des affichettes sur la table qui donnent la marche à suivre pour prévenir les effets Larsen.

La disposition de la salle a été modifiée pour augmenter la distance entre les microphones et ainsi réduire le risque d'interférence entre oreillettes voisines.

Ces mesures visent à nous permettre de mener nos activités sans interruption et à protéger la santé et la sécurité des participants, notamment des interprètes.

La réunion d'aujourd'hui se déroule en mode hybride. Conformément aux motions de régie interne du Comité concernant les tests de connexion des témoins, je signale que les témoins ont effectué les tests de son requis avant la réunion.

Je vais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins de cette première heure. Du ministère des Transports, nous accueillons Craig Hutton, sous-ministre adjoint délégué, Politiques, et Jennifer Little, directrice générale, Politique aérienne.

Sur ce, je vous cède le micro pour vos propos liminaires. Vous avez cinq minutes.

M. Craig Hutton (sous-ministre adjoint délégué, Politiques, ministère des Transports): Je vous remercie, monsieur le président, de m'avoir invité à prendre la parole devant votre comité au sujet de l'important dossier du transport aérien. Je commencerai par reconnaître que le territoire sur lequel nous nous réunissons aujourd'hui ici à Ottawa est le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinabe.

[Français]

Je me réjouis de l'occasion qui m'est donnée de mettre en lumière les principaux aspects de la concurrence dans le secteur aérien canadien.

J'ai le plaisir d'être accompagné aujourd'hui par Mme Jennifer Little, directrice générale de la politique aérienne chez Transports Canada.

Le secteur aérien canadien est un moteur essentiel de l'activité économique, et il est indispensable pour relier les personnes, les entreprises et les communautés dans l'ensemble du pays.

[Traduction]

Le cadre économique des services aériens commerciaux a été déréglementé dans les années 1980 pour permettre aux forces du marché de stimuler l'innovation, l'offre et le prix des services aériens. La concurrence est un moteur essentiel pour l'efficacité et des tarifs aériens abordables. De nos jours, le secteur aérien canadien se compose d'une multitude de transporteurs nationaux de différentes tailles qui assurent des liaisons internationales, nationales et régionales. Outre qu'il est ouvert aux transporteurs régionaux, notre marché déréglementé accueille de nombreux acteurs de l'industrie, comme les transporteurs internationaux qui offrent leurs services au départ et à destination du Canada.

L'une des principales caractéristiques des services aériens au Canada, et l'un des principaux objectifs de la Loi sur les transports au Canada, est que le marché dicte l'offre et la demande et, en fin de compte, les prix des billets d'avion exigés par les transporteurs. Les transporteurs aériens canadiens, en tant qu'entreprises privées, sont donc en mesure de prendre leurs propres décisions commerciales pour demeurer viables et compétitifs. Dans ce cadre général, le gouvernement a pris de nouvelles mesures depuis la déréglementation pour encourager la concurrence et la connectivité au sein de notre secteur aérien.

[Français]

L'une des principales initiatives politiques pour le secteur aérien au cours des dernières années a été la création de la Loi sur la modernisation des transports, qui a reçu la sanction royale en 2018. Cette loi a permis à la fois d'augmenter les limites de propriété étrangère des transporteurs canadiens et d'établir un nouveau processus d'examen et d'autorisation des coentreprises au sein de l'industrie.

Les limites de propriété étrangère ont été augmentées de 25 % à 49 % dans le but d'encourager des investissements supplémentaires pour soutenir les nouveaux entrants, notamment les transporteurs à très bas prix, de favoriser la concurrence croissante et de fournir une plus grande réserve de capitaux aux transporteurs existants pour améliorer et élargir leurs offres de produits et de services et pour innover.

[Traduction]

Cette nouvelle flexibilité a conduit à l'émergence de plusieurs transporteurs à très bas prix dont Flair, Canada Jetlines et Lynx. Les transporteurs à très bas prix ont des impacts positifs pour les Canadiens, parce qu'ils exercent une pression à la baisse sur les tarifs aériens offerts par les grands transporteurs sur les itinéraires populaires et qu'ils répondent aux demandes de voyageurs soucieux des prix sous la forme de tarifs de base bas.

Cependant, la pandémie de COVID-19 a exercé une pression considérable sur le secteur aérien au Canada et dans le monde, mettant à l'épreuve l'industrie dans son ensemble et créant d'importants problèmes financiers pour les transporteurs et les aéroports. Pour faire face aux pressions financières les plus aiguës pendant la pandémie, le gouvernement a mis en place d'importantes mesures pour protéger les emplois dans l'industrie aérienne et maintenir les services aux communautés partout au Canada. Mentionnons à cet égard, la Subvention salariale d'urgence du Canada, l'exonération des loyers aéroportuaires des grands aéroports du Réseau national des aéroports et le Programme de services aériens en région éloignée. Ces programmes faisaient partie intégrante du maintien de la concurrence dans l'industrie alors que le transport aérien rebondissait après la pandémie.

Néanmoins, alors que nous émergeons des conséquences graves de la pandémie et que nous nous rapprochons d'une reprise presque complète, certains opérateurs continuent de faire face à des défis opérationnels et financiers. La sortie de Lynx en février ainsi que la consolidation de l'industrie, y compris la fusion entre WestJet Airlines et Sunwing, indiquent que le marché continue de traverser une période de transformation visant à mieux aligner l'offre sur la demande.

De plus, après la pandémie, les grands exploitants tels que WestJet et Air Canada ont réduit leurs opérations sur les liaisons régionales au profit de vols internationaux plus longs et plus rentables. Même si cela a permis à de petits transporteurs régionaux spécialisés de reprendre certaines des routes laissées pour compte par les compagnies aériennes traditionnelles, la connectivité régionale reste difficile dans certaines régions du pays, ce qui signifie que certaines communautés ne disposent pas d'un service aérien fiable. À mesure que nous nous redressons de la pandémie, nous constatons de modestes améliorations en termes de routes et de tarifs aériens disponibles au niveau régional; cependant, les Canadiens voyageant à l'échelle régionale sont parfois confrontés à des choix limités et à des tarifs aériens plus élevés.

Quant à Lynx, sa disparition est regrettable pour l'industrie et les personnes touchées. Lynx a ultimement accumulé de lourdes dettes et n'a pu obtenir de nouveaux investissements. Nous reconnaissons qu'une concurrence efficace des transporteurs à très bas prix rend le transport aérien plus abordable et nous continuons d'étudier la dynamique du marché et de chercher des moyens d'encourager leur viabilité, et nous accueillons favorablement les suggestions de ce comité. L'étude de ce comité arrive à point nommé, alors que l'industrie aérienne canadienne continue de se rétablir, de s'adapter et d'évoluer après les lourdes répercussions de la pandémie.

Monsieur le président, voilà qui conclut mes remarques liminaires, et je serai heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

• (1110)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hutton.

Nous allons commencer nos séries de questions par M. Williams.

Monsieur Williams, vous avez la parole pour un tour de six minutes.

M. Ryan Williams (Baie de Quinte, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les représentants du ministère de leur présence.

Nous avons eu quelques excellentes réunions sur le thème de la concurrence entre les compagnies aériennes au Canada. Cette étude a été lancée parce que nous avons assisté à la disparition de Lynx, qui était un concurrent dans notre duopole de compagnies aériennes au Canada. Bien sûr, 80 % de ses liaisons ont été reprises par Air Canada et WestJet.

Aucun porte-parole de Fair n'assiste à cette réunion, mais nous en avons reçu la dernière fois. Je me suis entretenu avec des représentants de Porter Airlines, qui, je crois, est l'un des plus grands concurrents au Canada et une réussite canadienne. Quand nous avons évoqué les obstacles à la concurrence, Porter nous a beaucoup parlé d'attribution des créneaux et d'accès aux portes. Nous constatons un problème au Canada, essentiellement dû au fait que nous n'avons que quelques grands aéroports, soit que la gestion des portes et des installations dans les aéroports semble être, tout comme dans le cas des compagnies aériennes, dominée par les gros joueurs.

J'aimerais parler de la capacité du réseau, plus particulièrement à l'aéroport Pearson qui est le plus grand aéroport du Canada. Pendant la pandémie, la capacité de Pearson — exprimée en mouvements à l'heure, soit le nombre d'avions qui atterrissent et qui décollent — a été limitée à 75 mouvements à l'heure, contre 90 avant la pandémie. À l'origine, cela était dû à des ressources limitées au sein du réseau. Cependant, ce sont maintenant les limites imposées par NAV CANADA qui bloquent ces mouvements. Si cette situation était corrigée, Porter, l'un des concurrents, pourrait atteindre une plus grande capacité à des moments privilégiés. Il serait également possible d'avoir de nouvelles compagnies aériennes sur le marché.

Que faisons-nous pour repousser cette forme de limitation et ouvrir la concurrence aux portes?

M. Craig Hutton: Ce sont les aéroports qui sont responsables d'attribuer les créneaux aux portes. Quant à nos discussions avec les aéroports, comme vous le savez peut-être, au sortir de la pandémie nous avons notamment mis sur pied un comité des opérations avec les quatre plus grands aéroports du pays, ainsi que nos plus grands transporteurs et d'autres parties prenantes de l'écosystème, comme l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, et l'Agence des services frontaliers. Dans notre analyse de l'efficacité du système, tandis que le secteur continuait de se rétablir, il a été question de l'attribution des créneaux, d'autant que dans quelques aéroports du pays, les créneaux sont limités. Pearson est du nombre. Cependant, même si les aéroports ont la responsabilité d'attribuer des créneaux à la faveur de négociations avec les transporteurs, quand il existe des contraintes officielles relativement aux créneaux, comme à Toronto, les administrations aéroportuaires doivent s'assurer qu'il y a suffisamment d'espaces pour les nouveaux venus sur le marché.

M. Ryan Williams: Elles sont effectivement tenues de le faire, mais vous devez savoir que les compagnies aériennes ne respectent pas toujours les règles.

Pour ce qui est des changements recommandés par votre ministère, on peut penser au projet de loi C-52 qui concerne la clientèle des services aériens. Toutefois, votre ministère a-t-il déjà spécifiquement formulé des recommandations que les aéroports devraient mettre en œuvre, même si le Bureau de la concurrence peut intervenir dans ce dossier, afin que plus de portes soient ouvertes?

• (1115)

M. Craig Hutton: Le projet de loi C-52 fait également référence à un aspect important de certains des changements que nous proposons. Il vise à promulguer la Loi sur la responsabilité en matière de transport aérien, dont l'objet est d'orienter la relation entre les fournisseurs de services aériens au sein de l'écosystème. Dans les situations où les transporteurs souhaitent négocier les niveaux de service avec les fournisseurs de services, ou vice versa, et qu'un aéroport veut obtenir plus de souplesse de la part des prestataires de services, les parties concernées pourraient parvenir à un règlement négocié. Cela améliorera la transparence quant au niveau de service offert par chaque prestataire.

M. Ryan Williams: Je trouve cela fantastique, monsieur Hutton.

Le gouvernement semble avoir vraiment abandonné le projet de loi C-52. Il en est à l'étape de la deuxième lecture. Pourquoi le gouvernement s'est-il engagé à adopter un Règlement sur la protection des passagers aériens qui soit plus musclé, en lien avec le projet de loi C-52, mais qu'il n'a rien fait pour que ces dispositions soient mises en œuvre?

M. Craig Hutton: Le député parle du régime définissant les droits des passagers aériens, qui marque un changement important dans le secteur du transport aérien et qui vise à faire en sorte que les voyageurs comprennent leurs droits d'usagers des transports aériens, mais aussi que les transporteurs comprennent clairement leurs obligations envers leurs passagers. Le régime de protection aérienne, qui était important, offre ce niveau de visibilité comme vous l'avez mentionné...

M. Ryan Williams: Merci, monsieur Hutton.

Il est malheureux que le gouvernement n'ait pas poussé ce projet de loi, car il pourrait permettre de renforcer les droits des consommateurs.

Revenons-en aux portes et aux créneaux. Les représentants de Porter Airlines nous ont dit que, très souvent, les compagnies aériennes titulaires ne libèrent que les créneaux qu'elles ne comptent pas exploiter au cours d'une saison donnée, quand il est trop tard pour que d'autres les exploitent efficacement. Par exemple, les créneaux pour le mois de juillet viennent tout juste de se libérer à Pearson. Porter serait intéressé, car cela pourrait lui permettre d'étendre son empreinte, d'offrir plus de liaisons et d'améliorer son service à la clientèle, mais la compagnie ne peut pas y avoir accès. Les rénovations prévues à l'aérogare 3 ne feront que compliquer davantage les choses en ce sens qu'il y aura encore moins de portes et que les portes disponibles seront probablement encore plus dominées par les grands transporteurs.

Je repose la question à votre ministère. Faisons-nous quelque chose pour remédier à cette situation particulièrement anticoncurrentielle et permettre à une grande compagnie aérienne de prendre de l'expansion et d'offrir plus de services aux Canadiens?

M. Craig Hutton: Comme je l'ai dit, l'attribution des créneaux relève des aéroports. Si le nombre de créneaux est officiellement limité, il incombe à l'aéroport de s'assurer qu'il y a suffisamment d'espace pour les nouveaux venus.

De façon plus générale, nous nous entretenons régulièrement avec l'industrie, avec toutes les parties prenantes de l'industrie, pour cerner les problèmes de ce genre au fur et à mesure qu'ils surgissent. Et puis, nous sommes en mesure de fournir de l'aide en tant que ministère, et nous l'avons fait.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hutton.

Nous passons maintenant à Mme Koutrakis.

Madame Koutrakis, vous avez la parole pour six minutes.

Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.): Merci, monsieur le président.

Bienvenue à nos témoins de Transports Canada. C'est un plaisir de vous revoir ici.

Je suis d'avis que le Canada doit disposer d'une industrie du transport aérien robuste, saine et concurrentielle qui serve bien les Canadiens à l'échelle régionale, nationale et internationale, et des prix raisonnables. Pour y parvenir, il faut instaurer un juste équilibre entre des grandes compagnies aériennes canadiennes financièrement solides, des compagnies aériennes régionales, des compagnies aériennes spécialisées et les concurrents étrangers, cela en vertu d'un cadre juridique et réglementaire adapté. L'équilibre entre les inévitables intérêts contraires et intérêts raisonnables n'est pas facile à atteindre, et on ne peut y parvenir par des solutions simplistes qui, selon moi, empirent souvent les choses.

Cela étant, vous qui êtes responsable des politiques à Transports Canada, estimez-vous que nous avons atteint un équilibre raisonnable au Canada et sinon, en quoi pensez-vous que le Canada est déficient?

M. Craig Hutton: S'agissant de l'équilibre dont vous parlez, il est très difficile d'instaurer les conditions nécessaires à l'instauration d'un marché concurrentiel et à la garantie de vols sûrs et efficaces pour les voyageurs. Par ailleurs, nous souhaitons que les prix soient abordables et qu'il y ait suffisamment de joueurs sur le marché pour garantir des prix que les Canadiens recherchent pour leurs voyages intérieurs et internationaux.

Jusqu'à un certain point, cet équilibre est en constante métamorphose et je suis convaincu que, depuis la reprise, nous n'avons pas encore retrouvé une situation d'équilibre sur le marché. Un certain nombre de nouveaux acteurs sont arrivés sur le marché juste avant la COVID, dont Flair Airlines, et Lynx est aussi entrée sur le marché à cette époque. Nous avons aussi vu des joueurs existants prendre de l'expansion, comme Porter qui poursuit sa croissance. Ce sont là autant de signes encourageants que le marché canadien est accueillant et qu'il teste encore certains modèles.

Je pense qu'il vaut encore la peine d'examiner attentivement la façon dont le marché appuiera les plans d'expansion et les transporteurs à très bas prix. En même temps, nous nous assurons que les passagers sont en mesure de comprendre leurs droits dans un marché très complexe et qu'ils peuvent avoir une expérience de vol et de voyage semblable sans égard à la région où ils se trouvent.

• (1120)

Mme Annie Koutrakis: Merci de votre réponse. Dites-moi plus précisément quelles politiques Transports Canada et le gouvernement mettent en œuvre pour veiller à atteindre cet équilibre? Que fait Transports Canada à cet égard?

M. Craig Hutton: Le changement apporté aux règles sur la propriété étrangère juste avant la pandémie, soit le passage d'un seuil de 25 % à un seuil de 49 %, était nécessaire, car il a permis de s'assurer que les compagnies aériennes ont accès à suffisamment de capital pour soutenir leurs activités. L'aérien est un secteur à forte intensité de capitaux et, fort de ce constat, le gouvernement a apporté ce changement important. Ce faisant, de nouveaux acteurs sont arrivés sur le marché et nous avons constaté de nouvelles expansions.

En outre, le gouvernement travaille régulièrement en étroite collaboration avec l'industrie. Comme je le disais, notre comité de reprise des activités aéroportuaires se réunissait chaque mois et il s'est rencontré jusqu'à deux fois par semaine pendant la pandémie pour aider à la reprise et pour résoudre les problèmes quand nous savions que différents intervenants de l'écosystème aérien avaient de la difficulté à répondre à la demande. Cela est demeuré l'une de nos priorités communes au sein de l'industrie, parce que nous voulions pouvoir répondre à la demande des passagers qui ont recommencé à prendre l'avion.

Comme votre collègue l'a indiqué, le comité des opérations aériennes s'est concentré sur les défis liés à l'attribution des créneaux dans les aéroports et à la prestation des services de l'ACSTA. Cette collaboration a été très importante pour trouver un nouvel équilibre au sein de l'industrie.

Je dirais que le projet de loi C-52 est une autre étape importante dans cette quête d'équilibre au sein de l'industrie et de recherche de transparence à propos des niveaux de service entre les partenaires du secteur du transport aérien. Il faut faire en sorte que les services offerts soient uniformes et que les choses soient transparentes pour les passagers afin qu'ils comprennent les niveaux de service auxquels ils peuvent s'attendre et le type de performance attendue de l'industrie.

Enfin, nous voulons nous assurer que les intervenants de l'industrie s'échangent des données.

Mme Annie Koutrakis: Je suis désolée de vous interrompre, mais l'assouplissement des règles sur la propriété étrangère, qui visait à provoquer la baisse des prix pour les voyageurs canadiens, ne s'est pas produit. Que dites-vous aux gens qui suivent votre témoignage aujourd'hui et qui se disent que les acteurs et les partenaires

de l'industrie peuvent bien se parler, mais que les prix demeurent élevés? Comment faire en sorte que les passagers canadiens se sentent en sécurité et qu'ils aient l'assurance qu'avec tout ce que vous essayez de faire à Transports Canada en lien avec vos partenaires, vous parviendrez à ce résultat? On ne semble pas en être là.

M. Craig Hutton: Je vous remercie de la question. C'est très important pour les voyageurs.

Quant à moi, il est établi que l'arrivée sur les marchés les plus actifs au pays de transporteurs à très bas prix permet de maintenir des prix plus abordables. Nous avons constaté cette dynamique. À mesure que les acteurs en place, comme Porter, prennent de l'expansion, qu'ils pénètrent et desservent des marchés où ils ne se trouvaient pas auparavant, ils exercent une pression concurrentielle sur les transporteurs aériens ayant traditionnellement desservi ces marchés.

Je tiens également à souligner que les petits transporteurs ont un rôle important à jouer sur les marchés intrarégionaux parce qu'ils s'emparent d'une partie du trafic que certains des gros acteurs ne captent peut-être plus. Encore une fois, les petits joueurs exercent une pression sur les plus gros et peuvent percer sur des marchés où ils n'étaient pas traditionnellement présents, cela parce que les grandes compagnies se font concurrence pour les mêmes liaisons.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hutton.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Merci, monsieur le président.

Merci aux deux témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Monsieur Hutton, vous venez de parler des occasions qui se présentent, pour les plus petits transporteurs, de reprendre des routes qui ont été abandonnées par les grands transporteurs.

Je pense notamment au marché du Québec et à son évolution au cours de la dernière année. Vous dites que les petits transporteurs pourraient accaparer le marché libéré par les grands transporteurs, mais c'est plutôt l'inverse qui se passe en ce moment. Les grands transporteurs ne retournent pas dans les régions qu'ils ont arrêté de desservir, et les petits transporteurs ont laissé tomber des routes et coupé des services en raison de difficultés financières. Ainsi, les grands et les petits transporteurs coupent des services, et on s'aperçoit qu'il y a, en fin de compte, une diminution de services.

Quelles sont vos observations là-dessus? Avez-vous l'intention d'aider les régions à assurer, un jour ou l'autre, un transport aérien adéquat?

• (1125)

[Traduction]

M. Craig Hutton: Cette question du marché régional nous préoccupe à Transports Canada et elle nous a amenés à certaines des discussions que nous avons à l'échelle régionale.

Comme vous l'avez souligné, les marchés régionaux dans certaines régions du Canada, comme dans le nord du Québec et dans le Canada atlantique, sont encore difficiles pour plusieurs raisons. Premièrement, la reprise de la demande est lente. Dans l'ensemble, le marché intérieur canadien n'est pas encore revenu aux niveaux d'avant la pandémie, même si nous constatons que le trafic international, par exemple, dépasse les niveaux d'avant la pandémie. Sur les marchés intrarégionaux, la demande est encore plus déprimée que la demande intérieure globale. Elle n'est pas aussi forte qu'avant.

Il y a aussi eu un défi du côté de la main-d'œuvre à cause d'une pénurie de pilotes et d'autres professions hautement spécialisés dans l'écosystème, comme les mécaniciens, qui sont importants pour soutenir les petites opérations aériennes. C'est ce que nous ont dit des transporteurs, particulièrement les petits transporteurs. La capacité de trouver la main-d'œuvre qualifiée dont ils ont besoin est l'une de leurs grandes difficultés.

En ce qui a trait à la dynamique intrarégionale, nous suivons les choses de près, comme le programme du gouvernement du Québec qui paie aux passagers une partie du prix du billet. Le gouvernement provincial est intervenu et offre une mesure potentielle dont nous surveillons les résultats de près.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

C'est justement le prochain élément que je voulais aborder. Le gouvernement du Québec a essayé des choses. Il a même mis en place un comité sur le transport aérien régional pour essayer de trouver des solutions. Il a pris des initiatives, notamment en mettant en place des programmes. Ceux-ci ont connu un succès mitigé, mais, au moins, le gouvernement du Québec a fait des essais.

On a l'impression que, en cette matière, le gouvernement fédéral est absent de la discussion. Pourtant, le transport aérien est d'abord et avant tout de compétence fédérale.

Pouvons-nous nous attendre à ce que le gouvernement fédéral agisse afin d'aider les régions qui ont besoin de soutien pour assurer un transport aérien viable et suffisant?

Je ne sais pas si c'est votre cas, mais je considère cela comme un service essentiel.

[Traduction]

M. Craig Hutton: La situation dont vous parlez est très complexe. Il est difficile de réaliser l'équilibre entre, d'une part, le fait de veiller à ce que le marché global des transporteurs aériens fonctionne de sorte que les prix, l'innovation et les actions des transporteurs sont dictés par le marché et sont donc garants de prix abordables et, d'autre part, le fait de veiller à ce que les services et la connectivité sont offerts dans la région dont parle le député. Quant aux mesures qui pourraient être utiles, dans le cas du programme du Québec, nous examinons les résultats et constatons qu'il s'agit certainement d'une solution locale à un problème régional qui pourrait nous donner des leçons ailleurs.

Nous avons discuté avec les petits joueurs des défis auxquels ils sont confrontés depuis quelques semaines, notamment la collaboration avec les grands transporteurs et la façon dont ils peuvent leur servir de transporteurs d'appoint. Cela pose parfois des problèmes du point de vue des TI. En ce qui concerne la capacité, il est difficile de comprendre et d'intégrer les entreprises afin qu'elles puissent synchroniser leurs services avec ceux des grands transporteurs.

Ce sont là autant de questions qui ont été soulevées récemment...

• (1130)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je suis désolé de vous interrompre, mais j'aimerais vous poser une autre question.

Je présume que le ministre a reçu une invitation à comparaître devant le Comité aujourd'hui. Savez-vous pourquoi il n'a pas accepté de se joindre à nous?

Est-ce en raison de l'inaction du gouvernement fédéral quant aux problèmes vécus dans les régions?

Il ne voulait pas affronter la tempête, et c'est pour cela qu'il vous a demandé de comparaître à sa place.

Est-ce bien cela?

[Traduction]

M. Craig Hutton: Le ministre est très engagé. Je pense qu'il a prouvé sa détermination à contribuer à la réussite de notre secteur aérien au Canada en présentant et en appuyant des mesures — législatives et autres — qui ont contribué à soutenir la compétitivité du secteur. Il s'est donné pour priorité d'appuyer notre secteur aérien et les voyageurs qui le fréquentent. En fait, plus tard cette semaine, il sera l'hôte d'un sommet sur l'accessibilité aérienne à Ottawa pour parler des besoins importants en matière d'accessibilité dans le secteur aérien dans le cas des voyageurs qu'il faut accompagner pour qu'ils utilisent le système.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hutton.

[Français]

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins.

Je vais poursuivre dans la même veine que M. Barsalou-Duval.

La région que je représente dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique compte plus de trois aéroports qui offrent des liaisons régulières quotidiennes; ce sont essentiellement de petits aéroports qui desservent Vancouver. La région a été caractérisée par un véritable manque de concurrence si bien qu'il peut en coûter autant pour relier le nord de la Colombie-Britannique à Vancouver que pour voyager entre Toronto et l'Europe. C'est un problème qui touche beaucoup de familles. Nous avons perdu le service de cars Greyhound, et le train n'est pas assez fiable pour servir de moyen de transport régulier pour beaucoup de gens.

Beaucoup me demandent pourquoi le service aérien dans la région coûte si cher. Après la déréglementation dans les années 1980, la concurrence était censée être une panacée pour faire baisser les prix, mais bon nombre de ces marchés ne sont tout simplement pas assez importants pour soutenir plusieurs transporteurs. Nous voyons ce qui semble être des prix abusifs pour beaucoup de gens, mais les compagnies aériennes peuvent essentiellement imposer les prix qu'elles jugent acceptables pour le marché. Les gens n'ont pas d'autres choix que de voyager. De nombreuses raisons font que certains déplacements ne sont pas facultatifs.

Je vais peut-être remonter aux années 1980. C'était il y a longtemps... 40 ans. À quoi ressemblait la réglementation à l'époque, et comment a-t-elle touché les marchés régionaux éloignés?

M. Craig Hutton: Comme je l'ai dit tout à l'heure, la question de la connectivité régionale est importante, et nous l'avons étudiée attentivement pour déterminer la dynamique en jeu. Il ne fait aucun doute qu'il est coûteux de voyager au sein d'une région ou de rallier l'aéroport-pivot le plus proche afin de prendre un autre avion pour se rendre à une autre destination. Il est indéniable que cela préoccupe les voyageurs, et que la différence de prix existe au Canada depuis un certain temps.

Plusieurs éléments entrent en jeu dont le coût d'exploitation des petits services aériens. Bien sûr, le coût de ces services n'est pas réparti sur un très grand nombre de passagers. Les coûts d'exploitation d'un avion sont incompressibles. De nos jours, le carburant coûte très cher, ce qui en fait un poste de dépense très difficile à gérer pour les compagnies aériennes. Et puis, il y a les coûts associés aux pilotes, aux équipages et à l'entretien répartis sur un très petit bassin de passagers. Un certain nombre de facteurs entrent donc en ligne de compte dans l'établissement du prix des billets.

Il est certain que la concurrence est utile là où elle existe...

M. Taylor Bachrach: J'aimerais savoir quels règlements étaient en place jusque dans les années 1980 pour garantir des prix abordables et une prestation de services adéquate dans les régions rurales? Vous avez parlé de déréglementation et de l'accent mis sur la concurrence, mais c'était il y a 40 ans, avant mon arrivée. À quoi ressemblaient ces règlements à l'époque et en quoi protégeaient-ils les marchés régionaux?

M. Craig Hutton: Comme vous l'avez dit, par le passé le marché était réglementé et nous avons fini par nous rendre compte que certaines liaisons méritaient d'être assurées étant donné, justement, que le marché était réglementé. Par ailleurs, dans ce marché réglementé, nous avons constaté un manque d'innovation et que, s'agissant de la garantie de services, il n'y avait pas nécessairement de concurrence non plus, parce qu'une seule compagnie pouvait exploiter une liaison donnée comme conséquence de la réglementation.

Nous pourrions bien sûr fournir au Comité un peu plus d'informations sur ce marché réglementé et, en réponse à votre question, nous pourrions également vous fournir des renseignements sur la dynamique des marchés régionaux, dans la limite de nos connaissances actuelles.

• (1135)

M. Taylor Bachrach: La seule option est-elle que le gouvernement intervienne et subventionne ces transporteurs pour essentiellement offrir certains services, comme dans l'exemple du Québec? Il semble que, dans le cas des cars Greyhound et du transport aérien réglementé avant les années 1980, il existait une sorte de contrat social en vertu duquel les entreprises avaient accès à des liaisons très fréquentées et donc très rentables en échange d'un service de base offert aux collectivités ayant de très petits marchés. C'était certainement le cas pour le service de car au Canada, mais le gouvernement a délaissé cette approche interventionniste au profit de l'idée que la concurrence va nous sauver tous.

Il semble que le grand perdant soit le Canada rural dans les deux cas, parce que les petits marchés des régions rurales ne sont pas aussi rentables. Quand des décisions doivent être prises, comme nous l'avons vu pendant la pandémie, ce sont les premières routes à

être supprimées. Comment le gouvernement peut-il intervenir au nom du Canada rural pour dire qu'il s'agit d'une composante importante du tissu social de notre pays et que nous allons défendre les résidents des régions rurales et veiller à ce qu'ils aient accès à des transports de base à prix abordables? Je dirais que la situation actuelle du transport de passagers dans le nord de la Colombie-Britannique est pire qu'elle ne l'a été en 70 ans.

M. Craig Hutton: La dynamique à laquelle vous faites allusion dans les petits marchés est difficile pour les petits joueurs. Comme je l'ai dit, l'assiette commerciale est beaucoup plus petite. La demande n'a pas retrouvé les niveaux d'avant la pandémie. J'estime que la main-d'œuvre est devenue un défi, non seulement pour l'industrie aérienne, mais aussi dans de nombreux secteurs de l'économie. Toutes ces dynamiques existent et sont ressenties de la façon dont le député en parle.

Le modèle dont j'ai parlé est riche d'enseignements pour nous. C'est peut-être une façon de parvenir à des résultats, et nous devrions déterminer ce que donnera le subventionnement du prix des billets. D'autres pays subventionnent certaines liaisons pour en garantir la pérennité. En Lituanie, par exemple, où je me trouvais récemment, certaines liaisons vers d'autres régions d'Europe sont subventionnées par le gouvernement pour injecter...

Le président: Je suis désolé, monsieur Hutton. Je vais devoir vous interrompre, et M. Bachrach aura une autre série de questions qui lui permettra peut-être de revenir sur cet aspect et de vous laisser vous expliquer un peu plus, mais je dois passer à notre deuxième série de questions.

Sur ce, commençons par M. Muys.

Monsieur Muys, vous avez la parole, pour cinq minutes.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie également les témoins.

Le plan du gouvernement consiste à afficher tous les frais et toutes les taxes sur les billets d'avion, par souci de transparence envers les Canadiens. Est-ce que la taxe sur le carbone sera aussi indiquée?

M. Craig Hutton: En ce qui concerne les mentions apparaissant sur les billets, ce sont les transporteurs qui décident des frais à afficher, et il vaudrait mieux leur poser cette question.

Le dernier budget prescrit que les frais facturés séparément par les transporteurs, pour des choses comme la sélection de sièges, les repas ou les bagages supplémentaires, soient clairement indiqués.

M. Dan Muys: Comme c'est le ministère, et plus particulièrement votre secteur, qui met la politique en œuvre, j'imagine que vous allez pouvoir répondre à ma prochaine question.

Lors de la dernière réunion, des témoins représentant des aéroports nous ont parlé des frais et des coûts élevés dans l'ensemble du réseau, et cela jusqu'à sept fois plus qu'aux États-Unis. Permettez-moi de citer l'un d'eux: « Le Canada a un environnement fiscal et réglementaire strict et non concurrentiel, assorti de frais obligatoires élevés pour les tierces parties. »

Je cherche à comprendre. Est-ce justifiable? Existe-t-il un plan visant à réduire la réglementation et donc à infléchir les coûts pour les Canadiens?

• (1140)

M. Craig Hutton: Il est certain que l'abordabilité est une question qui nous préoccupe beaucoup et dont nous nous occupons. En même temps, le système en vigueur au Canada repose sur le principe du paiement par les utilisateurs qui revient à dire que les usagers couvrent les coûts d'exploitation du système. Ce changement de politique a été apporté par le gouvernement de l'époque et se poursuit encore aujourd'hui. Certains des frais apparents, qu'ils soient liés aux infrastructures et au développement des terminaux ou à la prestation de services de sécurité, sont répercutés sur les usagers.

M. Dan Muys: Est-ce que tous les droits et toutes les taxes sont réinjectés dans l'écosystème aérien, sans que rien n'aboutisse dans les recettes générales?

M. Craig Hutton: Tout dépend des frais dont vous parlez. Dans le cas de la sécurité, les frais prélevés servent à compenser les coûts, comme la prestation des services de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, mais d'autres frais seraient reflétés... Par exemple, le développement des aéroports correspondrait précisément à ce poste de dépense, peu importe où l'aéroport...

M. Dan Muys: Êtes-vous d'accord avec les témoins pour dire que cet environnement rend le transport aérien canadien non concurrentiel par rapport à d'autres pays? En fait, un témoin nous a déclaré que beaucoup de transporteurs américains vont s'installer dans les aéroports frontaliers pour desservir le marché canadien, parce que nous sommes un environnement où la marge de profit est faible, où les impôts sont élevés et où le fardeau réglementaire est lourd.

La réglementation est de compétence fédérale. Les aéroports sont sous réglementation fédérale et les compagnies aériennes nous disent — et si nous faisons cette étude, c'est que nous avons vu des compagnies aériennes échouer — que ce fardeau est un obstacle aux choix offerts aux Canadiens.

M. Craig Hutton: C'est une question importante au sujet de l'abordabilité.

Premièrement, comme il s'agit d'un système d'utilisateur-payeur, il dépend de ceux qui utilisent le système pour couvrir les coûts du système et, deuxièmement, je dirais que le Canada n'est pas le seul à avoir un système de frais pour compenser les coûts. En fait, cela fait aussi partie du système américain, où des frais et des charges s'appliquent.

M. Dan Muys: Il me reste une minute. Permettez-moi de poser une autre question.

Dans la région du Grand Toronto-Hamilton, deux aéroports ferment, ceux de Buttonville et de Downsview. Nous avons un aéroport sous-utilisé à Hamilton, dans ma circonscription, et la population de la grande région du Golden Horseshoe va attendre les 15 millions d'âmes. Il existe donc un marché là-bas, mais quelles mesures Transports Canada a-t-il prises pour assurer la viabilité de ce type d'aéroport, des aéroports secondaires, afin que les Canadiens aient plus de choix et que, par conséquent, le coût des options offertes soit moins élevé?

M. Craig Hutton: Je connais très bien la région du député, puisque je viens moi-même de Hamilton et que j'ai fréquenté l'aéroport de Hamilton. Il y a là une opération de transport de marchandises très réussie, par exemple. L'aéroport occupe une belle niche avec Pearson, en ce sens qu'il accueille des vols 24 heures sur 24.

Les entreprises de transport de marchandises en profitent, mais, comme le député l'a dit, il y a une capacité à Hamilton. Tout ce qui contribuera à accroître la capacité régionale dans l'avenir, au rythme de la croissance démographique, sera important.

Je tiens par ailleurs à souligner qu'à Kitchener-Waterloo, Flair Airlines, par exemple, prend de l'expansion et continue de considérer cet aéroport comme une plaque tournante importante.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hutton. Malheureusement, je vais devoir vous interrompre, car le temps pour cette question est écoulé.

Nous passons maintenant à M. Iacono.

Vous avez la parole pour cinq minutes, monsieur.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de Transports Canada d'être parmi nous ce matin.

Monsieur Hutton, nous avons entendu des témoins dire que Transports Canada favorise les grandes compagnies aériennes plutôt que leurs concurrents plus petits.

Pouvez-vous apporter des précisions à ce sujet?

[Traduction]

M. Craig Hutton: Toutes mes excuses. Je ne suis pas sûr de bien comprendre le contexte de cette question, mais si je la prends au pied de la lettre, il n'y a pas...

[Français]

M. Angelo Iacono: Les grandes compagnies aériennes seraient favorisées au détriment des plus petites.

Pouvez-vous apporter des précisions à ce sujet?

[Traduction]

M. Craig Hutton: Pour ce qui est de savoir si nous favorisons les grands transporteurs, la réponse est non. En fait, pour soutenir un écosystème sain au Canada, nous devons permettre aux grands comme aux petits transporteurs de pouvoir desservir ces marchés intrarégionaux et les grands marchés nationaux. Et puis, il faut que chacune de ces régions dispose d'infrastructures aéroportuaires. C'est pourquoi nous veillons à ce que les petites comme les grandes compagnies soient officiellement reconnues pour ce qui est, par exemple, du régime de protection aérienne. Nous tenons également compte des besoins des petits et des grands aéroports. Par exemple, nous nous assurons que les petits aéroports disposent de suffisamment de fonds pour améliorer la sécurité grâce à notre programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires.

• (1145)

[Français]

M. Angelo Iacono: Existe-t-il du favoritisme, oui ou non?

[Traduction]

M. Craig Hutton: Non.

[Français]

M. Angelo Iacono: C'est parfait.

Plusieurs témoins nous ont aussi dit que Transports Canada perçoit des taxes auprès des aéroports et des compagnies aériennes.

Pouvez-vous fournir au Comité plus de détails sur ces taxes?

Quelles sont ces taxes et à quel moment les percevez-vous?

[Traduction]

M. Craig Hutton: Les transporteurs peuvent devoir payer les frais de NAV CANADA, les frais d'amélioration aéroportuaire et les frais de sécurité pour les passagers. Tous ces frais sont facturés soit au niveau de l'aéroport, comme les frais d'amélioration aéroportuaire, soit par l'entremise d'une entité comme NAV CANADA au titre du financement des services de navigation aérienne. Il y a aussi le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, qui appuie le contrôle de sécurité des passagers.

Selon le type de service, un certain nombre de frais différents entrent en jeu. Ils peuvent en outre changer en fonction de la liaison assurée par un transporteur aérien international, national ou même local.

[Français]

M. Angelo Iacono: Je veux juste avoir une clarification. On peut payer des frais pour des services quelconques, ou l'on peut payer des taxes, par exemple à la Ville de Montréal ou quand on achète quelque chose dans un magasin.

Quand vous parlez de frais, s'agit-il de taxes, ou est-ce qu'il y a une distinction à faire entre les deux?

Comment les coûts ont-ils été déterminés?

À quelle fréquence ces impôts ou ces frais sont-ils perçus?

[Traduction]

M. Craig Hutton: Comme je l'ai dit, certains frais, qu'ils soient imposés au niveau local ou au niveau fédéral, peuvent être très complexes.

Permettez-moi de vous donner un exemple des frais imposés. Il y a les frais et les taxes du gouvernement, ainsi que le loyer et le coût de la sécurité du transport aérien. Le loyer tient compte du fait qu'un aéroport est exploité sur des terres fédérales, qu'il s'agit d'un bien fédéral, de sorte que l'utilisation de cet actif rapporte au gouvernement.

Pour ce qui est des frais d'amélioration aéroportuaire, ils sont plus élevés à l'échelon local. La formule des frais d'amélioration aéroportuaire est établie au niveau fédéral afin de déterminer où les frais peuvent être facturés.

[Français]

M. Angelo Iacono: Mon temps de parole est écoulé.

Pouvez-vous nous fournir une liste un peu plus détaillée?

J'aimerais vous poser une dernière question à laquelle j'aimerais que vous nous répondiez par écrit. On nous a dit que les compagnies aériennes américaines ne viennent pas au Canada à cause des taxes ou des frais. Pourriez-vous nous dire si c'est le cas et, sinon, nous expliquer pourquoi les compagnies aériennes américaines ne sont pas installées au Canada?

Merci.

Le président: Merci, monsieur Iacono.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Monsieur Hutton, je vous ai dit tantôt que, à mon sens, le transport aérien régional devrait être considéré comme un service essentiel, particulièrement dans les régions éloignées des grands centres. En effet, ces régions ont besoin de ces services pour les déplacements. Cependant, je ne vous ai pas entendu en parler.

Je voudrais donc savoir si, selon vous ou, du moins, selon le gouvernement, le transport aérien régional est essentiel.

[Traduction]

M. Craig Hutton: À propos du service aux collectivités éloignées, je dois dire que j'ai souvent pris l'avion dans le nord du Québec et au Nunavut pour diverses destinations. Je sais à quel point les services aériens sont importants pour ces collectivités éloignées, car ils permettent non seulement de fournir des services de transport de marchandises et des services médicaux, mais aussi d'assurer une liaison entre les collectivités.

Il s'agit d'un service très important. C'est l'une des raisons pour lesquelles, quand Canadian North et First Air ont proposé de fusionner, le gouvernement a pris des mesures pour s'assurer que, durant ce processus, ces compagnies étaient assujetties à un certain nombre de conditions visant à garantir le service aux diverses collectivités à un prix raisonnable ne dépassant pas le coût de la prestation des services. Et puis, cela a permis que la fusion soit viable.

• (1150)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci de votre réponse.

D'après ce que je comprends, selon vous, c'est un service qui est très important. Toutefois, je n'ai pas entendu dire le mot « essentiel ». Vous savez probablement que, quand on dit qu'un service est essentiel, on sous-entend que le gouvernement doit s'engager à faire en sorte qu'il soit fourni.

Je dois avouer que je suis très déçu de votre témoignage. Je ne suis pas fâché contre vous; je le suis contre le gouvernement qui vous a envoyé. J'ai l'impression que nous n'avons pas appris grand-chose, aujourd'hui, de votre part.

Je pense que, la raison pour laquelle c'est le cas, c'est que monsieur le ministre ne voulait pas venir, parce qu'il n'y avait rien à dire et rien à annoncer. On vous a envoyé faire du patinage artistique, et vous êtes pris à répondre aux questions des parlementaires sans avoir grand-chose à dire.

Je trouve cela triste, parce qu'il y a de vrais problèmes dans les régions. Vous nous dites que le ministre s'intéresse aux défis du transport aérien, puis vous affirmez qu'il travaille sur l'accessibilité des transports pour les personnes handicapées. C'est une question importante, mais je pense que le problème lié au transport aérien régional est majeur. Nous allons d'ailleurs mener une étude là-dessus bientôt.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'ai deux petites questions, et j'espère pouvoir les poser toutes les deux.

Tout d'abord, tout à l'heure, M. Lukács nous a parlé des façons de mesurer la concurrence dans le secteur, et je me demande si Transports Canada quantifie le niveau de concurrence dans le secteur aérien au Canada.

M. Craig Hutton: En ce qui concerne la concurrence dans le secteur, il est très important de pouvoir s'appuyer sur des indicateurs de performance ou des outils de mesure. Durant la reprise, nous avons notamment surveillé l'efficacité des services — en particulier dans le cas des voyageurs qui ressentaient les répercussions d'une reprise difficile — à la faveur d'une augmentation de 280 % du volume de passagers...

M. Taylor Bachrach: Je n'ai que deux minutes et demie et dans ce temps, pourriez-vous nous dire quels indicateurs de performance ou outils de mesure Transports Canada utilise pour mesurer la concurrence.

M. Craig Hutton: L'une des dimensions que nous suivons de près est le respect des délais. C'est une mesure de l'efficacité du système.

À la faveur de ce travail, nous avons constaté une augmentation remarquable des retards et des annulations...

M. Taylor Bachrach: Ce n'est pas une mesure de la concurrence, n'est-ce pas?

M. Craig Hutton: Il s'agit plutôt de l'efficacité des opérations au sein du secteur. Dans un système non concurrentiel, on pourrait constater qu'un transporteur ou deux éprouvent des problèmes de performance difficiles à régler. Compte tenu des pressions concurrentielles exercées par les autres acteurs du système, vous constatez que, du point de vue des TSO, les certificats de conformité à la réglementation... Il y a encore des retards dans le secteur, mais nous avons constaté un mieux sous l'effet de certaines mesures comme celles concernant les annulations.

Nous examinons également l'impact sur la compétitivité selon un indice établi par l'OACI, lequel s'articule autour d'un certain nombre de piliers. Nous évaluons notre secteur en regard de critères établis par l'OACI, lesquels correspondent à cinq piliers.

M. Taylor Bachrach: Pourriez-vous déposer auprès du Comité les résultats de votre quantification, en utilisant cette méthodologie, de la compétitivité du Canada dans le secteur aérien au fil du temps?

M. Craig Hutton: Je me ferai un plaisir de communiquer au Comité l'indice de compétitivité de l'OACI et les renseignements que nous examinons pour prendre des décisions relatives à la santé du secteur.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hutton et monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à M. Strahl.

Monsieur Strahl, vous avez la parole pour quatre minutes.

• (1155)

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Merci, monsieur le président.

Mes questions s'adressent aux fonctionnaires, qui sont les seuls présents, le ministre Rodriguez ayant décidé de ne pas se présenter malgré notre invitation. J'aurais aimé lui poser ces questions, mais il n'a pas jugé que nous étions une priorité dans son emploi du temps.

Le gouvernement du Canada croit-il que la concurrence dans le transport aérien est trop forte, trop faible ou tout juste acceptable?

M. Craig Hutton: C'est une question importante qui touche à notre perception de l'industrie.

Je pense que nous n'en sommes toujours pas au point où le marché est stabilisé. Nous avons trouvé encourageant le nombre de nouveaux venus sur le marché. Nous avons trouvé encourageants les plans d'expansion, comme ceux de Porter Airlines, par exemple, et les activités courantes des transporteurs à très bas prix. Pour ce qui est de l'équilibre et de la situation, nous trouvons encourageantes des annonces comme celle de Flair Airlines aujourd'hui au sujet de ses deux nouvelles liaisons: St. John's à Toronto et St. John's à Kitchener-Waterloo.

M. Mark Strahl: Je suppose que vous estimez que tout va bien.

Pour notre part, nous trouvons regrettables le départ de Lynx Air et le fait que huit transporteurs à bas prix ont quitté le marché ces 20 dernières années. C'est pourquoi nous avons cette discussion.

Les transporteurs nous ont dit que les entités sous réglementation fédérale facturent aux consommateurs canadiens environ 160 \$ par billet, cela avant même la comptabilisation des profits ou des coûts de fonctionnement des compagnies aériennes. Le gouvernement du Canada pense-t-il que 160 \$ par billet aller-retour, c'est trop cher, trop bas ou tout simplement correct?

M. Craig Hutton: Cette importante question touche à l'abordabilité.

Comme je l'ai indiqué dans ma réponse précédente, le système d'utilisateur-payeur est une caractéristique du système aérien canadien et une caractéristique importante pour que les contribuables en général n'aient pas à assumer les coûts d'exploitation de notre système aérien.

Pour répondre à la question du député sur les frais, je dirais que cela dépend de la liaison dont on parle au Canada. Il est difficile de généraliser les frais, mais je dirais que le gros du prix du billet représente le coût réel du service pour la compagnie aérienne.

M. Mark Strahl: Le gouvernement semble être d'accord avec des frais de 160 \$ par billet et avec l'idée de permettre à Nav Canada d'augmenter ses frais de 30 %, après une augmentation de 30 % des frais de l'ACSTA et de 42 % des loyers des aéroports au cours des 10 dernières années. Voici ma question: le gouvernement du Canada mesure-t-il le nombre de Canadiens qui se rendent aux États-Unis pour profiter de meilleurs prix? Dans l'affirmative, le gouvernement se soucie-t-il du fait que nous perdons des millions de passagers chaque année parce que les gens franchissent la frontière pour fréquenter les compagnies aériennes et les aéroports américains plutôt que canadiens, en raison des frais élevés du système?

M. Craig Hutton: Je dirais deux ou trois choses au sujet des déplacements transfrontaliers. D'abord, il est possible que les passagers aient plusieurs raisons. On peut imaginer que certaines liaisons sont plus proches au départ des États-Unis. Il pourrait y avoir d'autres choix de destination.

M. Mark Strahl: Ce pourrait aussi être le prix.

M. Craig Hutton: Ce pourrait être pour le prix, vous avez raison. Pour décider du moment de voyager et de leur destination, les gens tiennent compte de différents éléments.

Je dirais aussi que, pour des raisons de protection de la vie privée, nous ne retraçons pas ceux qui traversent la frontière. Nous ne suivons pas de près qui va aux États-Unis et combien ils sont.

M. Mark Strahl: Vous ne savez donc pas combien de personnes prennent l'avion à partir d'aéroports américains plutôt que d'aéroports canadiens.

Le président: Merci. Je suis désolé, monsieur Strahl, mais votre temps est écoulé.

Je vais maintenant céder la parole à M. Badawey pour la conclusion de la première moitié de notre réunion.

Monsieur Badawey, vous avez la parole pour quatre minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vais changer d'angle. Bon nombre des questions ont été posées d'un point de vue politique et se sont concentrées strictement sur les aspects dont nous nous occupons en ce qui concerne la compétitivité au sein de l'industrie. J'aimerais m'attarder davantage à la raison pour laquelle nous menons cette étude, qui vise en fin de compte à accroître les possibilités de revenus pour les compagnies aériennes afin de compenser les coûts que nous savons. Il est aussi question de voir quelles occasions pourraient se présenter à cet égard et, par conséquent, dans quelle mesure le consommateur pourrait profiter d'une grande partie des économies réalisées grâce aux options de revenus plus élevées et aux possibilités offertes aux compagnies aériennes.

À Niagara, par exemple, il y a le corridor commercial des ports qui couvre certaines parties du Sud-Ouest de l'Ontario, dont Hamilton et la région de Niagara. Pour revenir aux commentaires de M. Muys de tout à l'heure, nous travaillons avec l'aéroport de Hamilton, avec les deux aéroports de Niagara, avec l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, avec le canal Welland, avec les chemins de fer d'intérêt local et principal — du CN et du CP — et avec nos réseaux routiers dans la région, surtout les fournisseurs et les entreprises de transport qui fréquentent nos autoroutes.

Cela dit, après avoir constaté que nos chaînes d'approvisionnement ont repris du mieux dans certaines régions, principalement au cours de la dernière année sous l'effet des possibilités d'investissement et de l'attrait de certaines régions, surtout dans celle que je représente, entrevoyez-vous la possibilité que les compagnies aériennes renforcent les réseaux multimodaux, augmentent leurs revenus, que ce soit grâce à des investissements dans les infrastructures, à des politiques ou autrement, en partenariat avec les chemins de fer ou d'autres acteurs du secteur des transports?

Deuxièmement, s'agissant de l'intégration de ces réseaux, de la création d'une plus grande fluidité et, bien sûr, de l'augmentation du nombre de possibilités d'investissement pour d'autres entreprises souhaitant faire des affaires dans ces régions — comme on commence à le voir dans le Sud-Ouest de l'Ontario, particulièrement dans la péninsule de Niagara —, les revenus des entreprises ne sont pas le seul élément à intervenir, car il y a aussi la valeur des chaînes d'approvisionnement.

● (1200)

M. Craig Hutton: Ce réseau multimodal est important pour donner aux gens des options de mobilité surtout dans le cas des services aériens, qui ne sont peut-être pas immédiatement disponibles localement, afin qu'ils puissent facilement se rendre à l'aéroport le plus près. Comme vous l'avez mentionné, dans la région de Niaga-

ra, que je connais bien, et à Hamilton, d'où je viens, les routes sont congestionnées et je sais à quel point il est important pour les gens de pouvoir se rendre à destination et d'avoir accès aux services aériens dont ils ont besoin.

Ces possibilités d'investissement sont certainement importantes. Je sais qu'Air Canada, par exemple, offre maintenant à ses clients un service d'autobus régional desservant l'aéroport Pearson. C'est un exemple d'activité génératrice de revenus, ce qui est excellent pour les voyageurs. En même temps, il est nouveau pour Air Canada de mener des projets pilotes, et je vais suivre de très près la suite des choses. Metrolinx, avec ses services GO et UP, joue évidemment un rôle notoire dans la région de Niagara et assure la liaison entre Toronto et Pearson. J'ai emprunté ce réseau à de nombreuses reprises, et je pense qu'il est très important qu'il fonctionne de façon fluide, comme il se doit.

Il est important que nous nous penchions sur les améliorations à apporter aux infrastructures en fonction des enjeux constatés. Je ferais...

M. Vance Badawey: Monsieur Hutton, j'ai besoin d'une réponse rapide pour les analystes, parce qu'il ne me reste pas beaucoup de temps.

Dans le cadre de cette étude, nous devons tenir compte non seulement de la concurrence et, par conséquent, des nouvelles occasions de revenus en vue de répercuter les économies sur les clients, mais nous devons aussi considérer la valeur que représente l'expérience et le trajet pour ces mêmes clients. Tous leurs déplacements ne consistent pas à prendre l'avion. Ils peuvent voyager par autocar ou par train, et même prendre d'autres moyens de transport. Nous devons être conscients des économies pouvant être réalisées d'un bout à l'autre, parce que si l'on réalise des économies, ce sont les clients qui en profiteront.

M. Craig Hutton: Le député soulève un point de vue important, celui du public voyageur et de la nécessité de veiller à la coordination de toutes ces étapes pour de faire en sorte qu'un seul billet s'applique au voyage complet. C'est ce qui se fait dans certains pays européens. Je pense que c'est ce qu'Air Canada est en train de tester dans la région de Kitchener-Waterloo avec son service d'autobus. Il sera intéressant de voir comment les voyageurs réagiront à cette nouveauté, mais je pense que c'est là que réside l'avenir du voyage harmonisé.

Le président: Merci, monsieur Badawey, monsieur Hutton et madame Little.

Je tiens à remercier nos témoins pour leur comparution lors de cette première partie de la réunion d'aujourd'hui.

Je vais suspendre la séance pendant cinq minutes pour permettre aux prochains témoins de prendre place pour la deuxième partie et pour les vérifications audiovisuelles.

● (1200)

(Pause)

● (1210)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Chers collègues, nous sommes heureux d'accueillir pour la deuxième moitié de notre réunion, M. Parm Sidhu, directeur général de l'aéroport international d'Abbotsford, qui nous parlera par vidéoconférence. Bon retour parmi nous, monsieur.

De Droit des voyageurs et par vidéoconférence également, nous accueillons M. Gábor Lukács, président. Heureux de vous revoir.

Enfin, nous accueillons M. Jeff Morrison, président et chef de la direction du Conseil national des lignes aériennes du Canada, qui se joint à nous en personne.

À vous la parole, monsieur Sidhu, pour votre déclaration liminaire de cinq minutes.

M. Parm Sidhu (directeur général, Abbotsford International Airport): Bonjour, monsieur le président et membres du Comité. Je vous remercie de m'accueillir ici aujourd'hui pour présenter notre modèle d'affaires unique à l'aéroport d'Abbotsford et pour décrire le rôle que nous jouons dans la circulation des biens et des personnes.

En 1996, nous avions 3 000 passagers, et notre principale source de revenus provenait des framboises cultivées sur le terrain d'aviation. En 1997, nous avons assumé la propriété et l'exploitation de l'aéroport de la ville d'Abbotsford, et on nous a confié le mandat d'agrandir l'aéroport, avec très peu de pouvoir d'emprunt, et en devant essentiellement vivre avec nos propres revenus sans coûter le moindre sou aux contribuables d'Abbotsford.

Peu après le transfert, une entreprise appelée WestJet a dit qu'elle voulait desservir Abbotsford, et nous avons mis sur le marché un bâtiment d'entretien. Nous n'avions pas d'aérogare à ce moment. WestJet est ensuite arrivée sur le marché. Nous avons à offrir un stationnement gratuit et des frais aéronautiques très bas, et WestJet nous a aidés à faire avancer les choses rapidement de 1997 à 2003. Nous avons stimulé le marché et fait passer les gens de l'automobile à l'avion. Nos efforts de stimulation ont porté fruit. Le consommateur y trouvait son compte avec le stationnement gratuit et des bas prix.

De 2004 à 2015, nous ne progressions plus, pour diverses raisons, et nous avons commencé à étudier le marché international. Les transporteurs à très faible coût prenaient de l'expansion à l'échelle mondiale. Nous avons vu là une possibilité qu'un nouveau joueur arrive sur le marché. Nous avons travaillé avec nos partenaires des compagnies aériennes. Nous avons travaillé avec Enerjet, aujourd'hui devenue Lynx, avec NewLeaf Travel, aujourd'hui devenue Flair, et avec notre partenaire WestJet. Nous leur avons demandé ce que nous pouvions faire pour que les choses progressent plus rapidement.

En 2013, environ 700 000 Canadiens ont traversé la frontière pour se rendre à Bellingham. Que pouvions-nous faire pour rapatrier ces gens et donner aux Canadiens plus d'options chez eux pour leur faire voir notre beau et fascinant pays? Nous nous sommes entendus pour devenir un aéroport à très faible coût qui s'est contenté de prendre les éléments fondamentaux des transporteurs à très faible coût et de les intégrer à un aéroport.

Notre activité principale consiste à exploiter des pistes, des voies de circulation, à louer des terrains pour des investissements directs à des entreprises aérospatiales et à exploiter un immeuble de type entrepôt Costco. Gregg Saretsky, l'ancien PDG de WestJet, nous appelait autrefois le Costco des aéroports, c'est-à-dire des aéroports de grande valeur à prix fixé au volume. À partir de là, nous avons harmonisé notre modèle d'affaires, et nous avons permis à nos compagnies aériennes d'offrir sur le marché un produit qui n'était pas disponible, de stimuler les affaires, d'accroître la part de marché pour les Canadiens et de leur donner la possibilité de profiter d'un transport aérien accessible.

Je vous ai donné les chiffres. Nous avons eu 490 000 passagers en 2015, 530 000 en 2016, 677 000 en 2017 et 842 000 en 2018. Nous avons franchi la barre du million en 2019. La COVID-19 a durement touché les aéroports et les compagnies aériennes. Nous avons eu 315 000 passagers en 2020 et 515 000 en 2021, mais 2022 a été l'année de la grande percée, pour revenir aux niveaux de 2019. Nous avons été l'un des premiers aéroports à nous rétablir sur des bases quotidienne, hebdomadaire, mensuelle et annuelle, et l'an dernier, nous avons connu une année mémorable.

Cela dit, l'année dernière a été une année record. La plupart de nos tarifs intérieurs se situaient dans les deux chiffres, soit entre 49 \$ et 79 \$. Nous avons donc déployé de grands efforts pour exercer un effet de stimulation sur le marché. Il y avait une demande importante pour des vols à bas prix. Nous étions en train de devenir le Las Vegas du Canada à bien des égards. Notre terrain de stationnement se remplissait le jeudi et commençait à se vider le lundi. Les gens se rendaient par avion à Edmonton, Calgary et Winnipeg, et même sur des vols transcontinentaux jusqu'à Toronto. Une telle demande de voyages d'agrément de quatre ou cinq jours au Canada, les compagnies aériennes, nos partenaires, n'avaient jamais vu rien de tel auparavant.

Je crois que nous pouvons rendre le marché des vols intérieurs au Canada plus résilient, comme nous l'avons montré pendant la pandémie de COVID-19. La demande de vols intérieurs a été la première à reprendre. Je crois que nous pouvons nous arranger pour stimuler cette demande tout au long de l'année, mais il faut pour cela agir sur l'écosystème à l'aéroport et à l'extérieur de celui-ci. Les tarifs bas ont leurs limites. Il faut les assortir d'un écosystème correspondant à l'aéroport et à l'extérieur de celui-ci. L'offre de vols à des tarifs bas ne donnera pas grand-chose si elle s'accompagne de chambres d'hôtel à prix élevé et de services de transport terrestre coûteux. Les vols à bas prix doivent être entourés d'un écosystème à l'avenant. Nous croyons offrir cela à nos partenaires de Flair et de WestJet, et les chiffres montrent que la demande est au rendez-vous.

Le modèle de transporteur à très faible coût est mondial et il est en croissance. C'est comme les magasins à un dollar. Sans eux, beaucoup de gens n'ont pas les moyens d'acheter certains produits. Les transporteurs à très faible coût offrent un produit qui peut être acheté plus fréquemment. Les clients peuvent faire plusieurs voyages, voir des êtres chers plusieurs fois par année. Ces offres stimulent l'économie et la circulation des biens et des personnes.

L'une de ces compagnies inspirées du modèle des magasins à un dollar a déjà fermé ses portes. Nous devons soutenir les compagnies aériennes actuelles. Je crois que les volumes de passagers peuvent être répartis entre Porter, Air Transat, Flair, WestJet et Air Canada. S'ils peuvent rester sur le marché et utiliser les avions qu'ils ont commandés sur le marché, nous continuerons de rendre les déplacements accessibles et abordables pour tous les Canadiens et nous leur permettrons de se déplacer dans notre merveilleux pays à longueur d'année.

● (1215)

L'autre élément important est l'acquisition de compétences. Il y a eu une pénurie de pilotes, mais la pénurie de techniciens en entretien, en réparation et en révision a aussi été très marquée. Il faut que tout l'écosystème soit harmonisé, tant sur le terrain d'aviation qu'à l'extérieur de l'aéroport et dans le domaine aérospatial.

Les emplois dans le secteur de l'aérospatiale ont un effet multiplicateur sur l'économie. Ce sont des entreprises canadiennes qui sont actives à l'échelle mondiale. Elles créent des débouchés ici. Je crois que nous pouvons continuer d'utiliser l'aviation et l'aérospatiale à notre aéroport pour demeurer concurrentiels à l'échelle mondiale...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sidhu.

Nous passons maintenant la parole à M. Lukács.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes pour votre déclaration préliminaire.

M. Gábor Lukács (président, Droits des voyageurs): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, Droits des voyageurs est un organisme indépendant et sans but lucratif de bénévoles voués à l'habilitation des voyageurs. Nous parlons au nom des passagers, que nous aidons quotidiennement dans leur lutte pour faire respecter leurs droits. Nous n'acceptons aucun financement du gouvernement ou des entreprises, et nous n'avons aucun intérêt commercial dans l'industrie du voyage.

J'ai un doctorat en mathématiques et j'ai enseigné les mathématiques financières à l'Université Dalhousie pendant plusieurs années. La concurrence et les oligopoles comptent parmi les problèmes économiques les plus complexes qui aient été étudiés depuis deux siècles. Le prix Nobel Memorial d'économie de 1994 a été décerné pour la recherche dans ce domaine.

Les questions relatives à la concurrence doivent être traitées à l'aide de données et de calculs réels, et non d'opinions ou d'hypothèses. Pour répondre à la question que M. Barsalou-Duval a posée aux témoins la semaine dernière, la concurrence et l'absence de concurrence peuvent être quantifiées à l'aide, par exemple, de l'indice Herfindahl-Hirschman, ou IHH. L'IHH est utilisé par le Bureau de la concurrence du Canada, par le département de la Justice et la Federal Trade Commission des États-Unis. Par exemple, l'IHH peut permettre de quantifier ce qu'a dit M. Rogers au sujet des défis liés au fait de se rendre à Gander. Le calcul de l'IHH confirme également l'opinion de M. Williams selon laquelle le marché du transport aérien intérieur du Canada est presque un duopole d'Air Canada et de WestJet.

Entre 2014 et 2019, l'IHH pour les voyages aériens au Canada était de plus de 4 200, ce qui indique une forte concentration du marché. Au cours de la même période, l'IHH du marché américain du transport aérien intérieur n'était que d'environ 1 200. Cela montre qu'il y a beaucoup plus de concurrence sur le marché intérieur américain que sur le marché canadien. Pour remédier au déficit de concurrence du marché intérieur du transport aérien, je recommande d'accorder à certaines compagnies aériennes étrangères dignes de confiance le droit d'exploiter des vols au Canada.

Le manque de données sur les activités des compagnies aériennes pose un défi supplémentaire au Canada. Les quelques renseignements qui sont déclarés à Statistique Canada dans le cadre de l'Enquête mensuelle sur l'aviation civile doivent demeurer confidentiels. En revanche, les États-Unis exigent que les compagnies aériennes qui exercent leurs activités à l'intérieur de leur territoire, à destination et en provenance de leur territoire produisent des données mensuelles fondées sur les itinéraires pour déclarer le nombre de passagers et le volume de fret, ainsi qu'un échantillon de 10 % de tous les billets vendus. Les données recueillies sont accessibles au public sur le site Web du Bureau of Transportation Statistics des États-Unis. Ces données ont permis d'effectuer un nombre considé-

nable de recherches utiles sur la concurrence dans l'industrie américaine du transport aérien et d'élaborer des politiques fondées sur des données. Je recommande que le Canada adopte des règles de déclaration et de diffusion des données des compagnies aériennes semblables à celles de la partie 241 du 14 CFR des États-Unis.

Je partage la préoccupation exprimée par M. Schiefke et M. Bachrach la semaine dernière, à savoir que les subventions aveugles au transport aérien sans augmentation substantielle de la concurrence ne feront qu'enrichir les compagnies aériennes aux dépens du public et avantageront injustement les voyageurs fortunés. J'exhorte le gouvernement à adopter des politiques fondées sur des données et des calculs.

Premièrement, les subventions doivent viser des aéroports ou des itinéraires en particulier et les catégories de tarifs les plus bas afin de favoriser les bas tarifs. En fait, les passagers qui peuvent se permettre un billet en classe affaires peuvent aussi se permettre de payer le coût total de leur contrôle de sécurité.

Deuxièmement, les aéroports et les itinéraires subventionnés devraient être choisis en fonction de données réelles et d'analyses économiques pour s'assurer que la subvention a un effet positif net sur les revenus fiscaux et que les contribuables en tirent le maximum d'avantages économiques.

Enfin, subventionner le transport aérien sans ouvrir notre marché intérieur reviendrait à jeter de l'argent par les fenêtres. Les subventions ciblées doivent aller de pair avec la réduction du déficit de concurrence du Canada en permettant à des compagnies aériennes étrangères choisies et dignes de confiance de transporter des passagers au Canada.

Merci.

• (1220)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lukács.

Enfin, nous accueillons aujourd'hui M. Morrison.

Monsieur Morrison, vous avez la parole pour cinq minutes, c'est à vous.

M. Jeff Morrison (président et chef de la direction, Conseil national des lignes aériennes du Canada): Merci, monsieur le président, de m'avoir invité à comparaître de nouveau.

Tout d'abord, je tiens à souligner que nous sommes sur le territoire traditionnel des Algonquins anishinabeg.

Comme vous le savez, le Conseil national des lignes aériennes du Canada, ou CNLA, représente les plus grandes compagnies aériennes de transport de passagers au Canada, soit Air Canada, Air Transat, Jazz Aviation et WestJet.

En ce qui concerne le transport aérien, il est évident que le Canada est un marché difficile où exploiter une compagnie aérienne. Notre territoire est immense, la densité de population est l'une des plus basses de la planète, les collectivités régionales et éloignées sont nombreuses et dispersées et le climat est rigoureux. Ce sont surtout des conditions naturelles qui font partie de la réalité des vols au Canada.

Il y a aussi les défis propres au système, qui nuisent à la compétitivité de toutes les compagnies aériennes. Permettez-moi de vous donner rapidement cinq exemples.

Premièrement, comme beaucoup d'autres vous l'ont dit, il y a le système d'utilisateur-payeur en vigueur au Canada. Les frais, les droits et les taxes que les passagers et les compagnies aériennes doivent payer figurent parmi les plus élevés au monde. Les passagers doivent payer les frais d'améliorations aéroportuaires, les frais de navigation aérienne, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien et les taxes applicables. Les compagnies aériennes doivent payer des frais à NavCan, des frais d'atterrissage aux aéroports et des taxes sur le carburant d'aviation. Bon nombre de ces frais sont établis sans consultation et sans transparence quant à la façon dont ils sont établis. Nous ne nous opposons pas au principe de l'utilisateur-payeur, mais nous cherchons un paysage concurrentiel plus équilibré.

Deuxièmement, on estime que les aéroports paient plus de 400 millions de dollars de loyer au gouvernement fédéral par année que ce qu'ils reçoivent en aide en retour. Il s'agit essentiellement d'une subvention de 400 millions de dollars que les passagers paient au gouvernement fédéral, qui n'offre aucun rendement sur l'investissement puisque aucune partie de ces fonds n'est réinvestie dans le système.

Troisièmement, le cadre de réglementation du transport aérien du Canada est très lourd et doit être modernisé, car il désavantage le Canada sur le plan de la concurrence. À titre d'exemple rapide, la réglementation canadienne en matière de sécurité exige actuellement la vérification manuelle des documents de voyage lorsque les passagers montent à bord et s'enregistrent, ce qui limite la capacité d'utiliser la biométrie et la reconnaissance faciale, qui pourraient accélérer le processus d'embarquement.

[Français]

Quatrièmement, comme la majorité des Canadiens vivent à une courte distance en voiture des aéroports américains et que le système américain est beaucoup plus compétitif et rentable, on estime que plus de 7 millions de Canadiens choisissent de partir d'aéroports américains à bord d'avions de compagnies aériennes américaines.

[Traduction]

Cinquièmement, les compagnies aériennes du monde entier, y compris celles du Canada, se sont engagées à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Selon le plan du Canada sur les changements climatiques dans le secteur de l'aviation, 60 % de la voie vers la décarbonation passe par le remplacement des carburéacteurs conventionnels par des carburants d'aviation durables. Cependant, à ce jour, il n'y a pas de capacité de production notable au Canada parce que le Canada est l'un des rares pays occidentaux à ne pas avoir de politique incitative concernant ces carburants durables. Les compagnies aériennes se tourneront de plus en plus vers les endroits où ces carburants sont disponibles.

La question est de savoir ce que nous pouvons faire pour nous attaquer à ces éléments du système global. Eh bien, pour commencer, nous suggérons que le gouvernement cesse de considérer l'aviation comme une vache à lait et qu'il la reconnaisse plutôt pour ce qu'elle est, soit un lien indispensable qui relie les Canadiens les uns aux autres et au monde, une composante essentielle de la chaîne d'approvisionnement nationale et mondiale et un catalyseur économique pour un large éventail de secteurs.

• (1225)

[Français]

Les compagnies aériennes du Canada accueillent favorablement la concurrence et, par conséquent, pour garantir que toutes les compagnies aériennes, grandes et petites, aient des chances égales de réussir, nous demandons les changements suivants afin de créer un environnement opérationnel plus compétitif.

[Traduction]

Les loyers des aéroports devraient être réinvestis dans l'infrastructure aéroportuaire. Il n'y a aucune raison pour que les passagers subventionnent les coffres fédéraux à un moment où les aéroports ont besoin d'infrastructures plus efficaces, plus durables et plus accessibles pour répondre à la demande croissante.

Procédons à un examen de tous les frais et droits perçus par un tiers afin de réduire les coûts globaux et de les rendre plus transparents. Un exemple immédiat de la façon dont ce principe pourrait être mis en œuvre est de ne pas adopter de règlements onéreux du Règlement sur la protection des passagers aériens qui feront augmenter davantage les coûts et menaceront la connectivité régionale sans améliorer le moins le transport aérien.

Nous avons besoin d'un examen complet de la modernisation de la réglementation. Même si Transports Canada revoit certains règlements de temps à autre, il faut une approche globale pour examiner le contexte réglementaire dans lequel les compagnies aériennes évoluent.

Bien que le gouvernement ait reconnu dans le budget fédéral de 2024 le rôle des carburants d'aviation durables et qu'il ait prévu des fonds pour favoriser la production de tous les biocarburants, nous demandons un plan et un cadre plus ambitieux pour favoriser la production de carburants d'aviation durables au Canada, à plus forte raison compte tenu de nos avantages en matière de ressources et de compétences.

Pour conclure, il s'agit clairement d'un sujet exhaustif, et je tiens à remercier le Comité d'avoir consacré un certain nombre de réunions à cet examen utile.

Sur ce, j'ai hâte de poursuivre le dialogue.

[Français]

Merci.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Morrison.

Pour commencer ce tour de questions, nous allons passer à M. Strahl.

Monsieur Strahl, vous avez la parole. Vous disposez de cinq minutes, monsieur.

M. Mark Strahl: Merci, monsieur le président. Je suis heureux d'avoir l'occasion de poser des questions à M. Sidhu et à M. Morrison, qui sont revenus pour le deuxième tour.

Je vous remercie de votre persévérance à témoigner devant les Canadiens.

Monsieur Sidhu, l'aéroport international d'Abbotsford est cité par les compagnies aériennes qui utilisent vos installations, entre autres, comme l'exemple de ce qu'un aéroport devrait être, c'est-à-dire une infrastructure permettant de transporter les passagers de façon efficace et rentable jusqu'à leur destination. Corrigez-moi si je me trompe, mais l'aéroport d'Abbotsford n'est pas une destination en tant que telle. C'est un moyen d'amener les gens là où ils veulent aller, et il est certain que toutes les lignes aériennes à faible coût qui desservent l'Ouest canadien utilisent l'aéroport international d'Abbotsford.

Vous avez parlé des 700 000 passagers canadiens qui utilisent l'aéroport de Bellingham. Le gouvernement a prétendu qu'il ne pouvait pas en connaître le nombre, mais d'après vous il se monte à 700 000. Vous vous êtes rapproché des compagnies aériennes avec lesquelles vous travaillez et avez apporté des changements. Quelles sont les données les plus récentes? Votre modèle d'aéroport à faible coût vous a-t-il permis d'infléchir ce chiffre? Quels sont les derniers chiffres de l'aéroport Bellingham, quelle est la situation? Quelles leçons les autres aéroports peuvent-ils tirer des actions menées à Abbotsford pour réduire les coûts pour les consommateurs canadiens?

M. Parm Sidhu: Nous sommes une plateforme pour les entreprises. Nous sommes un bien public. Nous permettons aux compagnies aériennes de travailler. Les compagnies aériennes avec lesquelles nous collaborons font tout leur possible pour continuer à rendre les déplacements plus abordables et plus accessibles pour les Canadiens. Rien n'est facile pour les aéroports secondaires et tertiaires comme le nôtre, celui de Kitchener ou d'Hamilton. Nous devons toujours faire preuve d'innovation et de créativité.

De 1997 à 2003, le stationnement gratuit et les bas prix de WestJet stimulaient vraiment la demande. C'est la même chose depuis 2016 avec le mouvement des transporteurs à très faible coût qui s'est construit autour d'Abbotsford, de Hamilton et d'Edmonton. Ce mouvement a démontré qu'il y avait une demande.

En 2013, sur environ 1,3 million de passagers qui ont transité à Bellingham, 700 000 étaient canadiens. Pour ce qui est des chiffres d'aujourd'hui, il est évident que le cours du dollar a évolué et que l'activité aérienne a changé. Il me semble que nous sommes toujours en deçà des chiffres de 2019. Je crois qu'un bon nombre de Canadiens traversent la frontière, ils constituent la moitié, voire plus, des clients de la compagnie Allegiant. Nos compagnies aériennes offraient quatre vols par semaine à destination de Seattle. Le mouvement prenait de l'ampleur, mais la COVID a eu des répercussions importantes sur nos aéroports et nos compagnies aériennes.

• (1230)

M. Mark Strahl: Quand le gouvernement fédéral augmente de 33 % les frais associés à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, par exemple, ou propose de renforcer le service de lutte contre les incendies dans les aéroports, quel est l'impact sur votre modèle à faible coût? Que se passe-t-il quand le gouvernement fédéral impose ces frais alors que vous essayez de maintenir les coûts à un bas niveau? L'incidence n'est-elle pas plus importante sur un aéroport comme le vôtre, qui essaie de maintenir ces coûts à un bas niveau pour les compagnies aériennes qui y exercent leurs activités et pour les consommateurs canadiens?

M. Parm Sidhu: C'est une bonne question.

La marque demeure le Canada. Évidemment, le cadre réglementaire des compagnies aériennes et des aéroports doit toujours de-

meurer concurrentiel à l'échelle nationale, mondiale et internationale.

Lorsque nous avons conçu le modèle d'affaires d'Abbotsford, en tenant compte de la rétroaction de nos partenaires des compagnies aériennes, il a été pensé pour être plus concurrentiel que ceux de la plupart des aéroports américains, et cela nous a permis de ramener... Sans la COVID, nous aurions probablement des vols quotidiens réguliers vers les 10 destinations internationales où les Canadiens possèdent un logement ou des biens. La relance consécutive à la COVID-19 n'a pas permis de rétablir les liaisons transfrontalières. Nous travaillons avec nos compagnies aériennes partenaires pour en relancer certaines, mais la question du coût est cruciale et pour stimuler la demande de vols intérieurs les billets doivent rester dans la fourchette de 49 \$ à 79 \$.

M. Mark Strahl: Monsieur Morrison, il me reste quelques secondes.

Vous avez mentionné le Règlement sur la protection des passagers, le RPPA, tout comme Andy Gibbons, du dernier groupe de témoins. De toute évidence, le gouvernement veut que l'on protège les passagers, chacun le souhaite. Si ce Règlement est trop agressif, cela ne risque-t-il pas de nuire à la compétitivité? En effet les compagnies aériennes feront peut-être une sélection des routes sur lesquelles elles craignent que de nouveaux RPPA entrent en vigueur?

M. Jeff Morrison: La réponse est oui. Franchement, ce ne sont pas les compagnies aériennes qui disent cela. Ce sont de petits aéroports des quatre coins du pays. Les quatre premiers ministres de l'Atlantique ont récemment envoyé une lettre au ministre pour lui faire part de leurs préoccupations à l'égard de ce qui a été proposé. Cela concerne un certain nombre d'intervenants.

Le président: Je vous remercie de votre réponse brève. Vous avez terminé juste à temps.

Monsieur Rogers, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes, monsieur.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue à tous nos témoins, ceux du premier groupe, bien sûr, et maintenant ceux du deuxième groupe.

Monsieur Sidhu, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'histoire de la réussite de l'aéroport d'Abbotsford. Je me demandais simplement si la ville d'Abbotsford, par exemple, contribuait directement ou indirectement, par l'entremise de services, d'allègements fiscaux ou de quoi que ce soit de ce genre, à votre réussite.

M. Parm Sidhu: Nos propres sources de revenus doivent nous permettre d'être viables. Nous ne pouvons pas coûter un sou aux contribuables d'Abbotsford. Nous avons réinvesti 100 millions de dollars depuis 1997 dans l'infrastructure de l'aéroport, qui soutient les entreprises aérospatiales et les compagnies aériennes qui y travaillent. Aujourd'hui nous n'avons pas de dettes. Nous avons obtenu des investissements stratégiques provinciaux et fédéraux qui ont contribué à ce portefeuille, mais nous sommes une entité commerciale qui ne coûte rien aux contribuables d'Abbotsford.

M. Churence Rogers: Merci beaucoup de cette réponse.

Monsieur Morrison, nous avons parlé de beaucoup de choses qui pourraient stimuler la concurrence. J'aimerais que vous et les autres témoins qui comparaissent devant le Comité nous fassent des recommandations. Quelles mesures réalistes et pragmatiques pouvons-nous prendre pour accroître la concurrence à l'échelle du pays? Nous savons que pour les régions rurales comme celle où je vis, dans l'Est du Canada, la concurrence est un défi. L'accès pose des problèmes. Le coût des billets d'avion est un obstacle en raison de la population réduite, et ainsi de suite, malgré le fait que le gouvernement a investi des sommes importantes dans l'industrie aéroportuaire et l'industrie du transport aérien au fil des ans par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux.

Que nous recommandez-vous de faire pour accroître la concurrence au sein de l'industrie aérienne au Canada?

M. Jeff Morrison: Je vous renvoie à certaines des recommandations que j'ai formulées dans mon mémoire, mais pour ce qui est de votre question concernant les collectivités régionales et éloignées, dont je sais que votre circonscription est très emblématique, je dirais deux choses.

Premièrement, j'aimerais revenir au point dont M. Strahl et moi-même venons de discuter. Je travaillais autrefois dans le secteur de la santé. En la matière, le premier principe est toujours « d'abord, ne pas nuire au patient ». Tandis que nous discutons de la concurrence pour les collectivités rurales et les petites collectivités, je dirais qu'il ne faut pas aggraver le problème en adoptant des règlements onéreux en matière de protection des passagers, ce qui, selon votre premier ministre et selon d'autres premiers ministres, des syndicats et les représentants des petits aéroports, nuirait à la connectivité régionale. Voilà la première chose.

Deuxièmement, je crois que c'est Mme Koutrakis qui a souligné que les transporteurs étrangers ont également un rôle à jouer à cet égard. Malheureusement, nos homologues américains de Airlines for America nous ont dit qu'en raison du coût élevé du système de frais au Canada, depuis la pandémie, il y a eu une réduction d'environ 50 % du nombre de transporteurs américains qui desservent des aéroports secondaires ou de petits aéroports canadiens. C'est une diminution de la desserte qui n'est pas souhaitable.

Dans l'ensemble, je suggère que nous créions un système plus concurrentiel dans lequel toutes les compagnies aériennes auront la possibilité de réussir. C'est notre vision du transport aérien au Canada. Je pense que cela serait avantageux pour les petites collectivités et les collectivités régionales, et pour revenir à ce que vous disiez, cela serait avantageux pour nous tous.

• (1235)

M. Churence Rogers: Je crois que c'est M. Bachrach qui a parlé de subventions. Devrions-nous y réfléchir? J'ai lu, au sujet des vols de WestJet entre St. John et Londres, que le gouvernement provincial garantissait un certain revenu à la compagnie pour les vols directs vers l'Europe, qui sont d'une importance cruciale pour la province et son industrie touristique ainsi que pour le milieu des affaires. Devrions-nous l'envisager pour d'autres régions rurales du pays?

M. Jeff Morrison: Vous avez parlé de « subventions », mais pour que ce soit bien clair, nous ne recommandons pas des subventions en tant que telles, pour rééquilibrer le système de financement par l'usager. Les loyers aéroportuaires rapportent 400 millions de dollars de plus au gouvernement fédéral que ce qu'il injecte dans le système, notre première recommandation serait de les réinvestir dans le système. Ce n'est pas une subvention; il s'agit simplement

de garder l'argent dans le système où il a été versé. Cela profiterait à tous les aéroports. En fait, des études récentes laissent entendre qu'environ 12 % des budgets des aéroports sont consacrés aux loyers versés au gouvernement fédéral, qui dans l'ensemble n'apporte rien au système.

Je le répète, nous ne réclamons pas nécessairement des subventions. Nous demandons un rééquilibrage du système de l'utilisateur-payeur. Nous ne nous opposons pas à son principe.

Nous espérons poursuivre cette discussion.

Le président: Merci, monsieur Morrison et monsieur Rogers.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être parmi nous, aujourd'hui.

Au cours des dernières rencontres, et même au cours de la rencontre d'aujourd'hui, beaucoup de témoins nous ont fait part de leurs préoccupations quant au fardeau financier que pourrait représenter une bonification des droits des passagers. Cela me préoccupe également, bien entendu, mais, si on se rappelle les années d'avant la pandémie, on avait un système qui, à mon sens, posait un problème du fait que les droits des passagers n'étaient pas respectés de façon patente et régulière.

Selon plusieurs témoins, le fait d'augmenter les droits des passagers pourrait réduire la concurrence et amener des prix plus élevés. De plus, on nous dit souvent qu'il ne faudrait pas reproduire le modèle européen en matière de droits des passagers. Cela m'amène à me poser des questions, puisqu'en Europe, il semblerait que ce soit l'un des marchés qui est pris comme exemple en matière de compétitivité et de concurrence.

Monsieur Lukács, pourriez-vous nous donner des précisions à ce sujet?

Selon vous, le fait de protéger davantage les voyageurs représente-t-il un frein, ou un problème, pour la concurrence?

M. Jeff Morrison: Je vais répondre à votre question en anglais.

M. Xavier Barsalou-Duval: La question s'adressait à M. Lukács, mais vous pourrez y répondre aussi.

M. Jeff Morrison: D'accord. Merci.

[Traduction]

M. Gábor Lukács: En Europe, nous avons la meilleure protection des passagers, et nous avons aussi des tarifs beaucoup plus bas et davantage de concurrence qu'au Canada. Les Européens n'ont pas à choisir l'un ou l'autre.

À mon avis, la protection des passagers stimule la concurrence parce qu'elle crée des règles du jeu équitables, si elles sont bien appliquées, que tous les transporteurs doivent respecter, et elle favorise l'innovation pour que les règles du jeu soient les mêmes pour tous.

• (1240)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Morrison, selon ce que j'ai compris, vous voulez aussi répondre à cette question. Je vous laisse donc la parole.

M. Jeff Morrison: Merci de la question.

[Traduction]

Je pense que l'un des problèmes au sujet du système de l'utilisateur-payeur ou de la question des droits des passagers, c'est que souvent, la discussion devient très binaire — soit vous êtes pour, soit vous êtes contre. En réalité, s'agissant des droits des passagers et du principe de l'utilisateur-payeur, les réponses se situent quelque part entre les deux.

En ce qui concerne les droits des passagers et le RPPA, nous ne nous opposons pas au régime. Ce qui nous préoccupe beaucoup, ce sont les propositions qui ont été présentées par l'Office des transports du Canada en juillet 2023 et qui, à notre avis, ne sont pas aussi équilibrées qu'elles devraient l'être. Elles n'intègrent pas la sécurité et, par conséquent, les estimations que nous avons vues indiquent que les coûts de fonctionnement dans le cadre du régime proposé seraient si exorbitants qu'ils auraient une incidence sur la compétitivité et, comme l'ont laissé entendre les premiers ministres des provinces de l'Atlantique et certains syndicats, auraient un impact sur les prix.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, messieurs.

Monsieur Lukács, vous avez mentionné qu'un élément pourrait aider à augmenter la concurrence dans le secteur aérien, soit le fait de promouvoir une approche que je pourrais qualifier de chirurgicale pour ce qui est de la façon dont on subventionnerait certaines lignes ou certaines routes pour favoriser la concurrence, entre autres choses.

Je ne vous ai pas entendu parler de la notion de « petit joueur » par rapport à celles de « gros joueur » ou de « nouveau joueur » par rapport à « ancien joueur ». J'aimerais que vous nous donniez des précisions à ce sujet.

Je me demande si on ne devrait pas décider de subventionner des joueurs comme Air Canada pour les décider à desservir certaines régions. C'est justement cette compagnie qu'on a beaucoup décrite comme étant une compagnie ayant une approche favorisant des tarifs exorbitants et des pratiques commerciales abusives en région.

Qu'en pensez-vous?

[Traduction]

M. Gábor Lukács: On pourrait espérer que ces subventions, si elles étaient mises en œuvre, serviraient à créer de nouveaux itinéraires — plutôt que d'être destinées à des itinéraires existants — mais aussi à soutenir les aéroports. Cependant, si nous voulons vraiment instaurer la concurrence et un secteur du transport aérien axé sur la concurrence, nous ne devons pas nous préoccuper de savoir quelle compagnie aérienne exploitera telle ou telle route. S'il y a un montant donné de subvention, la compagnie aérienne qui peut exploiter une route donnée de la façon la plus rentable devrait pouvoir le faire. Cela devrait stimuler la concurrence pour des routes qui ne sont pas rentables à l'heure actuelle.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Si je vous donne un exemple concret, cela pourrait vous aider.

Prenons le cas où une destination régionale est desservie par un petit joueur et par un grand joueur.

Il y a déjà eu un programme qui subventionnait l'ensemble des transporteurs pour le prix du billet d'un vol en région en payant la différence entre les 500 \$ et le coût total du billet.

Une microentreprise ou une très grande entreprise pouvait assurer les vols, parce qu'on se disait que cela aiderait le transport aérien régional.

Finalement, ce ne sont pas les petits joueurs qui ont enregistré une hausse de volume, mais plutôt les grands joueurs.

Selon vous, le gouvernement fédéral devrait-il adopter ce genre de politique?

[Traduction]

M. Gábor Lukács: Quant à savoir si cela va aider plus de gros transporteurs que de petits, c'est une question économique qui exige des recherches et des vérifications fondées sur des chiffres et pas seulement sur mes estimations ou sur celles de quiconque. Cependant, sur le plan de la politique économique générale, je serais fortement en faveur d'une neutralité à l'égard du transporteur qui exploite la ligne, à condition qu'aucun transporteur ne se livre à une concurrence déloyale ou à des pratiques anticoncurrentielles et ne vende à un prix inférieur au prix coûtant ou n'ait recours à d'autres mesures de ce genre.

Le président: Merci, monsieur Lukács.

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes, monsieur.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être venus répondre à nos questions.

Je vais commencer par M. Lukács. Vous avez dit dans votre déclaration préliminaire que dans d'autres pays on produit plus de données sur la concurrence. Les compagnies aériennes doivent communiquer ces données au gouvernement, qui les rend publiques. Cela m'a rappelé les témoignages que le Comité a entendus au sujet des personnes handicapées et de l'accessibilité du secteur du transport aérien, et le fait qu'aux États-Unis, les compagnies aériennes doivent communiquer à l'organisme de réglementation fédéral davantage de données sur les plaintes.

S'agit-il d'une tendance générale que l'on peut observer en comparant le secteur aérien du Canada à celui des autres pays qui nous ressemblent? Les compagnies aériennes nous fournissent-elles moins de données sur lesquelles nous pouvons fonder notre politique?

• (1245)

M. Gábor Lukács: Malheureusement, c'est tout à fait vrai. Le secret qui entoure les données des compagnies aériennes semble être un problème canadien, tant dans le domaine des handicaps que pour d'autres activités économiques. J'ajouterais qu'il serait dans l'intérêt public d'avoir plus de transparence, parce que si toute cette information était publique, cela permettrait aux entreprises de faire des calculs et de faire de la planification économique, non seulement au niveau gouvernemental, mais aussi au niveau provincial, municipal et local.

Pour vous donner une idée de la gravité de la situation à l'heure actuelle, si je veux savoir combien de passagers ou de marchandises ont été transportés entre Toronto et Newark, je dois consulter les sites Web américains: celui du département des Transports des États-Unis ou le site Web des statistiques sur les transports. Je n'ai aucun moyen d'obtenir l'information auprès de Statistique Canada.

M. Taylor Bachrach: Je crois que vous avez écouté le précédent groupe de témoins. Nous avons entendu des représentants de Transports Canada nous dire que le ministère tient compte de certaines statistiques lorsqu'il mesure la concurrence dans le secteur aérien canadien, en particulier celles établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Connaissez-vous cette méthodologie? Comment se compare-t-elle à celle que vous avez recommandée?

M. Gábor Lukács: Je ne suis pas certain de la méthodologie exacte à laquelle ils font référence. Il serait utile d'en savoir plus. J'hésite à en parler sans la consulter.

La mesure de la ponctualité n'est pas, à mon avis, une méthode pour mesurer la compétitivité ou la concentration du marché. Ce qu'il faut examiner, c'est le nombre d'entreprises qui desservent un marché donné. Il faut tenir compte du marché mondial et de sa fragmentation par itinéraire. Il y a des modèles et des méthodes statistiques compliquées pour calculer la force ou la faiblesse de la concurrence, on ne le fait pas en se basant uniquement sur la ponctualité. Je peux vous l'assurer.

M. Taylor Bachrach: Merci.

Je m'adresse maintenant à M. Morrison. Je trouve intéressante la question des loyers des aéroports. Vous appuyez le principe de l'utilisateur-payeur. D'autres témoins que nous avons entendus y sont moins favorables.

Si vous appuyez ce principe, le paiement du loyer n'en fait-il pas partie? Les aéroports sont des entités financières autonomes. Le terrain n'appartient pas à l'administration aéroportuaire, alors si le terrain devait être fourni gratuitement ou si l'argent devait être rendu, cela constituerait, me semble-t-il, une subvention publique.

M. Jeff Morrison: Il y a deux éléments. En ce qui concerne les loyers des aéroports, nous croyons qu'une subvention de 400 millions de dollars accordée aux aéroports et aux passagers par le gouvernement fédéral pour des terrains qui ont été cédés est inacceptable. Durant l'audition du groupe de témoins précédents, vous avez parlé des créneaux et des préoccupations au sujet de la capacité aéroportuaire et des difficultés qu'il y a à l'augmenter. Nous estimons que le moment est venu de rendre cet argent.

Pour revenir à ce que je disais au sujet du principe de l'utilisateur-payeur, cela me rappelle les propos d'un de mes voisins qui disait il y a quelques semaines: « Je n'ai pas d'enfants. Pourquoi devrais-je payer des taxes scolaires? » Je n'ai pas d'enfants non plus, mais ma réponse a été qu'une population instruite profite à tous. Je dirais la même chose au sujet des subventions. Bien que nous ne réclamions pas directement des subventions en tant que telles, nous affirmons qu'il faut rééquilibrer le système de l'utilisateur-payeur en raison des retombées du transport aérien pour nous tous, pas seulement pour les gens qui prennent l'avion.

M. Taylor Bachrach: Ma question ne visait pas à savoir si nous devrions subventionner les aéroports. Je pense qu'il s'agit d'une considération politique distincte. La question était de savoir si le loyer gratuit ou le réinvestissement du montant du loyer dans les aéroports constitue une subvention. À mon avis, c'est le cas parce

que le terrain appartient au gouvernement fédéral et que les aéroports sont locataires. Je crois que le Comité a voté, si je me souviens bien, en faveur d'une recommandation visant à réinvestir ces loyers dans les aéroports. Il s'agit donc davantage du principe de l'utilisateur-payeur.

Je prends cela avec un grain de sel parce qu'en même temps nous essayons d'investir dans le développement de l'infrastructure de transport de passagers au pays. Nous avons entendu les représentants de WestJet, qui nous ont dit que l'époque de l'autobus et du train était révolue. Tout tourne maintenant autour des avions. C'est à cela que devrait servir la subvention. Beaucoup de Canadiens ne voient pas les choses de cette façon, alors je suppose que la question qui se pose au Comité est de savoir comment équilibrer l'investissement public dans les transports.

Il ne fait aucun doute que les aéroports et le transport aérien sont une partie importante de notre pays et de notre économie, mais vous demandez une modernisation de la réglementation, ce qui, à mon avis, est habituellement un euphémisme pour dire qu'il faut moins de réglementation, vous demandez aussi une baisse des frais, le réinvestissement des loyers et une suppression ou un affaiblissement des protections pour les passagers aériens.

Cela semble beaucoup. Y a-t-il autre chose sur la liste?

• (1250)

Le président: Je voulais laisser M. Bachrach terminer sa phrase. Nous n'avons pas le temps d'entendre la réponse.

Chers collègues, pour que nous puissions nous arrêter à 13 heures, je vais accorder deux minutes et demie à tous les députés pour le deuxième tour.

Nous allons commencer par M. Williams.

Vous avez la parole, monsieur.

M. Ryan Williams: Merci. Je serai donc très bref.

Monsieur Sidhu, je prends note de la réussite de votre petit aéroport. S'agissant de concurrence, nous devons aider les petits aéroports et les petites compagnies aériennes émergentes.

Le gouvernement a une approche unique en matière de politique aérienne et il examine les grands aéroports d'un côté et les petits aéroports de l'autre. Vous avez dit que votre entreprise est couronnée de succès et que vous n'avez pas de dettes. Cependant, si nous prenons des aéroports comme le vôtre, comme Kelowna, Charlottetown et Billy Bishop, qui, à l'heure actuelle, ne permet pas l'atterrissage d'avions à réaction, que peut faire le gouvernement pour ces petits aéroports? À Dublin, par exemple, une politique prévoit des incitatifs pour les nouvelles liaisons afin que les compagnies aériennes émergentes s'y rendent. Comment pouvons-nous faire en sorte que l'on s'occupe des petits aéroports pour accroître la concurrence au Canada grâce aux compagnies aériennes émergentes?

M. Parm Sidhu: Monsieur Williams, c'est une excellente question.

Les aéroports sont des moteurs économiques. Si vous ne pouvez pas transporter quelque chose, vous ne pouvez pas le vendre. Nous ne sommes pas différents des autoroutes.

Il est essentiel de conserver les compagnies aériennes existantes. Elles fourniront le transport dont le marché a besoin, mais si nous perdons encore un ou deux transporteurs, nous nous dirigerons vers une réduction des volumes, et le prix des billets d'avion pourrait nettement augmenter. Cela ne stimulera peut-être pas autant le marché.

Continuons d'utiliser nos aéroports et notre aviation comme catalyseur de l'économie en général, comme le fait le reste du monde, en particulier le Moyen-Orient.

M. Ryan Williams: À l'heure actuelle, le gouvernement a une politique universelle, de sorte qu'il ne tient pas vraiment compte des petits aéroports ou qu'il les regroupe avec les plus grands. Avons-nous besoin d'une politique qui tienne compte des petits aéroports pour voir comment nous pouvons aider à accroître le trafic aérien et le nombre de passagers dans ces aéroports?

M. Parm Sidhu: Je pense que tout ce que nous pouvons faire, monsieur Williams, pour rendre nos compagnies aériennes et nos aéroports plus viables et pour simplifier les choses pour les passagers des vols intérieurs, aidera l'ensemble des Canadiens.

M. Ryan Williams: Porter Airlines est l'une des compagnies aériennes que nous avons examinées. Elle essaie d'entrer à l'aéroport de Saint-Hubert, mais elle est confrontée à beaucoup d'obstacles. Constatez-vous la même chose, à savoir que le gouvernement impose des contraintes? Le gouvernement, semble-t-il, a dressé une liste, il y a des années, de ce qui est gros et de ce qui est petit et il refuse de la réviser. Le gouvernement doit-il examiner de plus près les petits aéroports?

M. Parm Sidhu: Oui. Ce sont des actifs qui agissent comme des catalyseurs économiques.

Nous travaillons avec nos compagnies aériennes partenaires, WestJet et Flair, puis nous tenons compte des paramètres qui leur conviennent. Nous exerçons des pressions pour obtenir ce dont elles ont besoin.

Dans l'ensemble, si vous transportez quelque chose, vous le vendrez. Je pense que nous pouvons accroître les volumes au Canada pour...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sidhu.

Nous passons maintenant à M. Badawey.

Monsieur Badawey, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Monsieur Morrison, vous étiez à la tribune tout à l'heure et vous avez entendu la question que j'ai posée. Il me reste deux minutes et demie. Je ne vais pas répéter la question parce que vous l'avez déjà entendue. Elle portait sur l'intégration du réseau de transport pour améliorer la fluidité au sein des chaînes d'approvisionnement, y compris pour les personnes — pas seulement le commerce, mais aussi les particuliers.

Pouvez-vous nous en dire quelques mots?

M. Jeff Morrison: Tout d'abord, permettez-moi de vous remercier d'avoir évoqué la place cruciale des compagnies aériennes dans la chaîne d'approvisionnement. C'est l'un de leurs rôles clés et on l'oublie souvent. Nous sommes tous ici en personne parce que les compagnies aériennes ont transporté des vaccins il y a quelques années. Autrement, nous serions toujours à la maison.

L'intégration des différents modes de transport est une question absolument fondamentale. Il y a quelques semaines à peine, les représentants de tous les modes de transport ont rencontré le gouverneur de la Banque du Canada pour discuter de questions qui nous concernent tous et de la façon dont nous pourrions travailler ensemble comme organisme collectif rassemblant les expéditeurs, les compagnies ferroviaires, les compagnies aériennes, et ainsi de suite pour mieux servir le marché et renforcer l'ensemble du secteur. Comme je l'ai mentionné plus tôt, certains de ces problèmes communs concernent non seulement les compagnies aériennes, mais aussi d'autres secteurs qui se plaignent des fardeaux réglementaires auxquels ils font face. Certains des autres témoins ont parlé des contraintes en matière de main-d'œuvre. Il y a un certain nombre de choses que nous devons faire collectivement pour mieux intégrer les modes de transport.

J'ajouterai, et mon point de vue est légèrement différent de celui de M. Bachrach que, bien entendu, nous ne nous opposons pas aux autres modes de transport. Nous estimons que ces autres modes de transport bénéficient de subventions relativement importantes. C'est pourquoi nous pensons qu'il faut rééquilibrer le système d'utilisateur-payeur dans le transport aérien.

M. Vance Badawey: Pensez-vous que le client en profitera? Quand je parle du « client », je ne parle pas seulement de la personne qui voyage d'un endroit à l'autre, mais aussi de l'entreprise qui fait partie de la chaîne d'approvisionnement.

M. Jeff Morrison: Absolument. Tout ce que nous pouvons faire pour mieux intégrer les modes de transport sera bénéfique. Nous constatons, même ici à Ottawa, par exemple, qu'il faut utiliser le transport ferroviaire et prendre l'autobus pour accéder à d'autres aéroports. Je pense qu'une meilleure intégration bénéficiera non seulement aux entreprises, mais aussi aux passagers. C'est la prochaine étape que nous devons envisager.

• (1255)

M. Vance Badawey: Avez-vous constaté que l'intégration des pôles d'échanges régionaux les faisait évoluer? Non seulement pour ce qui concerne l'intégration du système de transport et l'amélioration de la fluidité, mais aussi s'agissant des chaînes d'approvisionnement elles-mêmes, surtout sur le plan économique. Elles évoluent selon l'emplacement des lieux de production et des lieux de vente. C'est la même chose pour les gens, selon l'origine et la destination de leur vol. Pensez-vous que nous pouvons nous adapter plus rapidement en assurant l'intégration et la communication entre les différents modes de transport?

M. Jeff Morrison: Oui, et je dirais, comme vous le savez, que la chaîne d'approvisionnement au Canada est très fragile. Nous pourrions être confrontés, d'ici quelques jours ou quelques semaines, à une grève dans l'un des principaux modes de transport. Nous espérons tous que cela ne se produira pas, mais si c'est le cas, cela soulignera la fragilité du système. Plus nous diversifions notre chaîne d'approvisionnement, mieux c'est pour les consommateurs.

Le président: Merci, monsieur Morrison.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Monsieur Morrison, vous avez mentionné une préoccupation quant aux frais d'utilisation assez élevés qui sont associés au modèle d'utilisateur-payeur. Vous dites que cela fonctionne différemment ailleurs dans le monde et que, pour ces raisons, il y a des gens qui utilisent les aéroports américains plutôt que les aéroports d'ici. Vous avez dit que vous ne vouliez pas pour autant vous opposer au modèle d'utilisateur-payeur. Je présume donc que vous aimeriez que les frais associés au modèle actuel soient moins élevés.

Avez-vous des suggestions pour mieux maîtriser les coûts associés au modèle d'utilisateur-payeur, autrement qu'en changeant les droits des passagers, ce qui a déjà été soulevé?

M. Jeff Morrison: Merci de la question.

[Traduction]

Parfaitement. J'insiste, les compagnies aériennes ne s'opposent pas au principe de l'utilisateur-payeur. Mon propos, et je pense que c'est ce que vous ont dit les universitaires la semaine dernière, est de dire que le modèle canadien, comparativement à d'autres administrations, est fortement biaisé du côté de l'utilisateur-payeur. Aux États-Unis, pendant la pandémie, le gouvernement fédéral a investi 40 milliards de dollars de fonds publics dans les aéroports, alors qu'au Canada, 400 millions de dollars sont sortis du système.

Nous demandons un rééquilibrage. Nous vous avons demandé, comme d'autres l'ont fait, de prendre un peu de recul et d'examiner le système dans son ensemble afin que nous puissions déterminer où des gains d'efficacité peuvent être réalisés pour créer un système plus équilibré. Voilà notre position.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Monsieur Lukács, vous avez dit qu'il était important que les compagnies aériennes et les aéroports fournissent de l'information et des données.

Savez-vous quelles données exactement sont recueillies et communiquées?

[Traduction]

M. Gábor Lukács: À l'heure actuelle, il y a une enquête mensuelle qui indique seulement le nombre total de passagers transportés ainsi que quelques maigres informations, et même cela doit rester confidentiel. Si vous consultez le site Web de Statistique Canada, vous, le Canadien moyen, ne pouvez même pas accéder à ce qui est déclaré.

Si vous allez aux États-Unis, par comparaison, vous avez accès à l'information sur chaque route. Vous pouvez voir le nombre de sièges disponibles, le nombre de passagers transportés et le type d'avion utilisé. Si demain vous décidiez d'être ministre des Transports, vous sauriez exactement de quel réseau de transport vous hériteriez. L'information est accessible à tous les citoyens.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lukács.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole. Vous avez deux minutes et demie, monsieur.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur Lukács, vous êtes un ardent défenseur des passagers aériens. Aujourd'hui, nous avons entendu des propositions visant à affaiblir la réglementation sur les passagers aériens qui est sur le point d'entrer en vigueur. J'aimerais savoir ce que vous pensez de cette proposition, et j'aimerais connaître votre avis sur la lettre des premiers ministres et sur la question de la sécurité au Canada comparée au modèle européen.

M. Gábor Lukács: J'ai lu la lettre des premiers ministres. En fait, je l'ai sous les yeux. Dans cette lettre, les premiers ministres provinciaux s'opposent à certains aspects du RPPA qui sont en place depuis 2019. Lorsque je l'ai lue, je me suis demandé s'ils avaient lu le RPPA et s'ils avaient compris la teneur de la lettre qu'ils signaient. Cela n'a aucun sens.

Pour ce qui est des préoccupations en matière de sécurité, en Europe, les passagers sont indemnisés et la sécurité est assurée — ils ont les deux. Ils n'ont pas à choisir entre l'un ou l'autre. Il faut simplement adopter le modèle européen.

• (1300)

M. Taylor Bachrach: J'ai parlé du contrat social qui existait autrefois dans la réglementation gouvernementale, par lequel les grandes compagnies, qu'il s'agisse de compagnies d'autobus ou de compagnies aériennes, avaient accès à des marchés très rentables et assuraient en échange un service de base dans des régions rurales comme celle que je représente. L'an dernier, Air Canada a gagné 2 milliards de dollars. Il semble que cette compagnie s'en tire très bien dans le système actuel.

Pourriez-vous nous parler de ce contrat social et nous dire s'il existe toujours au Canada?

M. Gábor Lukács: À mon avis, les contrats sociaux ne fonctionnent plus. Les contrats sociaux sont toujours une forme de subvention par les contribuables, car ils paient des tarifs plus élevés sur des trajets rentables, lesquels sont protégés en limitant la concurrence. Les contrats sociaux ne sont pas quantifiables sur le plan économique. Ce ne sont pas des obligations exécutoires. Ils exposent le gouvernement et les contribuables aux pressions des compagnies aériennes si elles menacent de supprimer des dessertes de zones rurales.

À mon avis, des subventions claires et transparentes pour certaines dessertes jugées essentielles ou importantes, et pour les petits aéroports qui sont considérés comme des moteurs économiques, sont beaucoup plus efficaces et transparentes, et elles tirent parti des forces concurrentielles pour offrir le service.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lukács et monsieur Bachrach.

Cela met fin à notre réunion d'aujourd'hui. Je tiens à remercier nos témoins de nous avoir fait profiter de leur expertise et de leur temps.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>