



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 021

Le jeudi 2 juin 2022

Président : M. Peter Schiefke



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

Le jeudi 2 juin 2022

• (1550)

[Français]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): La séance est maintenant ouverte.

Bienvenue à la 21^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 3 février 2022, le Comité se réunit pour étudier la réduction des formalités administratives et des coûts dans les aéroports ruraux et urbains du Canada.

La réunion d'aujourd'hui se déroule en format hybride, conformément à l'ordre adopté par la Chambre le jeudi 25 novembre 2021. Les députés peuvent y participer en personne ou par l'entremise de l'application Zoom.

Compte tenu de la directive du Bureau de régie interne du 10 mars 2022, tous ceux qui participent à la réunion en personne doivent porter un masque, sauf les députés lorsqu'ils sont assis à leur place pendant les délibérations parlementaires.

[Traduction]

Pour garantir le bon déroulement de la réunion, j'aimerais transmettre certaines consignes aux témoins et députés. Avant de prendre la parole, attendez que je vous nomme. Si vous participez par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour activer votre micro, et veuillez vous mettre en sourdine lorsque vous ne parlez pas.

En ce qui concerne l'interprétation, pour ceux qui sont sur Zoom, vous avez le choix, au bas de votre écran, entre le parquet, l'anglais ou le français. Pour ceux qui sont dans la salle, vous pouvez utiliser l'écouteur et choisir le canal désiré.

Je vous rappelle que toutes les observations des députés et des témoins doivent être adressées à la présidence.

Pour les députés présents dans la salle, si vous souhaitez prendre la parole, veuillez lever la main. Pour les députés sur Zoom, veuillez utiliser la fonction « Lever la main ». Le greffier du Comité et moi-même ferons de notre mieux pour maintenir l'ordre de parole, et nous vous remercions de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

Durant la première moitié de la réunion, nous accueillons M. David Rheault, vice-président, Relations gouvernementales et avec les collectivités, chez Air Canada; M. Howard Liebman, directeur principal, Affaires gouvernementales et communautaires, chez Air Transat; Mme Suzanne Acton-Gervais, présidente-directrice générale intérimaire du Conseil national des lignes aériennes du Canada; et Andy Gibbons, directeur, Relations gouvernementales et affaires réglementaires, chez WestJet Airlines Limited.

Au nom du Comité, je souhaite la bienvenue aux témoins et je les remercie à l'avance pour leurs témoignages.

Nous allons commencer par la représentante du Conseil national des lignes aériennes du Canada.

La parole est à vous pour cinq minutes.

[Français]

Mme Suzanne Acton-Gervais (présidente-directrice générale intérimaire, Conseil national des lignes aériennes du Canada): Mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour et merci de l'invitation.

Je m'appelle Suzanne Acton-Gervais. Je suis accompagnée aujourd'hui de certains membres du comité exécutif du Conseil national des lignes aériennes du Canada et de son conseil d'administration: M. David Rheault, vice-président, Relations gouvernementales et avec les collectivités, à Air Canada; M. Howard Liebman, directeur principal, Affaires gouvernementales et communautaires, à Air Transat; et M. Andy Gibbons, vice-président, Relations gouvernementales et affaires réglementaires, à WestJet.

Le Conseil national des lignes aériennes du Canada est une association regroupant les quatre plus grandes compagnies aériennes de passagers du Canada, à savoir Air Canada, WestJet, Air Transat et Jazz Aviation.

En tant que compagnies aériennes, nous rendons opérationnelles et mettons en œuvre des politiques au nom du gouvernement fédéral.

Avant la pandémie, les membres du Conseil transportaient collectivement plus de 80 millions de passagers par année. Les aéroports avaient connu une croissance et des volumes de passagers sans précédent. Les Canadiens n'avaient jamais été aussi bien connectés les uns aux autres ainsi qu'au monde entier.

• (1555)

[Traduction]

Peu d'industries ont été aussi touchées par la pandémie que l'industrie canadienne du transport aérien et ses employés. Nous avons été les premiers visés, les plus durement frappés et les derniers à nous rétablir. Pour se relever, les compagnies aériennes doivent être concurrentielles à l'échelle mondiale.

Nos membres desservent 302 destinations dans le monde. Cependant, les restrictions sanitaires en vigueur au Canada, dont un grand nombre visent exclusivement les voyages, nous distinguent du nombre sans cesse croissant de pays — plus de 50 maintenant — qui ont éliminé tous les obstacles aux voyages.

Depuis le début de la pandémie, les compagnies aériennes se sont employées à protéger la santé du personnel et des passagers. Nos employés sont notre bien le plus précieux, et l'industrie du transport aérien doit embaucher davantage pour faire face à la reprise des voyages. Toutefois, il faut que le gouvernement du Canada soit en mesure de traiter les documents des employés et des voyageurs à un rythme qui concorde avec les besoins des voyageurs canadiens et les activités de nos membres. Transports Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, Service Canada, les aéroports et Nav Canada doivent disposer des ressources nécessaires afin que les voyages et le tourisme puissent revenir aux niveaux d'avant la pandémie.

Les voyageurs doivent avoir l'assurance que leurs déplacements seront prévisibles et agréables et qu'ils s'effectueront sans retard. Les normes de service doivent être claires. Les retards et les temps d'attente excessifs dans les aéroports, dont on a fait état récemment, sont préoccupants. Le gouvernement fédéral doit s'attaquer immédiatement à ces problèmes et les régler.

C'est actuellement la Semaine du tourisme au Canada. Nous voyons d'un bon œil les déclarations favorables qu'ont faites le premier ministre et le ministre de Tourisme et d'autres. Cependant, je leur dirais que la chose la plus importante qu'ils peuvent faire en ce moment pour soutenir l'industrie du tourisme au Canada, c'est de s'occuper de la situation intenable dans nos aéroports.

Avant de terminer, j'aimerais souligner que les compagnies aériennes canadiennes sont des clients des aéroports canadiens et de Nav Canada. Au Canada, il a été prouvé que les taxes et les frais élevés imposés aux compagnies aériennes canadiennes et aux voyageurs placent l'industrie aérienne du Canada dans une situation de désavantage concurrentiel par rapport à d'autres pays. Il s'agit des loyers des aéroports, des frais de sécurité aérienne, des frais d'amélioration aéroportuaire, des frais de navigation aérienne de Nav Canada et des taxes municipales, entre autres. La pandémie a mis en lumière les lacunes du modèle canadien d'utilisateur-payeur et a exacerbé ce désavantage concurrentiel.

Vu le nombre réduit de voyageurs durant la pandémie, un certain nombre d'entités ont augmenté leurs frais pour compenser cette diminution. Tous ces frais combinés paralysent l'industrie aérienne et restreignent les retombées économiques connexes à l'échelle locale. Le gouvernement fédéral pourrait dès maintenant procéder à un examen de tous les frais imposés par des tierces parties et envisager de réinvestir ces sommes dans les aéroports.

[Français]

Grâce à la collaboration continue du gouvernement fédéral, les compagnies aériennes du Canada contribueront à un retour au mode de vie connecté qui compte pour nous tous et toutes. Il faut relier les gens les uns aux autres et relier le Canada avec le monde, afin de maintenir notre économie en marche.

Je vous remercie.

Nous répondrons avec plaisir à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, madame Acton-Gervais.

C'est M. Dowdall qui commencera la période de questions d'aujourd'hui.

Vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

M. Terry Dowdall (Simcoe—Grey, PCC): Merci, monsieur le président.

Je tiens à profiter de l'occasion pour remercier tous nos témoins pour leurs témoignages. Il est très important, à mon avis, que nous nous penchions sur la réduction des formalités administratives.

Ma première question s'adresse à M. Gibbons. Le 15 février, WestJet a publié un communiqué de presse dans lequel on peut lire ceci:

L'équipe de Groupes WestJet continuera de plaider, en se basant sur la science et les données, pour le retrait de toutes les mesures ayant une incidence sur les voyageurs aériens entièrement vaccinés.

Pouvez-vous me dire si WestJet estime actuellement que le gouvernement se fie à la science et aux données pour maintenir les mesures visant les Canadiens vaccinés et non vaccinés?

M. Andy Gibbons (vice-président, Affaires gouvernementales et réglementaires, WestJet Airlines Ltd.): Bonjour. Je vous remercie beaucoup de m'accueillir aujourd'hui. Je suis heureux que nous ayons cette discussion.

Vous me demandez si notre entreprise estime que le gouvernement se fie à la science.

M. Terry Dowdall: C'est exact. C'est dans le communiqué du 15 février.

M. Andy Gibbons: Cette question suscite un grand débat. Je pense que c'est la raison pour laquelle, pendant des mois, nous avons encouragé le gouvernement à publier les avis de santé publique qu'il reçoit de la Dre Tam et d'autres, car ce que nous avons surtout déploré durant la pandémie, c'est la politisation malheureuse des voyages. Nous ne jetons le blâme sur personne, mais je crois que toutes les personnes présentes ici dans la salle savent que les voyages ont été hautement politisés. C'est très malheureux.

Nous devons dépolitiser cette question. Nous devons l'examiner de près et nous assurer que tous les Canadiens, les parlementaires, les intervenants et les employeurs aient accès à l'information, afin de pouvoir déterminer très nettement ce qui constitue un avis ou une directive de santé publique et ce qui ne l'est pas. C'est ce que nous demandons depuis le début.

• (1600)

M. Terry Dowdall: D'accord. Le 31 mai, le président et chef de la direction de WestJet, Alexis von Hoensbroech, a publié le gazouillis suivant:

L'obligation de vaccination pour les voyageurs et les employés doit être éliminée. Étant donné que les vaccins n'empêchent pas la propagation du virus depuis l'apparition du variant #omicon, il n'est plus logique de maintenir cette obligation. Son retrait atténuerait certaines des difficultés opérationnelles dans les aéroports.

Est-ce maintenant la position officielle de WestJet?

M. Andy Gibbons: Oui, il s'agit de la position de WestJet. Je peux vous le confirmer. En ce qui a trait aux questions d'ordre opérationnel, dont nous parlons aujourd'hui — les formalités administratives, les retards et ce qui se passe dans nos aéroports au pays — l'ASFC, l'ACSTA et le ministre ont tous déclaré que les pénuries de main-d'œuvre constituent l'une des principales causes des retards. Je n'ai pas de chiffre à vous fournir, mais on dit que des centaines d'agents de l'ACSTA seraient sans emploi à cause de l'obligation de vaccination.

La question que nous avons, à juste titre, pour le gouvernement est la suivante: est-ce que ces employés peuvent revenir au travail afin d'améliorer la situation? Selon nous, la réponse devrait être « oui ».

M. Terry Dowdall: Pour faire suite à ma première question, je dirais que le gouvernement ne semble pas se fier à la science, mais plutôt à la science politique. C'est ce que vous dites, je pense.

Combien d'employés environ ont perdu leur emploi chez WestJet durant la pandémie?

M. Andy Gibbons: Nous l'avons dit publiquement. Plus de 300 employés ont perdu leur emploi en raison de l'obligation de vaccination.

M. Terry Dowdall: Est-ce que ces 300 pertes d'emploi sont directement liées à l'obligation de vaccination?

M. Andy Gibbons: Oui, elles le sont.

M. Terry Dowdall: D'accord. Combien de cas d'infection par l'un ou l'autre des variants de la COVID-19 ont été liés à un vol à bord d'un de vos appareils?

M. Andy Gibbons: Aucun à notre connaissance, mais je crois que la Dre Tam a souvent parlé publiquement des taux de transmission dans les avions. C'est l'un des principaux problèmes que nous avons, monsieur Dowdall. Mme Acton-Gervais a souligné dans sa déclaration liminaire la mesure dans laquelle les voyageurs aériens sont traités différemment de tous les autres consommateurs au Canada. On ne procède pas à des tests aléatoires au Centre Rogers, pas plus qu'à l'épicerie ou qu'ailleurs dans la société, mais on le fait dans le secteur du transport aérien, et notre bilan en matière de sécurité est exemplaire. Nos questions sont légitimes.

En même temps, je me dois toujours de dire que nous sommes un partenaire exceptionnel du gouvernement. Nous mettons en oeuvre ses programmes. Nous travaillons avec son agence de la santé publique et avec Transports Canada. Ce n'est pas une relation acrimonieuse. C'est un partenariat très solide, mais il y a des irritants, de toute évidence.

M. Terry Dowdall: J'ai une dernière question. Est-ce que les règles liées à la pandémie qui sont toujours en vigueur au Canada font en sorte que WestJet se trouve désavantagée par rapport à des transporteurs étrangers?

M. Andy Gibbons: Je crois que nous pourrions discuter longuement de la compétitivité. Je pense que tout le monde, qu'il s'agisse du ministre ou des députés de chaque parti, s'entend pour dire que le défi est d'assurer une reprise sans heurt. Les gens ne voudront pas réserver des billets d'avion s'ils pensent que leur famille et leurs enfants vont devoir patienter pendant deux heures sur le tarmac avant de pouvoir entrer dans le hall douanier. Les voyageurs d'affaires n'iront peut-être pas à une conférence à Toronto, à Vancouver ou à Regina parce qu'ils craignent les longues attentes.

Nous devons vraiment régler ce problème. Je pense que tout le monde souhaite la même chose. Chacun doit faire sa part en vue de régler le problème.

M. Terry Dowdall: Merci.

Monsieur Rheault, j'ai une question pour vous également. Lorsque vous avez témoigné devant le Comité le 4 février 2021, vous avez dit: « Air Canada est tout à fait pour une réouverture de nos frontières fondée sur des données scientifiques. Nous pouvons les rouvrir de façon sécuritaire. » Estimez-vous que les tests dans

les aéroports imposés par le gouvernement et l'obligation de vaccination sont fondés sur des données scientifiques à l'heure actuelle?

[Français]

M. David Rheault (vice-président, Relations gouvernementales et avec les collectivités, Air Canada):

Nous avons toujours été favorables à la mise en œuvre de mesures qui sont basées sur la science et les données pour permettre le retour et la relance du transport aérien.

Évidemment, un autre aspect qui est important, comme l'a dit mon collègue, c'est qu'il y ait une cohérence entre les mesures applicables au transport aérien et celles applicables aux autres secteurs. L'état d'urgence a été levé dans toutes les provinces du Canada et l'ensemble des activités économiques ne sont plus assujetties à des restrictions sanitaires. Nous pensons donc qu'on devrait revoir les politiques, les restrictions et les mesures sanitaires qui s'appliquent actuellement au transport aérien, pour qu'elles soient conséquentes non seulement avec ce qui se passe ailleurs dans l'économie canadienne, mais également avec les mesures en place dans les autres pays.

• (1605)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rheault.

[Traduction]

Je vous remercie beaucoup, monsieur Dowdall.

Monsieur Badawey, la parole est à vous pour six minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président, et je remercie également les témoins pour leur présence aujourd'hui.

Avant de poser mes questions, je dois dire, qu'en général, lorsque nous entamons une étude de la sorte... Je ne veux pas faire de la politacaillerie, mais compte tenu des commentaires formulés et des positions exprimées, j'aimerais me concentrer sur les irritants. Cela étant dit, j'aimerais aussi me concentrer, bien sûr, sur les difficultés qu'entraînent les retards et sur certains des obstacles dont on a déjà parlé, sur leur raison d'être et sur leurs répercussions.

Par exemple, nous avons entendu dire dans le passé que la propagation de la COVID-19 au sein des passagers, des employés et des chaînes d'approvisionnement a entraîné des annulations et des retards dans l'industrie aérienne. Que pouvons-nous faire? Comment pouvons-nous veiller à ce que les compagnies aériennes puissent participer sans heurt à l'économie du voyage? Que pouvons-nous faire pour que les gens soient à l'aise de voyager?

J'ai quelques questions à poser. Je vais les adresser à Mme Acton-Gervais, qui représente de nombreuses compagnies aériennes.

Premièrement, je crois comprendre qu'une partie du problème est attribuable au comportement des voyageurs. Précisément, les gens avaient l'habitude de planifier leurs voyages plusieurs mois à l'avance, mais maintenant, ils tardent beaucoup plus à réserver leurs billets. Madame Acton-Gervais, avez-vous observé cela? C'est ma première question. Ma deuxième question est la suivante: avez-vous des données que vous pouvez transmettre au Comité à propos de cette situation en particulier?

Mme Suzanne Acton-Gervais: Les Canadiens ont hâte de voyager et des gens de partout dans le monde ont hâte de venir au Canada. C'est une bonne nouvelle. L'annonce qu'a faite le gouvernement du Canada le 1^{er} avril, c'est-à-dire ne plus exiger que les voyageurs effectuent un test avant le départ pour pouvoir entrer au Canada... Il y a certes un lien direct entre l'élimination de cette exigence et l'augmentation des réservations. Néanmoins, selon nous, comme je l'ai dit, il faut en faire davantage. Cette situation où les gens attendent à la dernière minute pour faire des réservations est attribuable au manque de prévisibilité et de cohérence. Si nous pouvions régler certains des problèmes, cela aurait une incidence positive sur le niveau de confiance des voyageurs.

En ce qui a trait aux données, je serais ravie de me pencher sur votre question et d'assurer un suivi après la réunion.

M. Vance Badawey: Je vous en suis reconnaissant. Je m'attends à ce qu'il y ait un suivi, car cela nous permettra d'agir... Nous allons présenter des recommandations au ministre, et le ministre prendra des décisions pour vous, dans une certaine mesure.

Ma prochaine question porte justement sur le suivi. Des commentaires ont été formulés à propos de la science. Bien entendu, nous nous attendons à ce que le ministère de la Santé ainsi que Mme Tam fassent connaître leurs points de vue et leurs recommandations fondés sur la science. C'est leur travail. Les commentaires formulés par des gens, des politiciens, des dirigeants de l'industrie... J'aimerais beaucoup savoir sur quelles données scientifiques ces commentaires sont fondés.

Voici ma prochaine question. Comment l'industrie fait-elle le suivi de cette question à l'échelle internationale? Est-ce qu'il y a un organisme qui recueille l'information à propos des retards dans les aéroports? Y a-t-il des mesures constantes qui sont utilisées pour évaluer le rendement, etc.? Pouvez-vous nous en parler?

Mme Suzanne Acton-Gervais: L'Association du Transport Aérien International est l'association qui représente les compagnies aériennes dans le monde, à savoir plus de 290 compagnies aériennes. Elle recueille cette information.

En ce qui a trait au suivi et à la santé publique, je dois dire que nous ne sommes pas des spécialistes de la santé publique, bien sûr. Nous sommes des spécialistes du transport aérien. Toutefois, nous pouvons dire qu'environ 1 % des cas de COVID détectés à la frontière aérienne ont été attribués au transport aérien. C'est ce qui est en partie à l'origine de la décision annoncée le 1^{er} avril d'éliminer l'exigence d'effectuer un test avant le départ.

M. Vance Badawey: Je vous remercie pour votre réponse. Dans un sens, cela prouve que les mesures qui ont été mises en place se sont révélées efficaces.

Ma dernière question, madame Acton-Gervais, vise à savoir, de façon générale, comment les compagnies aériennes ont survécu à la pandémie. Je sais que les choses n'ont pas été faciles. Cela ne fait aucun doute. Toutefois, vous êtes ici et les compagnies aériennes sont ici également. Pouvez-vous formuler des commentaires? Ma question concerne non seulement ce qui se passe actuellement, mais aussi ce qui pourrait se passer dans l'avenir et comment nous pourrions mieux réagir.

Comment les compagnies aériennes ont-elles passé au travers de la pandémie? Qu'envisagez-vous pour l'avenir? Que pouvons-nous faire d'autre pour vous aider à aller de l'avant?

• (1610)

Mme Suzanne Acton-Gervais: La pandémie a été difficile pour tout le monde, sans exception. Elle a été particulièrement difficile pour les compagnies aériennes au Canada et leurs employés. Elle a mis en lumière les vulnérabilités et les lacunes sur le plan du financement de l'industrie. Nous avons une occasion unique, au sortir de la pandémie, de nous pencher sur ces problèmes et d'améliorer la viabilité de l'industrie dans son ensemble.

Le gouvernement fédéral pourrait immédiatement procéder à un examen des frais imposés par les tierces parties et envisager de réinvestir ces sommes dans les aéroports. En outre, j'ajouterais que nous avons besoin d'une voie à suivre et d'un plan pour surmonter les hauts et les bas de la pandémie et des nouveaux variants possibles.

Nous avons hâte de continuer à travailler avec le gouvernement du Canada pour assurer la continuité des activités de nos compagnies aériennes et, bien entendu, de l'ensemble de l'industrie du tourisme et du voyage.

M. Vance Badawey: C'est fantastique.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

[Français]

Le prochain intervenant est M. Barsalou-Duval.

Vous avez la parole pour six minutes.

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

C'est à mon tour de remercier les témoins de leur présence. Nous leur en sommes très reconnaissants.

Pour commencer, je vais poser une question à M. Liebman, d'Air Transat.

Nous avons appris récemment qu'Air Transat s'était associée à Pascan Aviation afin de faciliter les correspondances vers les destinations internationales à partir d'aéroports régionaux. Certains pourraient dire que cette entente est une situation gagnant-gagnant, c'est-à-dire qu'un transporteur tire profit de l'affluence de l'autre transporteur. C'est un type d'ententes qu'on peut voir aussi dans d'autres domaines. Ce qui est intéressant, dans ce cas-ci, c'est qu'on parle de transport aérien régional.

Monsieur Liebman, selon vous, y aura-t-il davantage d'associations comme celle-là dans l'avenir? Croyez-vous que, si l'on concluait des ententes de ce type un peu partout au Québec et au Canada, cela permettrait une meilleure cohabitation des entreprises d'envergure et des petits transporteurs?

M. Howard Liebman (directeur principal, Affaires gouvernementales et communautaires, Air Transat): Je vous remercie de la question.

Je vous remercie également de l'invitation à témoigner devant le Comité.

La réponse à votre question est oui. Nous sommes très fiers de cette entente et nous prévoyons qu'il y en aura d'autres. Cela encourage grandement les voyageurs, car cela rend l'expérience beaucoup plus facile pour le client. C'est pour cette raison que nous avons introduit le partage de codes avec Pascan Aviation. Cela se fait dans les deux directions: le but est d'amener davantage de visiteurs internationaux dans les régions et d'encourager nos clients de toutes les régions à accéder plus facilement et de manière plus abordable au réseau international d'Air Transat.

M. Xavier Barsalou-Duval: Air Transat ne fait pas de transport régional, mais, de façon indirecte, le transport régional pourrait bénéficier de politiques de ce genre.

De quelle façon le gouvernement pourrait-il faciliter la mise en place d'accords semblables?

M. Howard Liebman: Je dirigerais la question vers mes collègues qui font du transport régional.

Cela dit, Air Transat soutient assurément toute initiative politique visant à encourager le tourisme régional. Le Canada a beaucoup à offrir et le tourisme régional est un important moteur économique dans presque toutes les régions. De telles initiatives sont donc les bienvenues.

M. Xavier Barsalou-Duval: Est-ce que quelqu'un d'autre aimerait ajouter quelque chose?

M. David Rheault: En matière de transport régional, ce qu'il est important de savoir quand on parle de compétitivité et des coûts imposés à l'industrie, c'est que les volumes sont plus réduits dans les marchés régionaux, alors l'impact des coûts plus élevés se fait ressentir davantage.

Dans le cadre de son étude sur la façon de réduire les coûts applicables à l'industrie, le Comité devrait se pencher sur tous les coûts dans l'écosystème, que ce soit les loyers que le gouvernement demande aux aéroports, les taxes que les aéroports doivent payer aux municipalités et qui n'ont pas d'équivalent aux États-Unis, ou l'impact de la pandémie sur les frais de navigation. Évidemment, tous ces coûts se reflètent dans le coût du transport. Dans les plus petits marchés régionaux, l'impact est plus grand, parce qu'il y a un plus petit nombre de clients pour absorber ces augmentations.

• (1615)

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur Gibbons, je vous donne l'occasion de répondre également. À la base, je parlais des accords interlignes, mais vous aimeriez peut-être ajouter des commentaires à ce qui a été dit jusqu'à présent.

[Traduction]

M. Andy Gibbons: J'ai quelques commentaires à formuler.

[Français]

Permettez-moi de répondre en anglais.

[Traduction]

En ce qui a trait au transport régional, nous avons signé de nombreux accords intercompagnies et des accords de partenariat, et nous avons fait preuve d'innovation. Le gouvernement n'a pas eu besoin de nous encourager à cet égard. Il y avait un marché que nous voulions servir.

Un excellent exemple est notre partenariat dans l'Ouest canadien avec Pacific Coastal, une petite compagnie aérienne de la Colombie-Britannique. Nous exploitons conjointement un appareil C-32,

afin de desservir des localités comme Medecine Hat, Lethbridge, Lloydminster, etc., où il n'y avait jamais eu de concurrence. Dans l'Est, nous avons conclu un accord intercompagnies avec PAL.

Au sortir de la pandémie — et M. Rheault en a parlé —, il devient de plus en plus évident que le transport régional permet à des collectivités de partout au Canada de demeurer connectées entre elles. Cependant, dans le cadre du modèle d'utilisateur-payeur, le gouvernement traite le transport aérien très différemment des autres modes de transport.

Dans une province comme Terre-Neuve-et-Labrador... Le gouvernement fédéral subventionne actuellement les passagers de train — je n'ai rien contre le transport ferroviaire — de Montréal à Moncton, à hauteur de plusieurs centaines de dollars pour chacun.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Nous n'avons pas de chemin de fer.

Mr. Andy Gibbons: M. Rogers l'a dit; il n'y a pas de chemin de fer.

Il faut de l'équité au sein du secteur du transport intermodal. Si vous souhaitez formuler des recommandations pour que le transport régional puisse prendre vie et être plus concurrentiel sur le plan des coûts, je vous dirais d'examiner de très près la façon dont le gouvernement fédéral traite les divers modes de transport sur le plan fiscal et la façon dont il traite les passagers aériens — non pas les compagnies aériennes, mais bien les passagers aériens. Vous pourriez peut-être trouver des solutions.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup.

Monsieur Liebman, je vais continuer avec vous.

Bien sûr, d'autres entreprises que la vôtre ont été durement touchées par la pandémie, mais, comme on le sait, on a beaucoup parlé du cas d'Air Transat dans les dernières années. Malgré toutes les difficultés actuelles, l'industrie du voyage prend du mieux.

Quelles mesures le gouvernement pourrait-il mettre en place pour permettre à votre entreprise en particulier de mieux tirer son épingle du jeu pour la suite des choses?

M. Howard Liebman: Merci de la question.

Je veux signaler à tous qu'Air Transat a été fermée à deux reprises pendant la pandémie, pour un total de 10 mois. Cet hiver, nous avons également été touchés par le variant Omicron. L'impact a donc été grand. Notre industrie était parmi les premières à subir les conséquences de cette crise et elle est parmi les dernières à en sortir.

Je dirais humblement que l'étude entreprise par votre comité est peut-être une occasion de revoir tout ce qui touche les frais et les taxes dans le système en tenant compte de la contribution de notre secteur à l'économie canadienne et de sa compétitivité à l'échelle internationale, par comparaison avec la situation dans d'autres pays.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Liebman.

Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous pour six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Je demanderais l'indulgence de mes collègues sur mes questions, qui sont très propres au nord-ouest de la Colombie-Britannique, mais j'imagine qu'elles peuvent s'appliquer aussi à d'autres régions du Canada.

Dans la région que je représente, il y a un grand écart dans les prix que les passagers aériens paient pour des vols à destination du même aéroport pivot. Par exemple, j'ai demandé à mon personnel de vérifier le coût d'un vol pour la première semaine de juillet de Terrace à Vancouver, de Smithers à Vancouver et de Prince Rupert à Vancouver. Le tarif le plus bas pour chaque jour de Terrace à Vancouver était en moyenne de 198 \$. De Smithers à Vancouver, il était de 302 \$, et de Prince Rupert à Vancouver, il était de 443 \$. Il s'agit des mêmes avions, d'une distance à peu près équivalente et pourtant, de prix radicalement différents. Cela a de profondes répercussions sur les collectivités confrontées à des tarifs aériens inabordable.

Madame Acton-Gervais ou monsieur Rheault, je serais curieux de savoir si vous pouvez nous expliquer pourquoi il en coûte plus du double pour prendre l'avion depuis Prince Rupert et une fois et demie plus cher pour prendre l'avion à partir de Smithers.

• (1620)

Mme Suzanne Acton-Gervais: Les taxes et les frais élevés imposés aux compagnies aériennes et aux voyageurs créent un désavantage concurrentiel pour notre industrie de l'aviation. Confrontés à une diminution du nombre de voyageurs pendant la pandémie, un certain nombre de joueurs ont augmenté leurs frais pour compenser. Les coûts fédéraux que les compagnies aériennes absorbent, comme les loyers des aéroports, les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien, les frais d'amélioration aéroportuaire, les droits exigés par Nav Canada, les taxes municipales et les taxes fédérales, contribuent tous à rendre les coûts si élevés.

Il y a aussi la géographie de notre pays, qui est tellement vaste, et notre population qui est plus petite que dans d'autres pays, par exemple.

M. Taylor Bachrach: J'ai très peu de temps, alors je demanderais à M. Rheault s'il comprend la géographie et peut nous parler de cette situation précise, parce que je ne pense pas que ce soit attribuable aux taxes et aux frais dans ces différentes villes. Ce sont des aéroports très comparables.

Peut-être, monsieur Rheault, pourriez-vous nous expliquer un peu la situation, parce qu'Air Canada est le principal transporteur qui nous préoccupe. Nous vous en serions reconnaissants.

M. David Rheault: C'est difficile pour moi de me prononcer sur le prix moyen. Le prix dépend toujours du marché. Il dépend de l'offre et de la demande. Il dépend aussi du nombre de sièges disponibles dans l'avion et du moment où les billets sont achetés.

Je serai heureux de faire un suivi avec votre bureau et de voir s'il y a des circonstances particulières en jeu dans votre circonscription.

M. Taylor Bachrach: Je vous ai rencontré plusieurs fois avant de devenir député fédéral — ou plutôt, j'ai rencontré des dirigeants de votre entreprise pour parler de cet enjeu. Terrace est la seule ville où WestJet est en concurrence directe avec Air Canada. Est-ce le manque de concurrence qui permet à Air Canada d'imposer des

prix une fois et demie plus élevés et deux fois plus élevés pour les vols à partir de Smithers et de Prince Rupert, respectivement?

[Français]

M. David Rheault: Je vous dirais que le transport aérien est un marché très concurrentiel au Canada. Les prix dans les différents marchés dépendent des différentes réalités.

Comme l'a dit Mme Acton-Gervais, il faut comprendre également que l'industrie sort d'une période qui a été très difficile. On doit donc prendre en considération la question de la reprise de la demande.

[Traduction]

M. Taylor Bachrach: Monsieur Rheault, ce problème perdure depuis cinq à dix ans. Ces collectivités se heurtent toujours au même problème. J'ai rencontré des représentants d'Air Canada il y a plusieurs années, et ils m'avaient dit que l'arrivée de WestJet sur le marché de Terrace avait fait baisser les prix, mais que la situation serait très temporaire, parce que WestJet ne pourrait pas maintenir de tels prix.

C'était il y a des années, et le prix est toujours deux fois plus élevé pour un vol à partir de Prince Rupert et une fois et demie plus élevé à partir de Smithers. Pourquoi, si vous utilisez les mêmes avions et parcourez la même distance dans les trois cas, les clients de certaines villes paient-ils beaucoup plus cher? Ce n'est pas possible que ce soit juste.

[Français]

M. David Rheault: Je ne peux pas réagir à des commentaires qui ont été faits à une réunion qui s'est tenue il y a plusieurs années et à laquelle je n'ai pas assisté. Je ne peux rien vous dire là-dessus, mais je pourrais vérifier ce qu'il en est auprès de mes collègues.

Comme je vous l'ai dit, chaque prix dans les différents marchés dépend des différentes réalités qui leur sont propres.

[Traduction]

M. Taylor Bachrach: D'accord. Pour en revenir à Mme Acton-Gervais, il a été question ici de l'obligation de vaccination. Je sais que la population pose beaucoup de questions, notamment sur l'obligation de vaccination pour les vols intérieurs. Je comprends que le gouvernement soit un peu évasif lorsque les questions viennent de l'opposition, mais vous êtes un joueur de premier plan dans votre industrie et vous avez sûrement des conversations — des conversations honnêtes, à cœur ouvert — avec les représentants du gouvernement au sujet de votre industrie. Vous avez dit que cette obligation vous dérangeait. Le gouvernement vous a-t-il expliqué pourquoi elle demeure en place? Vous a-t-il parlé des mécanismes qui influencent les résultats de la pandémie, selon lui?

Je ne sais pas si ma question est claire.

Mme Suzanne Acton-Gervais: Cela n'a pas été discuté directement avec le Conseil national des lignes aériennes du Canada. On ne nous a pas présenté de mécanisme direct. Nous croyons qu'il serait temps de revoir les obligations fédérales. À notre connaissance, le Canada est actuellement le seul pays à exiger une preuve de vaccination pour prendre un vol domestique.

M. Taylor Bachrach: Merci pour cette réponse.

Monsieur Gibbons, voulez-vous faire un commentaire sur le même sujet?

• (1625)

M. Andy Gibbons: Est-ce que je le veux? Non. Je ne veux pas faire de commentaires sur ce qui motive ou non le gouvernement. Je pense que tout le monde veut une reprise en toute sécurité. Nous sommes tous des partenaires de la santé publique. Le premier ministre a pointé les transporteurs aériens du doigt pour leur travail dans la lutte contre la propagation de la COVID, donc je ne pense pas qu'il y ait de division ici.

Je pense que cela nous ramène à notre observation: y a-t-il quelque chose que vos électeurs ne peuvent pas faire actuellement dans votre région en raison de leur statut vaccinal? Je pense qu'il n'y a rien qu'ils ne puissent pas faire, sauf de monter à bord d'un avion de WestJet, et les droits appliqués à nos tarifs très bas...

M. Taylor Bachrach: C'est certain...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Monsieur Jeneroux, la parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci, monsieur le président. C'est un plaisir de vous revoir.

Je remercie tout le monde de prendre le temps d'être ici aujourd'hui.

J'ai trois questions auxquelles j'aimerais bien obtenir des réponses. À la première, j'espère une réponse rapide par oui ou non.

Je peux peut-être commencer par M. Gibbons.

Votre organisation croit-elle que l'élimination des politiques en vigueur depuis le début de la pandémie — le dépistage aléatoire obligatoire sur place, les questions répétitives aux douanes et, bien sûr, la vaccination obligatoire — permettrait d'atténuer les difficultés opérationnelles?

M. Andy Gibbons: Oui.

M. Matt Jeneroux: J'aimerais poser la même question à M. Rheault.

Croyez-vous que cela permettrait d'atténuer les difficultés opérationnelles?

[Français]

M. David Rheault: Oui.

[Traduction]

M. Matt Jeneroux: Monsieur Liebman, est-ce que cela permettrait d'atténuer les difficultés opérationnelles?

M. Howard Liebman: Je pense que vous entendez la position de l'industrie émerger.

M. Matt Jeneroux: C'est parfait.

J'allais poser la même question à notre quatrième témoin. Je suppose qu'elle me répondra la même chose, mais je lui donne la parole pour qu'elle puisse me le dire elle-même, si elle le souhaite.

Mme Suzanne Acton-Gervais: En ce qui concerne les principales mesures de compétence fédérale, nous recommanderions de revoir l'application ArriveCAN, les modèles d'utilisateur-payeur, le traitement des titres de compétence pour la dotation en personnel et les restrictions de voyage en vigueur depuis le début de la pandémie. Tous ces éléments contribueraient à réduire la congestion dans les aéroports.

M. Matt Jeneroux: C'est excellent. Je vous remercie. La réponse de nos témoins ici présents est sans équivoque.

Toutes les compagnies aériennes et tous les représentants de l'industrie ici présents demandent l'élimination du dépistage aléatoire obligatoire sur place, des questions répétitives aux douanes et, encore une fois, de la vaccination obligatoire.

J'aimerais adresser ma deuxième question à M. Gibbons. Je commencerai par vous, puis si quelqu'un d'autre veut intervenir, qu'il le fasse. Vous avez mentionné, en réponse à l'une des questions, qu'il serait utile pour tout le monde d'avoir de l'information sur les données scientifiques sur lesquelles s'appuient ces obligations ou ces décisions.

Le gouvernement vous a-t-il présenté cette information?

M. Andy Gibbons: Les données que le gouvernement nous a présentées sont les données publiques agrégées décrivant la situation générale actuelle de la COVID, l'état de la pandémie et le nombre de cas et d'hospitalisations.

Durant la pandémie, l'Agence de la santé publique du Canada a été informée du pourcentage de voyageurs arrivant au Canada chez qui le dépistage de la COVID avait donné une réaction positive. On a donc porté des données publiques à la connaissance de tous.

Nos demandes concernent davantage les mesures précises que nous voyons appliquer et leur contribution précise au recul de la COVID, par rapport à l'ensemble des facteurs. Songeons, par exemple, aux obligations en vigueur contre le variant omicron. Nous voulions savoir exactement ce que ces mesures préviendraient, plus particulièrement dans le secteur du transport aérien.

Il s'agit davantage de comprendre précisément les recommandations de la santé publique et l'information reçue par le gouvernement relativement à ces décisions, pour que de telles questions ne soient plus posées en comité et que cessent les discussions sur les partisans de la science et les autres. Nous devons cesser d'en parler et nous limiter très rigoureusement à...

M. Matt Jeneroux: Vous ne connaissez donc pas d'autres données fondées sur la science, mais non encore rendues publiques? Voilà essentiellement ma question.

M. Andy Gibbons: Nous avons d'excellents rapports avec le gouvernement. Les discussions sur la science et les moyens de mesure sont nombreuses. Essentiellement, ces données ont été celles qui se trouvent dans le domaine public, pour que tous voient et comprennent. À cet égard, on a offert des renseignements agrégés généraux.

M. Matt Jeneroux: Je poursuis avec vous, monsieur Gibbons. Voici une petite question qui sort un peu du domaine de celles que nous avons dû privilégier jusqu'ici.

Est-il vrai que les transporteurs aériens sont les seules entreprises tenues de prendre soin des voyageurs et de les informer?

• (1630)

M. Andy Gibbons: C'est une excellente question. Il serait en partie arrivé sur le tapis, l'autre jour, en comité, quand quelqu'un s'est informé auprès du ministre sur les normes de soins. C'est l'un des enjeux qu'on commence à discerner, en raison de ces retards.

Voici un exemple, seulement. Il arrive, certains soirs, à Toronto, que nous devons trouver à bord d'autres vols une place à 700 de nos invités. Souvent, on empêche les familles immobilisées à bord de presque une demi-dizaine de vols de quitter l'avion pour seulement entrer dans le hall des douanes.

Notre entreprise doit se plier à des règles très rigides, comme il se doit d'un secteur sous réglementation fédérale. Par exemple, un retard sur l'aire de trafic nous oblige, après 30 minutes, à prendre telle disposition, puis, après 60, telle autre. Il faut s'assurer d'avoir de l'eau; d'avoir des communications claires pour les voyageurs, de leur expliquer les causes du retard et d'énumérer leurs droits.

Dans le cadre de l'amélioration du système global et de l'expérience du voyageur, il nous semble que, pour chaque point de service aux voyageurs, dans la société canadienne, les transporteurs aériens soient les seuls tenus à respecter une norme de service et des règlements.

Je pense que c'est sujet à...

Le président: Merci beaucoup, messieurs.

Monsieur Iacono, vous disposez de cinq minutes.

[Français]

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

Je remercie les témoins d'être présents aujourd'hui.

Madame Acton-Gervais, je crois comprendre que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, soit l'ACSTA, a du mal à réembaucher tous ses agents de contrôle, parce que certains d'entre eux ont été recrutés comme bagagistes ou pour d'autres types d'emploi à l'aéroport.

Aussi, je présume que ces employés sont vaccinés, n'est-ce pas?

Mme Suzanne Acton-Gervais: Il y a un mandant pour les employés, alors je croirais que c'est exact.

M. Angelo Iacono: Pouvez-vous nous dire s'ils ont été recrutés pour d'autres types d'emploi? C'est cela, la question.

Mme Suzanne Acton-Gervais: Je ne peux pas le confirmer.

M. Angelo Iacono: Pourriez-vous nous fournir cette réponse plus tard?

Mme Suzanne Acton-Gervais: Oui, nous pourrions le faire.

M. Angelo Iacono: Qu'est-ce qui contribue aux retards que nous constatons dans les aéroports?

Mme Suzanne Acton-Gervais: En ce moment, en raison des mesures sanitaires en place dans les aéroports, les passagers doivent rester à bord des avions plus longtemps à leur arrivée à destination. C'est certain que cela contribue aux retards. C'est également très difficile pour les employés, car ils doivent subir les frustrations des passagers.

Les retards sont également attribuables au manque de personnel des services frontaliers. On estime qu'avant la pandémie, le processus de vérification prenait 30 secondes par passager, alors qu'il prend maintenant cinq fois plus de temps, soit de deux minutes à deux minutes et demie.

Comme l'a mentionné la présidente par intérim du Conseil des aéroports du Canada, il y a environ 50 000 passagers qui arrivent à Toronto chaque jour, par exemple, et on estime que ce nombre augmentera considérablement cet été.

M. Angelo Iacono: Quel est le pourcentage de personnes vaccinées parmi vos membres ou, plutôt, le nombre de personnes non vaccinées?

Mme Suzanne Acton-Gervais: Je n'ai pas la réponse à votre question. Je n'ai pas ces données. Ce serait peut-être une...

M. Angelo Iacono: Excusez-moi, mais j'ai entendu tout à l'heure que c'était le fait que des employés ne soient pas vaccinés qui vous empêchait d'offrir le service.

Alors, ma question est la suivante: quel est le nombre d'employés non vaccinés, pour que cela nuise ainsi à votre travail et ait un effet sur la pénurie d'employés?

Mme Suzanne Acton-Gervais: Je ne suis pas certaine d'avoir compris la question. Me demandez-vous quel est le nombre d'employés non vaccinés au sein des services frontaliers et de l'ACSTA, ou parmi les employés du transport aérien?

M. Angelo Iacono: Je parle des deux.

Mme Suzanne Acton-Gervais: Je crois qu'en ce qui concerne l'ACSTA et les services frontaliers, cette question devrait plutôt s'adresser aux organismes gouvernementaux.

De notre côté, ce serait une question à poser aux autres témoins ici présents.

Cela dit, nous savons qu'environ 10 % de la population canadienne n'est pas vaccinée. Pareillement, nous pouvons estimer qu'environ 10 % de nos employés ne sont pas vaccinés.

M. Angelo Iacono: Comment pouvons-nous suivre le problème des retards à l'échelle internationale? Existe-t-il une organisation qui compile des informations sur les retards dans les aéroports?

Mme Suzanne Acton-Gervais: Oui. J'ai mentionné tout à l'heure l'Association du transport aérien international. Il s'agit d'une association qui représente les lignes aériennes de partout dans le monde, qui compte plus de 290 membres et dont le siège social est à Montréal. Cette organisation est en train de compiler les retards à l'échelle mondiale.

• (1635)

M. Angelo Iacono: Merci.

Mes prochaines questions s'adressent à MM. Rheault, Liebman et Gibbons.

Pouvez-vous nous dire brièvement, à tour de rôle, quels programmes fédéraux vous ont été les plus utiles pour traverser cette période pandémique?

Commençons par vous, monsieur Gibbons.

[Traduction]

M. Andy Gibbons: Notre entreprise n'a pas négocié un ensemble de mesures fédérales de soutien pendant la pandémie avec le gouvernement fédéral. Elle serait le seul transporteur aérien dans cette situation. Nous n'avons pas participé à ce soutien qui était l'objet de discussions. Nous avons utilisé la subvention salariale d'urgence du Canada et nous avons remercié en de nombreuses occasions le gouvernement de cette mesure qui nous a beaucoup aidés à garder nos employés. En effet, notre entreprise possède une culture très forte qui lui fait privilégier la conservation de liens très étroits avec eux. Cette subvention, dans le même temps, a servi de fonds de transfert, pour éviter aux employés de réclamer l'assurance-emploi, mais ce programme nous a été utile, et nous en sommes reconnaissants.

M. Angelo Iacono: Merci.

Et vous, monsieur Liebman?

M. Howard Liebman: Au nom de mes 4 000 collègues chez Air Transat, nous sommes très reconnaissants de la généreuse aide financière du gouvernement, qui nous a permis de survivre à cette pandémie sans précédent.

Comme je l'ai dit, Air Transat a cessé deux fois ses activités et a été frappé de plein fouet par le variant omicron. Avant la COVID, il n'avait jamais reçu un sou d'aide financière fédérale. Nous avons abondamment employé la subvention salariale pour nos employés et nous sommes également emprunteurs, dans le cadre du Crédit d'urgence pour les grands employeurs.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Liebman.

[Français]

Merci beaucoup, monsieur Iacono.

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

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

Tout à l'heure, lorsqu'ils ont eu l'occasion de répondre aux questions, les représentants des différentes lignes aériennes ont beaucoup parlé de tous les frais dans les aéroports et de ceux imposés par le gouvernement. Il s'agit de frais qui leur pèsent, dans le contexte de la reprise des activités.

Madame Acton-Gervais, vous représentez les lignes aériennes. J'aimerais savoir comment le Canada se compare aux autres pays, en ce qui concerne le modèle de gestion des aéroports, la tarification des billets et les frais liés aux déplacements. Y a-t-il des pays où cela se passe différemment? De quels pays devrions-nous davantage nous inspirer?

Mme Suzanne Acton-Gervais: C'est une très bonne question.

Certains pays ont commencé avec le même modèle et ont évolué. La pandémie a vraiment révélé les vulnérabilités et les lacunes du mode de financement de l'industrie du transport aérien au Canada. C'est pour cela que nous demandons au gouvernement de profiter de l'occasion pour examiner immédiatement les modèles utilisés ailleurs et les frais qui s'appliquent et envisager de réinvestir ces montants dans les aéroports au Canada.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Je pourrais poser ma prochaine question à pratiquement tous les témoins ici, mais je vais l'adresser à M. Liebman.

Pendant la pandémie, les frais de NAV CANADA imposés aux transporteurs ont explosé. Je ne connais pas les conséquences de cette augmentation sur les grands transporteurs, mais je sais qu'elle a eu un effet monstrueux sur les petits transporteurs.

Est-ce que la façon de faire pendant cette période était la bonne? À l'avenir, devrait-on agir différemment relativement à l'imposition de nouveaux frais d'entités comme NAV CANADA? Comment devrait-on gérer cela?

M. Howard Liebman: Merci de la question.

Effectivement, nous avons été fermés pendant une grande période, alors les conséquences se feront sentir dans l'avenir.

Selon nous, il faudrait envisager un modèle de l'utilisateur-payeur. Sans utilisateurs, il n'y a pas de payeurs, alors le système ne fonctionne pas.

On pourrait profiter de l'occasion pour se pencher sur la façon dont le système canadien est financé et regarder les pratiques exemplaires ailleurs. Mme Monique Leroux, présidente du Conseil sur la stratégie industrielle du Canada, a soumis au gouvernement un rapport dans lequel la question est abordée en partie. Il serait utile d'envisager une telle approche.

• (1640)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Liebman.

Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

La parole est à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous disposez de deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Dernièrement, j'ai visionné une entrevue avec Barry Rempel, qui vient de prendre sa retraite de l'administration aéroportuaire de Winnipeg. Il a vraiment imputé une partie de la congestion actuelle des aéroports au modèle d'exploitation en étoile des compagnies aériennes, qui diminue le nombre de vols directs à partir d'aéroports de taille moyenne, ce qui amène davantage de passagers au centre de l'étoile comme Toronto Pearson. Est-ce vrai et reconnaissez-vous la contribution des horaires établis par les transporteurs à la situation observée là?

Mme Suzanne Acton-Gervais: Les horaires des transporteurs aériens...

M. David Rheault: Puis-je répondre?

M. Taylor Bachrach: Je n'ai que de deux minutes et demie.

M. David Rheault: La concentration des vols internationaux longue distance dans les principaux centres aéroportuaires existe depuis toujours. C'était comme ça avant la pandémie. En fait, même dans des centres comme Toronto Pearson, le nombre de départs est inférieur à ce qu'il était avant la pandémie. Ce n'est donc pas la cause de tous les retards actuels.

M. Andy Gibbons: Je ne saurais être plus en désaccord avec notre ami Rempel sur cette question.

Je ne crois pas que le ministre des Transports ne puisse l'être davantage, lui non plus, parce que, la semaine dernière, il a dit qu'il ne demanderait pas aux compagnies aériennes de modifier leurs horaires. Il ne leur a pas demandé et il ne leur demandera jamais de le faire. Ça ne diffère en rien d'une cargaison de potasse dans un port ou d'une pièce automobile traversant la frontière. Notre produit doit circuler dans les installations. Nous sommes les investisseurs et les créateurs d'emplois. Je refuse donc absolument de rejeter la faute sur les horaires des compagnies aériennes, qui visent à maximiser la création d'emplois et la connectivité économique.

M. Taylor Bachrach: J'ai le temps pour une petite question.

Le gouvernement fédéral aurait-il pu mieux prévoir l'effet de rebond dans le trafic aérien et les voyages par avion?

Vous pouvez répondre, madame Acton-Gervais.

Mme Suzanne Acton-Gervais: Durant la pandémie, nous avons collaboré très étroitement avec l'administration fédérale. Nous avons travaillé au redémarrage de l'aviation. Les préparatifs pourraient-ils avoir été meilleurs? Peut-être faut-il le demander au gouvernement.

Nous nous attendons certainement à ce que les services de l'État disposent de ressources suffisantes pour appuyer la reprise des voyages en avion. Il ne s'agit pas seulement de notre activité, mais, également de l'expérience du voyageur et de la réputation du Canada à l'étranger.

Le président: Merci beaucoup, madame Acton-Gervais.

Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

[Français]

Monsieur Godin, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Matt Jeneroux: Monsieur le président, je remplacerai M. Godin, si vous cherchez un conservateur.

Le président: Je vous en prie.

M. Matt Jeneroux: Merci.

Revenons à une question qui remonte à M. Gibbons.

Mon collègue a demandé au ministre, la semaine dernière, s'il allait mettre en vigueur dans les services de l'État les normes de rendement et les droits des voyageurs. J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Vos invités — vos voyageurs — s'en réjouiraient-ils?

M. Andy Gibbons: Je le crois. C'est la même logique qui a conduit au Règlement sur la protection des passagers aériens, que votre comité a étudié et que le ministre précédent des Transports a publié. Si vous croyez qu'un règlement est un bon moyen pour assurer l'honnêteté d'un transporteur aérien ou son respect de la loi et que les passagers devraient bien connaître leurs droits, je pense que ça devrait s'appliquer à tous ceux qui fournissent un service à un voyageur canadien ou à un visiteur étranger.

La réponse est donc oui. Nous devrions l'appuyer. Peu importe où on se trouve, au cours d'un voyage, on devrait être vraiment sûr de ses droits. Ça pourrait même englober l'indemnisation, mais c'est un bon sujet d'étude pour votre comité.

Seulement un petit mot de plus. Ça ne se limite pas aux nuisances et aux « retards » pour les consommateurs. Si, dans le sud de l'Ontario, la simplification des formalités n'est pas de calibre international, ce sera la ruée vers Detroit ou Buffalo. Il y va en plus de la compétitivité du Canada. Il faut arrêter l'hémorragie des voyageurs, des emplois et du trafic aérien vers ce pays. Il faut les garder ici. Ce n'est pas simplement une question de commodité et de retards; c'est un enjeu économique fondamental pour notre pays pour lequel nous devons trouver la bonne solution.

• (1645)

M. Matt Jeneroux: Merci, monsieur Gibbons.

Je voudrais saisir cette perche, mais je questionnerai plutôt M. Liebman sur la compétitivité économique.

Quand un consommateur a la faculté de choisir entre deux régions, comme dans l'exemple de M. Gibbons — ces villes frontalières que nous connaissons tous bien, où les passagers peuvent faire un saut, prendre un transporteur différent qui, peut-être, leur épargne davantage les désagréments qui leur sont souvent imposés —, pouvez-vous donner des exemples d'endroits où ça se produit, sous quelle forme et comment ça diminue le pouvoir concurrentiel des compagnies aériennes canadiennes dans certaines régions du monde?

M. Howard Liebman: Assurément. Aucun membre du Comité ne s'étonnera du fait que beaucoup d'aéroports de grandes villes sont proches de la frontière canado-américaine.

On revient au modèle de l'utilisateur payeur, dont j'ai parlé, qui oblige à refiler aux utilisateurs des frais importants. Ailleurs, comme, aux États-Unis, où les aéroports et les voyages aériens ne sont pas considérés comme des vaches à lait pour le fisc, à ce que je sache, ces frais sont beaucoup moins élevés. Une famille de quatre, cinq ou six personnes — quelques centaines de dollars plus les frais, par personne — pourrait aller ailleurs pour y échapper. Ça devient un enjeu de compétitivité qui aura ensuite des conséquences sur une industrie qui joue un rôle plutôt essentiel en ce qui concerne le transport de marchandises et de personnes d'un bout à l'autre d'un pays aussi grand que le nôtre. La question mérite certainement plus ample étude.

M. Matt Jeneroux: Rapidement, monsieur Rheault, pourriez-vous formuler des observations sur certaines formes de concurrence économique qu'affronte Air Canada de la part d'autres transporteurs aériens dans le monde?

M. David Rheault: Comme je l'ai dit, notre pays doit examiner très minutieusement toutes les taxes et tous les frais imposés à l'industrie parce qu'ils influent sur la compétitivité des transporteurs. Si nous voulons nous doter d'une connectivité globale et de puissantes plaques tournantes pour le transport, nous devons nous assurer que nos infrastructures, nos coûts et nos frais ne diminueront pas notre pouvoir concurrentiel à l'échelle mondiale.

M. Matt Jeneroux: Quels seraient certaines de ces taxes et certains de ces frais, que, dans ce cas, vous viseriez?

M. David Rheault: En voici un exemple: le Canada est le seul pays à facturer un loyer aéroportuaire à ses principaux aéroports. À Montréal, par exemple, le gouvernement fédéral empoche quelque 50 millions de dollars par année, sans prestation de services d'aucune sorte ni réinjection de l'argent dans l'industrie. Il devrait au moins y réinvestir toutes les taxes et tous les frais qu'il en soutire pour en améliorer les infrastructures.

M. Matt Jeneroux: Merci. Je pense que mon temps est écoulé, monsieur le président.

Le président: Soyez en remercié, monsieur Jeneroux. Vous êtes l'un des rares à faire don de 20 secondes, ce dont je me félicite beaucoup, parce que ça m'évite des dépassements de temps.

Monsieur Rogers, vous disposez de cinq minutes.

M. Churence Rogers: Merci, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue à nos invités et à notre auditoire virtuel. Je vous remercie de votre présence et de votre participation à notre importante étude. Je fais partie du Comité depuis 2019, où les débats ont été nombreux sur la vaccination, l'obligation vaccinale, la protection des Canadiens au plus fort de la COVID-19 et l'importance de protéger leur santé. Beaucoup de mesures adoptées concernaient visiblement la santé et l'hygiène, notamment l'obligation vaccinale et ainsi de suite.

Comme M. Badawey l'a dit, nous voulons tous faire le nécessaire pour le pays, le secteur du transport aérien et tous les autres secteurs.

Monsieur Gibbons, je tiens à vous le demander, et peut-être que M. Rheault pourrait réagir également. Le ministre des Transports a annoncé la création d'un certain nombre de groupes de travail pour élucider les problèmes de retard dans l'industrie. Les transporteurs aériens en font-ils partie, et croyez-vous que le gouvernement fédéral a pris ces problèmes au sérieux?

M. Andy Gibbons: Indéniablement, le gouvernement les prend au sérieux, parce que c'est sérieux. Il les appréhende bien. Je pense que le ministre, d'après ses observations, a bien montré qu'il les appréhendait, mais nous devons discuter de notre façon de mesurer nos progrès. Ce n'est pas seulement la traversée du hall des douanes qui devrait prendre quatre, cinq ou dix minutes. Des Canadiens restent immobilisés dans leur avion, pendant parfois deux heures. D'après nous, c'est une situation de crise.

Pour répondre à votre question, nous y participons. Le gouvernement nous a mobilisés, et nous collaborons avec lui à la recherche de solutions. La réponse est oui.

• (1650)

M. Churence Rogers: Et vous, monsieur Rheault?

M. David Rheault: Je suis d'accord avec mon homologue. Nous y participons. Nous discutons avec le gouvernement, et tous comprennent que nous sommes dans une situation très grave qui exige des mesures immédiates. D'après l'industrie, la différence, maintenant, par rapport à il y a trois ans, c'est toutes les exigences et vérifications sanitaires qu'un agent doit exécuter, par exemple, à l'arrivée de voyageurs au Canada. Ça se répercute sur les temps moyens de traitement. Quand on multiplie cette donnée par les milliers de passagers qui arrivent chaque jour, c'est certainement la cause du goulet actuel d'étranglement dans les aéroports, et c'est la raison pour laquelle nous croyons qu'il faut rationaliser le processus.

Je tiens également à ajouter une observation à celle de Mme Acton-Gervais sur le taux de vaccination. Celui des employés d'Air Canada est très élevé.

[Français]

On parle ici d'un taux supérieur à 90 %.

[Traduction]

M. Churence Rogers: Je me souviens des témoignages entendus au début de la pandémie de COVID-19. Certaines personnes avaient prédit qu'il faudrait cinq ans avant que l'industrie aérienne puisse reprendre ses activités. Que pensez-vous de cela? Quelles mesures ont été mises en oeuvre jusqu'à maintenant — ou sont envisagées — pour régler le problème des compagnies aériennes?

Madame Acton-Gervais.

Mme Suzanne Acton-Gervais: Excusez-moi. Je n'ai pas entendu la dernière partie de la question.

M. Churence Rogers: Quelles mesures le gouvernement fédéral a-t-il mises en oeuvre ou envisagées pour aider les compagnies aériennes et l'industrie?

M. Andy Gibbons: Nous nous centrons sur la reprise et sur l'élimination des obstacles afin de maximiser la création d'emplois et la connectivité. Nous sommes sur la bonne voie chez WestJet. En juin, ce mois-ci, nous allons opérer au maximum de notre capacité. Nous transporterons le même nombre de passagers qu'en juin 2019, avant la pandémie. Nous en sommes très fiers. Nous fournissons notre part d'efforts pour rétablir le pays.

M. Churence Rogers: Vous êtes en avance sur la projection de cinq ans avancée par certains.

M. Andy Gibbons: Certains parlaient de cinq ans, d'autres de sept ou de trois ans. Je crois que cela témoigne de la valeur de nos employés et de leur travail.

M. Churence Rogers: Quelles améliorations ont été apportées au cours des dernières semaines? Y a-t-il une tendance particulière? Est-ce que la situation s'améliore ou empire? Quel est votre avis?

M. Andy Gibbons: J'ai vu les statistiques du gouvernement qui suggèrent que la situation s'améliore. Il faut déterminer la façon de mesurer la réussite et de désigner un objectif. Je crois que les retards extrêmes dans l'aire de trafic sont moins fréquents qu'ils ne l'étaient, mais il faut continuer sur la bonne voie.

M. Churence Rogers: Est-ce que nous sommes sur la bonne voie?

M. Andy Gibbons: Nous réalisons certains progrès. Je crois que nous pouvons dire que nous sommes sur la bonne voie, mais nous n'avons jamais fait face à une situation et à une crise aussi graves.

M. Churence Rogers: Monsieur Rheault, êtes-vous d'accord?

M. David Rheault: Nous avons fait des progrès, j'en conviens, mais il faut continuer de nous améliorer et d'accroître les ressources. Il faut aussi examiner et rationaliser les processus. Nous arrivons bientôt à la saison de pointe; le volume de voyageurs augmentera alors je crois que les organismes du secteur des transports doivent s'y préparer.

Ils ont tous un plan et il y a eu une annonce la semaine dernière; il y a définitivement du travail à faire pour améliorer l'expérience des voyageurs.

M. Churence Rogers: Je peux dire que les vols entrants et sortants à Gander se sont grandement améliorés au cours des dernières semaines. Je vous en remercie.

M. David Rheault: Nous sommes heureux pour les membres de votre communauté, monsieur.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rogers.

Voilà qui met fin à la première partie de notre réunion. Je tiens à remercier tous les témoins de s'être joints à nous et d'avoir échangé avec nous.

Je leur demanderais de quitter la réunion, et je demanderais à mes collègues de rester en ligne. Nous allons suspendre la séance pendant environ trois minutes.

La séance est suspendue.

• (1650)

(Pause)

• (1700)

Le président: Nous reprenons les travaux.

Chers collègues et membres du Comité, voici les témoins qui comparaissent devant nous pour la deuxième partie de notre réunion.

[Français]

Nous recevons M. Serge Larivière, qui est directeur général de la Coopérative de transport régional du Québec ainsi que président de l'aéroport international de Mont-Tremblant.

[Traduction]

Nous recevons également la mairesse de la ville de Smithers, Mme Gladys Atrill.

Nous allons entendre les déclarations préliminaires. Madame Atrill, je vous cède la parole. Vous disposez de cinq minutes.

Mme Gladys Atrill (maïresse, Ville de Smithers): Je vous remercie de m'avoir invitée à témoigner à ce sujet. Mon intervention se centrera surtout sur notre aéroport, l'aéroport régional de Smithers, ou YYD. Il appartient à la ville de Smithers, une communauté d'environ 5 400 personnes qui assure des services à environ 20 000 personnes, dont de nombreux membres de petites collectivités et de collectivités autochtones.

Avant la pandémie, l'aéroport YYD était géré comme une entreprise et était autosuffisant. Nous avons eu 68 000 passagers en 2019. L'année dernière, en 2021, nous avons eu 37 000 passagers, ce qui représente environ 50-60 % des revenus. Avant la pandémie, deux compagnies aériennes offraient le service régulier de transport de passagers: Air Canada et Central Mountain Air. Il y avait quatre vols par jour. Aujourd'hui, il n'y a qu'un seul vol par jour, offert par Air Canada dans un aéronef Q400 dont la capacité est de 78 passagers.

L'aéroport agit à titre de base pour les vols nolisés vers les camps éloignés et les pavillons de tourisme pour la pêche, la chasse, etc. Notre hôpital accueille aussi les patients du nord-ouest de la Colombie-Britannique, qui arrivent par quelque 260 vols d'évaluation sanitaires par année. L'aéroport joue un rôle important dans les situations d'urgence. Lors des récents feux de forêt, l'aéroport a servi de base pour les équipes de lutte contre les incendies, l'équipage des aéronefs et le personnel militaire. Bien sûr, les habitants choisissent leur lieu de résidence en fonction des commodités.

Au cours des dernières années, nous avons amélioré l'aéroport; nous avons modernisé l'aérogare et la piste d'atterrissage. Nous allons bientôt nous attaquer à l'éclairage de la piste et apporter d'autres améliorations. Notre aéroport dépend grandement des subventions. Nous sommes reconnaissants pour ces subventions, de même que pour les fonds que nous avons reçus en guise de réponse à la COVID et en vertu de l'Initiative de transport aérien régional.

La recherche montre que l'aéroport régional de Smithers est l'un des aéroports les moins coûteux pour l'atterrissage des Q400, l'aéronef actuellement utilisé par Air Canada. Ce ne sont donc pas les frais qui ont entraîné une diminution des vols. Cela étant dit, nous imposons des frais aux passagers pour nous aider avec nos revenus.

La question est la suivante: est-ce que les formalités administratives du gouvernement rendent les aéroports plus coûteux? Probablement, mais certains règlements sont difficiles. Je crois que les règlements en matière de sécurité sont bien acceptés.

Je crois toutefois qu'il faudrait voir autrement les règlements qui pourraient aider les aéroports des collectivités comme la nôtre, qui dépendent d'une seule compagnie aérienne. Pendant la pandémie, le gouvernement canadien a aidé les compagnies aériennes, ce que j'appuie. Je crois qu'il est maintenant temps d'offrir une aide semblable aux petits et moyens aéroports.

Il faut songer à des règlements qui pourraient faire un lien entre le nombre de milles de vol et le prix exigé. Par exemple, dans notre région, la distance pour un vol de Terrace à Vancouver et un vol de Smithers à Vancouver est à peu près la même, et on utilise souvent le même aéronef. Toutefois, un vol à partir de Smithers est souvent beaucoup plus coûteux. Les gens disent qu'on peut acheter un billet vers d'autres régions du Canada — et même du monde, parfois — pour moins cher et que les prix injustes nuisent aux petites collectivités. La ville de Smithers n'est pas la seule.

Comprenez-moi bien. Je suis heureuse qu'Air Canada desserve ma communauté. J'ai pris un vol de la compagnie hier et je reviendrai chez moi à partir de Regina par un vol d'Air Canada. Toutefois, s'il n'y a pas de concurrence, il faut trouver une façon raisonnable de réglementer le marché de sorte qu'une collectivité ne doive pas payer plus cher que sa voisine pour le même service, le même aéronef et la même distance à parcourir.

Les habitants choisissent de passer par les voies terrestres — parfois des routes d'hiver très dangereuses — pour économiser de l'argent. Les entreprises et les industries choisissent de s'installer et de faire des affaires ailleurs.

Un manque de consultation au sujet des horaires nous nuit également. L'année dernière, les exploitants de stations de ski ont dû faire des pieds et des mains lorsqu'un changement d'horaire de fin de saison a touché leurs clients, ce qui les a menés vers d'autres aéroports. J'entends la même chose de la part des guides pourvoyeurs de notre communauté qui perdent des clients parce que le seul vol quotidien offert tôt le matin ne leur convient pas.

Air Canada a une trop grande incidence sur la santé et l'avenir de notre communauté. Son recours à des entrepreneurs tiers à l'aéroport réduit davantage la qualité de l'expérience pour les passagers lorsqu'un vol est retardé ou que les bagages sont perdus. Les personnes derrière le comptoir ne travaillent pas pour la compagnie aérienne. Elles travaillent pour un entrepreneur qui ne peut les aider. On leur dit d'appeler la compagnie aérienne et nous savons tous qu'un appel à une compagnie aérienne — surtout lorsque tous les passagers d'un avion tentent de la joindre — ne donne pas grand-chose.

Les clients ne savent pas qui travaille pour qui, et notre aéroport est blâmé. Air Canada gardera ces passagers de toute façon, surtout si les gens doivent passer par la route simplement pour prendre un vol de Terrace ou de Prince George. Ainsi, la compagnie n'a pas de raison pour collaborer avec nous. Je crois qu'une réglementation raisonnable pourrait ouvrir la voie vers un système équitable pour les petits aéroports comme YYD, qui est essentiel à notre communauté, puisqu'il est un moteur culturel et économique important.

J'aimerais aborder un autre sujet, mais je n'aurai peut-être pas suffisamment de temps. Il s'agit des systèmes de transport et d'atterrissage, mais je voulais me centrer sur la réglementation des compagnies aériennes dans les cas où il n'y a pas de concurrence. Nous ne pouvons pas nous permettre de voir encore plus de gens quitter les petites villes en raison d'un manque de possibilités. Les citoyens veulent vivre dans les diverses régions de notre province et de notre pays. Nous ne pouvons toutefois pas réussir sans un accès adéquat par voie aérienne.

• (1705)

Je comprends le besoin d'examiner les règlements et d'éliminer ceux qui ne sont plus utiles. Je vous exhorte toutefois à songer à un avantage de la réglementation: l'équité. La ville de Smithers n'a pas beaucoup d'incidence sur Air Canada, mais notre santé économique est liée aux décisions prises par la compagnie aérienne. Nous sommes prêts à faire partie d'un réseau efficace d'aéroports régionaux qui desservent nos habitants et nos voisins, et à participer aux opérations d'urgence au besoin, mais des services aériens fiables, abordables et de qualité sont essentiels pour notre communauté.

Je vais m'arrêter là et vous laisser me poser des questions.

Le président: Merci beaucoup, madame Atrill.

[Français]

Nous passons maintenant à vous, monsieur Larivière, et vous avez cinq minutes pour votre allocution d'ouverture.

M. Serge Larivière (président de l'aéroport international de Mont-Tremblant et directeur général, Coopérative de transport régional du Québec): Je remercie le Comité de me recevoir aujourd'hui. Je vais faire mon allocution en français.

Le sujet des coûts aéroportuaires est large et complexe, et on pourrait longuement parler des conséquences négatives du fait que le gouvernement fédéral s'est désengagé du secteur du transport aérien. Les représentants d'Air Canada, de WestJet et d'Air Transat l'ont bien exprimé tout à l'heure.

Mon intervention d'aujourd'hui sera plus ciblée et portera sur les conséquences du recouvrement des frais des deux agences relevant du gouvernement fédéral, soit l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC, et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA.

Bien que je sois effectivement impliqué dans le transport aérien régional à titre de dirigeant de la Coopérative de transport régional du Québec, comme l'a mentionné le président du Comité, c'est à titre de président de l'aéroport international de Mont-Tremblant que j'aimerais m'exprimer aujourd'hui.

L'aéroport international de Mont-Tremblant, en activité depuis 20 ans, a une vocation touristique et 80 % de ses revenus d'aviation générale proviennent des vols internationaux. Les vols intérieurs commerciaux qu'accueille l'aéroport sont assurés par les transporteurs Porter Airlines et Air Canada.

C'est donc au nom de mon aéroport, mais aussi de plusieurs autres aéroports régionaux au Canada, que j'aimerais vous parler d'une incohérence importante.

Dans les années 1990 et auparavant, lorsque le gouvernement fédéral désignait un aéroport comme un aéroport d'entrée, ce qu'on appelle un AOE, le coût des services douaniers était assumé par Ottawa. Or, une nouvelle pratique a cours depuis plusieurs années, soit celle d'offrir un service, mais en recouvrement des coûts. L'ASFC a été la première à le faire et je crois que notre aéroport a été l'un des premiers à en subir les effets.

En 2006, devant la demande réelle de trafic aérien international à destination de notre aéroport, le gouvernement fédéral a octroyé à ce dernier la désignation d'aéroport d'entrée. L'ASFC nous a alors informés que, malgré cette désignation, elle ne pourrait y assurer les services de dédouanement que si nous acceptions d'en payer les frais. Nous avons alors compris que le budget d'exploitation prove-

nant du fédéral n'avait pas été bonifié pour tenir compte des nouveaux services à offrir à notre aéroport.

Nous étions donc devant un choix impossible: accepter d'être traités différemment des autres aéroports ou ne pas avoir de services de dédouanement. Comme la viabilité de notre aéroport est directement reliée aux vols internationaux, un refus aurait signifié sa fermeture. Comme les frais exigés à l'époque n'étaient que de 275 \$ par avion, nous avons décidé de piler sur nos principes et d'accepter cette pratique. Cependant, 15 ans plus tard, le dédouanement d'un appareil de 4 à 15 places à l'aéroport de Mont-Tremblant est passé de 275 \$ à 1 200 \$.

Une question fondamentale se pose: pourquoi certaines régions du Canada paient-elles leurs services douaniers à même les taxes payées au fédéral, alors que d'autres, notamment la nôtre et celle de Charlevoix, doivent payer leurs services douaniers en sus des taxes qu'elles paient au fédéral? Un principe fondamental de notre démocratie est ainsi bafoué.

• (1710)

[Traduction]

On dit qu'il n'y a pas de taxation sans représentation.

[Français]

Nous devons constater que l'Agence des services frontaliers du Canada, en invoquant le principe du recouvrement de ses coûts, s'est dotée d'un pouvoir de taxation et que, comme il s'agit d'une agence, elle n'a pas à rendre de comptes à la population.

Cette dérive crée donc deux classes de citoyens au Canada: ceux des régions où s'exerce un recouvrement des coûts, et les autres.

Comme si ce n'était pas suffisant, devant l'absence de leadership de la part du gouvernement, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a elle aussi décidé récemment de recouvrer les coûts des services qu'elle offre.

Le gouvernement fédéral doit donc reprendre le contrôle de la situation. Puisque c'est lui qui a le choix d'accorder ou non la désignation d'aéroport d'entrée ou de point de fouille, il devra octroyer à ces agences le budget leur permettant de réaliser leur mandat. Il devra aussi mettre fin à la pratique de ces agences qui consiste à recouvrer leurs coûts.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Larivière.

C'est M. Dowdall qui entamera la période de questions.

Monsieur Dowdall, vous avez la parole pour six minutes.

[Traduction]

M. Terry Dowdall: Merci, monsieur le président, mais je vais céder mon temps de parole à Joël Godin.

[Français]

Le président: Monsieur Godin, la parole est à vous.

M. Joël Godin (Portneuf—Jacques-Cartier, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être présents cet après-midi.

Mes questions vont surtout s'adresser à M. Larivière, étant donné que je suis un député du Québec et que l'aéroport qu'il dirige est dans la province de Québec.

Monsieur Larivière, ce que je comprends de votre exposé, c'est qu'il y a un traitement pour les petits aéroports et un traitement pour les grands aéroports. Comment expliquez-vous le fait qu'il y a deux mondes, deux traitements et deux factures? Ce que je comprends de votre présentation, c'est qu'on vous force à refiler la facture aux consommateurs. Sinon, je pense que, mathématiquement, un aéroport comme le vôtre ne serait pas en mesure de subvenir à ses besoins. Est-ce la réalité?

M. Serge Larivière: C'est exact, à une nuance près: il ne s'agit pas des petits aéroports contre les gros, mais plutôt des nouveaux aéroports contre les anciens.

• (1715)

M. Joël Godin: Cela veut dire qu'il y a une sorte de clause de droits acquis.

M. Serge Larivière: Exactement, et cela s'applique à tous les aéroports qui ont obtenu avant 2006 le statut d'AOE, c'est-à-dire le statut d'aéroport d'entrée. Je pense que c'est nous, malheureusement, qui avons déclenché cette mauvaise façon de faire. Tous les aéroports qui se sont ajoutés à la liste des AOE après cette date se sont fait dire qu'ils devaient payer, sans quoi ils n'auraient pas de services douaniers, et ce, même si le gouvernement fédéral leur avait donné la désignation.

Monsieur Godin, j'ajouterais que cela a des répercussions sur le Québec de façon importante, parce que, historiquement, cette province a été en retard quant au nombre d'aéroports avec services douaniers. À l'origine, quand j'ai commencé, le Québec comptait le tiers du nombre d'AOE en Ontario. L'Ontario avait 9 ou 12 aéroports avec la désignation d'AOE pour permettre des vols internationaux commerciaux. Au Québec, mon aéroport a été le troisième: après ceux de Québec et de Montréal, il y a eu le petit aéroport de Mont-Tremblant. Nous sommes donc très en retard, notamment à Bagotville, à Charlevoix et dans toutes les autres destinations qui ont besoin de ces services douaniers. Ces aéroports ont fait des demandes après 2006 et ne sont pas protégés par une clause de droits acquis. Alors, de façon globale, on nous impose des frais de recouvrement des coûts.

M. Joël Godin: N'y a-t-il pas d'association qui vous représente auprès du gouvernement fédéral pour faire changer cette pratique? En fait, il s'agit d'une concurrence déloyale, soyons honnêtes. C'est comme si on mettait le pied sur le tuyau d'oxygène pour vous faire mourir à petit feu.

Est-ce que c'est en raison du marché de la concurrence?

M. Serge Larivière: Non.

J'ai eu une discussion informelle avec le directeur général de l'Agence des services frontaliers du Canada, qui m'a avoué candidement que le fédéral n'avait pas ajusté son budget. Même si le gouvernement nous avait octroyé une désignation d'AOE, il n'avait pas ajouté les fonds nécessaires pour offrir le service à notre aéroport.

Dans une telle situation, nous devons payer, sans quoi l'ASFC ne peut pas venir offrir ses services à notre aéroport.

M. Joël Godin: Monsieur Larivière, je ne veux pas vous inciter à la désobéissance civile, mais, si demain matin l'ensemble des aéroports qui se trouvent dans la même situation que le vôtre décidaient de cesser leurs activités, quelles seraient les répercussions sur le trafic aérien?

M. Serge Larivière: Monsieur Godin, je vais vous confier une information qui est publique: nous avons fait de la désobéissance

civile. Nous avons réussi à obtenir, à Mont-Tremblant, des vols directs de New York avec la compagnie Continental Airlines. En raison des frais de douane exigés pour ces vols, ces derniers n'étaient pas viables économiquement. Les compagnies aériennes ne voulaient pas payer cette facture.

M. Joël Godin: On parle de 1 200 \$ par appareil, n'est-ce pas?

M. Serge Larivière: C'est exact. Pour un total de 50 sièges, cela représentait une taxe d'accueil de 40 \$ pour 30 personnes, merci beaucoup.

Devant notre refus de payer la facture, l'Agence des services frontaliers du Canada, avec l'Agence du revenu du Canada, a saisi nos comptes bancaires. Nous avons alors annoncé la fermeture de l'aéroport, ce qui a mené à une entente de règlement ad hoc, mais l'aéroport a perdu ses vols internationaux, entre autres à cause de cette situation.

M. Joël Godin: En quelle année était-ce, monsieur Larivière?

M. Serge Larivière: C'était en 2008 ou en 2009.

M. Joël Godin: D'accord.

Québec a annoncé cette semaine des billets à 500 \$. Cela vous touche-t-il?

M. Serge Larivière: Cette mesure ne nous touche pas vraiment, parce que ce montant s'applique aux vols effectués à l'intérieur des frontières du Québec. Pour notre part, nos vols viennent tous de l'extérieur du Québec, comme de Toronto ou de New York. Quant à notre clientèle privée, elle vient de l'Europe ou des États-Unis.

M. Joël Godin: Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Il vous reste 10 secondes, monsieur Godin.

M. Joël Godin: J'aurais eu d'autres questions, monsieur Larivière, mais je vais laisser la chance aux autres parlementaires de vous en poser.

Merci beaucoup.

• (1720)

Le président: Je vous remercie, monsieur Godin.

Nous passons maintenant à vous, madame Koutrakis, pour six minutes.

Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie Mme Atrill et M. Larivière de leurs témoignages.

Mes questions s'adresseront à M. Larivière.

J'aimerais mieux comprendre votre modèle. Votre coopérative est-elle déjà en exploitation ou est-elle encore à l'étape de la proposition?

M. Serge Larivière: Elle en est encore au stade de la proposition. Des conditions de marché devaient être réunies dans le réseau aérien pour permettre sa mise en exploitation, mais cela ne s'est pas encore fait. Nous continuons nos discussions avec le gouvernement provincial, mais aussi avec le gouvernement fédéral, pour mettre en place ce nouveau service aérien.

Mme Annie Koutrakis: Le modèle de votre coopérative est-il basé sur ce qui existe dans d'autres régions ou sur des types de coopératives québécoises exploitées dans le secteur des transports?

M. Serge Larivière: Je vous avoue que je ne connais aucune compagnie aérienne exploitée en fonction d'un modèle coopératif. Le projet de la Coopérative de transport régional du Québec trouve son origine dans l'ensemble des régions du Québec où les intervenants ont collectivement décidé de tenter de corriger la situation. Outre le prix des billets d'avion, l'offre aérienne est déficiente au Québec, ce qui le place loin derrière l'Ontario et le reste du Canada à ce chapitre.

Ici, au Québec, on a un réflexe coopératif, peut-être en raison du modèle de Desjardins. Lorsqu'on a un problème collectif, on a le réflexe plus naturel de se rassembler en coopérative pour le régler. Là où notre coopérative est un peu originale, c'est qu'elle a été mise sur pied pour le secteur aérien. Cela a déjà été fait en agriculture, en foresterie et dans le secteur financier, mais jamais encore pour le secteur aérien. C'est un modèle prometteur.

Mme Annie Koutrakis: De quoi avez-vous besoin pour atteindre la viabilité à long terme? Vous faut-il un certain nombre de membres ou un certain volume de passagers par année?

M. Serge Larivière: Je pense que la condition essentielle serait d'avoir un marché équitable. On ne se cachera pas que certains joueurs au Canada sont des concurrents agressifs. Il faut donc intervenir sur ce plan pour maintenir une saine compétition. On l'a fait dans d'autres industries, notamment dans le secteur du pétrole, alors que de gros monopoles baissaient leurs prix pour éliminer les petits joueurs. C'est de ce genre de protection ou de correction du marché qu'on a besoin au Canada, afin de permettre à de nouveaux transporteurs de se tailler une part du marché et de survivre à leurs premières années d'exploitation, qui sont toujours difficiles.

Mme Annie Koutrakis: Pensez-vous qu'une coopérative comme la vôtre pourrait être entendue partout au Canada? Croyez-vous que le Québec, à cet égard, aurait des choses à apprendre au reste du Canada?

[Traduction]

M. Serge Larivière: J'ai entendu un député de la Colombie-Britannique dire qu'il y avait des divergences entre les prix des billets d'avion pour deux destinations avec le même aéronef et sur la même distance. Vous savez quoi? C'est la même chose au Québec. C'est une question de concurrence. Dès qu'il y a de la concurrence, les prix baissent.

Comment pouvons-nous favoriser une plus grande concurrence? Comment pouvons-nous veiller à ce que la concurrence s'installe et à ce qu'elle porte ses fruits? Vous êtes là pour cela, non?

Mme Annie Koutrakis: Je ne vais pas vous laisser...

M. Serge Larivière: Lorsqu'un marché ne se comporte pas correctement, il faut prendre des mesures pour corriger la situation.

• (1725)

Mme Annie Koutrakis: Je vais poser la question de cette façon: que feriez-vous si vous étiez au pouvoir? Quelles recommandations pouvez-vous faire au gouvernement pour veiller à ce que les petits aéroports régionaux soient compétitifs?

M. Serge Larivière: La première chose à faire serait d'établir un prix plancher pour toutes les destinations. Ainsi, une compagnie aérienne X ne pourrait pas proposer un prix trop bas, qui viserait uniquement à éliminer la concurrence.

C'est ce qu'on a fait dans l'industrie gazière. Il y a des prix plancher pour le lait. Il y en a aussi pour l'essence; pouvons-nous en établir un pour les tarifs aériens? Absolument. Dès qu'il sera établi

que personne ne peut éliminer l'autre, sauf en offrant un service aérien efficace de bonne qualité, les investisseurs se manifesteront. Pour le moment, les investisseurs ne se manifestent pas pour le service régional. Pourquoi? Personne ne veut perdre 20 millions de dollars dans une guerre des prix avec un concurrent qui ne remarquerait même pas un tel montant dans son bilan.

[Français]

Mme Annie Koutrakis: Merci beaucoup, monsieur Larivière.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis.

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

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

Je vais, moi aussi, m'adresser à M. Larivière.

À en croire la façon dont le gouvernement du Canada voit les aéroports, il ne semble pas vraiment comprendre l'importance du transport aérien régional. On parle souvent des voyages à l'étranger, mais ceux qui se font à l'intérieur du Québec et du Canada devraient être considérés davantage comme un service essentiel, à mon avis. Je ne sais pas si vous partagez mon point de vue là-dessus.

Pensez-vous que l'approche devrait varier selon le statut de l'aéroport ou, du moins, selon sa taille ou la région où il se trouve? Par exemple, pourrait-on dire que, dans des régions plus petites, certains frais pourraient être pris en charge dans une plus large mesure par le gouvernement central, plutôt qu'être imposés aux utilisateurs, étant donné qu'il s'agit d'un service essentiel?

M. Serge Larivière: La réponse est oui. Si j'avais un parallèle à faire, je comparerais cela aux données mobiles et aux services Internet. C'est un peu comme avoir Internet haute vitesse dans sa région. Est-ce un luxe d'avoir Internet haute vitesse dans sa région? Non, c'est un outil essentiel qui permet de se connecter au reste du pays ou au reste de la province. Pour le transport aérien régional, c'est la même chose. Le Canada est un pays immense dont la densité de population est faible.

Je vais seulement parler du Québec. Si nous sommes les derniers de classe en transport aérien régional, il y a un coût associé à cela. C'est relié à notre capacité d'occuper le territoire et de développer nos régions. Par exemple, certaines industries sont anéanties par la situation actuelle. Si, en ce moment, on doit payer 500 \$ ou 1 000 \$ le billet d'avion pour aller visiter une région, c'en est fini du tourisme. Nous ne développerons jamais notre tourisme en Gaspésie, sur la Côte-Nord ou dans le Nord du Québec avec des prix de cette envergure.

Effectivement, on peut adopter différentes approches. Par exemple, peut-on aider les plus petits aéroports à faire baisser les frais? Est-ce que les frais de NAV CANADA peuvent être diminués pour des trajets régionaux? N'oubliez pas que, lorsqu'il s'agit de transport régional, il y a une sensibilité quant au prix du billet. Si je décide de payer 800 \$ pour aller passer des vacances à Paris et que je me fais imposer des frais d'améliorations aéroportuaires de 35 \$ à l'aéroport international Montréal-Trudeau, cela peut toujours aller. En revanche, si je décide d'aller passer une fin de semaine à Gaspé, que je m'attends à payer 300 \$ ou 400 \$ pour mon billet d'avion et qu'on m'impose des frais d'améliorations aéroportuaires de 150 \$, la proportion de ces frais est vraiment trop grande en considération du prix du billet d'avion. Le transporteur aérien n'est pas capable de le faire.

• (1730)

M. Xavier Barsalou-Duval: Connaissez-vous d'autres pays ayant des pratiques qui permettent justement une meilleure viabilité du transport aérien régional? Avez-vous des exemples à nous donner?

M. Serge Larivière: On n'a pas besoin d'aller très loin pour en trouver. Je pense notamment aux États-Unis. Le Canada a pris une direction différente de celle des États-Unis, et cela remonte à des décennies. Les Américains investissent dans les infrastructures de leurs aéroports, qu'ils soient publics ou privés, dès lors qu'ils offrent des vols commerciaux. La Federal Aviation Administration aux États-Unis paie 90 % des infrastructures. Ici, au Canada, on dit aux aéroports qu'ils s'arrangent. Ainsi, des aéroports comme l'aéroport international Montréal-Trudeau ou l'aéroport international Jean-Lesage de Québec sont obligés de construire leurs infrastructures et de refiler la facture aux passagers. C'est la même situation pour les aéroports régionaux.

J'avoue que certains programmes d'infrastructure nous aident, mais ils ne couvrent pas l'ensemble de la dette de capitalisation ou les pertes liées au fait que nous exploitons des aéroports où il y a moins de passagers que dans les plus gros aéroports.

Il y a certainement des choses à corriger au Canada en s'inspirant de ce qui se fait juste à côté, aux États-Unis.

M. Xavier Barsalou-Duval: Il y a quelques années, j'ai eu l'occasion de rencontrer un représentant d'un transporteur aérien qui m'a dit que, dans le transport aérien régional, les taxes du gouvernement représentaient à peu près 40 % du prix du billet. Pensez-vous que, si les billets coûtaient 40 % moins cher, il y aurait plus de transport aérien régional?

M. Serge Larivière: Il y en aurait assurément plus. Poser la question, c'est y répondre.

Le transport est un produit et, comme pour tout produit, le prix est un élément sensible. Y a-t-il une élasticité des prix? Absolument.

À Mont-Tremblant, nous avons testé cette sensibilité avec des transporteurs ontariens, c'est-à-dire Porter Airlines. Un aller-retour entre Toronto et Mont-Tremblant coûte 350 \$, ce qui est aberrant au Québec, soit dit en passant. En effet, aucune autre région n'est capable d'offrir un aller-retour à 350 \$. Nous remplissons des avions de 78 places. Il y a un marché pour les billets qui coûtent moins de 400 \$. À ce prix, les gens vont prendre l'avion régional. Nous avons testé le marché et nous l'avons vu. Quand un billet coûte 400 \$ ou 500 \$, les gens se disent qu'ils vont plutôt prendre leur auto. Lorsque les destinations sont trop loin pour s'y rendre en auto, par exemple la Gaspésie, qui se trouve à huit heures de route, les gens décident de ne pas y aller, tout simplement, ou d'opter plutôt pour un vol chez nos amis d'Air Transat ou d'Air Canada en direction de Cancún, par exemple, parce que cela leur coûte moins cher que de prendre l'avion pour aller à Gaspé.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Le président: Merci, monsieur Larivière.

Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, c'est vous qui prendrez la parole en dernier. Vous disposez de six minutes. Allez-y.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à nos deux témoins. L'exposé de M. Larivière était très intéressant.

Mes questions s'adressent à Mme Atrill. Je crois qu'il y a des similitudes dans ces situations parce qu'on parle de l'abordabilité du transport aérien dans les petites collectivités et les régions rurales, et de l'incidence sur les économies.

Madame Atrill, j'aimerais vous poser une question sur les conséquences économiques du prix et de l'horaire des compagnies aériennes sur la communauté de Smithers et les environs.

Mme Gladys Atrill: Nous en subissons les conséquences. À partir de Smithers, le prochain aéroport se trouve à deux heures et demie de route. Nous en ressentons les effets lorsque les gens sont attirés par les vols à moindre prix, comme l'a fait valoir le témoin précédent. C'est une chose de voir les passagers prendre une telle décision, mais on a aussi décidé d'augmenter la fréquence des vols à notre aéroport voisin également. Il y a donc l'attrait du prix et des possibilités. Ce ne sont pas uniquement les particuliers qui décident de choisir un vol offert à un autre moment ou à un meilleur prix. Les entreprises déterminent elles aussi qu'elles sont mieux servies... Même si notre communauté — Smithers et Bulkley Valley — est celle de choix, les entreprises doivent tenir compte de l'économie. Ainsi, si la fréquence est plus élevée et les prix sont plus bas dans une communauté voisine — que ce soit une perception ou la réalité —, alors...

Encore une fois, la distance est la même, comme je l'ai dit plus tôt. C'est donc souvent le même aéronef et les mêmes milles de vol, mais le prix est plus bas. Il est difficile de nous battre contre cela, donc lorsqu'une entreprise choisit de se déplacer vers une autre communauté, il est très difficile de la ramener vers nous. Parfois, ce sont de petites entreprises, mais d'autres fois, ce sont de grands exploitants industriels qui amènent les habitants avec eux.

Tout un cycle s'en suit. Lorsque les entreprises et les habitants décident de se réinstaller ailleurs, c'est une perte pour la communauté. L'autre jour, j'écoutais des décisions qui étaient prises au sujet des soins de santé et de l'emplacement des services. Tous ces éléments sont liés; il est donc difficile de tenir compte uniquement de l'incidence du coût du transport aérien, parce que les conséquences se font sentir dans l'ensemble de la communauté, en ce qui a trait à la présence des entreprises et des programmes et surtout, comme l'a fait valoir le témoin précédent, en ce qui a trait au tourisme. Nous sommes un centre touristique. Il faut donc que nos entreprises touristiques puissent accueillir leurs clients et que les clients aient accès aux autres communautés, de sorte qu'ils ne soient pas obligés de passer une nuit à Vancouver et une autre à Smithers parce que nous n'offrons qu'un vol par jour. Le coût économique et culturel de la réinstallation des entreprises est très élevé pour la communauté.

• (1735)

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup, madame Atrill.

L'aéroport de Smithers est un aéroport municipal. Une grande partie des coûts d'exploitation des aéroports sont des coûts fixes. Si les revenus aéronautiques diminuent en conséquence de décisions relatives à l'horaire ou de la concurrence avec les aéroports voisins, quel genre de choix la municipalité est-elle obligée de faire?

Mme Gladys Atrill: Nous n'avons pas beaucoup de choix. Nos sources de revenus sont limitées. Comme je l'ai déjà mentionné, avant la pandémie, l'aéroport était géré comme une entreprise et il était presque autosuffisant, bien qu'il appartienne à la municipalité et qu'il soit exploité par elle.

La COVID a mis en lumière les failles de ce modèle. Quand les revenus ont chuté, nous avons reçu de l'argent de la part des fonds de soutien, ce qui nous a aidés, mais la source principale dans laquelle nous pouvons puiser des revenus, c'est la taxation. Smithers compte 5 400 habitants. C'est une très petite collectivité. L'aéroport dessert une plus grande région géographique, mais nous ne pouvons pas percevoir de taxes ou d'argent auprès d'autres collectivités. Nous déployons des efforts en ce sens, mais ce n'est pas possible en ce moment. Si l'aéroport a des coûts excédentaires ou un manque à gagner, la solution de dernier recours est de percevoir l'argent auprès des résidents au moyen de la taxation. Nous ne l'avons jamais fait, mais nous sommes passés très proches ces deux dernières années.

M. Taylor Bachrach: Merci, madame Atrill.

Il y a un instant, M. Larivière a dit que le gouvernement fédéral des États-Unis jouait un beaucoup plus grand rôle dans le financement des infrastructures des aéroports que celui du Canada. Pour votre part, vous avez mentionné, durant votre déclaration préliminaire, que l'aéroport de Smithers facture des frais d'améliorations aéroportuaires aux passagers. Ces frais ont-ils une incidence sur l'abordabilité? Y aurait-il une meilleure façon d'assurer l'entretien des infrastructures aéroportuaires?

Mme Gladys Atrill: Oui, les frais ont une incidence sur l'abordabilité. Ils sont moins évidents qu'avant parce qu'ils sont inclus dans le prix, mais les gens savent qu'il y a des frais. Nos frais sont de 30 \$ par passager, ce qui est relativement élevé. Ils sont élevés, et les gens savent qu'ils doivent les payer.

J'aurais une suggestion à faire par rapport aux exigences en matière de niveau de service. Le gouvernement fédéral régleme les aéroports et nous dicte comment les exploiter. Je ne m'oppose pas à cela, sauf qu'il arrive qu'on nous dise d'apporter certaines améliorations ou qu'un de nos systèmes est inadéquat et doit être mis à niveau dans un délai précis. Je veux bien, mais puisque nous sommes un petit aéroport et que nous dépendons des subventions, il me semblerait logique que le gouvernement nous fournisse le financement en même temps qu'il nous ordonne d'apporter une amélioration essentielle à notre fonctionnement. Cette proposition vise non seulement les aéroports, mais aussi nombre d'autres systèmes relevant d'autres ordres de gouvernement.

Si le gouvernement établit une nouvelle norme réglementaire sur l'éclairage ou l'eau, par exemple, et s'il sait que le seul moyen pour nous d'apporter les modifications qui s'imposent est avec l'aide d'une subvention fédérale, pourquoi le financement n'est-il pas

fourni en même temps que le règlement est adopté? Autrement, tout le fardeau est placé sur les épaules du fournisseur local de services — la municipalité —, qui doit alors trouver une façon d'obtenir l'argent nécessaire.

Ce n'est pas nous qui établissons les règlements, mais nous devons nous y conformer dans les délais impartis, et les seuls à qui nous pouvons demander du financement sont les autres ordres de gouvernement. Il me semblerait logique de joindre le financement au programme, plutôt que de causer du stress et de la détresse. Ainsi, quand le gouvernement nous dirait de faire quelque chose, nous saurions par quels moyens y arriver et en combien de temps.

M. Taylor Bachrach: Merci.

Je sais que les petits aéroports comptent très fortement sur le PAIA pour l'entretien de leurs infrastructures. Y aurait-il des façons pour le gouvernement fédéral de renforcer le PAIA afin de mieux répondre aux besoins des aéroports comme celui de Smithers?

Mme Gladys Atrill: Le PAIA nous apporte beaucoup de soutien. Nous comptons sur ce programme. Il offre souvent un pourcentage très élevé des sommes requises, ce qui nous ramène à ce que je disais il y a un instant. Il faut que nous soyons informés en temps opportun que les fonds nécessaires pour satisfaire aux exigences réglementaires — qu'elles concernent l'équipement, l'état de la piste ou l'éclairage — nous seront versés rapidement. Ainsi, nous éviterons de presque manquer à nos obligations ou de presque contrevenir aux exigences. Selon moi, lorsque le gouvernement nous ordonne de faire quelque chose dans un délai précis, la réglementation devrait être plus étroitement liée à la possibilité d'obtenir le financement nécessaire pour obtempérer.

Je suis d'accord avec le témoin précédent. Les petits aéroports sont essentiels pour les gens qui vivent dans les régions rurales et éloignées du Canada. Ils ne servent pas seulement les citoyens de ces régions, mais bien la population de l'ensemble de la province. Nous sommes un centre de ressources. Nous fournissons de nombreux services au reste de la province et du pays, et nous avons besoin de soutien pour assurer la vitalité et la prospérité de notre communauté.

● (1740)

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie chaleureusement de votre présence, madame Atrill. Je remercie nos deux témoins. Je vais céder le reste de mon temps de parole au président. Bonne journée à toutes et à tous.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Comme vous, je remercie Mme Atrill et M. Larivière pour leurs témoignages. Nous vous sommes très reconnaissants d'avoir été des nôtres aujourd'hui.

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>