



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

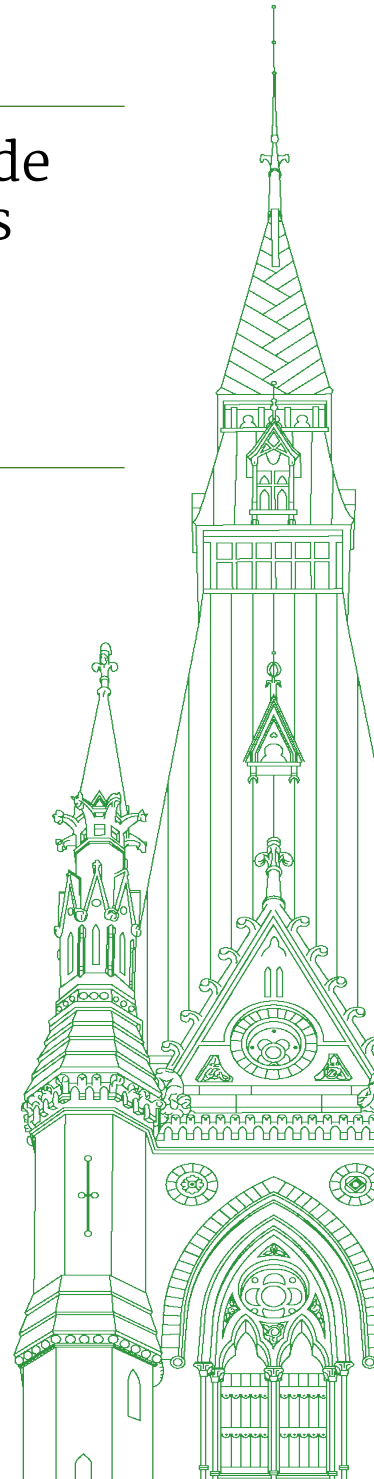
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 114

Le jeudi 9 mai 2024

Président : M. Peter Schiefke



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

Le jeudi 9 mai 2024

• (1105)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 114^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes. Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le mardi 16 avril 2024, le Comité reprend son étude sur l'état de la concurrence entre les lignes aériennes au Canada.

Avant de commencer, j'aimerais rappeler à tous les députés et aux autres participants à la réunion dans la salle les mesures préventives importantes suivantes.

Pour prévenir les incidents acoustiques perturbateurs — et potentiellement dangereux — susceptibles de causer des blessures, nous rappelons à tous les participants de garder leur oreillette éloignée de tous les microphones à tout moment. Comme indiqué dans le communiqué du Président à tous les députés le lundi 29 avril, les mesures suivantes ont été prises pour aider à prévenir les incidents acoustiques. Toutes les oreillettes ont été remplacées par un modèle qui réduit considérablement la probabilité d'un incident acoustique. Les nouvelles oreillettes sont noires alors que les anciennes oreillettes étaient grises. Veuillez utiliser uniquement une oreillette noire approuvée. Par défaut, toutes les oreillettes inutilisées au début d'une réunion seront débranchées. Lorsque votre oreillette n'est pas utilisée, veuillez la placer face vers le bas, au milieu de l'autocollant sur la table, tel qu'indiqué par l'image. Veuillez consulter les cartes sur la table pour connaître les lignes directrices sur la prévention des incidents acoustiques. La disposition de la salle a été ajustée pour augmenter la distance entre les microphones et réduire le risque de retour d'une oreillette dans la salle.

Ces mesures sont en place afin que nous puissions exercer nos activités sans interruption et pour protéger la santé et la sécurité de tous les participants, y compris, bien entendu, celles de nos interprètes. Je vous remercie tous de votre collaboration.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride. Conformément à la motion de régie interne du Comité concernant les tests de connexion pour les témoins, j'aimerais informer le Comité que tous les témoins ont effectué les tests de connexion requis avant la réunion.

Chers collègues, pendant la première heure, nous accueillons les représentants du Bureau de la concurrence du Canada: Mme Melissa Fisher, la sous-commissaire de la Direction des fusions; et Bradley Callaghan, le sous-commissaire délégué de la Direction de la politique, de la planification et de la promotion. Bienvenue à vous deux.

Nous allons commencer par les déclarations préliminaires, pour lesquelles je vous cède la parole. Vous disposez de cinq minutes.

Mme Melissa Fisher (sous-commissaire, Direction des fusions, Bureau de la concurrence Canada): Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité. Je vous remercie de nous avoir invités à comparaître devant vous aujourd'hui. Je m'appelle Melissa Fisher et je suis sous-commissaire à la Direction des fusions du Bureau de la concurrence. Mon collègue Brad Callaghan, sous-commissaire délégué de la Direction de la politique, de la planification et de la promotion, se joint à moi aujourd'hui.

[Français]

Le Bureau est un organisme d'application de la loi qui est indépendant. Il protège la concurrence et en fait la promotion au bénéfice des consommateurs et des entreprises du Canada. Au Bureau, nous assurons et contrôlons l'application de la Loi sur la concurrence, une loi d'application générale qui vise tous les secteurs de l'économie. Nous menons des enquêtes et nous luttons contre l'abus de position dominante, les fusions anticoncurrentielles, la fixation des prix et les pratiques commerciales trompeuses. Nous faisons également la promotion de règles et de règlements qui favorisent la concurrence.

Il importe de souligner que notre rôle relève de l'application de la loi, et non de l'arbitrage ou de la décision judiciaire. La Loi sur la concurrence nous oblige à respecter plusieurs normes et critères, comme de prouver que la concurrence subit un tort considérable.

[Traduction]

Je ferai également remarquer que, sur les fusions de compagnies aériennes, il existe un processus d'examen de l'intérêt public qui peut être déclenché par le ministre des Transports. Lorsque cela se produit, la loi nous oblige à fournir des conseils, et non à faire exécuter les règles. Notre rôle est de signaler au ministre des Transports, au moyen d'un rapport public, les enjeux de concurrence que pourrait soulever la fusion. C'est au ministre que revient la décision de recommander ou non l'approbation de la transaction proposée.

Nous avons procédé ainsi dans le cadre de trois transactions au cours des dernières années: d'abord avec la transaction entre First Air et Canadian North en 2019, ensuite avec la fusion proposée d'Air Canada et d'Air Transat en 2020 et, plus récemment, avec celle de WestJet et de Sunwing. Nous estimons important de rectifier les faits à la lumière des témoignages que vous avez entendus. Le Bureau n'a pas approuvé ces fusions. En fait, nos rapports publics ont relevé de graves préoccupations en matière de concurrence liées à chacune d'entre elles.

En 2015, nous avons également participé au dernier examen majeur de la Loi sur les transports au Canada. Notre mémoire contenait des recommandations au gouvernement qui, selon nous, se traduiraient par une baisse des prix, une amélioration de la qualité des services et une plus grande innovation dans le secteur des transports.

Devant les événements récents qui ont soulevé des questions sur la concurrence dans le transport aérien, le Bureau s'est penché sur la pertinence d'une étude plus complète, distincte des questions d'application de la loi qui portent sur des transactions ou des comportements précis. C'est ainsi que nous avons amorcé un processus pour mener une étude de marché sur le secteur. Il s'agira de la première étude de marché que nous réaliserons en vertu de nos nouveaux pouvoirs, qui nous ont été conférés en décembre 2023 par le projet de loi C-56. Elle fait suite à notre étude la plus récente, qui portait sur le secteur de l'épicerie de détail.

Notre intention est d'examiner la concurrence dans le transport aérien et ce que les gouvernements de tout le Canada peuvent faire pour rehausser la concurrence au profit des passagers qui voyagent sur des vols intérieurs, et des travailleurs et entrepreneurs qui permettent ces services. Nous publierons des détails sur cette étude du marché du transport aérien dans les prochains jours, lorsque nous lancerons une consultation sur le cadre de référence.

• (1110)

[Français]

Avant de répondre à vos questions, je tiens à préciser que la Loi oblige le Bureau à mener ses enquêtes en privé et à protéger la confidentialité des renseignements que nous obtenons. Cette obligation pourrait nous empêcher de discuter de certaines de nos enquêtes actuelles ou antérieures.

[Traduction]

Je tiens à remercier le Comité de nous donner l'occasion de comparaître aujourd'hui. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, madame Fisher.

Nous allons commencer notre série de questions avec M. Williams.

Monsieur Williams, vous avez la parole pour six minutes.

M. Ryan Williams (Baie de Quinte, PCC): Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier les fonctionnaires du Bureau de la concurrence qui comparaissent devant nous dans le cadre de cette étude très importante.

Cette étude a été lancée parce que le Canada a perdu un concurrent aérien, Lynx Air.

Nous avons mené une étude assez approfondie sur l'état du transport aérien. Je me réjouis d'apprendre que vous mènerez votre propre étude sur ce secteur. Vous avez évoqué trois fusions de compagnies aériennes approuvées par le gouvernement actuel — First Air et Canadian North; Air Canada et Air Transat; et WestJet et Sunwing. Vous avez conclu que chacune de ces fusions aurait pour effet de « diminuer sensiblement la concurrence. » Le gouvernement actuel a pourtant approuvé les trois fusions, malgré les objections du Bureau.

Si notre secteur du transport aérien est toujours à une fusion près de devenir non concurrentiel, le ministère des Transports devrait

s'en alarmer. Lorsque nous avons interrogé les fonctionnaires du ministère mardi, ils semblaient penser que tout allait bien.

Que devons-nous faire pour mieux entendre le Bureau de la concurrence et favoriser la concurrence dans le secteur du transport aérien?

Mme Melissa Fisher: Je vais parler d'abord des fusions. Les examens des fusions traitent précisément de la transaction dont nous discutons aujourd'hui. Ce ne sont pas des enquêtes sur l'ensemble du secteur. Ils portent sur le chevauchement entre deux parties qui proposent de se fusionner.

Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration liminaire, lorsque le ministre des Transports déclenche un examen de l'intérêt public, nous suivons une procédure différente pour les examens des fusions. Dans ces circonstances, notre rôle ne relève plus de l'application de loi, mais de la prestation de conseils. Nous fournissons au ministre des Transports notre point de vue sur les questions liées à la concurrence, peu importe la portée de la transaction.

Cette façon de procéder pose problème actuellement. Elle constitue une difficulté au minimum pour le bureau. Notre processus est le même que celui de l'examen de l'intérêt public, peu importe que l'enjeu de concurrence fondamental soit lié au transport ou non. Récemment, nous avons remis au ministre un rapport sur l'acquisition de Bunge par Viterra. Ces entreprises sont deux grandes multinationales agricoles qui ont un modèle d'affaires d'intégration verticale...

M. Ryan Williams: Je suis vraiment désolé, mais je n'ai pas beaucoup de temps.

Pour revenir aux fusions, la fusion d'Air Canada et d'Air Transat a été approuvée, mais lorsque la COVID est arrivée, les parties concernées ont décidé que le moment n'était pas opportun pour aller de l'avant.

Le Canada compte un grand concurrent appelé Porter Airlines, dont les représentants n'ont pas témoigné devant le Comité, contrairement aux représentants de Flair Airlines, qui ont soulevé des préoccupations assez graves concernant des comportements anticoncurrentiels.

Le bureau a-t-il entendu parler des préoccupations soulevées par le gouvernement ou par Flair? Je sais que vous ne pouvez pas faire de commentaires sur une enquête en cours, mais des enquêtes sont-elles engagées sur des comportements anticoncurrentiels en ce moment?

• (1115)

M. Bradley Callaghan (sous-commissaire délégué, Direction de la politique, de la planification et de la promotion, Bureau de la concurrence Canada): Merci de la question, monsieur le président.

Évidemment, comme vous l'avez dit, nous ne pouvons pas faire de commentaires sur des enquêtes actives, mais le bureau a déclenché des enquêtes sur les allégations.

Vous avez mentionné Flair Airlines. Nous savons que des représentants du transporteur sont venus témoigner. Nous avons examiné les allégations sur les prix d'éviction. Le bureau a réalisé un examen approfondi de la question. Le dossier a été abandonné en 2023, mais je peux vous assurer que nous y avons mis beaucoup de sérieux.

M. Ryan Williams: D'autres enquêtes se poursuivent-elles sur des allégations de pratiques anticoncurrentielles dans l'industrie aérienne, que ce soit Flair ou un autre transporteur?

M. Bradley Callaghan: Vu la nature confidentielle de notre travail, ce n'est pas quelque chose que nous pouvons confirmer au Comité. Il arrive que nous rendions les informations publiques afin de recueillir des éléments importants, mais nous ne pouvons rien divulguer au Comité en ce moment.

M. Ryan Williams: Pendant un témoignage qui s'est tenu l'autre jour, je me suis penché sur l'assignation des portes d'embarquement. Cette pratique peut devenir anticoncurrentielle selon les moyens employés par certaines lignes aériennes pour être concurrentielles. Des représentants de petits aéroports comme Abbotsford sont venus nous parler de ce qu'ils font. Nous avons également reçu des représentants de grands aéroports. Dans le cadre de son étude, le bureau se penchera-t-il sur l'immobilier, l'assignation des portes d'embarquement et la façon dont les lignes aériennes se font concurrence au sol comme dans les airs?

M. Bradley Callaghan: Nous allons vous fournir un peu plus de détails très bientôt sur la portée et le mandat de l'étude. Lorsque nous aurons terminé la phase actuelle, qui comporte des consultations avec le ministre d'Innovation, Sciences et Développement économique, nous avons l'intention de publier notre mandat afin de donner une description un peu plus détaillée de ce que nous comptons étudier.

Pour l'heure, je dirais que nous examinons l'état de la concurrence dans ces marchés au Canada. Au regard des études que nous avons menées dans le passé, nous déterminerons fort probablement que les entraves à l'accès constituent une part importante de l'environnement de la concurrence.

M. Ryan Williams: Dans le cadre des pouvoirs conférés par le projet de loi C-56, le ministre d'Innovation, Sciences et Développement économique peut ordonner au commissaire — puisque le bureau fait encore partie d'Innovation, Sciences et Développement économique — de mener des études. Le ministre a-t-il demandé des examens ou des études sur l'état de la concurrence entre les lignes aériennes au Canada? Veuillez répondre par oui ou par non.

Le président: Vous avez 10 secondes.

M. Bradley Callaghan: L'étude en question a été proposée par le Bureau de la concurrence. Un processus et une consultation sont engagés avec le ministre, dont je veux tenir compte. C'est le Bureau de la concurrence qui a proposé cette étude.

Le président: Nous passons à M. Iacono.

Monsieur Iacono, la parole est à vous. Vous avez six minutes.

[Français]

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

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

Madame Fisher, pouvez-vous expliquer au Comité les facteurs pris en compte lorsqu'une entreprise souhaite offrir ses services dans le secteur de l'aviation?

[Traduction]

Mme Melissa Fisher: Si vous le permettez, je vais répondre en anglais parce que c'est un peu technique.

Pour chacune des trois fusions que j'ai mentionnées dans ma déclaration liminaire, nous avons examiné les obstacles à l'entrée.

C'est une partie importante de notre analyse. Dans le cadre de nos activités d'application de la loi par contre, nous examinons les obstacles causés par les chevauchements entre les réseaux des parties qui veulent se fusionner. Cette enquête est très ciblée.

M. Angelo Iacono: Nous avons constaté que l'industrie était assujettie à des règles relatives à l'indication de prix partiels. Le Bureau de la concurrence a-t-il des règles additionnelles en place pour les lignes aériennes? Pourriez-vous expliquer quelles sont ces règles?

M. Bradley Callaghan: Les règles sur l'indication de prix partiels ne visent pas seulement les lignes aériennes. Elles font partie du champ d'application de la Loi sur la concurrence, quoique certains détails diffèrent pour les fusions dans le secteur des transports. Les règles du bureau sur l'indication de prix partiels sont d'application générale. Elles visent pratiquement toutes les entreprises qui participent à l'économie. Elles ont été établies pour que les consommateurs comprennent ce qui leur est vendu et ne soient pas induits en erreur. Les règles sur l'indication de prix partiels visent à faire en sorte que les consommateurs connaissent le montant total du prix d'un produit au lieu de voir des frais s'ajouter au montant initial au point que ce qu'ils finissent par devoir payer est trop élevé comparativement au montant affiché au départ.

● (1120)

M. Angelo Iacono: Merci.

Selon quels critères déclenchez-vous une étude pour déterminer si la concurrence est adéquate dans le secteur aérien? Pourriez-vous décrire ce processus?

Mme Melissa Fisher: La réponse à cette question se trouve dans les deux volets de notre mandat. Nous pouvons déclencher une enquête dès qu'une fusion ou une conduite contrevient à la Loi sur la concurrence. Voilà le processus que nous suivons dans la filière d'application de la loi.

M. Bradley Callaghan: Le second volet de notre mandat est la promotion de la concurrence à laquelle sont rattachés nos pouvoirs en matière d'étude de marché. Les études de marché ont pour objet de mieux comprendre le fonctionnement de la concurrence dans une perspective holistique, et non pas d'examiner des allégations portant sur une conduite ou une proposition de fusion en particulier. Les résultats de nos études de marché visent davantage les gouvernements. Elles incluent souvent des recommandations pour améliorer la concurrence au Canada.

M. Angelo Iacono: Avez-vous déjà reçu des demandes de la part d'une ligne aérienne américaine? Les représentants de WestJet ont dit devant le Comité qu'American Airlines ne souhaitait pas venir au Canada pour toutes sortes de raisons. Avez-vous déjà reçu des demandes de la part de lignes aériennes américaines qui voulaient s'installer au Canada?

Mme Melissa Fisher: Au cours des enquêtes sur les fusions, une des choses que nous regardons est l'arrivée possible de nouveaux concurrents. Nous parlons à quiconque pourrait être considéré comme un nouveau concurrent.

M. Angelo Iacono: Je suppose que vous ne pouvez pas nous dire si vous avez déjà reçu une demande ou une manifestation d'intérêt d'une ligne aérienne américaine.

Mme Melissa Fisher: Malheureusement, nous ne pouvons pas vous faire part de cette information.

M. Angelo Iacono: D'accord.

[Français]

Quel est l'effet du plafond de 49 % de propriété étrangère sur la concurrence et les services aériens au Canada, en particulier à la suite de la fermeture de Lynx Air?

M. Bradley Callaghan: Nous n'avons pas abordé cette question de concurrence récemment. Cependant, le plus récent élément de notre analyse sur le sujet est dans notre rapport de 2015, que ma collègue Mme Fisher a mentionné. En fait, il s'agissait de notre soumission au processus de révision de la Loi sur les transports au Canada.

[Traduction]

Le rapport traite des restrictions sur la propriété étrangère comme une forme d'entrave à l'accès dans le marché. Une des recommandations fondamentales qui se dégage du mémoire que nous avons soumis concerne la libéralisation de ces restrictions, qui constituent en fait une entrave à l'accès, et la négociation avec nos partenaires commerciaux pour essayer de stimuler la concurrence.

[Français]

M. Angelo Iacono: Afin d'affronter les défis économiques qui se posent actuellement, quelle stratégie les principales compagnies aériennes du Canada adoptent-elles pour rester concurrentielles et viables?

M. Bradley Callaghan: Nous allons essayer d'évaluer cet aspect de la question lorsque nous ferons notre étude de marché.

[Traduction]

Ce que les entreprises font au quotidien pour rester concurrentielles est quelque chose que nous étudions dans le cadre de notre mandat d'application de la loi lorsque nous examinons les faits relatifs à un cas. Les examens des fusions, par exemple, sont fondés sur des preuves et des faits, mais ils portent sur une conduite très précise observée dans le marché. Je ne pense pas que nous sommes en mesure de faire une déclaration générale aujourd'hui sur une tendance qui se dégage dans l'industrie, mais nous nous pencherons sûrement sur la question si nous allons de l'avant avec l'étude de marché que nous avons proposée.

Le président: Merci.

[Français]

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

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

Je remercie les représentants du Bureau de la concurrence d'être parmi nous aujourd'hui.

Madame Fisher, monsieur Callaghan, je constate que vous travaillez déjà sur une étude au sujet de l'état de la concurrence dans le secteur aérien. Si nous vous avons invités un peu plus tard, nous aurions été en mesure d'avoir plus d'information. Je ne sais pas si nous aurons l'occasion de vous revoir.

Le sujet sur lequel je voulais revenir a été abordé par un de mes collègues plus tôt. Plusieurs propositions de vente ou de fusion de lignes aériennes ont été faites au cours des dernières années. Il y a eu, par exemple, la vente de Sunwing à WestJet et la vente d'Air Transat à Air Canada. Je pense qu'il y a eu un autre cas, qui remonte à quelques années. Dans ces deux situations, le Bureau de la concurrence avait formulé de sérieuses préoccupations, particulièrement dans le cas d'Air Canada et d'Air Transat. En fait, si je ne

me trompe pas, même le réseau européen de la concurrence disait que ce n'était pas une bonne idée. Pourtant, le gouvernement du Canada a quand même approuvé les transactions.

Quels mécanismes pourrions-nous mettre en place pour nous assurer que, lorsque le gouvernement prend une décision qui va à l'encontre de la concurrence, il y a plus d'encadrement quant à la façon dont il procède?

Pourrions-nous mettre des mesures en place, par exemple, pour aider à ce qu'il y ait plus de transparence dans la façon dont le gouvernement prend sa décision?

En ce qui concerne la façon dont vous faites votre examen, nous avons un document qui est très clair, très explicatif. Cependant, du côté du gouvernement, il est plus difficile de comprendre sur quoi les décisions sont fondées.

• (1125)

[Traduction]

Mme Melissa Fisher: Vous décrivez en fait le processus actuel où le commissaire remet son rapport au ministre des Transports, qui obtient aussi un rapport sur les questions d'intérêt public liées aux transports nationaux. Le rôle du commissaire se limite dans ces circonstances à présenter un rapport sur les préoccupations liées à la concurrence. Ensuite, s'il y a des préoccupations et que les parties proposent des mesures pour répondre à ces préoccupations, le commissaire doit fournir au ministre un avis sur l'efficacité des mesures proposées. Dans le cas des fusions que vous avez mentionnées, nous avons donné au ministre notre point de vue sur les mesures proposées, mais là s'arrête notre participation au processus.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord. Merci de la réponse.

Ma prochaine question concerne plus précisément l'accès aux portes d'embarquement et aux créneaux horaires dans les aéroports. Cet élément a été soulevé à plusieurs reprises dans le cadre de notre étude jusqu'à présent. Le problème se poserait dans certains aéroports où l'espace est restreint.

Serait-il possible que le Bureau de la concurrence intervienne dans le cas de situations problématiques? Prenons l'exemple d'une situation où tous les créneaux horaires sont occupés et où toutes les portes d'embarquement sont utilisées. Cela nuit malheureusement de façon importante à la concurrence, un nouveau concurrent ou une nouvelle entreprise pouvant avoir des difficultés à obtenir un créneau horaire ou l'accès à une porte d'embarquement.

Si un cadre législatif donnait le pouvoir au Bureau de forcer la libération de certains créneaux horaires ou d'offrir l'accès à certaines portes d'embarquement, pensez-vous que cela aiderait la concurrence?

M. Bradley Callaghan: Merci beaucoup de la question.

[Traduction]

Je dois d'abord mentionner que l'accès aux portes d'embarquement dans les aéroports est une question qui serait analysée dans le cadre de notre processus visant à comprendre comment la concurrence est touchée dans les cas déjà à l'étude. De leur côté, les cas décrits par Mme Fisher ont pour objet de déterminer quels types d'entraves à l'accès devraient faire partie de l'évaluation du processus. Les résultats se solderaient par des recommandations destinées au ministre des Transports.

Le Bureau de la concurrence est responsable d'un ensemble de règles de conduite en plus des fusions. Par exemple, dans le cas d'allégations sur la conduite de lignes aériennes et d'un aéroport qui pourrait être anticoncurrentielle — autrement dit, un comportement stratégique pour essayer d'exclure des concurrents dans l'espace aéroportuaire ou d'essayer d'empêcher la concurrence —, nous examinons évidemment les types d'allégations pour déterminer si elles soulèvent des questions liées à d'autres parties de la loi telles que l'abus de position dominante.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: J'aimerais aborder la question de vos pouvoirs d'enquête dans les cas d'allégations ou lorsque vous soupçonnez qu'il y a eu un abus de position dominante ou des pratiques anticoncurrentielles.

Dans le cadre de mon travail en tant que porte-parole du Bloc québécois en matière de transport, j'ai eu l'occasion de parler de façon très régulière à des gens des régions, des aéroports régionaux et des petites compagnies aériennes.

Dans tous les cas, ces gens ont été presque unanimes. Ils m'ont mentionné vivre souvent des situations où, au moment d'essayer d'établir un nouveau service de transport ou une nouvelle liaison pour une destination donnée, un gros joueur arrive, casse les prix, puis les augmente quelques mois après qu'ils se sont retirés.

Ils ont aussi déploré le fait que, s'ils portent plainte auprès du Bureau de la concurrence, ils ont malheureusement l'impression que cela ne donne rien puisqu'il faut attendre des années avant qu'il y ait un rapport. Ils m'ont aussi dit qu'il fallait accumuler tellement de documents que cela les décourageait. De plus, ils n'ont pas les moyens financiers de soutenir une concurrence déloyale pendant des mois, voire des années.

Existe-t-il des solutions qui permettraient de rendre le processus de résolution des problèmes plus efficace, comme dans le cas dont je viens de vous parler?

• (1130)

Le président: Malheureusement, monsieur Barsalou-Duval, il ne vous reste plus assez de temps de parole pour que le témoin donne une réponse, mais vous aurez la chance d'y revenir au prochain tour de questions.

[Traduction]

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Je cède avec plaisir 15 secondes de mon temps.

Le président: C'était une question très complexe.

M. Taylor Bachrach: Il me redonnera mon temps plus tard. Ce n'est pas un problème.

Le président: D'accord.

Monsieur Callaghan, veuillez répondre à la question. Essayez de le faire en 20 ou 30 secondes.

M. Bradley Callaghan: D'accord.

Une chose encourageante, c'est la modernisation de la Loi sur la concurrence. Le Bureau de la concurrence a fait des demandes très publiques en ce sens, si bien qu'au cours des deux ou trois dernières années, des changements très importants ont été apportés. Plusieurs processus ont été modernisés, notamment le cadre relatif à l'abus de position dominante. Nous sommes persuadés que la modernisation mise en oeuvre et que les propositions de modernisation dont est

saisi le Parlement permettront au Bureau de la concurrence d'accélérer le traitement des dossiers. Nous tendons toujours vers cet objectif.

Je ne suis pas certain de savoir de quel cas vous parlez, mais bien évidemment, nous examinons sans complaisance notre travail et nous essayons de traiter les dossiers le plus rapidement possible.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Callaghan.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous. Vous avez six minutes.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de leur présence et de leur contribution à cette étude.

Je vous ai peut-être mal entendu, mais je pense que vous avez mentionné une étude de marché que vous avez réalisée sur le secteur aérien. L'étude à venir — l'étude holistique — est-elle la première que vous réalisez sur l'ensemble du marché? En avez-vous déjà réalisé une auparavant?

M. Bradley Callaghan: Je précise que l'étude que j'ai mentionnée était en fait un mémoire que nous avons présenté dans le cadre de l'examen législatif de la Loi sur les transports au Canada. La nouvelle étude de marché que nous proposons serait un peu plus approfondie et viserait expressément le secteur aérien. L'examen de la Loi sur les transports au Canada visait le transport ferroviaire, aérien et maritime. Ce type d'examen est donc un peu plus vaste qu'une étude de marché.

M. Taylor Bachrach: Au sujet de votre examen législatif et de vos recommandations sur le secteur du transport aérien, combien de recommandations ont été mises en œuvre par le gouvernement?

M. Bradley Callaghan: Je crois qu'une des recommandations portait sur les restrictions relatives à la propriété étrangère et sur l'entrée en vigueur d'une proposition qui figurait déjà dans les règlements ou dans les lois et qui consistait à établir un plafond de 49 % pour la propriété étrangère. Sauf erreur, cette proposition a été mise en œuvre. Nous gardons à l'esprit les autres recommandations que nous formulons.

Nous tenons compte des considérations plus vastes du ministre par rapport à l'intérêt public. La priorité du bureau est la concurrence. Nous sommes d'ardents défenseurs de la libéralisation, qui devrait tenir une place plus élevée dans l'échelle des priorités selon nous. De toute évidence, le ministre des Transports prend en considération un ensemble plus vaste de facteurs.

M. Taylor Bachrach: Un témoin a parlé lors d'une réunion précédente d'approches empiriques qui permettent de mesurer la concurrence dans divers secteurs. Le commissaire à la concurrence emploie-t-il une méthodologie pour évaluer la concurrence, que ce soit dans le secteur du transport aérien ou dans d'autres secteurs?

Dans le même ordre d'idée, des seuils ou des cibles sont-ils établis? Nous parlons beaucoup des mérites de la concurrence, qui consistent à rendre les biens et les services plus abordables pour les consommateurs, mais nous ne parlons pas vraiment de ce que nous voulons réaliser au juste. Avons-nous une idée précise des objectifs que nous essayons d'atteindre?

• (1135)

Mme Melissa Fisher: Je vais parler d'abord des activités d'application de la loi se rapportant aux fusions. Nous surveillons les effets anticoncurrentiels possibles de certaines transactions. En règle générale, nous relevons toute augmentation des parts du marché supérieure à 30 % ou à 35 %. Ces seuils sont énoncés dans les lignes directrices du bureau, mais ils varient selon les secteurs. Pour le secteur aérien, nous examinerions à travers ce prisme chaque paire formée du point d'origine et du point de destination, de même que la part de marché et la concentration pour chaque itinéraire. Nous ne dresserions pas un portrait des visées concernant la concurrence dans l'industrie en général.

M. Taylor Bachrach: Je m'intéresse particulièrement aux petits marchés régionaux dans le Canada rural. Il y a vraiment un manque de concurrence, ce qui entraîne des coûts élevés.

Votre étude de marché à venir se penchera-t-elle sur les vols régionaux, les marchés régionaux et les effets sur le Canada rural?

M. Bradley Callaghan: Nous sommes certainement attentifs à ces enjeux. Dans le cadre d'examen précédents, nous avons pris note des particularités des marchés, surtout dans le Nord du Canada. Ces particularités comprennent les conditions météorologiques et l'équipement spécial nécessaire pour desservir ces régions. La population a aussi besoin de services de transport pour accéder aux grands centres et aux installations essentielles. Nous sommes certainement attentifs à ces enjeux.

Si vous me le permettez, j'aimerais mentionner une autre chose par rapport à la manière dont nous évaluons la concurrence. Nous avons réalisé une étude globale sur l'intensité concurrentielle au Canada au cours des 20 dernières années. Cette étude ne portait pas sur les marchés concurrentiels, mais plutôt sur les industries organisées selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord, ou SCIAN. Nous avons examiné des facteurs comme la concentration dans les secteurs, le taux d'entrée et de sortie, ainsi que ce qu'on appelle la stabilité des classements — qui occupe le premier rang dans un marché, est-ce que les classements varient? — pour essayer de mieux comprendre comment fonctionne la concurrence.

M. Taylor Bachrach: J'aimerais poser une dernière question relative au Canada rural et aux marchés ruraux. Le gouvernement mise toujours sur la concurrence pour rendre les services abordables; on le constate aussi dans le secteur des télécommunications. Or dans les très petits marchés, est-ce raisonnable de compter sur plusieurs transporteurs pour créer de la concurrence? Normalement, dans les régions rurales, le service est assuré par un seul fournisseur, et ce monopole rend le service inabordable.

Dans certains marchés, y a-t-il des limites aux résultats qu'on peut obtenir pour les consommateurs en misant sur la concurrence?

M. Bradley Callaghan: Je dirais d'abord que c'est certainement là que nous espérons que le marché portera des fruits. Nous comptons sur le marché pour livrer tout ce que vous avez mentionné, soit de bas prix et du service. Toutefois, nous reconnaissons qu'il arrive au marché d'échouer. Notre organisme ne s'oppose pas à la réglementation. Lorsque le recours à la réglementation s'impose, ce que nous recommandons, c'est de laisser le plus de place possible à la concurrence.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Merci, monsieur Callaghan.

Nous passons à M. Williams pour cinq minutes.

M. Ryan Williams: Merci, monsieur le président.

Madame Fisher, monsieur Callaghan, a-t-on déjà bloqué une fusion au Canada, oui ou non?

Mme Melissa Fisher: Non.

M. Ryan Williams: Jamais une fusion n'a été bloquée.

Je sais qu'on n'examine pas seulement les compagnies aériennes; on examine tous les secteurs, y compris ceux des télécommunications et des banques. Le comité de l'industrie a reçu Mme Jeanne Pratt il n'y a pas très longtemps. Elle a témoigné que les données ne montrent pas que les prix ont baissé après la fusion entre Rogers et Shaw.

WestJet et Sunwing ont fusionné. Jusqu'à maintenant, les données montrent-elles que les prix diminuent ou que la fusion porte des fruits?

Mme Melissa Fisher: Normalement, nous n'évaluons pas les résultats des fusions. Il serait possible... Il nous arrive de réaliser ce qu'on appelle des études sur les mesures correctives en matière de fusions afin d'évaluer l'efficacité des mesures prises pour veiller à ce que le marché demeure concurrentiel.

M. Ryan Williams: Le Bureau n'évalue pas les répercussions. Vous pencherez-vous sur cette question dans le cadre de l'étude à venir?

M. Bradley Callaghan: Malheureusement, étant donné que nous sommes encore à l'étape de la consultation avec le ministre, je ne peux pas vous dire si nous nous pencherons sur cette question en particulier.

• (1140)

M. Ryan Williams: Dans ce cas, je vais vous demander des renseignements généraux. Il y a eu des fusions récentes, notamment entre HSBC et RBC, et entre Rogers et Shaw.

De façon générale, d'après vos études, quelle incidence les fusions ont-elles sur les prix et les services offerts aux consommateurs?

Mme Melissa Fisher: Quand nous détectons des problèmes de concurrence, nous suivons un processus très bien établi pour les résoudre. Généralement, nous réussissons à négocier une résolution avec les parties pour régler les problèmes par des moyens structurels, comme le dessaisissement d'actifs ou de parties de l'entreprise. L'accord est alors enregistré auprès du Tribunal de la concurrence. C'est très efficace.

M. Ryan Williams: Pour la fusion entre Rogers et Shaw, vous avez recommandé un dessaisissement, ou c'est ce que vous auriez fait. L'affaire a fini devant le Tribunal. Vous avez fait une recommandation concernant Rogers et Shaw, le dossier a été soumis au Tribunal, et le Tribunal a rejeté votre décision.

Pouvez-vous nous parler de l'efficacité du Tribunal? Ailleurs dans le monde, y a-t-il des pays qui n'ont pas de tribunal et qui confèrent plus de pouvoir au Bureau de la concurrence?

Mme Melissa Fisher: Pour préciser, en pareil cas, le rôle du commissaire est de présenter une demande au Tribunal. Ce n'est pas un arbitre. Nous avons déposé une demande dans le but de bloquer la transaction, mais la décision finale appartient au Tribunal de la concurrence.

Ailleurs dans le monde, les organismes responsables de la concurrence fonctionnent selon différents modèles. Certains sont à la fois enquêteurs et décideurs.

M. Ryan Williams: Des modifications ont été apportées à la Loi sur la concurrence. Le Parti conservateur appuie les modifications proposées par le Parti néo-démocrate pour élargir les pouvoirs relatifs aux mesures correctives en matière de fusions, par exemple, la réduction du seuil de 35 à 30 %.

Ces modifications aideront-elles vraiment le Bureau de la concurrence à mieux examiner les fusions, de sorte qu'il devienne possible de bloquer une fusion au Canada?

Mme Melissa Fisher: Les modifications proposées sont considérables.

En ce qui concerne la concurrence dans le secteur du transport aérien, l'effet sera limité étant donné le processus que prévoit la Loi sur les transports au Canada: nous conseillons le ministre, et le ministre prend la décision.

M. Ryan Williams: C'est vrai.

C'est dommage qu'aux yeux du ministre, le dossier ne soit pas assez important pour qu'il vienne en discuter avec le Comité. Nous en sommes très déçus. Je sais que beaucoup de députés ont fait des remarques là-dessus.

Pour revenir à l'industrie dans son ensemble au Canada, mon collègue a mentionné le Canada rural. On pourrait examiner la politique Ciel bleu; on pourrait aussi considérer la possibilité de remplacer le seuil de 25 % par un seuil de 49 % pour un seul investissement étranger.

Avez-vous vu d'autres initiatives ailleurs dans le monde que nous devrions étudier ou connaissez-vous d'autres mesures qui pourraient accroître la concurrence dans le secteur du transport aérien au Canada?

M. Bradley Callaghan: Je sais que des travaux ont été faits par des organismes semblables au nôtre dans d'autres pays. L'Australie et le Royaume-Uni me viennent à l'esprit. L'Australie est souvent considérée comme un bon pays auquel comparer le Canada en raison des distances entre les grands centres et de la superficie.

Certains organismes ont peut-être une fonction de réglementation plus concrète. Par exemple, certains surveillent les prix au quotidien. Je crois qu'en Australie et au Royaume-Uni, les organismes responsables de la concurrence ont participé à des consultations avec le ministère des Transports de leur pays pour trouver des moyens d'accroître la concurrence. Un des principaux sujets de discussion était l'accès aux créneaux dans les aéroports et les solutions susceptibles d'améliorer cet accès pour favoriser la concurrence.

Le président: Merci, monsieur Callaghan.

Nous passons à M. Rogers.

Monsieur Rogers, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

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

Bienvenue à nos invités.

Nous portons tous une grande attention aux problèmes dans le secteur du transport aérien, particulièrement dans le Canada rural. Quand on se déplace par avion au Canada atlantique comme je le fais — M. Bachrach se déplace aussi par avion dans les régions rurales de sa circonscription —, on constate qu'il y a beaucoup de problèmes à régler. Qu'il s'agisse de l'accessibilité, du prix des billets d'avion ou autres, les défis sont nombreux.

À titre d'exemple, au Canada atlantique, pour les vols à destination de St. John's, l'accessibilité ne pose pas tellement problème. Cependant, à Gander, à Deer Lake et dans d'autres villes desservies par un petit aéroport, premièrement, c'est très difficile de trouver un vol, et deuxièmement, les prix sont extrêmement élevés comparativement aux prix d'autres vols.

Vous avez mentionné la fusion des compagnies aériennes. La fusion proposée entre Air Canada et Air Transat n'a-t-elle pas été bloquée à cause de problèmes?

• (1145)

Mme Melissa Fisher: Oui. Elles ont proposé de fusionner. Le ministre des Transports a entrepris un examen de l'intérêt public. Le commissaire a présenté un rapport soulevant des préoccupations importantes en matière de concurrence liées à 83 lignes entre le Canada et les destinations soleil ou l'Europe. Par la suite, les parties ont proposé des mesures pour répondre à ces préoccupations. Ensuite, dans une lettre publique adressée au ministre, le commissaire a indiqué qu'à son avis, les mesures proposées étaient insuffisantes pour régler les problèmes relatifs à la concurrence.

En fin de compte, la Commission européenne à la concurrence a aussi dû examiner la transaction en raison des vols transatlantiques. D'après ce que je comprends, Air Canada n'était pas prête à accepter les mesures correctives exigées par la Commission européenne. C'est une des raisons qu'elle a données lorsqu'elle a abandonné le projet.

M. Churence Rogers: Merci pour les précisions.

Les intervenants du secteur du transport aérien nous ont dit qu'ils étaient assujettis à des règles particulières. Pouvez-vous nous décrire ces règles et nous expliquer comment elles s'appliquent aux petites, aux moyennes et aux grandes compagnies aériennes? Sont-elles appliquées de la même façon à toutes?

Mme Melissa Fisher: Je peux commencer par parler de l'application.

Nous n'examinons pas les règles, à moins qu'elles représentent un obstacle à l'entrée. Nos rapports ne parlent pas de règles particulières qui varient selon la taille de la compagnie aérienne.

M. Bradley Callaghan: En ce qui concerne le renforcement de la concurrence, nous avons tendance à aborder de tels enjeux sous l'angle de leurs effets sur la concurrence. Comme nous l'avons dit tout à l'heure, la réglementation est parfois nécessaire. Comment peut-on favoriser autant que possible la concurrence tout en appliquant la réglementation? Nous recommandons toujours aux organismes de réglementation d'utiliser les outils que nous offrons pour déterminer si les règlements et les règles nuisent à la concurrence. Avantage-t-ils un fournisseur au détriment d'un autre? Font-ils obstacle à l'entrée? Permettent-ils aux consommateurs de comparer les prix et ce qui leur est offert?

M. Churence Rogers: Je pense aux compagnies aériennes qui ont échoué, notamment aux transporteurs à bas prix et aux nouvelles entreprises qui ont mis fin à leurs activités au bout de quelques semaines ou de quelques mois. Quand elles échouent, comme certaines l'ont fait récemment, vous font-elles part des raisons de leur échec? Communiquez-vous avec elles pour leur demander quels problèmes les ont empêchées de réussir dans le secteur du transport aérien au Canada?

Mme Melissa Fisher: Nous ne communiquons pas avec les entreprises pour leur demander pourquoi elles ont échoué dans le cadre d'un processus d'enquête normal, mais de tels échanges pourraient certainement faire partie d'une étude de marché.

M. Churence Rogers: Je me demande juste si les règles du Bureau de la concurrence et d'autres règles auxquelles elles sont assujetties ont une incidence importante sur leur réussite ou leur échec.

Mme Melissa Fisher: Je ne crois pas. Les dispositions de la loi qui portent sur l'application ciblent les comportements anticoncurrentiels ou les fusions anticoncurrentielles. Ainsi, nous n'intervenons dans les activités d'une entreprise ou nous n'enquêtons sur une entreprise que si elle se trouve dans une situation où ces dispositions sont applicables.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rogers.

Merci, madame Fisher.

[Français]

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

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

Monsieur Callaghan, je vais revenir à la question que je vous ai posée tout à l'heure.

Il y a quelques années, en fouillant dans les règlements et les modifications à la Loi sur la concurrence, j'ai découvert que le Bureau de la concurrence avait déjà eu le pouvoir de rendre des ordonnances à titre préventif pour faire cesser des pratiques anticoncurrentielles et faire en sorte qu'il n'ait pas besoin de terminer son enquête et de se présenter par la suite devant le Tribunal de la concurrence. Ainsi, il pouvait prévenir des préjudices majeurs et changer grandement les choses.

Cela fait-il partie de votre liste de recommandations pour modifier la Loi sur la concurrence?

• (1150)

[Traduction]

M. Bradley Callaghan: Nous n'avons pas recommandé de conférer au Bureau des pouvoirs indépendants d'arbitrage; par conséquent, nous sommes toujours fondamentalement des agents d'application de la loi. Nous prenons la loi telle qu'elle nous est présentée. C'est ISDE qui est responsable des politiques relatives à la Loi sur la concurrence. Nous nous en remettons aux décisions du Tribunal de la concurrence ou d'autres tribunaux s'il y a lieu. Notre cadre institutionnel n'a pas changé: notre rôle est toujours de faire appliquer la Loi sur la concurrence. Toutefois, il nous arrive de régler des dossiers au moyen de résolutions consensuelles. Autrement dit, si nous présentons aux parties des préoccupations liées à des violations à la Loi sur la concurrence ou à une transaction, il est possible que nous arrivions à les régler. En pareil cas, nous essayons d'enregistrer les résolutions auprès du Tribunal de la concurrence afin qu'elles aient force de loi.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Il y a un autre élément sur lequel j'aimerais avoir vos observations. Tout à l'heure, vous avez dit que vous aviez déjà soumis une liste de modifications à apporter à la Loi sur la concurrence pour donner plus d'effet aux interventions du Tribunal de la concurrence ou du Bureau de la concurrence.

Serait-il possible de nous fournir cette liste, en indiquant les éléments applicables au transport aérien? Cela pourrait être très instructif dans le cadre de notre étude.

Pour le reste de mon temps de parole, je vais être généreux envers mon collègue, comme il l'a été envers moi.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Monsieur Bachrach, la parole est à vous. Vous disposez de deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Merci, cher collègue. Est-ce un comportement anticoncurrentiel? Je n'en suis pas certain. Nous allons demander au Bureau d'enquêter.

J'aimerais parler du cadre relatif à l'abus de position dominante. J'ai aussi réfléchi aux commentaires que nous avons reçus du représentant de Flair sur les actions des grandes compagnies aériennes. Comme je l'ai déjà dit, je pense qu'on voit des comportements semblables dans les petits marchés. Dans les régions où il y a de la concurrence, il y a au moins des guerres de prix; ce n'est pas le cas ailleurs.

Pouvez-vous nous parler brièvement du cadre relatif à l'abus de position dominante? Comment est-il défini et comment peut-on s'en servir pour prévenir de tels comportements?

M. Bradley Callaghan: Je peux tenter une réponse.

En gros, nous essayons d'empêcher les entreprises dominantes d'accroître leur emprise sur le marché en adoptant des comportements particuliers. Le cadre a été modifié récemment à la suite des dernières modifications apportées à la Loi sur la concurrence. En un mot, auparavant, il fallait prouver trois choses: premièrement, que l'entreprise occupe une position dominante, autrement dit que c'est une grande entreprise; deuxièmement, qu'elle a des comportements ou qu'elle se livre à une pratique d'agissements anticoncurrentiels; et troisièmement, qu'elle a des effets sur la concurrence.

Depuis que la Loi sur la concurrence a été modifiée, nous pouvons demander une ordonnance d'interdiction pour mettre fin aux agissements en présence du premier facteur — la position dominante — et d'un des deux autres facteurs: soit une pratique visant à nuire à la concurrence ou à un concurrent, soit un effet. Nous pourrions imposer des mesures correctives plus vastes en présence des trois facteurs, mais selon moi, ce changement élargit la possibilité d'avoir recours aux ordonnances d'interdiction.

Les prix d'éviction sont un enjeu particulier. Comme on parle de bas prix, lorsqu'on traite de tels dossiers, il faut faire attention de ne pas restreindre la concurrence fondée sur l'intérêt et l'avantage des bas prix pour les consommateurs. Cela dit, la théorie qui sous-tend les prix d'éviction se rapporte à la préoccupation qu'une entreprise baisse ses prix à court terme, en deçà des coûts de l'entreprise dominante, pour ensuite les augmenter à long terme, une fois qu'elle aura réussi à exclure ou à discipliner son concurrent.

• (1155)

M. Taylor Bachrach: Merci.

Le président: Je vous remercie, messieurs Callaghan et Bachrach.

Le prochain intervenant est M. Strahl.

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

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

J'aimerais revenir sur les questions de M. Bachrach. A-t-on déjà demandé au Bureau de la concurrence d'enquêter ou d'envisager d'enquêter sur les choix des compagnies aériennes de se retirer d'un marché? Je suppose que c'est une question d'horaire et de sélection des itinéraires. On s'inquiète du fait que lorsqu'un acteur dominant quitte un marché, la concurrence est réduite.

Vous avez le pouvoir d'enquêter sur les fusions et de formuler des recommandations, mais pour les entreprises qui exercent leurs activités dans l'espace sous réglementation fédérale, avez-vous la capacité d'enquêter sur leurs décisions d'affaires en cours afin de déterminer si elles sont anticoncurrentielles ou non? Si une entreprise quitte un marché ou choisit de se concentrer sur une région donnée alors qu'elle était un acteur dans un autre marché, réduisant ainsi la concurrence, cela relève-t-il de votre pouvoir d'enquêter?

M. Bradley Callaghan: Il est certain que nous pouvons enquêter sur des comportements présumés susceptibles d'avoir un lien avec ces questions. Cela peut se faire de différentes manières. Il peut s'agir de plaintes émanant du marché, mais le Bureau de la concurrence peut aussi lancer des enquêtes de son propre chef, s'il prend connaissance de situations qui pourraient être publiées dans les journaux ou les communiqués de presse de l'industrie. Le résultat dépend toujours des preuves. Nous procéderions à un examen approfondi pour tenter de comprendre la conduite, ce qui s'est produit, quelle était l'intention des acteurs en jeu et quels pourraient être les effets sur le marché.

M. Mark Strahl: Sans entrer dans les détails, le Bureau de la concurrence a-t-il des enquêtes de cette nature en cours?

M. Bradley Callaghan: Monsieur le président, nous ne pouvons pas nous prononcer là-dessus, en raison de la nature confidentielle de notre travail. C'est une disposition de confidentialité précise prévue dans la loi que nous appliquons.

M. Mark Strahl: D'accord.

Lorsque vous évaluez la concurrence et l'incidence des actions d'une entreprise, que ce soit dans le cadre de ses opérations ou de projets de fusions, êtes-vous tenus de considérer uniquement le marché canadien?

Nous avons entendu de nombreux témoignages à propos de Canadiens qui utilisent des aéroports et des compagnies aériennes des États-Unis pour emprunter des itinéraires similaires, en raison des coûts. Êtes-vous en mesure d'examiner la concurrence, par exemple, dans la vallée du Fraser ou dans la vallée du bas Fraser, qui consisterait à traverser la frontière en voiture et à prendre l'avion à l'aéroport de Bellingham ou de Seattle-Tacoma? En tenez-vous compte dans votre analyse pour déterminer si une fusion ou les actions d'une entreprise peuvent avoir une incidence sur la concurrence?

Mme Melissa Fisher: Oui, c'est une considération pertinente qui a été prise en compte dans nos deux derniers examens.

À titre de rappel seulement, dans le cadre d'un examen de fusion, nous étudions la concurrence sur des paires origine-destination, O-D. Dans les examens d'Air Canada et de WestJet, il s'agissait de la concurrence pour les forfaits vacances, et pas seulement pour les vols. Dans le cadre de ces examens, nous nous sommes penchés sur

les paires O-D et sur la question de savoir si les aéroports frontaliers pouvaient être des substituts pour les passagers. Les éléments que nous avons recueillis indiquent qu'il devrait y avoir un écart de prix important avant qu'un passager ne prenne le temps et n'engage des frais de transport supplémentaires pour se rendre à un aéroport frontalier.

M. Mark Strahl: Nous avons entendu des témoignages selon lesquels jusqu'à sept millions de Canadiens profitent de la proximité de la frontière pour voyager à partir des aéroports américains avec des transporteurs américains.

Ce sera ma dernière question. En ce qui concerne les fusions, les entreprises proposent souvent une solution lorsqu'elles suggèrent la fusion afin de répondre aux préoccupations concernant le manque de concurrence. Quels mécanismes d'application avez-vous, ou ces mécanismes relèvent-ils de la politique? Que se passe-t-il si une fusion est approuvée par le ministre et qu'ensuite, les entreprises qui ont fusionné — ou la nouvelle entité — reviennent sur ce qu'elles avaient promis de faire pour maintenir la concurrence?

• (1200)

Mme Melissa Fisher: Je ne la connais pas très bien, mais il y a une procédure de recours prévue dans la Loi sur les transports au Canada en cas de violation des conditions. Je crois qu'il s'agit d'une procédure judiciaire.

M. Mark Strahl: D'accord.

Merci.

Le président: Je vous remercie, madame Fisher. Merci, monsieur Strahl.

Le prochain intervenant est M. Badawey.

Monsieur Badawey, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

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

Je vais commencer avec la première question.

Que pense le Bureau des affirmations selon lesquelles le Règlement sur la protection des passagers aériens, RPPA, et les frais additionnels ont une incidence sur la concurrence ou au sein de la concurrence?

M. Bradley Callaghan: Nous n'avons pas de point de vue précis sur les frais. Notre point de vue porte sur la manière dont la réglementation peut avoir une incidence sur la concurrence. Je pense que notre mémoire de 2015 sur la Loi sur les transports au Canada renfermait des observations sur les frais associés à ces règlements.

D'une manière générale, comme je l'ai dit plus tôt, nous sommes d'avis que la réglementation n'est utilisée qu'au besoin pour régler des lacunes du marché. Nous reconnaissons certainement qu'il y a des cas où elle est nécessaire. Notre objectif en tant que défenseurs de la concurrence est d'essayer de nous assurer que la concurrence puisse fonctionner dans toute la mesure du possible, tandis que les organismes de réglementation peuvent atteindre leurs objectifs. En règle générale, nous ne sommes pas des experts en ce qui concerne les autres intérêts de politique publique qu'un organisme de réglementation pourrait essayer de prendre en compte, que ce soit la sécurité ou autre.

Ce que nous essayons de faire, c'est de travailler avec les organismes de réglementation pour chercher à comprendre cet objectif en matière de politique publique concurrent et pour formuler des recommandations sur la façon dont la concurrence peut fonctionner dans toute la mesure du possible également.

M. Vance Badawey: Merci.

Nous allons entreprendre une étude qui porte sur les communautés nordiques, ainsi que sur celles qui sont plus éloignées. Bien entendu, pour ces communautés, le niveau de service est beaucoup moins élevé que pour celles qui sont plus peuplées. Compte tenu de la géographie unique du Canada et de la faible densité de la population, la demande en transport dans les aéroports régionaux est faible.

Le Bureau a-t-il des idées quant à la façon de stimuler de manière durable la concurrence au Canada et de garantir la connectivité aux communautés régionales et plus éloignées?

M. Bradley Callaghan: Ce n'est pas une question que nous avons étudiée en tant que telle. Comme je l'ai dit plus tôt, nous avons examiné certaines des caractéristiques particulières du transport aérien dans ces communautés en ce qui concerne la concurrence dans des cas précis — et il y en a eus — pour les voyages vers le nord du Canada. Ces communautés sont confrontées à des défis et à des obstacles. Nous le savons en raison de travaux antérieurs que nous avons effectués, mais nous n'avons pas étudié de manière indépendante ce qui pourrait être fait pour améliorer la concurrence dans ces régions.

M. Vance Badawey: D'accord.

Le Bureau a déjà plaidé en faveur d'un assouplissement des règles actuelles relatives à la propriété étrangère des compagnies aériennes pour permettre une propriété à 100 % afin de livrer concurrence aux transporteurs canadiens. Y a-t-il des exemples internationaux de réussite que vous pouvez nous donner? Le Bureau considère-t-il que cette concurrence intérieure accrue est viable à long terme? Par ailleurs, le Bureau a-t-il envisagé les répercussions économiques potentielles d'une faillite d'un transporteur national?

M. Bradley Callaghan: Pour répondre à la dernière partie de la question du député, je ne pense pas que nous ayons étudié ce sujet en détail.

Notre mémoire présenté dans le cadre de l'examen de la Loi sur les transports au Canada en 2015 se penche sur quelques comparateurs internationaux. Cela peut être vérifié, mais la Nouvelle-Zélande me vient à l'esprit comme un pays où je pense qu'il y avait une plus grande ouverture à la propriété étrangère.

Nous sommes d'avis que la concurrence est essentielle pour faire baisser les prix, offrir plus de choix et accroître la productivité dans notre économie. C'est parce que la concurrence est l'élément central de notre mandat. Comme je l'ai dit plus tôt, les ministres, tels que le ministre des Transports, tiennent aussi compte d'autres facteurs de politique publique. Nous pensons que c'est très important, et nous savons que nous ne sommes pas les seuls. C'est un point qui a été mentionné dès 2008 dans le rapport « Foncer pour gagner » de Red Wilson et de ce groupe, à savoir que le Canada a accordé suffisamment d'importance à la concurrence pour ce qui est des objectifs de politique publique concurrents. C'est pourquoi nous plaidons vigoureusement en faveur d'en accroître l'importance.

• (1205)

M. Vance Badawey: Pour approfondir un peu ces remarques, le Bureau a-t-il des recommandations concernant le cabotage réciproque? C'est évidemment pour stimuler la concurrence. Le Bureau sait-il si des compagnies étrangères souhaitent exercer leurs activités au Canada? Prévoit-il que des compagnies aériennes étrangères offrent le transport entre des destinations régionales canadiennes? Quelle serait l'incidence sur les transporteurs canadiens et sur l'emploi des Canadiens si une telle situation se produisait? Quelle serait l'incidence sur la connectivité régionale?

Mme Melissa Fisher: Je commencerai par nos enquêtes précises.

Malheureusement, quant à savoir si un transporteur américain nous a fait part de son intérêt ou de sa volonté d'entrer sur le marché, ce n'est pas une information que nous pouvons communiquer en raison de nos obligations en matière de confidentialité.

Le président: Faites une remarque rapide de 10 secondes, monsieur Callaghan.

M. Bradley Callaghan: Vous pouvez lire plus à ce sujet dans notre mémoire présenté dans le cadre de l'examen de la Loi sur les transports au Canada, mais nous étions favorables au cabotage et à une plus grande ouverture pour qu'un transporteur étranger puisse faire des vols à l'intérieur du Canada. Je ne suis pas un expert en transport aérien, alors je veux m'assurer que nous sommes sur la même longueur d'onde. Oui, nous avons expliqué dans ce rapport que nous étions favorables à cela.

Le président: Je vous remercie, monsieur Badawey.

Voilà qui conclut la première partie de notre réunion d'aujourd'hui.

J'aimerais remercier nos témoins d'avoir comparu aujourd'hui.

Nous allons suspendre la séance pour cinq minutes afin de permettre à l'équipe de l'audiovisuel de préparer le prochain groupe de témoins.

La séance est suspendue.

• (1205)

(Pause)

• (1212)

Le président: Nous reprenons la séance.

Chers collègues, pour la deuxième partie de la réunion d'aujourd'hui, nous accueillons M. Barry Prentice, professeur au Transport Institute de l'Université du Manitoba, par vidéoconférence. Bienvenue.

Du Centre pour la défense de l'intérêt public, nous recevons M. John Lawford, directeur exécutif et avocat général, et Myka Kollmann, stagiaire en droit. Bienvenue à vous deux.

Nous allons commencer avec les déclarations liminaires. Je vais céder la parole à nos deux témoins qui comparaissent en personne.

La parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

M. John Lawford (directeur exécutif et avocat général, Centre pour la défense de l'intérêt public): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, et mesdames et messieurs les députés, je suis John Lawford. Je suis directeur exécutif et avocat général au Centre pour la défense de l'intérêt public, CDIP. Je suis accompagné aujourd'hui de Myka Kollman, stagiaire en droit au CDIP.

Je vais commencer par citer un passage du rapport du CDIP sur la concurrence dans le transport aérien au Canada: « À l'heure actuelle, au Canada, il est difficile de choisir ce qui est susceptible d'être le moins inefficace, un duopole réglementé ou un duopole non réglementé. » Pour votre gouverne, ces mots ont été écrits en 1989 — plus ça change...

Il y avait et il y a encore un problème avec la concentration du marché canadien, mais ce marché est maintenant divisé en marchés de liaisons régionales. La compagnie WestJet affirme avoir fait un retour aux sources comme transporteur à bas prix et s'est tournée vers une plaque tournante dans l'Ouest canadien, tout en laissant à Air Canada pratiquement le champ libre dans l'Est du pays. Bien que cela semble laisser de la place à une concurrence régionale, voire à l'entrée de transporteurs nationaux ou régionaux à très bas prix dans la zone d'influence de WestJet ou d'Air Canada, nous voyons que les transporteurs à très bas prix font faillite.

La pandémie a chamboulé toutes les compagnies aériennes. Les effectifs, les itinéraires, la demande des passagers et le financement ne font que commencer à revenir aux niveaux de 2019. Toutefois, ce sont les éléments structurels et réglementaires du marché canadien qui déterminent les effets d'événements tels que la pandémie et d'autres événements précédents, dont la suspension de vol du Boeing 737 Max en 2019.

La structure du marché continue d'être dominée par la compagnie aérienne nationale Air Canada, WestJet, qui est à nouveau une grande compagnie régionale, bien qu'elle propose désormais des itinéraires de vacances Sunwing, Porter, une compagnie régionale du centre du Canada qui a des aspirations nationales, et Air Transat, une compagnie internationale de vacances, qui est uniquement ici parce que l'Union européenne, et non pas le ministre, a déclaré qu'elle ne devrait pas être vendue à Air Canada. Les transporteurs à très bas prix entrent sur le marché et en sortent en l'espace de deux ou trois ans, malgré les opérations prévues à l'échelle nationale. Les trois derniers sont en train de faire faillite, se refinancent ou ont fait faillite.

Pourquoi? C'est parce que les barrières à l'entrée sont trop élevées au Canada. Aucun soutien n'est accordé aux nouveaux arrivants. Les stratégies défensives prévisibles dont disposent les grandes compagnies aériennes, telles que l'adaptation des itinéraires et les prix d'éviction, n'étaient pas, jusqu'à présent, susceptibles d'être contrôlées efficacement par la loi sur la concurrence. Toutes les fusions ont été approuvées par le ministre des Transports, ce qui a mené à une concentration. À un plus haut niveau, il n'y a pas de place pour une réglementation de la concurrence des compagnies aériennes, pas de politique aérienne gouvernementale et pas de déclaration sur la manière dont des objectifs politiques tels que le service des petits marchés, le choix des consommateurs, la réduction des prix, la qualité du service et la sécurité pourraient être atteints grâce à la concurrence.

Cependant, de nouveaux outils sont à la disposition du secteur. Il y a notamment des améliorations à la Loi sur la concurrence et des études sur la concurrence, y compris celle annoncée aujourd'hui et celles d'autres pays, en particulier l'Australie.

Madame Kollmann.

• (1215)

Mme Myka Kollmann (stagiaire en droit, Centre pour la défense de l'intérêt public): Dans ce vide politique, nous proposons donc six changements radicaux — trois pour aider la concurrence naissante et les concurrents, et trois pour encadrer la conversation sur la réglementation et la concurrence et donner un vague espoir d'un futur marché concurrentiel.

Premièrement, le gouvernement du Canada devrait soutenir l'entrée de la concurrence par l'entremise d'une banque de prêt de 10 aéronefs de différentes tailles appartenant au gouvernement, loués au prix coûtant, disponibles uniquement pour les concurrents et à des conditions telles que desservir certains itinéraires à certaines fréquences et avec des barrières de sortie.

Deuxièmement, les aéroports devraient réserver des créneaux horaires et des portes d'embarquement pour les nouveaux venus.

Troisièmement, des règles d'abus de position dominante devraient être appliquées pour la concordance des itinéraires et la réduction des prix, et des planchers de prix devraient être fixés et être assortis de conditions d'entrée et de sortie.

Quatrièmement, l'approbation de l'examen des fusions de compagnies aériennes devrait être inversée. Le ministre des Transports peut conseiller, mais le Bureau de la concurrence ou le Tribunal de la concurrence doit décider.

Cinquièmement, Transports Canada devrait élaborer une politique sur la concurrence dans le transport aérien, au lieu du vague cadre actuel qui appuie le marché du transport aérien, en consultation avec le Bureau de la concurrence.

Enfin, le Bureau de la concurrence devrait réaliser une étude de marché sur le transport aérien au Canada. Nous sommes ravis qu'il en ait fait l'annonce aujourd'hui.

M. John Lawford: Envisager une réflexion aussi radicale contribuera, je l'espère, à réparer le secteur et nous évitera de vous revoir dans 35 ans pour répéter les mêmes choses.

Je vous remercie. Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci à tous les deux de ces remarques liminaires.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Prentice pour qu'il fasse sa déclaration liminaire.

Monsieur Prentice, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

M. Barry Prentice (professeur, Transport Institute, Université du Manitoba, à titre personnel): Je vous remercie.

Le cadre du type structure-comportement-rendement est un paradigme utile pour examiner l'état de la concurrence dans l'industrie du transport aérien. La structure fait référence au nombre d'intervenants, à la similarité du produit et aux coûts d'entrée et de sortie.

La concurrence intérieure au Canada se limite à quatre compagnies de transports réguliers de passagers, à l'exclusion des communautés arctiques et éloignées. Air Canada et WestJet, qui sont des compagnies aériennes qui offrent un service complet, représentent plus de 80 % du marché. Elles exploitent des aéroports pivots pour assurer des services de transport de passagers nationaux, transfrontaliers et internationaux, de même que des services de fret. Les deux plus petites compagnies aériennes, Flair et Porter, exploitent des services point à point avec des stratégies de niche. Flair se positionne comme un transporteur à rabais, tandis que Porter offre des avantages non tarifaires et s'adresse davantage au marché des affaires.

Pour de nombreux consommateurs, le transport aérien est devenu un produit. Toutes les entreprises utilisent les mêmes avions, avec des différences minimales dans les attributs non tarifaires de services. La géographie du marché compte également. La forme étroite et linéaire du marché canadien signifie que tous les concurrents empruntent les mêmes itinéraires parallèles dans tout le pays, ce qui laisse peu de place à la différenciation.

Les coûts d'entrée et de sortie dépendent du rapport entre les coûts fixes et les coûts variables de l'industrie. Une proportion élevée de coûts fixes favorise la concentration de l'industrie. Cependant, certains coûts peuvent être semi-variables, comme la location d'avions et la sous-traitance de tâches telles que la manutention des bagages. Le coût variable le plus important est le carburant. Les coûts d'entrée concernent la mise en place d'un système de réservation, les contrats de travail, la location d'espaces aéroportuaires et les opérations de maintenance. Sortir de l'industrie est plus facile, mais il s'agit de coûts irrécupérables.

Les grandes compagnies aériennes réalisent d'importantes économies d'échelle. Plus il y a de paires origine-destination dans leur réseau, plus leur clientèle est importante. La taille permet également aux compagnies aériennes de créer des réseaux en étoile. Les plus gros appareils, qui sont plus rentables, peuvent être déployés à partir de plaques tournantes où ils bénéficient de la courbe en S. L'observation de la courbe en S est que, lorsque les compagnies aériennes augmentent le nombre de vols dans un aéroport, elles reçoivent une part disproportionnée de passagers. Les économies de taille s'appliquent également aux coûts d'exploitation, tels que les hangars, la maintenance et les frais généraux.

Le comportement des entreprises est généralement opaque, car il existe des règlements qui visent à limiter les comportements anti-concurrentiels tels que la fixation des prix, les fausses représentations et l'abus de position dominante. Toutefois, sur un marché oligopolistique, une collusion tacite est possible. Les grands acteurs peuvent réagir aux actions des autres dans le but de se partager le marché et de maximiser leurs profits.

Avant les années 1980, le transport aérien était assujéti à une réglementation stricte concernant les prix et les itinéraires, dans le but d'assurer une stabilité et une protection pour les consommateurs. La déréglementation des compagnies aériennes était fondée sur la théorie des marchés disputables. Essentiellement, cette théorie veut que les participants d'un marché avec peu de rivaux puissent se comporter de manière concurrentielle si la menace de nouveaux venus est suffisante pour les amener à se concentrer sur les ventes plutôt que sur les profits.

L'histoire des compagnies aériennes canadiennes depuis la déréglementation confirme le bien-fondé de la théorie du marché disputable. Le nombre de nouveaux venus qui arrivent sur le marché et

en sortent a permis de maintenir la concurrence sur le marché. Par exemple, les grandes compagnies aériennes ont créé des filiales de rabais pour relever le défi que posent les nouveaux arrivants en offrant les mêmes tarifs et itinéraires.

Le rendement des compagnies aériennes est mesuré selon leur rentabilité et leur efficacité. La rentabilité est plus facile à évaluer pour les entreprises cotées en bourse que l'efficacité. En général, les investisseurs ont considéré que la rentabilité des transporteurs aériens réguliers est moins intéressante que celle de la plupart des sociétés cotées en bourse. Toutefois, les principales compagnies aériennes sont restées relativement stables, les fusions étant plus fréquentes que les faillites.

La question de savoir si le transport aérien au Canada est aussi efficace qu'il pourrait l'être est obscurcie par le protectionnisme. La concurrence intérieure est limitée par les restrictions en matière de cabotage qui interdisent aux compagnies aériennes étrangères d'exercer leurs activités sur le marché canadien. De plus, les contrôles applicables à la propriété étrangère limitent l'accès aux capitaux d'investissement internationaux qui pourraient permettre d'améliorer l'efficacité et le renouvellement de la flotte.

Tandis que les prix des billets augmentent, les coûts de la main-d'œuvre, de l'équipement et du carburant augmentent également, ce qui pourrait avoir une incidence sur la concurrence. Toutes les compagnies aériennes ont enregistré une hausse des règlements salariaux, parce que les travailleurs essaient de rattraper l'inflation. La demande mondiale de pilotes d'avion a entraîné des augmentations de salaire bien supérieures au taux d'inflation. La menace de grève de l'organisation fraternelle de maintenance des avions de WestJet en est le dernier exemple.

La hausse des taux d'intérêt fait augmenter les coûts de cette industrie à forte intensité de capital. Le faible taux de change du dollar canadien joue également un rôle, car la plupart des avions et des pièces d'aéronef sont importés. Les prix du pétrole sont actuellement bas, mais les prix du carburant augmenteront avec les taxes sur le carbone et l'adoption de carburants d'aviation durables.

● (1220)

Enfin, il est peu probable que les pertes subies durant la pandémie aient déjà disparu.

L'incidence du prix des billets sur la demande de transport aérien au Canada est également influencée par les droits et les frais qui ne relèvent pas des compagnies aériennes. Les aéroports canadiens ont augmenté les frais pour faire face aux dettes contractées durant la pandémie. Le gouvernement du Canada continue d'exiger des aéroports des loyers et des frais d'utilisation pour la sécurité qui, au final, sont tous payés par le consommateur.

La faiblesse de l'économie et la possibilité qu'elle entre en récession ne sont pas de bon augure pour la demande des passagers. Le transport aérien est davantage un luxe qu'une nécessité pour la plupart des passagers pour loisirs. Les voyages d'affaires ont également été réduits par l'expérience de la pandémie et un passage aux réunions virtuelles, bien qu'une certaine reprise soit possible.

Depuis la déréglementation, la concurrence entre les compagnies aériennes au Canada s'est traduite par l'apparition de deux grands transporteurs réguliers et par l'entrée et la sortie d'une série de petits transporteurs. La perte récente d'une très petite compagnie aérienne, Lynx, ne signifie pas qu'une nouvelle contraction est inévitable, mais l'instabilité est le prix de l'efficacité...

Le président: Monsieur Prentice, veuillez m'excuser de vous interrompre, mais je vais devoir vous demander de conclure vos remarques liminaires, si vous le pouvez, je vous prie.

M. Barry Prentice: Je le ferai.

L'application de l'optique de type structure-comportement-rendement à la concurrence des compagnies aériennes au Canada suggère que le statu quo donne des résultats raisonnables pour la plupart des consommateurs, malgré les réductions de service dans certains petits centres.

La capacité des nouveaux arrivants de mettre au défi les intervenants dominants est la base du niveau de réglementation économique assoupli au Canada. La présence de petits transporteurs oblige les grands intervenants à agir de manière plus compétitive. La question de savoir si ces petits transporteurs peuvent rester économiquement viables reste ouverte, mais il est important que la politique gouvernementale continue à permettre aux nouveaux venus de mettre le marché au défi.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Prentice.

Nous allons commencer notre période de questions avec Mme Lewis.

Madame Lewis, la parole est à vous. Vous disposez de six minutes, je vous prie.

Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vais saisir cette occasion pour présenter une motion urgente avant que nous poursuivions la série de questions sur ce sujet très important.

J'ai donné avis de la motion le vendredi 3 mai.

Elle se lit comme suit:

Attendu que:

a) Technologies et développement durable Canada, un fonds d'un milliard de dollars financés par l'argent des contribuables, fait l'objet d'une enquête de la part de la vérificatrice générale du Canada et du commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique;

b) une ancienne administratrice du fonds, Andrée-Lise Méthot, a contribué à envoyer des millions de dollars à plusieurs entreprises dans lesquelles elle possède des intérêts financiers et, malgré cela, le gouvernement l'a nommée administratrice de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Le Comité fasse comparaître les témoins suivants au moins deux heures chacun: le ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales, Dominic LeBlanc; le président-directeur général de la Banque de l'infrastructure du Canada, Ehren Cory; des représentants du Secrétariat du personnel supérieur du Conseil privé; la fondatrice et associée directrice de Cycle Capital, Andrée-Lise Méthot.

Monsieur le président, je présente cette motion aujourd'hui car, une fois de plus, la capacité de ce gouvernement de prendre des décisions éthiques et judicieuses est sérieusement mise en doute. Le Fonds d'appui technologique au développement durable est mêlé à un scandale dans lequel il fait l'objet d'une enquête pour avoir détourné des millions de dollars de l'argent des contribuables vers des entreprises dans lesquelles sa directrice avait des intérêts financiers. L'une des directrices impliquées dans cette affaire est Mme Andrée-Lise Méthot. Ses entreprises ont reçu 42 millions de dollars de TDCC alors qu'elle siégeait à leur conseil d'administration. Cette directrice est également impliquée dans le versement de prestations liées à la COVID aux entreprises auxquelles elle est associée. Malgré ces graves conflits d'intérêts et ces problèmes éthiques,

Mme Méthot a récemment été nommée au conseil d'administration de la Banque de l'infrastructure du Canada.

En tant que comité responsable de surveiller la Banque de l'infrastructure du Canada, il est extrêmement important que nous allions au fond de cette affaire, dans laquelle la directrice a elle-même admis qu'elle avait des conflits d'intérêts. Les Canadiens doivent avoir confiance dans leurs institutions fédérales et démocratiques. Pour ce faire, nous devons entendre le témoignage du ministre LeBlanc, qui l'a nommée. Nous devons également entendre les témoignages de fonctionnaires du Bureau du Conseil privé, et nous proposons d'entendre directement des représentants de la BIC et Mme Méthot.

J'espère que cette motion recevra le soutien de tous les partis présents à cette table.

Merci, monsieur le président.

• (1225)

Le président: Je vous remercie, madame Lewis.

Monsieur Badawey, vous êtes sur la liste des intervenants.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, nous avons des témoins ici aujourd'hui qui, j'en suis sûr, ont parcouru une certaine distance pour venir ici, et nous avons des questions à traiter en lien avec l'étude que nous envisageons. Je demanderais donc que nous présentions une motion pour ajourner le débat sur cette question et que nous l'examinions à la prochaine réunion. Je conseillerais également à la greffière de prendre les dispositions nécessaires pour régler cette question à la prochaine réunion afin que nous ne fassions pas perdre de temps à ceux qui pourraient se déplacer pour témoigner dans le cadre de l'étude que nous allons entreprendre.

Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Badawey.

C'est une motion dilatoire. Nous passerons donc directement au vote.

(La motion est adoptée par 6 voix contre 5.)

Le président: Madame Lewis, je vous redonne la parole pour que vous puissiez poser vos questions à nos témoins.

• (1230)

Mme Leslyn Lewis: Je vais céder mon temps de parole à mon collègue, M. Williams.

M. Ryan Williams: Merci, monsieur le président.

Combien de temps me reste-t-il de minutes?

Le président: Il vous reste 5 minutes et 54 secondes.

M. Ryan Williams: Fantastique.

Monsieur Lawford et madame Kollmann, merci d'être venus au Comité aujourd'hui. C'est un plaisir de vous recevoir. Vous avez mentionné un certain nombre de bonnes idées dans votre déclaration liminaire.

Je voudrais commencer par l'état de la concurrence dans le transport aérien au Canada. Nous sommes ici parce que Lynx Air, un transporteur à très bas prix, un concurrent, a fait faillite. Il nous reste cependant Flair. Le PDG de Flair était ici il y a quelques semaines. Je ne sais pas si vous avez entendu son témoignage. Il a mentionné un comportement anticoncurrentiel au Canada, ce qui est très préoccupant. Cela menace son entreprise et cette compagnie aérienne, qui rivalise pour obtenir certains itinéraires importants.

Pouvez-vous nous parler de l'état des comportements anticoncurrentiels au Canada et de la façon dont ils menacent la concurrence entre les compagnies aériennes, plus particulièrement les nouveaux venus sur le marché?

M. John Lawford: Je vais commencer.

Nous pensons que la compagnie Flair s'était déjà plainte, et le Bureau de la concurrence l'a confirmé aujourd'hui, de l'adaptation des itinéraires et de la réduction des prix, ce qui est la méthode habituelle d'un exploitant de compagnie aérienne établi pour essayer faire sortir un nouveau venu. Les allégations précises concernaient les itinéraires. Je crois qu'il y en avait une en provenance d'Edmonton, mais elle a été retirée.

Ce qui nous préoccupe avec ce type de comportement, c'est que le Bureau de la concurrence réagit lentement. Nous espérons que les nouveaux changements apportés à la Loi sur la concurrence permettront au Bureau de la concurrence ou à une partie de s'adresser directement au tribunal pour faire une demande d'interdiction plus rapidement, mais nous ne savons pas encore si cela fonctionnera. L'une de nos préoccupations est que les compagnies aériennes ne le font peut-être pas elles-mêmes pour d'autres raisons, mais il y a un comportement anticoncurrentiel. Nous espérons que le Bureau de la concurrence prendra cela au sérieux et commencera à agir.

M. Ryan Williams: Une partie du rôle du ministre des Transports est de veiller à ce qu'il y ait une saine concurrence au Canada, en particulier dans l'industrie du transport aérien. Le gouvernement a-t-il failli à la tâche en ce qui concerne la concurrence au Canada? Y a-t-il de la concurrence au Canada?

M. John Lawford: Du point de vue du consommateur, c'est très préoccupant. L'aspect des fusions, dont on a parlé, est très déprimant parce que, aux États-Unis, les fusions sont bloquées assez régulièrement. Aux États-Unis, il n'y a eu que la fusion de Spirit Airlines. Elle a connu des difficultés, et c'est typique de ses activités. On semble n'avoir ni la loi ni la volonté de mener à bien ce projet, et cela nous aide.

En ce qui concerne les autres changements, les Canadiens nous ont beaucoup dit qu'ils n'ont pas suffisamment de choix, en particulier dans les petites communautés, et je pense que c'est attribuable en partie au manque de concurrence.

M. Ryan Williams: En ce qui concerne les fusions, savez-vous que le Canada n'a jamais bloqué une fusion?

M. John Lawford: Oh oui, nous le savons, car nous travaillons dans le secteur des télécommunications.

Des députés: Ah, ah!

M. Ryan Williams: Pour ce qui est des trois dernières fusions que nous avons mentionnées précédemment — First Air et Canadian North, Air Canada et Air Transat, WestJet et Sunwing —, comment ont-elles nui à la concurrence dans les compagnies aériennes au Canada? La fusion d'Air Canada et d'Air Transat a été

approuvée, mais elle ne s'est jamais matérialisée à cause de la COVID. Comment ces fusions nuiraient-elles à la concurrence?

M. John Lawford: Pour votre gouverne, le Centre pour la défense de l'intérêt public, ou CDIP, s'est opposé aux fusions de Sunwing et d'Air Transat-Air Canada. Je crois savoir que l'Union européenne a bloqué la fusion d'Air Canada-Air Transat et que la COVID n'a pas contribué à améliorer l'environnement des entreprises.

Il est décourageant d'entendre le Bureau de la concurrence dire que c'est anticoncurrentiel, puis d'entendre le ministre dire qu'il y a d'autres considérations, qui ne sont jamais vraiment précisées avec suffisamment de détails pour qu'une fusion puisse avoir lieu.

Nous essayons de changer cette dynamique en recommandant de retirer cette responsabilité au ministre des Transports. Aux États-Unis, le ministre des Transports n'approuve pas les fusions. C'est le ministère de la Justice qui le fait.

M. Ryan Williams: Des aéroports de plus petite taille sont venus à la table des négociations. Je pense que c'est très important. Le Canada est très rural. Nous n'avons que 94 centres urbains, et il y a 3 700 municipalités rurales au Canada, si bien que nos aéroports de plus petite taille doivent assumer leurs responsabilités.

La municipalité d'Abbotsford est fort intéressante, car elle est située à proximité d'un aéroport de Vancouver. Nous nous intéressons à des endroits comme Tokyo. Ils font des partages, où certains aéroports s'occupent des vols régionaux et d'autres, des vols longue distance. Il y a différentes idées qui peuvent aider les régions rurales à prendre de l'expansion afin de fournir les portes d'embarquement et peut-être les itinéraires, ce qui nous pose vraiment problème.

Comment faire prendre de l'expansion à notre système aéroportuaire rural, et que pouvons-nous faire pour créer de la concurrence dans ce domaine tout en renforçant la concurrence dans les centres aéroportuaires urbains?

• (1235)

M. John Lawford: Pour les transporteurs à très bas prix, je pense qu'ils peuvent être très utiles pour ouvrir des routes vers des aéroports plus petits, mais ils doivent être soutenus d'une manière ou d'une autre, au-delà de la simple protection de la concurrence. C'est pourquoi nous avons suggéré une bibliothèque de prêt d'avions. Ce pourrait être autre chose.

De plus, les puissances régionales comme Porter et — je suis à court d'exemples — WestJet pourraient être invitées à en faire plus dans leurs régions, et une politique sur le transport aérien de Transports Canada serait utile à cet égard.

M. Ryan Williams: Merci.

Nous avons également parlé de l'attribution des portes d'embarquement. D'autres pays semblent envisager des portes d'embarquement à usage commun. Cela semble très bien fonctionner à New York et dans d'autres aéroports où transitent beaucoup de passagers. À l'heure actuelle, lorsque vous atterrissez à l'aéroport Pearson, certaines portes d'embarquement sont uniquement dominées par Air Canada. J'appelle cela « l'allée Air Canada ».

Comment peut-on veiller à ce que l'attribution des créneaux pour les portes d'embarquement soit plus concurrentielle pour Porter, Flair et d'autres compagnies aériennes qui veulent être compétitives?

Le président: Veuillez répondre en 10 secondes maximum, je vous prie, monsieur Lawford.

M. John Lawford: Si je ne m'abuse, les règles actuelles prévoient que les titulaires soient les premiers à y avoir accès s'ils veulent les avoir. Peut-être serait-il pertinent d'examiner la chose. Comme nous l'avons dit dans nos recommandations, nous recommandons d'en réserver quelques-uns pour les nouveaux joueurs. Les titulaires pourraient ensuite les obtenir si les transporteurs à très bas prix ne les prennent pas.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawford.

Merci, monsieur Williams.

Nous allons maintenant passer à M. Fillmore.

Je profite de l'occasion pour lui souhaiter la bienvenue au Comité au nom de tous les membres.

Nous sommes heureux de vous compter parmi nous, monsieur Fillmore. La parole est à vous. Vous disposez de six minutes, monsieur.

M. Andy Fillmore (Halifax, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis heureux d'être de retour. J'ai été membre associé il y a quelques années et je suis heureux de revenir au Comité aujourd'hui.

Tout d'abord, je remercie les témoins de nous avoir octroyé de leur temps et de nous faire part de leurs connaissances aujourd'hui.

J'aimerais commencer par M. Prentice si possible.

Monsieur Prentice, j'adorerais vous entendre sur l'avenir des dirigeables au Canada. Nous pourrions peut-être vous réinviter pour que vous nous en parliez. Je suis fasciné par votre travail à ce sujet. Cela dit, aujourd'hui, je m'en tiendrai au cadre de l'étude qui nous occupe.

Tout le monde autour de la table sait que le secteur des transports et l'industrie du transport aérien du Canada sont des composantes essentielles de notre économie, mais nous semblons être dans un cycle qui manque de véritable concurrence. Les petites compagnies aériennes sont rachetées ou échouent. Quelles sont les principales conclusions à tirer, selon vous? Quelles leçons devrions-nous tirer de la situation? Pendant que vous réfléchissez à votre réponse, je vous rappelle que nous cherchons à obtenir des recommandations. Il serait donc utile que vous en teniez compte.

Merci beaucoup.

M. Barry Prentice: Merci beaucoup.

C'est difficile, car il faut se demander quelle concurrence est possible sur le marché. À nouveau, le marché est très étroit et linéaire pour la plupart des voyages aériens. La majorité d'entre eux se font entre les principaux centres, entre les neuf ou plutôt les 29 principaux aéroports.

Les compagnies fournissent le même type de services, mais certaines offrent des voyages plus fréquents. C'est ce que recherchent les consommateurs. Ils veulent rentrer à la maison à l'heure qu'ils souhaitent. Certaines compagnies ont des liens avec des services internationaux. Il faut également tenir compte du fait que le marché international compte des transporteurs internationaux, mais aussi nos transporteurs nationaux, de sorte que la concurrence sur ce marché ne se limite pas à WestJet et à Air Canada. Ces compagnies disposent d'un système d'alimentation vers ce marché. Il est égale-

ment question de la quantité de compagnies aériennes qui sont liées à tel ou tel marché.

Il y a présentement une grave pénurie de pilotes, ce qui limite la concurrence. Dans une certaine mesure, certains des services qui pourraient être offerts aux petites collectivités ne le sont pas, simplement parce qu'il n'y a personne pour piloter les avions. C'est un problème en soi.

Je ne sais pas si j'ai entièrement répondu à votre question, mais cela dit, j'adorerais parler des dirigeables.

L'un des problèmes dans la situation qui nous occupe dont je peux parler est qu'il n'y a de la concurrence entre les compagnies aériennes que dans le Sud du Canada. Il n'y en a pas dans le Nord. Il est très difficile d'en avoir en raison de l'étroitesse des marchés et du coût d'exploitation de ces derniers. Par conséquent, une autre forme de transport en soutien ferait une grande différence.

● (1240)

M. Andy Fillmore: D'accord, merci.

Je sais que certaines de vos recherches portent sur la circulation des biens en plus de celle des personnes. Les chaînes d'approvisionnement sont dans tous les esprits ces jours-ci. Je me demande si vous avez des réflexions sur l'impact des règles existantes, en particulier celles liées à la concurrence, sur notre capacité à faire circuler des biens au pays au sein de la chaîne d'approvisionnement. Existe-t-il un lien entre les défis de la chaîne d'approvisionnement et la compétitivité de l'industrie du transport aérien?

M. Barry Prentice: Non, je ne crois pas. Tout d'abord, il existe des transporteurs de fret spécialisés, comme Cargojet, et des grandes compagnies aériennes qui utilisent la capacité disponible en soute pour transporter ces biens. La majorité du fret aérien est transportée par les coursiers: UPS, FedEx, Lynx, Purolator et bien sûr Cargojet.

La circulation des biens est donc assez bonne. Les grandes compagnies aériennes s'y intéressent maintenant. WestJet et Air Canada offrent toutes deux des services de fret. Je n'ai jamais entendu qui que ce soit se plaindre du fret aérien.

M. Andy Fillmore: D'accord. Merci, monsieur Prentice.

J'aimerais maintenant m'adresser à nos amis du CDIP.

Vous avez mentionné dans vos remarques liminaires qu'il existe des barrières à l'entrée pour les concurrents. Je crois que vous avez donné cinq ou six recommandations pour les contrer, mais je ne vous ai pas entendu décrire clairement quelles sont ces barrières. Je pense qu'il reste environ une minute et demie. Pourriez-vous nous donner une idée de ce que vous considérez comme des barrières?

M. John Lawford: Oui, bien sûr.

En fait, je vais tricher un peu et utiliser le mémoire que le Bureau de la concurrence a soumis à l'OCDE en 2015.

La première barrière concernait la modification de la propriété étrangère, ce qui a été fait. La deuxième était le manque de trafic d'alimentation aux deux extrémités de leurs itinéraires. La troisième était l'absence d'un programme de fidélisation efficace, dont personne n'a parlé jusqu'à présent. Il y avait ensuite l'absence de salons aéroportuaires pour les classes affaires, l'absence d'une marque établie, les coûts de location ou d'achat d'aéronefs — qui est une question importante que nous avons abordée —, les coûts de recrutement de l'équipage, l'obtention de l'accès aux installations aéroportuaires — en particulier les portes d'embarquement, mais aussi de nombreux autres équipements —, les coûts d'engagement à un horaire afin d'établir une réputation de fiabilité, la publicité, les coûts de familiarisation des agents de voyage, les exigences réglementaires de la Loi sur les transports, la rareté de créneaux horaires intéressants aux aéroports clés, etc. Nous avons également essayé de nous pencher sur ce dernier point.

C'est la liste du Bureau de la concurrence. C'est ce que nous disons, mais je serais intéressé de voir quelles seraient ses conclusions s'il menait une nouvelle étude de marché.

M. Andy Fillmore: D'accord.

Me reste-t-il du temps, monsieur le président?

Le président: Il vous reste 30 secondes, monsieur.

M. Andy Fillmore: Rapidement, qu'est-ce qui explique le succès, la popularité et le haut degré d'activité de Westjet et d'Air Canada, selon vous, compte tenu des récentes atteintes à leur réputation?

M. John Lawford: C'est l'absence d'autre choix. De plus, pour être franc, les deux compagnies ont rationalisé — si je puis dire — leurs opérations en se séparant le pays à l'est et à l'ouest, ce qui leur rapporte plus d'argent et est plus pratique pour elles, même si ce ne l'est peut-être pas pour les Canadiens. Là encore, le choix manque. Nous avons essentiellement un marché de duopole pour de nombreux trajets au Canada. Nous vivons avec ce que nous avons.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawford.

M. Andy Fillmore: Merci beaucoup aux témoins.

Le président: Merci, monsieur Fillmore.

[Français]

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

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

Je remercie les témoins d'être avec nous aujourd'hui. J'ai beaucoup apprécié leurs allocutions d'ouverture, et j'ai bien hâte d'en apprendre davantage sur le sujet, particulièrement sur les six recommandations proposées par les représentants du Centre pour la défense de l'intérêt public. C'était de la musique à mes oreilles, et j'espère que le Comité va être unanime quant à celles-ci.

Monsieur Lawford, j'aimerais approfondir certaines de vos recommandations. Il y en a une où il est question de l'accès aux portes d'embarquement et aux créneaux horaires pour les nouveaux venus dans le secteur de l'aviation.

Selon vous, quel mécanisme permettrait de résoudre cette question? Cet accès devrait-il être obligatoire? Vous en avez peut-être parlé dans votre allocution d'ouverture, mais je n'ai pas bien saisi vos propos.

J'ai dit plus tôt que le Bureau de la concurrence pourrait en faire une obligation. Peut-être que l'on pourrait automatiser une procédure en ce sens au sein des aéroports.

Y a-t-il d'autres mécanismes plus appropriés qui permettraient de faire cela?

M. John Lawford: Il y a plusieurs mécanismes en place dans les aéroports, ainsi que chez Transports Canada et au sein des lignes aériennes.

[Traduction]

Si je ne m'abuse, les créneaux sont essentiellement un enjeu de négociation entre les aéroports et les compagnies aériennes. Avec le projet de loi C-52, le ministre n'aura que le pouvoir de demander ce qui se passe. Il serait probablement utile d'impliquer davantage Transports Canada dans le processus de négociation.

Il serait utile de rationaliser les cas où le droit de la concurrence peut intervenir dans ces accords. Le Bureau de la concurrence fait de petits pas pour s'insérer dans la réglementation de l'industrie du transport aérien en matière de concurrence, et, avec un peu de chance, nous aurons un jour quatre parties qui discuteront d'enjeux tels que les créneaux.

Cela dit, il n'y en a que deux pour le moment. Comme je l'ai dit, on revient à la règle suivante : vous utilisez le créneau ou vous le perdez. Comme Air Canada est un transporteur dominant et une compagnie aérienne établie, si elle désire ravoir son créneau et qu'elle l'a utilisé, elle le récupère.

• (1245)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Cela m'amène justement au point que je voulais soulever.

En ce moment, ce sont les aéroports qui décident à qui ils attribuent les créneaux horaires et les portes d'embarquement.

Si je comprends bien, on suit la règle du premier arrivé, premier servi. Autrement dit, tant qu'un transporteur est là et qu'il occupe la place, cette dernière est à lui. Le problème, c'est que si un transporteur occupe déjà 60 ou 70 % de l'espace et dit qu'il veut la prochaine place qui se libère, il est difficile de la lui refuser s'il s'agit d'un client important.

M. John Lawford: Si on veut avoir un nouveau transporteur, pourquoi ne pas réserver, chaque année, 10 % des portes d'embarquement pour les nouveaux venus?

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie de vos réponses.

Vous avez aussi mentionné, comme plusieurs autres témoins, qu'à peu près toutes les propositions de fusion et d'acquisition ont été approuvées par le gouvernement.

Ce que vous proposez, c'est que les fusions et les acquisitions soient maintenant traitées de façon indépendante du gouvernement. La décision qui serait prise par le Bureau de la concurrence serait donc une décision définitive, et il n'y aurait pas de recours.

Y aurait-il des recours possibles dans des circonstances exceptionnelles?

M. John Lawford: Il est toujours possible de faire appel de la décision du tribunal à la Cour d'appel fédérale. Ce recours va être en place pour les gens qui ne sont pas d'accord sur la décision. En fait, ce que l'on vise, c'est d'enlever ce pouvoir au ministre.

M. Xavier Barsalou-Duval: Le pouvoir du ministre ne semble pas avoir servi les Canadiens, du moins si nous regardons l'histoire récente.

M. John Lawford: Cela n'a pas encore été le cas, en effet.

M. Xavier Barsalou-Duval: En tout cas, le ministre ne semble pas s'être prévalu de son pouvoir.

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

Le président: Il vous reste une minute et quarante secondes.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vais maintenant m'adresser à un autre témoin, soit à M. Prentice.

Monsieur Prentice, je ne sais pas si vous avez écouté les délibérations du Comité, mais, lors de notre dernière réunion, M. Gábor Lukács, le président de l'organisme Droits des voyageurs, nous a dit qu'il serait intéressant d'avoir un système de collecte de données plus étoffé, semblable à celui des États-Unis, pour nous permettre d'avoir plus d'information et de mieux éclairer les décideurs et les législateurs.

J'aimerais savoir si vous êtes d'accord sur cela et s'il s'agit d'une bonne façon de faire.

[Traduction]

M. Barry Prentice: Je suis désolé, mais je n'entends pas l'interprétation, alors je ne peux pas répondre à votre question.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Dans ce cas, je pourrais peut-être poser la question à M. Lawford pour ne pas perdre de temps.

Le président: Un instant, monsieur Barsalou-Duval, on va vérifier si cela fonctionne bien ou si c'est en raison d'un retard.

[Traduction]

Pouvez-vous m'entendre lorsque je parle en français avec l'interprétation, monsieur Prentice?

M. Barry Prentice: Je vous entends maintenant en anglais, mais pas en français.

[Français]

Le président: Lorsque je parle en français, il n'y a pas d'interprétation.

Est-ce bien cela?

[Traduction]

M. Barry Prentice: Je n'entends que le français. Je n'entends pas l'interprétation.

Le président: Nous allons arrêter l'horloge, monsieur Prentice. Nous allons juste nous assurer que nous pouvons obtenir l'interprétation pour M. Barsalou-Duval.

Je viens de parler à la greffière. Nous allons suspendre la séance pendant deux minutes le temps de rectifier la situation, puis nous reprendrons nos travaux. La séance est suspendue.

• (1245) _____ (Pause) _____

• (1253)

Le président: Nous reprenons. Selon la greffière, les problèmes d'interprétation audiovisuelle sont réglés, alors nous allons poursuivre notre période de questions.

[Français]

Je passe la parole encore une fois à M. Barsalou-Duval.

Monsieur Barsalou-Duval, il vous reste une minute et demie de temps de parole.

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

Monsieur Prentice, lors de la dernière rencontre du Comité, nous avons reçu M. Gábor Lukács, de l'organisme Droits des voyageurs. L'une de ses recommandations préconisait la mise en place, par le gouvernement fédéral, d'un système de collecte de données plus étoffé sur ce qui se passe dans le secteur aérien, un système semblable à ce qui se fait aux États-Unis. Une collecte de données accrue pourrait éclairer les décideurs sur l'état de la concurrence.

Pensez-vous que ces données pourraient être utiles pour tout le monde?

[Traduction]

M. Barry Prentice: Je suis toujours favorable à l'idée d'obtenir plus d'information. Je pense que cela aide les consommateurs à prendre de meilleures décisions. Le seul point d'achoppement parfois est la question de la divulgation d'enjeux de concurrence entre les compagnies aériennes, mais je ne vois pas en quoi cela poserait problème dans le cas présent.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup.

Le président: Nous passons maintenant à M. Bachrach.

[Traduction]

Vous avez la parole, monsieur Bachrach. Vous disposez de six minutes. Allez-y, je vous prie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

C'est un plaisir de vous revoir, monsieur Lawford.

Je remercie également notre autre témoin, M. Prentice, d'être des nôtres.

Mon collègue, M. Badawey, a évoqué le sujet. Nous avons entendu la recommandation selon laquelle le Canada devrait autoriser l'entrée de compagnies aériennes étrangères dans le marché afin d'accroître la concurrence dans le secteur aérien. Je me questionne sur les conséquences imprévues qu'une telle mesure pourrait avoir. Je présume que des compagnies aériennes américaines beaucoup plus imposantes disposeraient d'un certain avantage. Comment éviter que l'ensemble du secteur aérien canadien soit dominé par des transporteurs étrangers dont les bases d'opérations se trouvent à l'extérieur du pays dans 10 ans?

• (1255)

M. John Lawford: Nous partageons évidemment cette préoccupation. Je pense que les Canadiens et les gouvernements qui se sont succédé ont tous voulu avoir la souveraineté et le contrôle de l'industrie du transport aérien national en faisant appel à des joueurs canadiens, autorisant des droits d'atterrissage limités pour les vols internationaux de transporteurs étrangers, mais pas de cabotage tel que mentionné, et en imposant des limites de propriété étrangère afin d'avoir un contrôle canadien pour que l'on écoute le ou les régulateurs.

Nous sommes plutôt d'accord avec cette vision, et il faudrait étudier la question très attentivement. De toute évidence, si nous optons pour le cabotage ou l'augmentation des entrées étrangères, les grands trajets seront utilisés et les plus petits trajets seront probablement ignorés, ce qui... Le gouvernement devrait-il, par exemple, subventionner tous les voyages dans le Nord ou du sud vers le nord? Je ne pense pas que les Canadiens approuveraient une telle mesure, mais il conviendrait d'étudier la question en détail si nous nous engageons dans cette voie.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Lawford, vous avez entendu tout à l'heure le témoignage sur les régions nordiques et rurales et sur le coût du transport aérien. Que pensez-vous de la façon dont on fournit des services de transport essentiels aux collectivités où la taille du marché ne permet pas vraiment d'avoir une concurrence?

M. John Lawford: Nous en revenons à la question perpétuelle de savoir si certains trajets devraient être subventionnés, parce qu'un seul joueur impose ses prix dans un monopole, ou s'il faudrait réglementer tout cela de sorte à autoriser un seul transporteur et régler les prix en retour. Tout cela remonte aux années 1980. C'est une façon de faire. Sinon, on pourrait offrir une subvention aux clients, aux aéroports ou aux compagnies aériennes... Comme l'a dit un témoin précédent, on pourrait essayer de lancer une enchère inversée pour obtenir le prix le plus bas. Ce ne sont là que des idées.

Je reconnais toutefois que les coûts, la commodité et les services actuels dans le Nord et dans certaines régions rurales et éloignées du Canada sont quelque peu honteux. Cela freine l'industrie et la vie sociale et économique des gens. Nous devons en faire plus, parce qu'il n'y a pas beaucoup d'autres choix. Parfois, on a seulement le choix de prendre le train ou de faire 16 heures de route pour se rendre où on veut aller à la place.

M. Taylor Bachrach: Les aéroports nous ont dit qu'ils aimeraient que le gouvernement s'éloigne du modèle de l'utilisateur-payeur et investisse dans le secteur aérien et dans ses infrastructures en tant que biens publics.

J'ai posé des questions sur les investissements dans le secteur aérien par rapport à d'autres secteurs des transports. Nous avons perdu le service d'autobus au pays. Notre système de transport ferroviaire n'est plus que l'ombre de lui-même et n'est pas non plus à la hauteur de ce qu'offrent d'autres pays.

Je me demande si le fait de s'éloigner du modèle de l'utilisateur-payeur et d'investir davantage de fonds publics, par exemple dans les aéroports, pourrait favoriser la concurrence et faire baisser les prix pour les consommateurs. Y a-t-il des preuves à cet égard?

M. John Lawford: Il y a eu des développements intéressants pour ce qui est des aéroports. L'Australie dispose d'un modèle et d'un financement privés. Nous devrions étudier cette option.

Croyez-le ou non, mais les gens disaient que les aéroports devraient être privatisés il y a 35 ans. Cela pourrait également se faire avec des fonds publics. Les structures actuelles de PPP pour les grands aéroports ont leurs problèmes et ne semblent pas être à la hauteur des infrastructures et de la construction nécessaires pour l'augmentation du trafic aérien dont nous avons besoin au Canada.

Pour ce qui est des autres mesures de soutien, je crois qu'il serait approprié d'offrir une aide directe des contribuables au secteur du transport aérien. Tous les Canadiens en bénéficieraient. Que vous preniez l'avion ou non, cela n'a pas d'importance. Il se peut que votre médecin le prenne ou que votre nourriture soit acheminée par avion. Il y a toutes sortes d'autres avantages économiques à disposer de liaisons aériennes à travers le pays.

M. Taylor Bachrach: Oui, je pense que c'est très clair, d'autant plus que certaines collectivités dépendent fortement du transport aérien.

Il est également très difficile de décarboniser le secteur du transport aérien. Nous avons entendu toutes sortes de choses à propos d'un carburant d'aviation durable, mais je pense qu'il reste un énorme fossé entre ce qui est nécessaire en matière de production et d'approvisionnement et ce qui est disponible sur le marché présentement. En même temps, de plus en plus de gens prennent l'avion.

Comment devrait-on répartir les efforts dans le secteur des transports pour veiller non seulement à ce que les gens disposent d'options de transport abordables, mais aussi à ce qu'on atteigne les objectifs de réduction des émissions et de décarbonisation des transports?

● (1300)

M. John Lawford: L'Australie est en train de mener diverses études dont l'un des piliers principaux est la façon d'atteindre les autres objectifs tout en respectant l'environnement.

Nous recommandons que le ministère des Transports revienne au tableau et élabore une politique aérienne pour le Canada. Ce serait l'occasion de veiller à ce que cet élément soit inclus. On n'en tient pas vraiment compte présentement et cela ne fait pas non plus partie du droit de la concurrence. Ce serait une autre façon d'en faire un enjeu un peu plus central.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à remercier les témoins de leur comparution et de leur témoignage.

Sur ce, 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>