



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 118

Le jeudi 30 mai 2024

Président : M. Peter Schiefke



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

Le jeudi 30 mai 2024

• (1105)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 118^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 entreprend son étude de la Loi sur la concurrence et les voyages aériens vers les localités nordiques, rurales et éloignées.

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

Afin de prévenir les incidents de rétroaction acoustique perturbateurs et potentiellement dangereux susceptibles de causer des blessures, tous les participants qui sont ici en personne sont priés de garder leurs oreillettes éloignées des microphones en tout temps.

Comme l'indique le communiqué que la Présidente a fait parvenir à tous les députés le lundi 29 avril, les mesures suivantes ont été prises pour prévenir les incidents acoustiques. Toutes les oreillettes ont été remplacées par un modèle qui réduit considérablement la probabilité de retour de son. Ces nouvelles oreillettes sont noires, alors que les anciennes oreillettes étaient grises. Veuillez n'utiliser que les oreillettes noires approuvées. Par défaut, toutes les oreillettes non utilisées seront débranchées au début de la réunion. Lorsque vous n'utilisez pas votre oreillette, veuillez la placer, face vers le bas, au milieu de l'autocollant qui se trouve sur la table, comme indiqué. Veuillez consulter les cartes sur la table pour prendre connaissance des lignes directrices sur la prévention des incidents acoustiques.

La disposition de la salle a été modifiée pour augmenter la distance entre les microphones et réduire le risque de rétroaction acoustique avec une oreillette à proximité. Ces mesures sont en place pour que nous puissions mener nos activités sans interruption et protéger la santé et la sécurité de tous les participants, y compris nos interprètes.

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

Sur ce, chers collègues, j'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins.

Nous accueillons M. Joseph Sparling, président d'Air North, par vidéoconférence.

Bienvenue, monsieur.

Nous recevons Mme Shelly De Caria, présidente-directrice générale de Canadian North Inc.

Je vous souhaite la bienvenue.

Nous accueillons aussi M. Purich, qui ne figure pas sur ma liste. Nous vous sommes très reconnaissants de votre présence.

Nous accueillons M. Bernard Gervais, directeur exécutif de Northern Air Transport Association, par vidéoconférence. Je vous souhaite la bienvenue.

Nous recevons Mme Gladys Atrill, mairesse de la ville de Smithers, par vidéoconférence. Bienvenue, mairesse Atrill.

[Français]

Finalement, nous recevons M. Daniel Côté, président, Comité sur le transport aérien, et Mme Marie-Dominique Giguère, gestionnaire de projets, tous deux de l'Union des municipalités du Québec.

Bienvenue à vous deux.

[Traduction]

Monsieur Sparling, je vous invite à faire votre déclaration préliminaire. Vous disposez de cinq minutes.

M. Joseph Sparling (président, Air North): Bonjour et merci de donner à Air North, la compagnie aérienne du Yukon, l'occasion de présenter son point de vue au comité permanent.

Je me concentrerai sur les études de marché, la concentration de l'industrie, les possibilités de concurrence pour les petites compagnies aériennes et les tarifs aériens pour les vols intérieurs.

Le Canada est un petit marché, qui se classe au deuxième rang pour sa taille, mais...

Le président: Monsieur Sparling, je suis sincèrement désolé.

Nos interprètes me disent qu'ils aimeraient que vous releviez légèrement votre microphone pour qu'ils puissent vous entendre un peu mieux.

M. Joseph Sparling: Très bien.

Est-ce que c'est mieux?

Le président: D'accord. On me fait signe que oui, monsieur.

Si vous le souhaitez, vous pouvez recommencer ou reprendre là où vous vous êtes arrêté.

M. Joseph Sparling: D'accord.

Le Canada constitue un petit marché. Notre pays est le deuxième plus grand pays au monde, mais il se classe au 222^e rang sur 232 pour ce qui est de la population. Par ailleurs, 90 % de notre population vit sur 10 % de la superficie totale du pays, assez près du 49^e parallèle. Mon propos portera sur les 10 % de la population qui vit sur les autres 90 % de notre territoire.

En 2020, nous avons mené des recherches qui ont démontré qu'environ 200 collectivités canadiennes sont desservies par un service aérien régulier offert par une vingtaine de compagnies aériennes différentes. Seulement près d'un tiers de ces collectivités sont desservies par les principaux transporteurs aériens. Près de la moitié d'entre elles ont une population de moins de 10 000 habitants, et près de 75 % d'entre elles sont desservies par une seule compagnie aérienne. Sur les quelque 300 liaisons aériennes intérieures régulières au Canada, environ 15 % sont concurrentielles, et 5 % sont desservies par les principaux transporteurs aériens concurrents, 9 % par les principaux transporteurs et transporteurs régionaux concurrents et 1 % par des transporteurs régionaux concurrents.

Jusqu'en 1987, toutes les routes aériennes du Canada étaient assujetties à la réglementation économique. Air Canada a appartenu au gouvernement jusqu'en 1988. En 1996, la protection économique a été assouplie dans le Nord, et en 2005, la déréglementation s'est étendue à l'échelle du pays. Même si la déréglementation a été synonyme de choses formidables pour la majorité des consommateurs canadiens qui voyagent en avion, elle a également mené à un niveau de consolidation auquel on ne s'était peut-être pas attendu.

Avant la déréglementation, la Canadian Pacific Air Lines était exploitée à partir de Vancouver, la Pacific Western était exploitée à partir de Calgary, Transair était exploitée à partir de Winnipeg, Nordair et Quebecair étaient exploitées à partir de Montréal et la Eastern Provincial était exploitée à partir d'Halifax. Toutes ces compagnies aériennes offraient des services régionaux avec de gros aéronefs modernes. Elles ont entraîné des retombées économiques importantes dans leurs régions.

À la suite de la déréglementation, les services régionaux ont été consolidés et centralisés, et de nombreuses collectivités ont perdu leurs services de transport aérien par avion à réaction au profit du transport par avion à turbopropulseur, et certaines collectivités ont complètement cessé d'être desservies.

En 2000, le comité des transports a reconnu ce risque dans son rapport sur l'acquisition par Air Canada des Lignes aériennes Canadien International. Deux des 42 recommandations préconisaient de rendre les accords intercompagnies obligatoires tout comme le partage de codes, et ce, entre toutes les compagnies aériennes canadiennes offrant des vols réguliers. Cela servirait à uniformiser les règles du jeu entre les petits transporteurs régionaux et les principaux grands transporteurs en fournissant aux transporteurs régionaux un accès aux réseaux des principaux transporteurs; un accès complet au marché plutôt qu'un accès à une seule partie du marché. Cette dynamique a été traitée par voie législative dans l'industrie des télécommunications et l'industrie ferroviaire.

Les passagers qui voyagent sur les ailes de deux compagnies aériennes qui n'ont pas signé un accord intercompagnies se retrouvent avec deux itinéraires distincts. Cela entraîne un dédoublement des frais et des taxes, une incapacité d'enregistrer les bagages jusqu'à la destination et des mesures de protection ou d'hébergement limitées lorsque les vols sont retardés ou annulés. Il va sans dire que cette

dynamique place les voyageurs régionaux dans une position nettement désavantageuse par rapport aux autres Canadiens.

Parlons maintenant de la tarification. À long terme, les tarifs aériens sont plus largement déterminés par les coûts que par la concurrence ou la cupidité. La concurrence est importante, mais ce n'est qu'un facteur parmi d'autres pour maintenir les tarifs aériens bas. Cela peut d'ailleurs être contre-productif dans un petit marché.

Notre réseau est composé de dessertes régionales par avion à turbopropulseur et de dessertes vers le sud par avion à réaction. On me demande parfois pourquoi un vol qui parcourt 500 milles entre Whitehorse et Old Crow coûte presque deux fois plus cher qu'un vol qui parcourt 1 000 milles vers le sud, entre Whitehorse et Vancouver. Dans le Nord, nous utilisons des avions à turbopropulseurs de 40 passagers qui peuvent atterrir sur des pistes de gravier, et nous utilisons des avions à réaction de plus de 120 sièges pour les liaisons vers le sud. Les avions à turbopropulseurs consomment plus de carburant par passager pour parcourir 500 milles que les avions à réaction en brûlent par passager pour parcourir 1 000 milles. Le prix du carburant à notre arrêt le plus au nord, en avion à turbopropulseurs, est 47 % plus élevé qu'à notre arrêt le plus au sud, en avion à réaction. Nos coûts d'exploitation directs totaux par passager pour la ligne qui dessert le Nord, jusqu'à Old Crow, sont de 137 % supérieures à ceux pour la desserte par avion à réaction vers Vancouver.

Étant donné que les dessertes par avion à turbopropulseur comportent plusieurs escales, que le transport de marchandises est unidirectionnel et que la charge utile diminue à chaque escale, à mesure qu'on avance vers le nord, nos coefficients d'occupation sont, en moyenne, plus de 10 % inférieurs à ceux des dessertes par avion à réaction. Cette situation, combinée à la différence des coûts d'exploitation directs, crée un écart de près de 200 % pour ce qui est des coûts d'exploitation directs par passager. Le partage des coûts indirects, qui renvoie à l'observation de l'économiste Erickson dont nous parlons dans notre mémoire, réduit le fardeau des coûts indirects et, par conséquent, les tarifs aériens sur nos lignes régionales de près de 20 %, ce qui laisse un écart net moyen des tarifs d'environ 88 %.

Enfin, en ce qui a trait à la tarification, notre marge nette en pourcentage pour 2023, pour nos dessertes par avion à turbopropulseur, où nous n'avons pas de concurrence, était inférieure à celle pour nos dessertes par avion à réaction, où nous sommes en concurrence avec les deux principaux transporteurs. Notre marge globale pour l'année était inférieure à 5 %.

● (1110)

En conclusion, afin d'améliorer le service et la tarification du transport aérien pour les collectivités nordiques et d'autres collectivités régionales, il faut financer la modernisation des lignes régionales et des infrastructures de navigation afin que les compagnies aériennes régionales puissent renouveler leurs flottes et mener leurs activités de façon plus efficace. Il faut également se doter d'une réglementation ou d'une politique qui reconnaît et protège le rôle des transporteurs aériens régionaux. De plus, il importe de mieux comprendre les défis liés aux coûts et aux services auxquels les marchés aériens régionaux font face, et enfin, il faut revoir le modèle canadien d'utilisateur-payeur, qui ne correspond pas à celui de nombreux autres pays, sinon de la plupart d'entre eux.

Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sparling.

Nous passons maintenant à Mme De Caria. Je crois avoir prononcé votre nom correctement cette fois-ci.

Vous avez la parole pour votre déclaration préliminaire. Vous avez cinq minutes.

Mme Shelly De Caria (présidente-directrice générale, Canadian North Inc.): [*Le témoin s'exprime en inuktitut et fournit le texte suivant:*]

Ullukut angayurqaat ammalu purtunirsauqatitit.

[*Le témoin fournit un texte en anglais dont voici la traduction:*]

Bonjour, monsieur le président et distingués membres du Comité.

[*Traduction*]

Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui. Je m'appelle Shelly De Caria et je suis la présidente-directrice générale de Canadian North. Je suis accompagnée de Nick Purich, notre directeur financier.

Depuis plus de 75 ans, nous offrons des services de transport aérien essentiels à 25 collectivités des Territoires du Nord-Ouest, du Nunavut et du Nunavik, la région du Nord du Québec.

Parmi ces collectivités, 21 sont isolées du reste du pays et ne sont pas accessibles par la route. Le transport aérien est le seul moyen fiable de transporter les gens et d'avoir accès à de la nourriture et à des fournitures essentielles, ainsi qu'à des services médicaux et d'autres services essentiels, et ce, toute l'année.

L'accès à des services de transport aérien sûrs et fiables est vraiment indispensable pour ces collectivités. Notre entreprise appartient entièrement à des Inuits — je suis moi-même une Inuk —, et nous comprenons le rôle essentiel que joue le transport aérien dans ces régions. Nous sommes déterminés à faire en sorte que nos services répondent aux besoins des collectivités que nous desservons.

L'exploitation d'une compagnie aérienne dans les régions nordiques du Canada comporte des défis uniques par rapport à ceux qui se posent dans le Sud. Les conditions météorologiques extrêmes, le manque d'infrastructure et les grandes distances augmentent considérablement les coûts opérationnels. Ces facteurs font en sorte qu'il est difficile pour toute compagnie aérienne d'offrir un service fréquent et fiable tout en maintenant des prix abordables.

Le coût des services aériens dans le Nord est forcément élevé. Le coût du carburant, l'entretien et la nécessité de disposer d'équipement spécialisé pour évoluer dans un climat rigoureux et pouvoir décoller et atterrir sur des pistes courtes en gravier sont autant de facteurs qui contribuent aux dépenses globales.

Nous avons investi des sommes importantes pour nous assurer que nos services demeurent fiables, même dans des conditions difficiles. Il nous faut, notamment, maintenir une flotte capable de faire face aux conditions météorologiques extrêmes et veiller à ce que notre personnel soit formé pour répondre aux exigences uniques des activités que nous menons dans le Nord. Par ailleurs, le nombre de passagers est moins important que dans le Sud, ce qui signifie que les coûts par passager sont plus élevés. À ce propos, on estime que la population totale des 25 collectivités que nous desservons est d'environ 130 000 personnes, soit à peu près la taille de Kelowna, en Colombie-Britannique, ou de Sherbrooke, au Québec.

Alors que nous nous efforçons continuellement d'optimiser nos opérations et de réduire les coûts là où c'est possible, nous ne pouvons passer sous silence les réalités économiques propres à l'aviation dans le Nord. Il ne suffit pas de faire venir d'autres compagnies aériennes, qui se concentrent généralement sur les collectivités plus grandes et plus faciles d'accès. Il y a plus de 10 ans, Air Canada et WestJet ont commencé à offrir des vols entre Edmonton et Yellowknife. Elles ont accru la concurrence, ce qui a initialement entraîné une baisse des tarifs aériens. Ces grands transporteurs ont tiré parti de leurs réseaux beaucoup plus grands et de leurs économies d'échelle pour offrir des prix concurrentiels, attirant ainsi des passagers qui étaient auparavant desservis par de petites compagnies aériennes régionales. Cependant, cela a également entraîné des défis importants pour les petites compagnies aériennes régionales, y compris des contraintes financières, des réductions de service et des retraits de cette route, ce qui a eu des répercussions complexes et potentiellement négatives à long terme sur la concurrence sur le marché et sur l'accès à ces communautés.

Vous souvenez-vous des 25 collectivités dont je viens de parler? Pendant des années, notre liaison vers Yellowknife a aidé à subventionner des lignes plus petites et moins rentables, que les autres compagnies aériennes refusaient de desservir.

Bien que les défis soient importants, il est toujours possible d'améliorer la situation. Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de travailler avec le gouvernement et d'autres intervenants pour explorer des solutions qui peuvent améliorer le transport aérien dans le Nord. Il y a quelques pistes de solutions sur lesquelles nous pourrions collaborer.

Les subventions gouvernementales peuvent aider à compenser les coûts opérationnels élevés et à rendre le transport aérien plus abordable pour les résidents. Il existe des programmes semblables dans d'autres services essentiels.

L'amélioration des infrastructures aéroportuaires peut améliorer la fiabilité et l'efficacité des services. Des investissements dans de meilleures installations et de meilleurs équipements permettraient d'offrir des vols plus fréquents et plus fiables.

Des modifications à la réglementation qui tiennent compte des défis uniques de l'aviation dans le Nord pourraient créer un milieu de travail plus avantageux, ce qui encouragerait les compagnies aériennes existantes et nouvelles à investir dans la région.

Il pourrait y avoir un examen des coûts à l'échelle du système pour comprendre les répercussions que le modèle de l'utilisateur-payeur du financement des infrastructures de l'aviation au Canada a sur les consommateurs.

Chez Canadian North, nous sommes déterminés à collaborer avec le gouvernement, les collectivités et les autres intervenants pour veiller à ce que le transport aérien dans le Nord soit non seulement viable, mais aussi florissant, appuyant ainsi le bien-être économique et social de tous les résidents.

[*Le témoin s'exprime en inuktitut.*]

Je vous remercie de m'avoir accordé votre temps et de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui.

Monsieur le président et distingués membres du Comité, c'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

• (1115)

Le président: Merci beaucoup, madame De Caria, de votre déclaration préliminaire.

Nous passons maintenant à M. Gervais.

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

[Français]

M. Bernard Gervais (directeur exécutif, Northern Air Transport Association): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais remercier chaleureusement le Comité de m'avoir invité à venir témoigner devant lui à propos de ce sujet si important.

Depuis la fin de janvier 2024, je suis le directeur exécutif de l'Association des transporteurs aériens du Nord du Canada, mieux connue sous l'acronyme NATA, lequel renvoie à l'appellation Northern Air Transport Association. Je tiens à préciser que je ne suis pas un expert en ce qui concerne la Loi sur la concurrence ni un employé de l'un de nos transporteurs. Je suis au service de notre association. D'ailleurs, plusieurs de nos membres viendront témoigner ici — certains l'ont déjà fait — à propos de cette étude. Vous aurez sans doute l'occasion d'entendre les détails et les réalités auxquelles ils sont exposés.

[Traduction]

La Northern Air Transport Association, ou NATA, a été créée il y a 47 ans afin d'appuyer le développement économique dans le Nord et les régions éloignées du Canada grâce à des transports aériens sécuritaires et durables.

Les transporteurs aériens du Nord ne sont pas les plus importants au Canada, mais ils fournissent un service essentiel à la majeure partie du territoire canadien et à de nombreuses collectivités qui n'ont aucun accès routier ou qui ne sont pas desservies par les principaux transporteurs aériens.

La NATA a pour mission de représenter les transporteurs aériens du Nord et des régions éloignées dans les processus décisionnels touchant le transport dans les régions nordiques et éloignées du Canada. Notre association a pour objectifs de promouvoir un système de transport aérien sécuritaire et efficace dans les régions nordiques et éloignées, de faire valoir les positions du secteur du transport aérien du Nord et des régions éloignées, et d'établir et de consolider des partenariats avec l'industrie, les gouvernements et d'autres parties intéressées.

Nos principaux objectifs sont de deux ordres: élaborer et faire adopter des positions qui augmentent la sécurité du transport aérien dans le Nord et reflètent le contexte opérationnel unique de la région; élaborer et faire adopter des positions qui améliorent la rentabilité, la qualité et la prestation des services de transport aérien dans le Nord, compte tenu de cet environnement particulier.

[Français]

La NATA est un réseau de 81 membres, composé de 33 transporteurs qui sont soutenus dans leur mission par 48 autres membres. Nos 33 transporteurs possèdent, au total, plus de 650 aéronefs, ce qui est plus que le nombre combiné d'aéronefs possédés par Air Canada, Jazz, WestJet et Porter.

J'ai cité plus tôt la mission et les objectifs de la NATA, car il est essentiel de mentionner que ses objectifs et sa mission sont le fil conducteur qui lie tous nos membres, quels qu'ils soient. Ces éléments

sont vitaux pour les communautés desservies par nos membres.

Je prends aussi le temps de mentionner que nos 33 transporteurs possèdent un mélange de plusieurs certificats d'exploitation, dont 13 de transport aérien, 15 de navette aérienne et 29 de taxi aérien, ce qui leur permet de répondre à tout un éventail de besoins dans les communautés.

[Traduction]

Nos membres offrent un vaste éventail de services dont beaucoup pourraient être considérés comme essentiels. Ils forment un réseau. Il s'agit d'un réseau essentiel qui, en soi, est plus que la somme de ses parties.

Lorsqu'un transporteur plus important se rend à un aéroport avec pistes à revêtement en dur, fait la correspondance avec l'aéronef d'un plus petit transporteur qui atterrira sur une piste en gravier ou à un hydravion qui se posera sur un lac, tous ces points de correspondance entre des membres aux vues similaires sont essentiels pour les citoyens et les utilisateurs finaux, qu'il s'agisse de transport à des fins médicales, de transport de marchandises ou d'autres biens de première nécessité.

• (1120)

[Français]

Si nos membres desservent les communautés nordiques et éloignées empreintes d'une mission de service essentiel, pour eux et leurs clients, ils sont soumis aux mêmes réglementations et limites que les autres transporteurs du pays. De plus, ils doivent faire face à des défis qui ne sont pas présents dans le Sud, comme l'accès plus complexe à de la maintenance, des services de météo déficients, la complexité de pouvoir s'avitailer à certains endroits, des pistes en état de décrépitude ou des phénomènes météo hors de l'ordinaire dus aux changements climatiques.

[Traduction]

D'importants investissements sont nécessaires dans le Nord, où il est urgent de moderniser et de revitaliser les infrastructures. Le système de l'utilisateur-payeur ne sera pas suffisant pour combler ces besoins, pas plus que tout programme non conçu à cette fin.

L'aviation n'est pas un luxe: il s'agit d'une nécessité pour des milliers de citoyens canadiens répartis dans les vastes étendues des provinces et territoires. Il s'agit d'un mode de transport essentiel qui devrait être considéré comme tel, surtout dans les régions que nous desservons. Ces services essentiels sont un lien vital avec le monde pour des dizaines de collectivités uniquement accessibles par avion, et il nous incombe à tous de maintenir ces services et d'en assurer la pérennité.

Merci. *Thank you.*

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gervais.

[Traduction]

Nous passons maintenant à la mairesse Atrill.

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

Mme Gladys Atrill (mairesse, Ville de Smithers): Merci beaucoup.

Tout d'abord, je suis reconnaissante de l'occasion de comparaître. Je suis à mon bureau à domicile, sur le territoire non cédé de la Première Nation Wet'suwet'en, et je suis reconnaissante d'être ici.

Je dois dire que je me sens quelque peu intimidée par les professionnels qui ont comparu précédemment. Je vais donc simplement parler de ma collectivité, de l'importance du transport aérien et des raisons pour lesquelles j'estime qu'une réglementation pourrait être utile.

Smithers est une ville de 5 400 habitants située dans le centre de la Colombie-Britannique. Les points abordés précédemment se rapportent aux questions auxquelles je réfléchis.

Notre aéroport est très accessible: il est situé à cinq minutes du centre-ville. Il a une bonne piste de 7 500 pieds pouvant accueillir de grands aéronefs, ce qui a été le cas. Il s'agit d'un élément essentiel des modes de transport qui assurent la santé de notre collectivité.

Actuellement, Air Canada dessert notre aéroport, mais le service varie d'une journée à l'autre. En effet, il y a parfois deux vols par jour, parfois un vol. Nous sommes très reconnaissants d'avoir ce service. Avant la pandémie, nous avions plus de vols par jour, avec un transporteur régional, Central Mountain Air.

Je pense à la situation de la communauté et aux raisons pour lesquelles le transport aérien, l'accès aérien et une tarification équitable revêtent tant d'importance pour nous. Avant la pandémie, nous pouvions exploiter notre aéroport comme une entreprise. L'achalandage et les recettes de l'aéroport étaient suffisants. Je dois dire que la municipalité est propriétaire de l'aéroport. On peut considérer que c'était une entreprise autofinancée.

Maintenant, quelques années après la pandémie, nos recettes s'élèvent à environ 75 % des niveaux d'avant la pandémie, et le volume de voyageurs, à 85 %. De toute évidence, nous sommes toujours en voie de rétablissement. Nos recherches ont démontré que notre aéroport est parmi les moins coûteux pour les transporteurs. Nous faisons notre possible pour être concurrentiels.

Qui sont les utilisateurs de notre aéroport et pourquoi en avons-nous besoin?

Comme beaucoup d'autres collectivités, l'aéroport est utilisé par les résidents pour les voyages d'agrément et d'affaires, les déplacements pour raisons médicales et les déplacements d'urgence. On trouve au nord-ouest de notre collectivité une entreprise bien établie. L'industrie utilise l'aéroport pour faire la navette. Les services de transport nolisé sont importants à l'aéroport.

En outre, dans le contexte des changements climatiques et des feux de forêt des dernières années, l'aéroport est doté d'une base de lutte contre les incendies de forêt, où des aéronefs d'urgence peuvent être déployés. En fait, nous avons pu héberger du personnel à l'aéroport; il y avait un véritable manque d'hébergement pour les pompiers.

Je dirais que l'aéroport est un élément vital à la santé de cette collectivité. Comme je l'ai indiqué, nous avons joué un rôle grâce à de bons investissements dans l'aéroport, les voies de circulation, l'aérogare, etc. Nous avons utilisé le financement fédéral à bon escient.

Juste à côté de chez nous — dans le Nord, pour que vous compreniez bien, cela signifie environ deux heures et demie de route —, il y a l'aéroport de Terrace-Kitimat, qui est desservi par deux transporteurs, Air Canada et WestJet.

Je pense que c'est l'un des éléments clés d'une tarification équitable. J'ai comparé les prix ce matin. En général, ils sont plus élevés à Smithers. J'ai procédé au hasard, en choisissant des vols dans les prochains jours. De manière générale, les prix à Smithers sont plus élevés qu'à Terrace, pour une distance de vol comparable. Si la distance est semblable et que les aéronefs sont semblables... J'ai entendu ce commentaire plus tôt. On utilise en général des Q400. Si la distance est semblable pour Smithers, Terrace et Prince Rupert, on s'explique mal pourquoi les prix sont toujours plus bas ailleurs que chez nous.

Cela a une incidence sur l'endroit où les résidents et les entreprises décident de s'établir et, par conséquent, sur la santé générale de la collectivité. Les communautés rurales ont déjà assez de défis pour commencer. Lorsque les résidents sont obligés de prendre l'auto... Je suppose qu'ils n'y sont pas nécessairement obligés, mais on voit la différence du prix des vols pour les familles et pour les étudiants universitaires. Ils optent pour un autre aéroport, même l'hiver, parfois, quand c'est dangereux.

Je pense qu'une réglementation peut aider. Il s'agit de déterminer ce qu'est un prix équitable du mille pour un vol avec un avion identique qui dessert à peu près la même région du pays, de façon à offrir cet avantage et cette stabilité économiques à d'importantes collectivités. Dans ces corridors, toutes les collectivités sont importantes.

Je suis désolée; j'ai oublié de démarrer mon chronomètre. J'espère ne pas avoir pris trop de temps.

• (1125)

Le président: Il vous reste environ 45 secondes, madame la mairesse.

Mme Gladys Atrill: Très bien. Dans ce cas, je serai brève.

Je pense que ce que nous voulons, c'est une réglementation qui assure une juste concurrence. Nous voulons que les transporteurs aériens connaissent du succès. Nous sommes conscients qu'il y a un défi, mais nos collectivités ont besoin d'un accès juste et équitable au transport aérien, qui est crucial pour la santé de nos collectivités et de nos citoyens. Je vous exhorte à examiner ce genre de réglementation.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, madame Atrill.

[Français]

Je cède maintenant la parole à M. Côté pour cinq minutes.

M. Daniel Côté (président, Comité sur le transport aérien, Union des municipalités du Québec): Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de nous donner l'occasion, aujourd'hui, de vous faire part de nos commentaires sur ce dossier d'importance, soit le transport aérien en région.

J'aimerais rappeler que les membres de l'Union des municipalités du Québec représentent 85 % de la population et du territoire du Québec. Nous sommes actifs depuis plus d'une centaine d'années déjà.

Tout d'abord, j'aimerais aborder l'importance du transport aérien régional. Il s'agit d'un service essentiel à l'occupation du territoire et au développement du Québec et de ses régions. En plus d'avoir des répercussions importantes en matière de mobilité, ce service joue un rôle crucial dans le développement économique et touristique, tant local que régional, ainsi que dans l'accès de nos citoyens à des services de santé ou à d'autres services dans les centres urbains.

Le transport aérien régional au Québec traverse actuellement une période difficile. Pour bien comprendre la situation, nous allons revenir sur quelques faits marquants. Avant 2020, Air Canada avait un quasi-monopole sur les dessertes régionales. Ce quasi-monopole garantissait une desserte fiable, bien sûr, mais il était associé à des coûts élevés pour les usagers au chapitre des billets.

En juin 2020, Air Canada a annoncé la suspension de huit dessertes régionales au Québec. Cette annonce a créé une onde de choc importante. Depuis cette date, la présence d'Air Canada dans les régions n'a cessé de diminuer. Actuellement, six transporteurs se partagent la desserte dans les aéroports québécois en plus d'Air Canada. Ce sont tous de petits joueurs, qui ont peu de moyens et un nombre limité d'appareils. Cette situation a engendré de nouveaux défis pour assurer une desserte fiable et abordable.

Dans le dossier, nous déplorons l'absence du gouvernement fédéral, alors que le transport aérien relève d'abord et avant tout de sa compétence. Permettez-moi de vous présenter trois défis actuels en transport aérien régional au Québec ainsi que nos recommandations.

Le premier défi concerne l'insuffisance de l'offre de services et la desserte qui est inadéquate. Les retards sont fréquents, et des vols sont souvent reportés ou annulés. De plus, les horaires proposés ne répondent pas non plus aux besoins des usagers, rendant le transport aérien régional encore moins attrayant.

Pour améliorer la situation, notre première recommandation est de renforcer l'engagement du gouvernement fédéral et de donner la priorité à l'amélioration de la desserte aérienne régionale. Si le gouvernement fédéral peut reconnaître déjà l'importance d'une bonne desserte ferroviaire et investir des sommes importantes chaque année pour assurer un service abordable, même dans les régions éloignées, nous estimons que le transport aérien régional mérite également un tel engagement quant aux priorités, parce que de nombreuses communautés au Québec et au Canada ne sont pas desservies par le train, et parfois même, par la route. Le transport aérien a donc toute sa place.

Le deuxième défi concerne l'abordabilité et les coûts élevés des billets. Bien que des incitatifs financiers sont proposés maintenant par le gouvernement du Québec et qu'une certaine concurrence s'est créée depuis 2020, l'équilibre reste fragile.

Il est crucial de moderniser et de revoir complètement le cadre opérationnel et réglementaire du transport aérien régional. L'Union des municipalités du Québec, ou UMQ, et plusieurs autres partenaires, comme l'Alliance de l'industrie touristique du Québec, le Conseil du patronat du Québec et la Fédération des chambres de commerce du Québec, ont proposé de migrer du modèle actuel de libre concurrence vers un modèle réglementé et concurrentiel utilisant les transporteurs privés. Ce nouveau modèle permettrait la concurrence sur des appels d'offres, tout en maintenant un encadrement par un organisme de gestion. Chaque région pourrait participer à la structuration de l'offre pour que le service aérien corresponde réellement à ses besoins particuliers. Ce changement de mo-

dèle nécessiterait des modifications législatives et réglementaires au niveau fédéral, avec la collaboration du palier provincial.

Un troisième défi d'actualité concerne les services de NAV CANADA, qui est l'organisation qui gère les tours de contrôle pour le gouvernement fédéral. En effet, une pénurie de main-d'œuvre a entraîné une diminution des services offerts par NAV CANADA, qui se traduit par des ruptures de services occasionnelles ou bien par la prestation de services à distance depuis un autre aéroport. Cela a des conséquences sur le plan opérationnel dans les aéroports visés.

Le gouvernement fédéral doit donc garantir la continuité et l'efficacité des services de contrôle aérien dans les aéroports régionaux, en collaboration avec NAV CANADA. Il doit également financer NAV CANADA au lieu de refiler la facture aux transporteurs et, ultimement, aux passagers, en ce qui a trait au prix des billets.

Quant au dernier élément, il est crucial de souligner le besoin d'investissements massifs dans les infrastructures aéroportuaires. Il y a certes le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, ou PAIA, qui existe au fédéral, mais il doit être bonifié. D'abord, l'enveloppe budgétaire est largement insuffisante pour combler les besoins. De plus, les montants de référence pour l'achat d'équipement mobile ne reflètent pas les coûts réels de ce type d'équipement, qui ont augmenté en flèche depuis la pandémie et la survenue d'une vague inflationniste.

● (1130)

Si on mettait en œuvre toutes ces pistes de solution, nous sommes persuadés que le transport aérien régional s'en trouverait amélioré, du moins au Québec.

Nous vous remercions de votre attention.

Le président: Merci, monsieur Côté. Vous avez respecté votre temps de parole. Nous vous en remercions.

Nous allons maintenant commencer le premier tour de questions.

[Traduction]

Madame Lewis, vous avez la parole. Vous avez six minutes pour vos questions.

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

Je tiens à remercier les témoins de leur présence aujourd'hui pour nous renseigner dans le cadre de cette très importante étude.

Avant de passer aux questions, monsieur le président, j'aimerais aborder quelques autres points.

La semaine dernière, le ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités a comparu devant le Comité. Lors de sa comparution, il s'est engagé à fournir au Comité une copie de la lettre de démission de Mme Andrée-Lise Méthot, autrefois directrice de la Banque de l'infrastructure du Canada, qui fait l'objet d'enquêtes par rapport à son rôle à Technologies du développement durable Canada, ou TDDC, et à l'utilisation inappropriée de l'argent des contribuables pour donner un avantage financier à des entreprises avec lesquelles elle avait des liens. Comme vous le savez, le ministre nous a informés que Mme Méthot avait remis sa démission le 16 avril. J'aimerais savoir si le ministre ou la Banque de l'infrastructure du Canada a fourni la lettre de démission ou la documentation officielle confirmant sa démission.

Le président: Merci, madame Lewis.

J'ai parlé à la greffière, et elle nous a informés que nous n'avons pas reçu cette documentation.

Mme Leslyn Lewis: À cet égard, monsieur le président, et à la lumière de cette révélation, j'aimerais déposer ici aujourd'hui un avis de motion dans le but de faire toute la lumière sur les allégations de corruption entourant Technologies du développement durable Canada, aussi appelée « caisse noire environnementale », et sur la façon dont l'une de ses administratrices a pu être nommée, en fin de compte, au conseil d'administration de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Ma motion se lit comme suit:

Étant donné que:

a. La vérificatrice générale du Canada et le commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique mènent chacun une enquête sur Technologies du développement durable Canada, un fonds d'un milliard de dollars financé par les contribuables;

b. Même si Andrée-Lise Méthot, une ancienne directrice du fonds, avait facilité le versement de millions de dollars à diverses entreprises dans lesquelles elle avait un intérêt financier, le gouvernement l'a nommée directrice de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Que, conformément à l'article 108(1)a) du Règlement, le Comité ordonne à la Banque de l'infrastructure du Canada de lui fournir, dans les sept jours suivant l'adoption de la présente motion:

a. la lettre de démission d'Andrée-Lise Méthot,

b. une description détaillée des projets et des fonds que Mme Méthot a supervisés pendant qu'elle siégeait au conseil d'administration de la Banque,

c. toutes les communications internes portant sur la démission de Mme Méthot du conseil ou ayant trait à celle-ci.

Et que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité invite les personnes suivantes à témoigner devant lui pendant au moins deux heures chacune: Andrée-Lise Méthot, fondatrice et associée directrice de Cycle Capital; Jayne Huntley, directrice des nominations au Bureau du Conseil privé; Dominic LeBlanc, ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales; Ehren Corey, président-directeur général de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Monsieur le président, nous enverrons une copie de cette motion à la greffière pour qu'elle la fasse traduire et la distribue aux membres du Comité.

Je vous remercie de m'avoir donné cette occasion et je cède le reste de mon temps à mon collègue, M. Davidson.

• (1135)

Le président: Merci beaucoup, madame Lewis.

Allez-y, monsieur Davidson.

M. Scot Davidson (York—Simcoe, PCC): Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il vous reste 2 minutes et 42 secondes, monsieur.

M. Scot Davidson: Il y a tant de sujets à aborder en seulement deux minutes. Je vais simplement en faire mention, et si vous pouviez répondre brièvement, ce serait formidable.

Vous avez tous utilisé trois termes, soit « lien vital », « essentiel » et « crucial ». Je vous remercie de défendre le Canada rural, car il est essentiel de fournir des services aux Canadiens des régions rurales.

Je me demande, madame De Caria, si vous connaissez le montant payé par votre entreprise au cours de la dernière année en taxe sur le carbone pour le carburéacteur. Je vois que votre directeur financier est ici. Il pourra peut-être trouver ce chiffre, ou non.

Mme Shelly De Caria: Avez-vous un chiffre?

M. Nicholas Purich (dirigeant principal des finances, Canadian North Inc.): Non, nous n'avons pas de chiffre précis à fournir au Comité en ce qui concerne les dépenses liées à la taxe sur le carbone.

M. Scot Davidson: Dans le Nord, le prix du carburant est devenue une importante préoccupation pour les transporteurs. Les prix pour aller... Je pense qu'il est important que les membres du Comité comprennent que le carburant lui-même est transporté par avion, si je ne me trompe pas. Je crois savoir qu'Air Creebec vient de retirer deux ATR-72 et veut mettre en service un Hawker muni de réservoirs souples pour le transport du carburant.

Cela devient un obstacle considérable pour les entreprises qui veulent une réponse. L'application de la taxe sur le carbone dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement pousse le prix du carburéacteur Jet A à la hausse. En quoi est-ce important pour les Canadiens des régions rurales? Ce sont eux qui en subissent les contrecoups et qui paient plus cher.

Je me demande si vous pourriez parler des effets du prix du carburant sur votre entreprise.

M. Nicholas Purich: Avec plaisir.

Le carburant représente l'une de nos plus importantes dépenses dans le cadre de nos activités quotidiennes. Comme M. Sparling l'a indiqué, je reconnais qu'il s'agit d'une activité commerciale à très faible marge. Par conséquent, tout coût imposé à un transporteur aérien — taxe sur le carburant ou autre — sera en fin de compte assumé par le consommateur ou le public voyageur.

M. Scot Davidson: Je vois; merci.

J'ai une autre préoccupation. Il y a un aspect qui n'a pas touché les principaux transporteurs, mais qui a touché les petits transporteurs et les écoles de pilotage, surtout pendant la pandémie, et c'est toujours le cas maintenant: malgré l'augmentation de 40 % de l'effectif de la fonction publique sous l'actuel gouvernement libéral, Transports Canada n'est pas en mesure de faire passer des examens médicaux. Des écoles de pilotage ont fermé.

Je me demande si vous pourriez parler de l'actuelle pénurie de pilotes et de l'inefficacité de Transports Canada d'effectuer ces examens médicaux. Quelle incidence cela a-t-il eue sur la formation des pilotes?

M. Nicholas Purich: Concernant les examens médicaux, je crois comprendre que la situation s'est améliorée. Cependant, la pénurie de pilotes demeure un problème important dans notre industrie. Notre taux de roulement est environ quatre fois plus élevé qu'avant la pandémie. Notre vice-président des opérations aériennes répète constamment que la nouvelle norme est de faire quatre fois plus de formation, et ces coûts doivent être assumés par les voyageurs.

Je vois mon drapeau rouge.

M. Scot Davidson: C'est pour voter non.

Des députés: Oh, oh!

Le président: Chers collègues, c'est nouveau et cela sert à indiquer à tout le monde que le temps est écoulé.

Merci, monsieur.

Le prochain intervenant est M. Hanley, qui est en ligne. Monsieur Hanley, la parole est à vous, pour six minutes.

M. Brendan Hanley (Yukon, Lib.): Merci beaucoup.

Je tiens d'abord à remercier mes collègues du Comité ici présents d'avoir permis la réalisation de cette importante étude. En outre, je suis reconnaissant, étant donné que je ne suis pas un membre permanent du Comité, de pouvoir prendre place ici aujourd'hui. Je suis très reconnaissant de l'occasion de souligner certains aspects importants du transport aérien dans les régions nordiques et éloignées, ainsi que la contribution possible du gouvernement fédéral pour continuer d'assurer la prospérité des transporteurs aériens du Nord.

Monsieur Sparling — Joe —, j'imagine que vous ne serez pas surpris que je concentre mes questions sur vous.

La mairesse Atrill vient de parler, avec grande éloquence, du lien entre le bien-être de la collectivité et le transport aérien régional. Air North est un employeur local important au Yukon. Étant donné la croissance d'Air North au cours des deux dernières décennies, je me demande si vous pourriez parler de l'importance de l'entreprise en tant qu'employeur local et de son importance pour la collectivité.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Sparling et monsieur Hanley, je vous présente mes sincères excuses. Il y a un rappel au Règlement; nous allons donc arrêter le chronomètre.

M. Taylor Bachrach: Je pense que la mairesse Atrill a perdu la connexion; je constate que sa vidéo est figée. Je me demande si nous pourrions prendre un moment pour voir si elle a pu se reconnecter.

Je m'excuse auprès de M. Hanley.

• (1140)

Le président: Chers collègues, donnez-nous quelques instants, s'il vous plaît.

Monsieur Hanley, vous êtes seulement rendu à 1 minute et 21 secondes. Donc, il vous reste 4 minutes et 40 secondes, monsieur.

Nous vous laisserons la parole dans un moment, monsieur Sparling. Je vais laisser la greffière travailler avec notre équipe technique pour rétablir la connexion de la mairesse.

M. Taylor Bachrach: Je m'excuse, monsieur le président. Je pensais que la question de M. Hanley s'adressait à la mairesse Atrill, par votre intermédiaire.

Je m'excuse de cette interruption, monsieur Hanley.

Le président: Non, pas de souci. Merci de nous l'avoir signalé. Nous allons essayer de rétablir la connexion le plus rapidement possible.

Monsieur Hanley, je vous laisse décider si vous souhaitez poursuivre ou non malgré l'absence de la mairesse pour le moment.

M. Brendan Hanley: Étant donné le temps dont nous disposons, je serais ravi de poursuivre.

Le président: D'accord. Je sais que vous interviendrez à nouveau au deuxième tour. Nous ferons notre possible pour rétablir la connexion avec la mairesse d'ici là.

Nous allons vous laisser continuer, monsieur Sparling. Je vous redonne la parole, monsieur, si vous voulez répondre à la question de M. Hanley.

M. Joseph Sparling: D'accord.

Puisqu'il est question de développement économique local, dans le passé, la plupart des collectivités nordiques — par exemple les

capitales des territoires comme Whitehorse, notre marché — étaient des avant-postes, dans le Nord, à l'extrémité d'un réseau typique en étoile. Dans un tel réseau, les liquidités circulent des extrémités vers la plaque tournante. Dans notre cas, nous avons réussi à inverser la situation en faisant de Whitehorse une plaque tournante. Cela a généré d'importantes retombées économiques à l'échelle locale, la plus importante étant l'emploi. Nous employons entre 12 et 14 résidents locaux, équivalents temps plein, pour 100 départs prévus, comparativement à un ou deux chez nos concurrents des principales lignes. Par conséquent, les retombées liées à l'emploi sont décuplées.

Faire de Whitehorse une plaque tournante permet de partager les coûts indirects entre nos lignes régionales qui desservent les régions au nord de Whitehorse et nos liaisons vers le sud de Whitehorse. Comme je l'ai mentionné dans mon document, nous estimons que cela nous a permis de maintenir des tarifs aériens régionaux plus bas, de l'ordre de 20 %, qu'ils ne l'auraient été autrement.

Mon autre commentaire porte sur la tarification comme mesure incitative au voyage. Je pense qu'offrir des tarifs aériens abordables aux Yukonnais pour leur permettre de voyager tant au Yukon qu'à l'extérieur du territoire fait du Yukon un meilleur endroit où vivre et travailler. L'année précédant le lancement de notre service de jet, notre marché total était d'environ 100 000 embarquements et débarquements. L'année dernière, c'était plus de 400 000. Avant le lancement du service, le tarif aérien était supérieur à 300 \$, contre plus de 200 \$ par secteur l'année dernière.

Prenons nos propres enfants comme exemple. Auparavant, les voyages liés aux activités sportives se faisaient par autobus par la route de l'Alaska, en plein hiver. Aujourd'hui, nous voyons de jeunes Yukonnais partir vers le sud — Vancouver, Edmonton, Calgary, Kelowna — toutes les fins de semaine pour jouer au hockey. Un jeune du Yukon joue dans la LNH, et plus de jeunes Yukonnais fréquentent l'université parce qu'ils peuvent faire des allers-retours à prix abordable. Tous ces éléments contribuent à faire des collectivités nordiques de meilleurs endroits où vivre et travailler, et je pense que le transport aérien abordable est l'un des éléments importants.

M. Brendan Hanley: Monsieur Sparling, je vous remercie de ces remarques. Je vais vous interrompre.

Il y a un point que je voulais soulever concernant l'intervention précédente de M. Davidson sur la tarification du carbone. La tarification du carbone, à tout le moins au Yukon et, je crois, au Nunavut — je ne sais pas pour d'autres régions du Canada —, ne s'applique pas à l'aviation. Nous reconnaissons qu'il y a de nombreux facteurs qui font monter le prix du carburant au Yukon. La tarification du carbone n'en fait pas partie.

Monsieur Sparling, pour revenir à vous, je veux parler de la réconciliation. La compagnie Air North est détenue à 49 % par une Première Nation des Gwitchin Vuntut d'Old Crow. Il s'agit là d'un élément très important pour fournir des services aux Premières Nations du Nord et pour renforcer ces liens dans un esprit de réconciliation.

Je me demande si vous pouvez nous parler de l'importance de la stabilité d'Air North en tant que transporteur régional pour promouvoir la réconciliation.

• (1145)

M. Joseph Sparling: Eh bien, la réconciliation est un mandat des deux niveaux de gouvernement. Je pense qu'il y a l'investissement que la Première Nation des Gwitchin Vuntut a fait dans Air North, et Canadian North appartient également à une Première Nation. C'est une réalité des affaires dans le Nord à l'heure actuelle. Les Premières Nations sont une force émergente dans l'économie du Nord. Je pense que le partenariat avec la Première Nation des Gwitchin Vuntut — qui dure depuis plus de 20 ans — est fructueux. Je le considère un peu comme un exemple de la façon dont les Premières Nations peuvent participer et participeront aux économies du Nord.

La logique qui sous-tendait l'investissement des Premières Nations — je m'en souviens très bien — n'était pas entièrement axée sur le rendement de leurs investissements; c'était pour préserver le service pour leur communauté d'Old Crow. C'était pour investir dans les générations futures, d'avoir leur mot à dire et un certain contrôle sur la compagnie aérienne, de partager le succès s'il y en avait un. Je pense que cette logique s'applique maintenant à de nombreux investissements des Premières Nations dans le Nord.

Le président: Merci, monsieur Hanley, et merci, monsieur Sparling.

[Français]

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

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

Je remercie tous les témoins d'être parmi nous.

Notre étude porte sur le transport aérien en région, un sujet très important pour moi. Il a fallu beaucoup de temps au Comité avant d'en arriver à mener cette étude. Pourtant, il s'agit d'un sujet dont nous parlons depuis très longtemps, et nous aurions dû nous y attaquer plus tôt.

Je présente tout de suite mes excuses à l'ensemble des témoins. Comme je n'ai pas nécessairement beaucoup de temps de parole et qu'ils sont assez nombreux, il est possible que je n'aie pas l'occasion de poser des questions à chacun d'entre eux.

Pour commencer, je vais m'adresser à M. Côté, président de l'Union des municipalités du Québec et maire de Gaspé.

Monsieur Côté, le gouvernement du Québec a mis en place, en 2020, un comité de travail sur le transport aérien régional. Il s'agit, en quelque sorte, d'un genre de cellule de crise. Ce comité comprend des représentants de la Fédération québécoise des municipalités, de l'Union des municipalités du Québec, du Réseau québécois des aéroports et de l'Association québécoise du transport aérien ainsi que d'autres joueurs. Dans le fond, tout ce qui bouge dans le secteur aérien, au Québec, est autour de la table. Si je ne me trompe pas, le gouvernement fédéral, lui, ne fait pas partie des participants.

Le 28 avril 2023, Radio-Canada publiait un article intitulé « L'UMQ dénonce l'absence d'Ottawa dans le dossier du transport aérien régional ». Quand le ministre des Transports, qui était nouveau à l'époque, est arrivé en poste à l'automne dernier, je lui ai mentionné que les villes et le Québec souhaitaient que son gouvernement soit autour de la table et se penche sur le défi qui préoccupe tout le monde au Québec.

Le problème a-t-il été réglé depuis la parution de l'article, en avril 2023, et ma discussion avec les ministres à l'automne dernier?

M. Daniel Côté: J'ai rencontré le ministre la semaine dernière, mais il y a eu très peu d'engagements. En fait, je ne sens pas vraiment l'intérêt du gouvernement fédéral pour ce qui est de s'occuper du dossier du transport aérien régional au Québec. Ailleurs au pays, je n'en sais rien, mais au Québec, à tout le moins, je ne ressens aucun intérêt de sa part envers ce service essentiel, qui est pourtant un champ de compétence fédérale.

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

Si je comprends bien, on ne vous a pas donné de raison précise relativement à l'absence du gouvernement fédéral. Si je ne me trompe pas, il a été invité à participer aux discussions. Il n'y a pas que l'UMQ, qui a dénoncé son absence.

Est-ce bien cela?

M. Daniel Côté: Je ne sais pas s'il a reçu une invitation.

Cela dit, nous constatons son absence, de même que l'absence de débat. Tout ce que j'ai entendu du gouvernement fédéral jusqu'à maintenant, en matière de transport aérien, ce sont des critiques à l'endroit de ce que le gouvernement du Québec tente de faire et à l'égard de ce que les municipalités font, comme gestionnaires d'aéroports.

Le transport aérien régional n'est ni de compétence municipale ni de compétence provinciale, sauf pour ce qui est du volet relatif au développement économique, dont le Québec s'occupe. Il s'agit d'un champ de compétence fédérale, mais le gouvernement fédéral est totalement absent du débat, ce que nous déplorons.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Lors de votre intervention un peu plus tôt, vous avez parlé du modèle utilisateur-payeur. D'autres témoins, qui sont intervenus plus tôt, nous en ont aussi fait part.

Nous avons mené une étude, il n'y a pas si longtemps, sur la question des coûts élevés. En fait, notre étude portait sur l'état de la concurrence entre les lignes aériennes. On ne parlait pas particulièrement du transport régional, mais plutôt du transport au sens large. Les témoins nous parlaient du modèle utilisé au Canada. On nous a parlé des frais de NAV CANADA, qui sont inclus dans le coût du billet, des frais de sécurité, de la taxe sur les produits et services, ou TPS, de la taxe sur le carburant, des frais d'améliorations aéroportuaires et des loyers des aéroports.

Plusieurs frais s'ajoutent au coût du billet, ce qui fait que le billet finit par coûter très cher, en raison des politiques gouvernementales. C'est ce qui explique le coût élevé des billets. Ailleurs dans le monde, il semble qu'on utilise des modèles complètement différents. En effet, on n'utilise pas nécessairement le modèle utilisateur-payeur. Dans d'autres pays, une portion du financement de l'État est allouée au transport aérien.

Qu'on décide de ne pas subventionner les transports, les voyages dans le Sud, c'est une politique que je comprends bien. Toutefois, trouvez-vous normal que l'on dise aux gens des régions de se débrouiller seuls?

• (1150)

M. Daniel Côté: C'est tout à fait anormal. Comme l'ont dit d'autres témoins tout à l'heure, le service aérien en région est un service essentiel. En effet, c'est ce qui permet aux gens des régions d'accéder aux pôles de services, par exemple en santé ou en éducation, et j'en passe. De plus, c'est ce qui permet de rapprocher les régions du développement économique et touristique du reste du pays. Il s'agit d'un service essentiel, et tout service essentiel mérite minimalement une attention de l'État.

Dans le cas qui nous occupe, on se sert du transport aérien régional, d'un service essentiel, comme d'une vache à lait pour alimenter les coffres de l'État, plutôt que de soutenir ce secteur. On soutient, à hauteur de 381 millions de dollars par année, un service de transport de passagers par train. VIA Rail est soutenue à hauteur de plus de 381 millions de dollars par année par l'État fédéral, mais on investit zéro dollar en transport aérien. Au contraire, environ 400 millions de dollars par année sont puisés dans les coffres des transporteurs, par le truchement de tous les tarifs dont on a parlé tout à l'heure. Cela est engrangé dans le fonds consolidé de l'État. Il n'y a donc aucune retombée sur le plan de l'infrastructure et des services à la population.

Il s'agit donc d'un paradigme contraire par rapport au service ferroviaire. Nous ne déplorons pas le service ferroviaire. Nous comprenons qu'il est essentiel de soutenir le service ferroviaire, mais le train ne va pas dans toutes les régions rurales du Canada. Je peux témoigner de cela. Le service aérien est tellement déficient, chez nous, que j'ai fait 13 heures de route pour me rendre ici ce matin.

M. Xavier Barsalou-Duval: D'ailleurs, je pense que le train ne se rend plus chez vous. Il s'y rendait auparavant, si je ne me trompe pas.

En ce qui concerne le modèle utilisateur-payeur, justement, il y a des frais directs dont le gouvernement fédéral est responsable, comme le système de redevances de NAV CANADA, le droit pour la sécurité des passagers, la taxe sur le carburant et la TPS. Pour soutenir le transport aérien régional et pour le bien commun, le gouvernement fédéral pourrait décider de changer la façon dont ces frais sont calculés ou d'absorber les coûts relatifs à leur élimination dans le cadre d'un système de péréquation.

Les municipalités du Québec ont-elles réfléchi à de telles solutions?

M. Daniel Côté: En fait, l'Union des municipalités du Québec propose, depuis plusieurs années déjà, d'encadrer le service aérien régional et de favoriser la concurrence par le truchement d'un système d'appel d'offres public pour l'attribution des dessertes régionales. Les régions détermineraient les dessertes dont elles ont besoin, puis on lancerait un appel d'offres pour faire agir la concurrence. Ensuite, on établirait des lignes aériennes avec des transporteurs.

On me signale que notre temps de parole est écoulé.

Le président: Merci, messieurs Côté et Barsalou-Duval.

[Traduction]

Le prochain intervenant sur ma liste est M. Bachrach.

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

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, monsieur le président.

Merci à tous les témoins de se joindre à nous dans le cadre de cette étude.

C'est une chose que ceux d'entre nous qui représentent des circonscriptions rurales attendent depuis longtemps. Je tiens à remercier plus particulièrement mon collègue, M. Hanley, d'avoir tenu à ce que cette étude soit menée et à ce que nous abordions ce sujet très important.

C'est merveilleux que la mairesse de ma communauté natale, la mairesse Atrill, soit ici parmi nous. La mairesse du village de Fraser Lake, Sarah Storey, est également présente dans la salle. Ces deux mairesses de localités rurales, à l'instar des maires de régions rurales de tout le Canada, savent à quel point le transport est essentiel à la qualité de vie de nos communautés. C'est pourquoi je tiens tant au transport des passagers, que ce soit des autobus, des trains de passagers ou des vols aériens abordables pour les citoyens du Nord.

Je vais commencer avec la mairesse Atrill.

Vous avez abordé de nombreux sujets dans votre déclaration liminaire, mais je serais curieux de connaître les concurrents qui ont essayé de pénétrer le marché de Smithers. Je sais que vous avez parlé à ces entreprises. Nous serions ravis de les recevoir au Comité pour qu'elles nous fassent part de leur histoire et des défis auxquels elles sont confrontées.

Qu'avez-vous entendu lors de vos conversations avec des compagnies de plus petite taille qui ont essayé de soutenir la concurrence et de desservir le marché local avec des tarifs aériens abordables?

Mme Gladys Atrill: Merci, député Bachrach. Je vous remercie de la question, et je suis désolée de m'être absentée de la réunion. J'ai eu des problèmes de connexion, alors je suis contente d'être de retour.

Je pense que ce qu'on nous dit, c'est qu'il y a de la profondeur dans les grands transporteurs. Nous avons vu arriver des compagnies aériennes de plus petite taille, et il y en a eu de très bonnes. L'une d'elles est à Smithers. Central Mountain Air a son siège social ici, mais elle n'est pas en mesure d'effectuer des vols à destination et en provenance de cet aéroport. Il faut faire coïncider les horaires et parfois réduire davantage les tarifs. Si l'on ajoute à cela les programmes de fidélisation des grands transporteurs, la situation devient intenable pour les compagnies aériennes locales. Dans notre cas, les transporteurs régionaux continuent d'offrir des services de vols nolisés pour des projets industriels. Ils peuvent utiliser l'aéroport, mais n'offrent pas un service de transport de passagers régulier.

J'ai entendu d'autres personnes parler de l'importance cruciale de ces aéroports. De nos jours, les gens doivent pouvoir voyager. Si les petits transporteurs ne peuvent pas assurer le service, nous en subissons les conséquences, car des gens prendront ces décisions. Nous avons discuté un peu avec un autre grand transporteur, mais je ne suis pas certaine qu'il y ait assez de place pour deux grands transporteurs dans cet aéroport. Il y a certainement de la place pour un transporteur régional.

De plus, lorsqu'il y a des vols, ils sont complets. Je pense que c'est l'autre élément. Lorsqu'il n'y a pas de vols disponibles, les gens prennent la route ou ils le font lorsque leurs économies sont suffisantes pour le faire. Toutefois, les avions sont complets. S'ils ne l'étaient pas, je verrais les choses autrement, mais les vols sont complets.

• (1155)

M. Taylor Bachrach: Merci, mairesse Atrill.

Je me demande si vous pouvez parler plus en détail de l'incidence du transport aérien sur l'économie locale. Je sais que vous parlez aux entreprises locales existantes ainsi qu'aux investisseurs potentiels. Que vous disent-ils sur l'importance des tarifs aériens abordables à l'aéroport de Smithers?

Mme Gladys Atrill: Si les tarifs aériens ne sont pas abordables, ils ne viendront pas. Ces décisions sont en train d'être prises. Encore une fois, l'aéroport le plus proche est à deux heures et demie de route.

En ce qui concerne l'accès aux occasions industrielles dans le nord-ouest de la Colombie-Britannique, un aéroport est le même que l'autre. Nous avons passé beaucoup de temps à faire de cette région une communauté très agréable où vivre. Cependant, au final, si les coûts sont suffisamment différents, les gens prendront ces décisions, même les entreprises touristiques qui ont décidé d'atterrir dans un autre aéroport parce que les prix sont meilleurs pour leurs clients.

Les entreprises industrielles prennent également cette décision. Il y a un effet boule de neige. Si une grande entreprise choisit de s'installer plus loin, les services qui accompagnent cette entreprise s'installent également plus loin. On me dit que c'est directement lié aux services à notre aéroport — la fréquence et les tarifs.

La santé de la communauté repose en grande partie sur le type d'accès que nous avons aux sièges et aux prix des billets d'avion. Ils doivent être raisonnables, autrement la communauté le ressent à tous les niveaux.

M. Taylor Bachrach: Merci, mairesse Atrill.

Comment se sont déroulées vos conversations avec Air Canada? Je sais que vous rencontrez des représentants de l'entreprise périodiquement et que vous avez souvent soulevé cette question, comme je l'ai fait lorsque j'étais maire de Smithers. Comment décririez-vous ces conversations?

Mme Gladys Atrill: Elles sont amicales mais impassibles. Je pense qu'ils sont disposés à m'écouter. Je ne pense pas que nous ayons une quelconque influence sur la décision, donc les conversations sont amicales mais sans résultat, je dois dire. Ils sont disposés à décrocher le téléphone, mais il n'y a aucun changement d'action. Ils expliquent la situation, qu'il y a de la concurrence plus loin. Ils doivent soutenir cette concurrence. De plus, ils savent que les passagers de Smithers prennent la route, alors ils ont les passagers de toute façon.

Du point de vue de la compagnie aérienne, je pense que les besoins sont satisfaits. Elle continue à voler ici, alors je ne veux pas être trop critique, mais je ne pense pas qu'elle soit motivée à améliorer le service ici à moins qu'il y ait une compagnie aérienne compétitive, et elle interviendra et augmentera ses services.

M. Taylor Bachrach: Pour ma dernière question, mairesse Atrill — et on risque de m'interrompre —, il semble y avoir un certain nombre de solutions différentes proposées. L'une d'elles est que le gouvernement fédéral investisse plus dans des aéroports régionaux et réduise les coûts pour les compagnies aériennes, en partant du principe que les compagnies refileront ces économies aux passagers. L'autre proposition est la solution adoptée par le Québec selon laquelle le gouvernement provincial subventionne directement les routes rurales et fixe un plafond sur le montant du billet d'avion en

accordant une subvention aux compagnies aériennes. Je me demande quelle approche réglementaire vous recommandez au gouvernement fédéral d'adopter.

Mme Gladys Atrill: Je ne sais pas, monsieur Bachrach, si j'ai un penchant pour un type de réglementation. D'un point de vue communautaire, je pense que la principale préoccupation est d'assurer un accès juste et équitable au transport aérien pour les résidents et ceux qui viennent des secteurs des affaires, de l'industrie et des urgences. Nous devons savoir que les prix sont justes et que les gens ne sont pas motivés à prendre la route.

J'aurais peut-être dû y réfléchir davantage. Je laisse la décision au sujet du type de règlement, mais je vous encourage à recommander un règlement qui permette à ces petites communautés dotées de petits aéroports de survivre et de prospérer. C'est essentiel pour maintenir de bonnes affaires dans les communautés rurales.

• (1200)

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie.

Merci, monsieur le président, de votre indulgence. Vous pouvez m'enlever ce temps à ma prochaine série de questions si vous estimez...

Le président: Monsieur Bachrach, c'est uniquement parce que vous avez été très catégorique pour que la communauté de Timmins soit bien représentée à ce comité que nous vous avons accordé 40 secondes de plus.

M. Taylor Bachrach: C'est Smithers.

Le président: Je suis désolé. C'est Smithers, pardonnez-moi.

M. Taylor Bachrach: Timmins est aussi une communauté formidable.

Le président: Je veux seulement dire au maire qui nous regarde — et je le dis au nom de tous les membres ici présents — qu'il y a quelqu'un ici qui, à n'importe quel moment, mentionnera la communauté de Smithers et s'assurera qu'elle soit évoquée d'une manière ou d'une autre.

Je vous remercie, monsieur Bachrach.

Je vais maintenant céder la parole à M. Davidson. La parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

M. Scot Davidson: Merci, monsieur le président.

Je dois maintenant parler du potager du Canada et de York—Simcoe.

Pour répondre à mon collègue du Yukon, je peux vous assurer que si vous mangez des carottes du potager du Canada au Yukon, vous payez la taxe sur le carbone tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

Je reviens sur le carburant parce que, après les coûts de main-d'œuvre, je pense que c'est l'un des coûts les plus importants auxquels les transporteurs régionaux sont confrontés. Je vais parler de Timmins parce que, évidemment, je viens de l'Ontario, et cela vous concerne peut-être — les pénuries de carburant dans les aéroports et les petits aéroports qui n'ont pas de carburant.

Pourquoi est-ce important? Pourquoi cela importe-t-il à mes collègues maintenant? C'est à cause du coût que représentent les aéroports qui ne vendent pas de carburant, et c'est lié à l'infrastructure. Je sais qu'il y a aujourd'hui toute une série d'aéroports où les radiophares non directionnels ont été mis hors service, avec des alignements de piste arrière seulement et aucun système d'atterrissage aux instruments. Les minimums sont de 600 à 800 pieds. Les approches GPS ne sont pas approuvées à certains de ces aéroports, si bien que certains avions partent avec du carburant supplémentaire et n'emportent pas de bagages. Je me demande si vous pouvez nous en parler.

Mme Shelly De Caria: Je vais utiliser Qikiqtarjuaq comme exemple. Les communautés dont vous parlez ont un accès routier. Ma communauté n'en a pas, ce qui a des répercussions considérables sur le nombre de personnes et la quantité de marchandises que nous pouvons amener dans la communauté. Qikiqtarjuaq n'a pas eu d'assurance de la qualité du carburant depuis décembre. Nous avons donc dû prendre du carburant supplémentaire à Iqaluit pour pouvoir atterrir, ce qui a eu une incidence sur les bagages et les passagers. Nous sommes un service essentiel, et cette situation a eu une incidence considérable, non seulement sur... Je pense qu'à cinq occasions depuis décembre, nous n'avons pas eu de carburant dans ces communautés.

Voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Nicholas Purich: De plus, vous avez fait référence à certaines infrastructures de navigation. L'accès fiable à la navigation aérienne n'est pas uniforme dans les communautés nordiques que nous servons. Cela peut vouloir dire qu'une solution de rechange doit être choisie et que plus de carburant et moins de passagers et de bagages sont transportés. Tous ces problèmes aggravent le manque de disponibilité auquel une communauté peut être confrontée en raison du manque de carburant et du manque de fiabilité de l'infrastructure.

M. Scot Davidson: Je vous remercie.

Je surveille le gouvernement fédéral. Pour faire le lien avec le Sud de l'Ontario, l'aéroport de Buttonville vient de fermer. Nous devrions presque observer une minute de silence pour la fermeture de cet aéroport. C'était le cinquième aéroport le plus fréquenté du Canada. En plus de l'interdiction d'accès à l'aéroport de l'île pour les avions à réaction, l'aéroport de Downsview est maintenant fermé. Cela nous ramène à Air Atlantic et à Air BC, qui essaient d'être des transporteurs régionaux à partir de l'aéroport de Buttonville. Leur solution de rechange était Montréal. Les minimums étaient réduits à 600 pieds seulement, et il n'y avait pas d'extension.

Pour revenir à la pénurie de pilotes, et tout le monde est d'accord pour dire qu'elle a une incidence sur l'aviation à l'heure actuelle, qu'en est-il des mécaniciens? J'ai parlé à de nombreuses compagnies aériennes. Il y a maintenant une pénurie de mécaniciens. Nous avons le programme Sceau bleu qui reconnaît les titres de compétence étrangers. Je me demande si cela pourrait venir en aide à votre industrie.

Monsieur Sparling, vous pourriez aussi intervenir à ce sujet.

M. Joseph Sparling: Je suis désolé. Nous avons dû perdre le service Internet ici.

Quelle était votre question à propos de la pénurie de personnel d'entretien?

M. Scot Davidson: Elle portait sur le personnel d'entretien, les pilotes, les formalités administratives, le manque de reconnaissance des titres de compétence étrangers et le fait d'accélérer les choses.

M. Joseph Sparling: Eh bien, je pense que la pénurie de main-d'œuvre concerne l'ensemble de l'industrie et touche de nombreux secteurs. Nous avons été relativement chanceux en ce qui concerne les pilotes, et notre effectif est complet du côté de l'entretien, mais nous constatons que lorsque nous lançons des appels d'offres, nous ne recevons pas beaucoup de curriculum vitae.

Je pense que l'un des problèmes évoqués est que les changements apportés au Programme des travailleurs étrangers, peut-être avec les meilleures intentions du monde, ont eu des conséquences imprévues, qui ont des répercussions directes sur l'entretien. Notre fournisseur de services d'entretien, de réparation et de révision, ERR, nous le dit.

• (1205)

M. Scot Davidson: C'est une qualification hautement technique et traçable. J'aurais tendance à croire que le fait d'accélérer les choses en réduisant les formalités administratives et en reconnaissant les titres de compétence étrangers plus rapidement contribuerait certainement à atténuer une partie du stress à cet égard. Êtes-vous d'accord avec moi?

M. Joseph Sparling: C'est exact, oui.

M. Scot Davidson: D'accord.

Pour revenir au niveau municipal, est-ce un carton rouge?

Le président: C'en est un.

M. Scot Davidson: C'est incroyable. J'ai tellement de choses à dire, monsieur le président.

Le président: Je suis certain que vous aurez une autre occasion de vous exprimer, monsieur.

M. Taylor Bachrach: C'est un carton rouge.

Le président: C'est un carton rouge.

Je vous remercie, monsieur Davidson.

Nous allons maintenant revenir à M. Hanley. La parole est à vous, monsieur Hanley. Vous disposez de cinq minutes.

M. Brendan Hanley: Je vous remercie. Je vais revenir à M. Sparling.

Je veux vraiment utiliser ce temps pour me concentrer sur la Loi sur la concurrence telle qu'elle s'applique aux compagnies aériennes régionales et pour essayer de formuler quelques recommandations politiques.

Monsieur Sparling, vous avez soumis un document d'accompagnement rédigé par Fred Lazar. Il est assez long et assez technique, mais il aborde vraiment certaines des questions relatives à la concurrence avec les principaux transporteurs et aux avantages potentiels des accords intercompagnies.

Je me demande si vous pouvez peut-être résumer ce que nous devrions ou pourrions faire pour favoriser ou appuyer ces accords intercompagnies afin de soutenir la viabilité des compagnies aériennes régionales de plus petite taille.

M. Joseph Sparling: Eh bien, je pense que la clé du succès pour les services régionaux n'est pas d'attirer davantage de gros transporteurs, mais plutôt de veiller à ce que les petits transporteurs puissent soutenir la concurrence. Les accords intercompagnies ne sont qu'une façon de le faire. C'est ce que recommandait le rapport du comité des transports de 2000, qui prévoyait une consolidation. L'un des moyens d'atténuer ou de régler ce problème serait de mettre en place des accords intercompagnies obligatoires, ce qui permettrait aux petites compagnies d'être plus compétitives.

En ce qui concerne la situation de la maïresse Atrill à Smithers, si Central Mountain Air pouvait mieux rivaliser avec Air Canada par l'entremise d'accords intercompagnies et de l'utilisation de programmes de fidélisation, entre autres choses, cela créerait probablement une situation optimale pour votre communauté — non pas pour remplacer la compagnie Air Canada, mais pour la renforcer et pour fournir le niveau de service concurrentiel que vous recherchez. Ces questions ont déjà été abordées dans le domaine des télécommunications et de l'industrie ferroviaire. Je pense que le secteur de l'aviation doit examiner les politiques et les règlements qui peuvent d'une manière ou d'une autre faciliter la survie des petits acteurs.

J'ai passé en revue la Loi sur la concurrence, et l'un de ses quatre mandats consiste à créer une possibilité de participation équitable et compétitive pour les petites et moyennes entreprises. Je pense que c'est la direction qu'il faut prendre.

M. Brendan Hanley: Ce que vous avez dit me rappelle une conversation que nous avons eue. Je sais que vous avez déjà mentionné la possibilité où tout le monde est gagnant, l'idée que cela n'enlève pas forcément des occasions à Air Canada. Je pense que la pandémie en a illustré certains aspects. Il est possible de faire en sorte que les deux compagnies aériennes fonctionnent à plein rendement et que leurs services soient complémentaires.

Je me demande si vous pouvez nous en parler.

M. Joseph Sparling: Absolument. Comme Mme De Caria l'a souligné, les grands transporteurs n'ont aucun intérêt à exercer leurs activités dans les petites communautés, mais ils ont un intérêt à se rendre dans ce que nous appellerons les plaques tournantes du Nord. C'est probablement sur ce point que nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec eux. Je pense que c'est une situation où tout le monde y gagne, car les transporteurs régionaux alimentent les principaux transporteurs, mais davantage dans les portes d'entrée du Sud que dans les plaques tournantes du Nord.

Je peux certainement comprendre pourquoi ils sont peut-être réticents à accueillir de nouveaux concurrents, si vous voulez les appeler ainsi, car tout au long de leur histoire, chaque fois qu'un nouveau concurrent se lance en affaires, il dit « J'ai deux avions cette année, et j'en aurai 20 l'an prochain », et le seul endroit où il obtiendra ces contrats, c'est sur les routes est-ouest les plus importantes.

Je pense que nous devons mieux convaincre les grandes entreprises que nous ne sommes pas là pour tondre leur gazon. Si la croissance était une priorité pour Air North, nous ne serions pas établis au Yukon, nous serions dans le Sud. Il existe bel et bien un scénario où tout le monde est gagnant, mais nous n'avons pas été en mesure de bien l'expliquer.

C'est là qu'une politique astucieusement rédigée peut être utile à cet égard, et elle créerait une meilleure situation pour les services aériens régionaux, ainsi que pour tous les transporteurs. Cela ne se ferait au détriment de personne.

• (1210)

M. Brendan Hanley: Oui. Je vous remercie de ces remarques.

Il ne me reste que quelques secondes. Toutefois, s'il y a un point que vous aimeriez que ce comité retienne dans ses recommandations, je vous accorde 10 secondes pour nous en faire part.

M. Joseph Sparling: En général, l'idée est que nous devons avoir plus de concurrence, mais faire venir plus de grands acteurs — et, sur le tableau d'ensemble, certains d'entre eux sont des acteurs internationaux — ne produit pas toujours des résultats optimaux.

Regardez les Canadiens en ce moment. Les consommateurs paient trop cher leur épicerie, leur carburant, leur service cellulaire, alors que les fournisseurs de ces biens et services, qui sont souvent de grandes entreprises multinationales, réalisent des bénéfices records. Les petits acteurs ont un rôle à jouer au Canada.

Le président: Je vous remercie.

M. Joseph Sparling: Nous sommes un petit marché, et les petits acteurs doivent survivre.

Merci.

Le président: Je vous remercie, monsieur Sparling.

Merci, monsieur Hanley.

[Français]

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

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

Je vais poursuivre la discussion de tantôt.

Je voudrais revenir un peu en arrière pour parler des programmes qui ont été mis en place pendant la pandémie. Les gens qui nous regardent pourront comprendre pourquoi j'aborde cette question.

Pendant la pandémie, le gouvernement du Québec a mis en place le Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales. Ce programme d'aide n'existe plus aujourd'hui, mais il permettait de continuer à offrir des services aériens dans les régions.

Le fédéral, de son côté, avait annoncé, dans un communiqué de presse du 6 août 2020, la mise en place d'un autre programme qui visait à offrir un transport aérien essentiel pour les collectivités éloignées. Dans le document d'information qui accompagnait le communiqué, on donnait une certaine définition de « collectivités éloignées ». En tout cas, on a évalué que près de 182 communautés étaient considérées comme des collectivités éloignées. Quand on regardait la liste des collectivités, on constatait évidemment qu'il y en avait beaucoup au Québec. En fait, quand j'ai regardé la liste, j'ai constaté que c'étaient essentiellement des endroits qui ne sont pas desservis par des routes.

Je suis très heureux de savoir que l'on considère comme une collectivité éloignée un endroit non desservi par des routes et qu'on en a fait une priorité. Cependant, cela voulait aussi dire que tous les endroits desservis par une route n'étaient plus admissibles à ce programme. Heureusement que nous avions le fameux Programme d'accès aérien aux régions, ou PAAR, qui permettait quand même d'avoir une aide sur laquelle on pouvait compter.

Nous avons reçu le sous-ministre des Transports au Comité il y a quelques semaines. Je lui ai demandé si, à son avis, le service de transport aérien en région est un service essentiel. Je n'ai pas été en mesure de le lui faire dire. D'ailleurs, dans le cadre de notre étude en comité aujourd'hui, nous avons aussi voté un budget pour aller visiter des régions. Nous n'avons pas parlé des régions du Québec qui pourraient ne pas être desservies par des routes.

Ma question, après avoir fait cette longue parenthèse, s'adresse aux représentants de l'Union des municipalités du Québec.

Avons-nous encore besoin de services de transport aérien, même si nous sommes à 10 heures de route ou à 900 km d'une ville comme Montréal?

Est-ce un service essentiel, ou n'en avons-nous plus besoin dès lors que notre ville est desservie par une route?

M. Daniel Côté: C'est un service essentiel. Même s'il y a une route, même s'il y a le train qui peut s'y rendre, le service aérien demeure essentiel. Je vous explique pourquoi.

Je suis maire de Gaspé, qui est situé à 700 km de Québec et à près de 1 000 km de Montréal. Pour me rendre ici aujourd'hui, je le disais tout à l'heure, j'ai fait 13 heures de route. Pourquoi ai-je conduit jusqu'ici? Parce qu'il n'y a pas de train depuis Gaspé et que le service d'autocars est complètement déficient. De toute manière, en autocar, cela m'aurait peut-être pris 48 heures pour me rendre ici, ce qui n'a aucun sens.

Le service aérien est déficient. C'est pourquoi on doit prendre l'auto. C'est un service essentiel pour permettre aux gens des régions d'accéder aux pôles urbains ainsi que pour nos acteurs économiques afin qu'ils puissent développer l'économie dans nos régions. C'est un service essentiel pour que nos gens aient accès à des services.

C'est un service essentiel, quand une certaine distance sépare les gens des pôles urbains.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Bachrach.

[Traduction]

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

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Encore une fois, c'est une conversation très importante, et il est formidable de voir que tout le monde est si engagé.

J'allais poser une question de politique de M. Sparling, mais je voudrais d'abord signaler que j'ai eu l'occasion de prendre un vol avec votre compagnie aérienne à quelques reprises, car les communautés les plus au nord de Skeena—Bulkley Valley sont accessibles le plus efficacement par Whitehorse. J'ai discuté avec des passagers à bord d'Air North, et il est étonnant de constater à quel point les Yukonnais sont passionnés par votre service. Ils sont d'excellents ambassadeurs pour Air North. J'espère prendre à nouveau un vol avec votre compagnie dans quelques semaines lorsque je me rendrai à Lower Post pour l'inauguration du nouveau bâtiment communautaire.

Sur le plan politique, vous avez parlé avec éloquence des accords intercompagnies et les partages de codes et de la manière dont ils

peuvent contribuer à rendre les services aériens dans le Nord plus abordables.

Je m'interroge sur les autres politiques que d'autres instances mettent en œuvre. Aux États-Unis, je crois savoir que le gouvernement met aux enchères les routes rurales ou régionales et que les compagnies aériennes font des offres en fonction de ce qu'elles pensent pouvoir offrir. Nous avons également la situation au Québec où, si je comprends bien, il y a un plafond sur les tarifs aux aéroports régionaux ainsi qu'une subvention fédérale. Il y a aussi l'option que le gouvernement fédéral investisse massivement dans les aéroports dans l'espoir que les compagnies aériennes refilent les économies aux consommateurs.

Pensez-vous que ces politiques sont complémentaires, ou y a-t-il d'autres politiques qui, en plus des accords intercompagnies, permettraient aux passagers aériens des régions rurales de bénéficier d'avantages supplémentaires?

• (1215)

M. Joseph Sparling: Eh bien, je pense que vous faites référence au programme des services aériens essentiels aux États-Unis, et je crois qu'il s'agit d'un programme de subventions.

Je n'ai jamais été un grand partisan des subventions. Je pense qu'il y a d'autres façons d'accomplir ce que vous voulez accomplir. Je pense que des mesures peuvent être prises, dans les politiques et la réglementation, pour permettre aux transporteurs régionaux d'être concurrentiels. Investir dans l'infrastructure est sans doute une priorité plus importante que les subventions.

Il ne fait aucun doute que les subventions ont été absolument essentielles pendant la COVID. Nous aurions manqué d'argent s'il n'y avait pas eu de subventions, et nous en sommes très reconnaissants, mais une grande partie de l'argent, en fait, a servi à financer des sièges vides pendant les vols. Ce n'était pas très productif. Le marché est revenu à un niveau d'activité économique antérieur à la déréglementation.

À mon avis, cela aurait été une bonne occasion pour le gouvernement d'utiliser les subventions assorties de conditions. L'argent aurait été mieux dépensé ainsi. Je pense que personne n'aime que les services soient subventionnés. On ne semble jamais obtenir l'efficacité que l'on devrait obtenir dans ce cas. J'aurais tendance à me concentrer sur les façons de rendre les petits transporteurs concurrentiels plutôt que sur les subventions.

M. Taylor Bachrach: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Nous passons maintenant à M. Strahl.

Monsieur Strahl, vous avez la parole pendant cinq minutes.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Je remercie les témoins.

J'aimerais poursuivre dans la même veine, monsieur Sparling.

Nous venons de terminer une étude sur les dessertes plus au sud, et les grandes compagnies aériennes ont mentionné quelques raisons ayant fait en sorte que Lynx Air et d'autres ont échoué sur certaines dessertes plus traditionnelles, comme Vancouver-Toronto, etc. C'était leur pain et leur beurre, et elles n'ont pas réussi à faire en sorte que cela fonctionne. Ces grandes compagnies nous ont parlé des droits et de la réglementation.

Je sais que les deux compagnies aériennes du Nord ont mentionné qu'il faudrait reconsidérer le modèle de l'utilisateur-payeur. On sait que le gouvernement fédéral subventionne fortement certains modes de transport. Je viens de lire un article ce matin sur les voyages en train Vancouver-Toronto. Le gouvernement les subventionne à hauteur d'environ 1 000 \$ par passager, et ce sont des voyages que l'on ne peut qualifier que de touristiques. Je dirais que personne ne fait ce trajet par affaires ou pour des besoins essentiels.

Selon vous, comment le gouvernement devrait-il traiter les différents modes de transport, disons, le transport ferroviaire dans le Sud et le transport aérien dans le Nord?

Vous avez dit qu'ils devraient reconsidérer le modèle de l'utilisateur-payeur. À quoi songez-vous exactement?

M. Joseph Sparling: Nous n'avons pas de postes de péage sur nos autoroutes. Nous sommes tous d'accord pour dire que les autoroutes sont des éléments d'infrastructure essentiels, et les autoroutes sont généralement financées par le Trésor public. L'aviation est traitée différemment. Les loyers des aéroports sont probablement le meilleur exemple où le gouvernement s'attend à ce que les utilisateurs paient pour l'infrastructure.

Je pense qu'il n'y a aucun cas où l'infrastructure mérite plus d'être financée par des fonds publics que dans celui du transport aérien dans les régions rurales. Tous les témoins vous ont parlé de l'immensité du territoire, de la faible population et du fait que le transport aérien est une nécessité. Je pense que l'infrastructure des services aériens devrait être traitée de la même façon que l'infrastructure autoroutière. C'est nécessaire et cela devrait être financé par l'État.

À ma connaissance, de nombreux autres pays, voire la majorité, procèdent de cette façon, alors je pense qu'il est temps de changer le modèle. L'idée d'avoir un transporteur à très faible coût au Canada est un peu un non-sens, parce que nous n'avons pas un environnement à très faible coût, et je pense que ce sont des mesures qui doivent être prises. Faites en sorte que nous ayons un environnement à faible coût, et les tarifs aériens pourront diminuer.

• (1220)

M. Mark Strahl: Je m'adresse aux représentants de Canadian North. Vous avez également parlé — vous l'avez fait tous les deux, mais peut-être davantage les représentants de Canadian North — des pistes de gravier. J'espère que vous pourriez me dire si l'asphaltage de certaines pistes, qui permettrait d'utiliser d'autres types d'avions, est une possibilité, compte tenu du climat dans certains endroits.

Est-ce que ce genre d'investissements stimulerait la concurrence en donnant accès à ces aéroports aux gros transporteurs, qui ne sont pas équipés actuellement pour atterrir sur certaines de ces pistes en gravier?

Mme Shelly De Caria: Je vais prendre l'exemple de Cambridge Bay.

Nous avons besoin qu'un jet puisse atterrir sur la piste de gravier. Nous avons dû déclasser notre Boeing 737-200 parce que c'était une mesure ponctuelle dans notre flotte, mais aussi parce que le fabricant ne produit plus les pièces dont nous avons besoin pour le réparer. Les seuls modèles qui pouvaient le remplacer pour se rendre à Cambridge Bay, c'était deux ATR — un pour les passagers et un pour les marchandises —, soit deux types d'avions différents qui s'y rendent maintenant au coût du Boeing 737-200 que nous

avons auparavant. Cela a évidemment une grande incidence sur la collectivité. Une piste asphaltée aiderait certainement les Boeing à s'y poser.

D'autres transporteurs s'y rendraient sans doute. Cependant, ils n'investiraient pas dans les autres collectivités que nous desservons par ATR, qui sont beaucoup plus petites et où les pistes sont en gravier.

M. Mark Strahl: Vous avez également parlé des modifications qui, selon vous, devraient être apportées à la réglementation. Dans le temps qu'il vous reste, pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

Mme Shelly De Caria: Bien sûr. Nous travaillons dans un environnement très particulier, et les politiques réglementaires qui sont en place ne contribuent pas à notre succès. Le RPPA, le Règlement sur la protection des passagers aériens, et les limites imposées aux périodes de service des pilotes et de l'équipage ont eu une grande incidence sur nos heures de vol pendant une journée, comparativement à il y a deux ans. Il faut que les gens comprennent les besoins de nos collectivités pour apporter ces modifications.

Le président: Merci beaucoup.

M. Mark Strahl: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Strahl.

Nous passons maintenant à M. Rogers. Monsieur Rogers, vous avez la parole pendant cinq minutes.

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

Merci à tous les témoins qui sont avec nous aujourd'hui pour participer à cette étude très importante. Nous vous sommes reconnaissants d'être ici pour nous faire part de vos connaissances et nous parler de votre expérience et de votre rôle au sein de l'industrie du transport aérien dans les régions rurales et éloignées du Canada.

Je sais que pour tous les députés qui doivent se rendre dans des régions très éloignées, et d'un bout à l'autre du pays, comme M. Bachrach dans l'Ouest canadien et moi à Terre-Neuve-et-Labrador, prendre l'avion pour nous rendre dans nos circonscriptions n'est pas toujours une sinécure. Quand je prends l'avion à Ottawa pour me rendre à Gander, il me faut parfois une journée et demie pour rentrer chez moi, imaginez.

Je sais que beaucoup de problèmes sont liés aux conditions météorologiques, et que les grandes compagnies aériennes, comme Air Canada et WestJet, ont toutes sortes d'autres problèmes liés aux pénuries de personnel. Elles sont venues nous en parler.

Ce que le Comité veut savoir, bien sûr, c'est ce que nous pouvons faire pour améliorer les services offerts par l'industrie du transport aérien dans les régions rurales et éloignées. Que doit faire le gouvernement et que doit faire l'industrie?

Monsieur Sparling, compte tenu de vos recherches et de votre vaste expérience au sein d'Air North, j'aimerais tout d'abord que vous nous parliez des problèmes auxquels vous faites face — je sais que vous en avez mentionné quelques-uns déjà —, et des leçons que vous avez apprises au cours de vos activités dans le Nord du pays, par exemple, concernant l'exploitation des avions, etc. Prenez quelques minutes pour le faire, et si quelqu'un d'autre veut intervenir à ce sujet, je serai heureux d'entendre leurs commentaires.

Monsieur Sparling, allez-y, je vous prie.

• (1225)

M. Joseph Sparling: J'ai parlé un peu de la différence entre nos dessertes par avion à turbopropulseur, nos dessertes dans le Nord et dans le Sud, ainsi que de l'augmentation des coûts et des défis opérationnels. Mme De Caria a parlé de défis semblables pour Canadian North.

Les investissements dans l'infrastructure et la capacité de mettre à niveau nos flottes sont limités par les pistes en gravier dans les aéroports que nous desservons, l'absence d'approches LPV — ce qui veut dire selon la performance d'alignement de piste avec guidage vertical — dans le Nord, et les conditions météorologiques plus restrictives. Il y a un plus grand nombre de retards dus aux conditions météorologiques, un plus grand nombre de fois où il faut rebrousser chemin et un moins grand nombre d'options de rechange. Toutes ces difficultés rendent les activités dans le Nord plus compliquées. Donc, si nous pouvons régler certains de ces problèmes grâce à des investissements dans l'infrastructure, cela améliorerait notre capacité à fournir le service auquel s'attendent les collectivités que nous desservons.

En ce qui concerne Gander, quand il y a du brouillard, et personne ne peut y faire grand-chose. À Dawson, où se trouve l'un de nos principaux aéroports dans le Nord, les limites d'approche sont de 1 000 pieds. Comparez cela à Vancouver, où les limites sont de 200 pieds. Augmenter la capacité d'approche accroîtra la fiabilité du service.

M. Churence Rogers: Madame De Caria, voulez-vous ajouter quelque chose?

Mme Shelly De Caria: Je pense qu'il faut être conscient de nos réalités, mais les règlements en place n'en tiennent pas compte.

Nous devons annuler en moyenne 175 vols par mois en raison des conditions météorologiques, dont une grande partie sur l'île de Baffin. L'aéroport le plus proche d'Iqaluit se trouve à une heure par jet et à une heure et demie par ATR. Il ne faut pas négliger ces dépenses opérationnelles.

M. Churence Rogers: J'ai pris un vol avec Canadian North et, très franchement, j'ai aimé mon vol dans le Nord.

J'aimerais vous demander à tous, pour aider le Comité, de nous formuler des recommandations précises, comme vous l'avez fait aujourd'hui, qui éclaireraient vraiment notre étude. Soyez précis. Soyez directs. Faites-nous profiter de vos connaissances et de votre expérience. Assurez-vous de nous dire précisément ce que le Comité devrait recommander au gouvernement dans son étude.

Mme Shelly De Caria: Si vous vous rendez à Qikiqtarjuaq en plein hiver, je pense que vous comprendrez les difficultés auxquelles nous nous heurtons. Les politiques qui sont créées sans tenir compte de nos réalités nous rendent la vie très difficile. Le gouvernement doit penser à nous consulter au moment de prendre des décisions, car nous sommes ceux qui connaissent le mieux le Nord et les collectivités rurales.

M. Churence Rogers: Je suis conscient que la période de la COVID a été, bien sûr, très difficile. Le gouvernement a investi des sommes importantes dans l'infrastructure et le soutien pour les aéroports, etc. C'est, à mon avis, la seule façon d'améliorer les services offerts dans les régions rurales et éloignées du pays.

Merci à vous tous.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rogers.

Nous passons maintenant à M. Muys.

Monsieur Muys, vous avez la parole pendant cinq minutes.

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

Je remercie tous les témoins de prendre le temps de témoigner, que ce soit en personne ou virtuellement.

On a certainement dit à plusieurs reprises qu'il s'agissait d'un lien essentiel pour les collectivités.

Madame De Caria, vous avez mentionné dans votre déclaration préliminaire que vous desservez 21 collectivités qui, autrement, n'auraient aucun accès.

Est-il possible pour vous ou les autres témoins de quantifier le nombre de collectivités qui se trouvent dans cette situation au Canada? Je présume qu'il y en a plus de 21.

Mme Shelly De Caria: Nous en avons 21 qui sont isolées et sans accès routier. Nous desservons 25 collectivités dans l'Arctique, dont 21 sont isolées. La seule façon de s'y rendre est par nos avions.

• (1230)

M. Dan Muys: D'accord, mais y a-t-il d'autres collectivités en plus de ces 25?

Mme Shelly De Caria: Bien sûr.

M. Dan Muys: Combien y en aurait-il au Canada?

Mme Shelly De Caria: Il y en a 15 uniquement au Nunavik. Nous n'offrons des services qu'à l'une d'entre elles.

Je ne peux pas vous donner le nombre exact...

M. Dan Muys: Pour mettre les choses en contexte, je veux comprendre le volume dont il est question.

Mme Shelly De Caria: Dans les 25 collectivités, il y a 130 000 habitants. Comme je l'ai mentionné, cela équivaut à une ville ici dans le Sud. Beaucoup de ces... Je viens de Kuujuaq. C'est un service de transport par jet, et il y a 3 000 personnes.

M. Dan Muys: En plus d'être un lien essentiel pour les collectivités, c'est aussi un lien crucial pour notre économie. Je sais qu'il en a été question dans les témoignages que nous avons entendus aujourd'hui.

Ma question s'adresse à chacun des témoins. Pour répondre aux besoins de l'économie canadienne, prévoyez-vous une augmentation de la demande dans les collectivités nordiques et éloignées? Sommes-nous sur une trajectoire ascendante? Que prévoyez-vous au cours des 5 ou 10 prochaines années?

M. Nicholas Purich: Bon nombre des collectivités du Nord canadien affichent des taux de croissance démographique plus élevés que les collectivités du Sud. Je crois que cela, combiné à la nécessité de transporter des marchandises essentielles par avion, continuera d'accroître la demande de service vers ces collectivités.

M. Dan Muys: Monsieur Sparling, avez-vous quelque chose à ajouter à ce sujet, du point de vue d'Air North?

M. Joseph Sparling: Les économies du Nord sont toutes en croissance et la trajectoire est positive. Nous avons constaté une croissance historique du nombre de voyageurs, et je pense qu'elle se poursuivra. Le besoin de faciliter les déplacements et d'améliorer l'infrastructure ne fera donc qu'augmenter.

M. Dan Muys: Monsieur Gervais, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Bernard Gervais: J'ai une réponse à votre question. Il y a eu un rapport à ce sujet, qui provenait du Bureau du vérificateur général.

Le rapport a été déposé en 2017. Le Bureau du vérificateur général a recensé 117 aéroports qui desservent des collectivités éloignées et nordiques, définies comme « celles pour lesquelles le seul mode de transport fiable toute l'année était le transport aérien ».

Il y en a donc environ 117. Il y en a peut-être plus, ou il se peut que certaines soient sous le niveau de la mer, mais il y en avait 117 à l'époque.

M. Dan Muys: C'est certainement un nombre important.

L'étude de notre comité juste avant la présente portait sur la compétitivité du transport aérien au Canada. WestJet et Air Canada nous ont recommandé un examen des taxes, des droits, des frais de service et du fardeau réglementaire, des éléments qui nuisent à leur compétitivité. Nous avons entendu des témoignages aujourd'hui, et quelques exemples, qui concernent plus particulièrement le transport aérien dans le Nord et les régions éloignées.

Êtes-vous d'accord avec eux? Y a-t-il d'autres exemples de droits et de coûts que vous voulez mentionner ou sur lesquels nous devons insister dans le cadre de cette étude?

Je vais donner la parole aux représentants de Canadian North, puis nous passerons aux autres témoins.

M. Nicholas Purich: L'augmentation des droits et des coûts au cours des dernières années a rendu plus difficile l'offre de service dans de nombreuses collectivités, en particulier les coûts de navigation aérienne et les redevances d'atterrissage. Nous devons transférer aux voyageurs à peu près tous les autres frais et coûts imposés directement par le gouvernement, ce qui rend les déplacements plus inabordable et pourrait en fin de compte détruire la demande.

M. Dan Muys: Allez-y, monsieur Sparling.

M. Joseph Sparling: L'incidence sur la demande est énorme. Le transport aérien est très sensible à la variation des prix. Plus le coût est élevé, moins les gens vont voyager.

Cette étude était motivée notamment par l'idée que les tarifs aériens intérieurs sont trop élevés. Votre étude de marché qui, je crois, fera partie du processus, révélera que la principale raison pour laquelle les tarifs aériens sont élevés, ce sont les coûts des vols au Canada. Si nous réduisons ces coûts, les tarifs aériens diminueront.

Le président: Merci, monsieur Sparling.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez maintenant la parole pour cinq minutes.

• (1235)

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

Ma question s'adresse à M. Daniel Côté, de l'Union des municipalités du Québec.

Selon vos données, combien de contrôleurs supplémentaires seraient nécessaires pour assurer une couverture optimale dans les aéroports régionaux?

M. Daniel Côté: Nous n'avons pas cette donnée. Nous sommes des généralistes. Il y a sûrement des spécialistes qui pourraient ré-

pondre à cette question. Ce que nous savons, c'est qu'il y a des ruptures de services.

M. Angelo Iacono: Avez-vous été consultés au sujet des décisions commerciales lors de la suppression de dessertes?

M. Daniel Côté: Non, on nous informe, mais on ne nous consulte jamais. Il s'agit d'un marché purement privé, qui est non réglementé et non régi. On nous informe qu'il y a des suppressions. Nous apprenons parfois qu'il y a des changements de desserte au moment de la réservation des billets, tout simplement. Bien souvent, nous n'en sommes même pas informés.

M. Angelo Iacono: C'est intéressant.

Vous avez parlé d'entités privées. Je rappelle que les compagnies aériennes sont des compagnies privées. Le gouvernement du Canada ne peut donc pas vraiment intervenir et dire à toutes les compagnies aériennes comment gérer leurs affaires ou leur façon de faire. Il peut simplement intervenir pour ce qui est des tarifs, ce qu'il fait déjà.

C'est une chose de dire que le gouvernement ne fait rien, mais une autre chose d'admettre ses limites. Il faut prendre en compte ce qu'il peut faire à l'endroit des compagnies aériennes. Par exemple, le fédéral agit beaucoup dans les aéroports. Il a investi beaucoup d'argent dans les aéroports, et il l'a fait au cours de la pandémie pour aider les compagnies et les aéroports. Le gouvernement a donc agi. Vous dites que le gouvernement n'est pas très présent. Cette affirmation est un peu trop dure, un peu trop injuste.

Pensez-vous que les compagnies aériennes devraient consulter les communautés locales?

M. Daniel Côté: Elles devraient absolument le faire.

J'aimerais répondre à vos autres interventions. Considérez-vous qu'une somme de 38 millions de dollars par année à l'échelle du Canada constitue un gros investissement en infrastructures?

Nous estimons que cela permet de rénover à peu près un aéroport canadien par année. Nous ne considérons pas cela comme étant monumental.

Par ailleurs, vous avez le pouvoir d'agir pour régir les marchés. Le gouvernement fédéral a pris une décision il y a plusieurs années et de laisser tout cela au libre marché.

M. Angelo Iacono: Puisque vous avez donné des chiffres, vous connaissez le montant des investissements qui ont été faits par notre gouvernement dans tous les aéroports depuis 2015 jusqu'à aujourd'hui.

Êtes-vous au courant des montants qui ont été investis avant 2015 par le gouvernement antérieur? Les montants ont-ils été plus élevés? Y a-t-il eu des investissements?

Je vous pose la question, parce que vous êtes au courant de ce que nous faisons. Combien a-t-on dépensé pendant cette période? Vous critiquez le montant investi par notre gouvernement. Vous dites qu'il n'est pas suffisant, mais êtes-vous au courant du montant investi par le gouvernement antérieur pendant les 10 années qu'il était au pouvoir?

M. Daniel Côté: Je ne fais pas de guerre partisane. Nous avons regardé les chiffres et...

M. Angelo Iacono: Je vous pose une question légitime.

Vous vous concentrez sur des chiffres. Je veux bien que vous soyez au courant, mais êtes-vous au courant des chiffres concernant le gouvernement antérieur?

M. Daniel Côté: Monsieur le président, j'aimerais avoir le temps de répondre. C'est une question de respect.

Ce que nous avons documenté, c'est que l'investissement dans le Programme des infrastructures essentielles des aéroports, ou PIEA, se situe toujours entre 38 et 41 millions de dollars par année depuis de nombreuses années. Présentement, le montant est de 38 millions de dollars. Il y a des rumeurs voulant que ce chiffre tombe à zéro dans les prochaines années. Nous espérons que ne sera pas le cas.

Nous faisons donc des pressions pour que l'actuel montant de 38 millions puisse être bonifié. Il a déjà été de 41 millions de dollars, ce qui n'est pas énorme non plus. Le montant d'investissement se situe toujours entre 38 et 41 millions de dollars depuis une dizaine d'années environ.

Nous n'avons pas fait une étude exhaustive pour remonter aux 100 dernières années. Dans les 10 dernières années, l'investissement varie de 38 à 41 millions de dollars.

M. Angelo Iacono: Selon vous, l'établissement d'un prix plancher pour les vols régionaux serait-il bénéfique pour ce qui est de la compétitivité et de l'accessibilité du transport aérien ou au contraire serait-il nuisible?

M. Daniel Côté: L'UMQ a effectivement étudié la possibilité de l'établissement d'un prix plancher. Cela pourrait avoir un effet positif pour les petits transporteurs en prévenant le dumping de la part de gros transporteurs, qui viennent souvent écraser la concurrence. Un prix plancher peut donc avoir un effet bénéfique. Un prix plafond peut aussi en avoir un pour les consommateurs.

Ce que nous croyons, principalement, c'est qu'il faut régir les marchés. Il faudrait avoir une entité qui établirait les dessertes minimales requises dans chacune des régions. Cela serait la chose la plus profitable.

On pourrait faire jouer la concurrence en amont par le truchement d'un système d'appel d'offres, comme cela se fait dans plusieurs régions des États-Unis et en Australie-Occidentale, par exemple. Ce sont de beaux modèles, que l'UMQ a documentés.

M. Angelo Iacono: Merci d'avoir suivi cela.

Par l'intermédiaire de notre président, pourriez-vous nous transmettre ces exemples, en mentionnant quels aéroports ont mis en place cette pratique?

• (1240)

M. Daniel Côté: Ce sera fait avec grand plaisir. Nous avons demandé à des firmes professionnelles de documenter cela. Nous pourrions vous fournir cette documentation.

M. Angelo Iacono: Merci beaucoup, monsieur Côté.

M. Daniel Côté: Merci à vous.

Le président: Merci, messieurs Côté et Iacono.

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

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

Je vais continuer dans la même veine.

Des témoins nous ont souvent dit, que ce soit des représentants de compagnies aériennes ou non, qu'on voudrait avoir de la concurren-

rence en région. Toutefois, à un moment donné, on s'aperçoit que le marché est trop petit pour que deux, trois ou quatre compagnies aériennes le desservent. Il est déjà difficile de remplir un avion, comment ferait-on pour en remplir deux ou trois et offrir un service qui a du sens?

Pour avoir une situation de libre marché — si je comprends bien votre proposition —, la solution serait peut-être de mettre en place une régie ou un système d'appel d'offres. Ce serait donc à la région de définir ses besoins. Par la suite, il y aurait un appel d'offres, et la région déciderait ce qui est le plus avantageux pour elle, parmi les choix possibles.

Avez-vous déjà eu des discussions avec le gouvernement fédéral à ce sujet? Avez-vous une idée de la façon dont cela pourrait être reçu?

Quelles modifications seraient nécessaires, sur le plan juridique ou réglementaire, pour pouvoir fonctionner de cette façon? Si je comprends bien, ce ne serait pas possible de le faire actuellement, selon le droit établi.

M. Daniel Côté: C'est ce que nous avons compris. D'ailleurs, vous résumez très bien le modèle que nous préconisons.

Pour ce qui est des modifications nécessaires, je n'ai pas tous les détails actuellement. Cependant, ce qui a été déterminé, sur le plan des mesures législatives et de la réglementation, depuis plusieurs années, c'est de laisser fonctionner le libre marché, pour le meilleur et pour le pire.

On sait qu'un service essentiel contrôlé par le libre marché, qui serait offert au gré des profits que peuvent réaliser les gens du secteur privé, ne peut pas fonctionner. Si notre service de santé était uniquement exploité par le secteur privé, sans subventions de l'État, les services essentiels en matière de soins de santé ne pourraient pas être fournis, sinon cela coûterait des millions de dollars.

Un service essentiel, comme le transport aérien régional, mérite que l'État lui accorde une certaine attention. Nous ne disons pas qu'il faut continuer d'encourager le libre marché et prévoir plus de subventions. Nous disons plutôt qu'il est possible d'en arriver à un bon résultat, à moindre coût, tout en permettant aux joueurs de se faire concurrence au moyen d'appels d'offres. Il y aurait peut-être un transporteur aérien par endroit et aucune concurrence sur le terrain, mais il y en aurait en amont. On pourrait ainsi en arriver à un résultat. Il faudrait à tout le moins essayer.

M. Xavier Barsalou-Duval: Cela ne nécessiterait-il pas un soutien financier du gouvernement?

M. Daniel Côté: En ce qui concerne les lignes aériennes non rentables, ce serait probablement nécessaire, comme tout service essentiel mérite d'avoir un minimum de soutien de l'État. Pour le reste, il faut examiner attentivement les modèles retenus en Australie-Occidentale et dans certaines régions des États-Unis.

Nous pourrions fournir cette information au Comité.

Le président: Merci, monsieur Côté.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach. Vous avez la parole pendant deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

L'une des promesses de la concurrence, bien sûr, ce n'est pas seulement de réduire les prix, mais aussi d'améliorer le service. L'un des problèmes que nous avons constatés dans les centres régionaux, ou les centres plus ruraux, c'est que lorsqu'il n'y a qu'un seul transporteur, certains services sont sous-traités, et cela peut être une source de frustration pour les passagers qui essaient d'obtenir du service à la clientèle.

Madame Atrill, je me demande si vous pourriez nous parler de la situation à l'aéroport de Smithers et de ce que les gens vous ont raconté au sujet de la transparence et des communications.

Mme Gladys Atrill: Merci, monsieur Bachrach.

C'est l'un des problèmes. Nous parlons de réglementation pour protéger un service qui est essentiel. Lorsqu'il y a un problème avec un vol entrant, Air Canada a recours à un sous-traitant qui s'appelle Jazz. C'est bien. Jazz a recours à un entrepreneur à l'aéroport, alors quand il y a un problème, il n'y a pas de service pour les clients.

On nous dit qu'il y a un numéro 1-800, mais je me suis trouvée à l'aéroport lorsque les choses tournent mal, et on ne peut joindre personne, alors on se retrouve avec un terminal rempli de passagers qui essaient de se trouver des solutions. Les gens essaient de voir s'ils peuvent trouver une voiture pour se rendre à un autre aéroport. Je pense qu'une certaine transparence dans la façon d'offrir le service devrait être obligatoire.

On parle beaucoup des droits des passagers, mais c'est un exemple de situation où les passagers sont vraiment laissés en plan. Si un vol n'arrive pas ou si les correspondances ne peuvent pas être faites, ces passagers sont laissés à eux-mêmes. Ils ne savent pas à qui s'adresser. L'entrepreneur, qui ne travaille pas pour Air Canada, n'a pas accès au système. Outre le fait de remettre une carte aux passagers avec un numéro sans personne à l'autre bout du fil, il n'y a pas de service.

Je pense qu'il y a des façons de s'assurer que le service essentiel est maintenu — les experts en ont parlé — et aussi de s'assurer que les passagers sont vraiment protégés sur le terrain, de sorte que lorsque des problèmes surgissent, ils ne sont pas tout simplement laissés en plan. Dans notre cas, il n'y a qu'un seul transporteur et on ne peut le joindre.

Je vous remercie de la question, car je pense qu'il y a place à l'amélioration de la qualité. Je regrette de devoir dire que, selon moi, il faudrait que cela se fasse par la voie de la réglementation.

• (1245)

M. Taylor Bachrach: Combien de secondes me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Il vous reste 30 secondes, monsieur.

M. Taylor Bachrach: J'allais donner à Mme Atrill l'occasion de parler un peu de ce que la Ville de Smithers a fait pour améliorer l'aéroport et le rendre plus concurrentiel afin de mieux servir les compagnies aériennes qui l'utilisent. Il reste probablement 20 secondes maintenant, mais ce serait fantastique si vous pouviez nous donner quelques exemples.

Mme Gladys Atrill: Nous avons fait tout ce que nous pouvions faire. La piste a été allongée et elle est asphaltée. Nous améliorons l'éclairage. Nous nous penchons sur toutes les activités de débroussaillage obligatoires.

Je pense qu'un autre élément lié à la réglementation — parce que j'entends parler du coût pour les compagnies aériennes —, est le

fait que si on nous oblige à prendre diverses mesures — et ce sera le cas —, il faut que vous fassiez en sorte que nous puissions nous le permettre. Si l'idée est que nous ne transférions pas les coûts aux utilisateurs de l'aéroport, aux compagnies aériennes, le gouvernement fédéral doit en tenir compte. Nous apporterons les améliorations nécessaires, parce que nous voulons garder l'aéroport en bon état, mais il faut tenir compte de la façon dont ces coûts sont assumés.

Merçi.

Le président: Merci, madame Atrill.

Nous passons maintenant à M. Davidson.

Monsieur Davidson, vous avez la parole pendant cinq minutes.

M. Scot Davidson: Merci.

C'est formidable. Nous avons plus de temps. Nous pouvons discuter d'un peu plus d'enjeux.

Madame Da Caria, j'aimerais que vous nous donniez plus de détails, simplement pour que les gens comprennent les différents mondes qui existent dans ce que nous appelons le Nord, les régions urbaines et les régions rurales. J'ai dormi quelques nuits dans un avion Beaver sur un lac, et je sais que divers problèmes peuvent surgir et que la réglementation peut ne pas en tenir compte. Comment la réglementation sur les jours de service, par exemple, influence-t-elle sur vos activités, vos horaires, votre pénurie de pilotes, etc.?

Mme Shelly De Caria: Je vais d'abord parler du service d'équipage. Je vais prendre l'île de Baffin comme exemple.

Si nous avons cinq passagers médicaux supplémentaires à prendre à Iqaluit et que nous voulons aller à Qikiqtarjuaq, l'ajout de cet arrêt supprime automatiquement trois heures. L'arrêt n'est que de 40 minutes, mais il nous retarde immédiatement de trois heures. Je ne peux donc pas prendre ces cinq passagers, et je ne peux pas ajouter cet arrêt supplémentaire. Cela se répercute sur notre entreprise.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous avons 175 vols qui sont annulés par mois. Cela a une incidence sur notre entreprise. Les pilotes veulent travailler, mais s'ils commencent à 7 heures du matin, ils ont terminé à 14 heures. Auparavant, nous pouvions travailler plus d'heures afin d'offrir ces services essentiels aux collectivités que nous desservons.

M. Scot Davidson: Lorsque vous parlez de services essentiels... Encore une fois, pardonnez-moi de m'attarder à l'Ontario. Nous avons abordé le gouvernement et les municipalités. Je vais parler de Timmins et de Sault Ste. Marie.

Pendant la pandémie, beaucoup de ces aéroports régionaux devaient être ouverts pour les évacuations sanitaires, la police et les pompiers. Je parle uniquement des aéroports régionaux. Ils n'ont pas eu droit aux grosses subventions que beaucoup de grandes entreprises ont touchées. En fait, il y a maintenant des municipalités ontariennes qui se battent avec le gouvernement fédéral parce qu'elles n'ont rien reçu. Elles sont désavantagées en ce moment, étant donné que les aéroports appartenaient aux municipalités. Elles étaient la première ligne de défense contre les incendies et en cas d'évacuations sanitaires, et nous savons à quel point celles-ci sont importantes dans le Nord pour la santé des Canadiens.

M. Nicholas Purich: Une réponse systématique à certaines des discussions que nous avons eues, c'est que l'obligation d'investir dans cette infrastructure essentielle et de baisser les coûts pour l'utilisateur favorisera la prospérité de ces aéroports et la prestation de services dans ces aéroports par les transporteurs.

M. Scot Davidson: Je vois.

Lorsque nous examinons ces services... En ce qui a trait au Canada rural, je vis dans une Première Nation située au milieu du lac Simcoe, sur l'île Georgina, dans la circonscription de York—Simcoe. Pour dire à quel point le gouvernement est coupé de la réalité, nous ne recevons même pas le supplément de la taxe sur le carbone pour les communautés rurales. Pourtant, chaque fois que le gouvernement fédéral interagit avec nous, nous sommes considérés comme une région rurale et éloignée. Il y a donc un malentendu du fédéral à ce sujet.

Encore une fois, le service que les compagnies aériennes régionales fournissent pour les évacuations sanitaires est déterminant pour la santé des Canadiens. Il faut que le gouvernement comprenne que si vous visez Toronto, vous avez toutes sortes d'options, mais dans votre cas, vous avez affaire à des rampes de gravier. Il se peut que vous ayez encore un vieux radiogoniomètre automatique faisant une approche radiophare non directionnel sur faisceau arrière. Pour que les gens comprennent bien, les minimums ne sont peut-être que de 1 200 pieds. Le problème, c'est que nous voyons toutes ces choses dans le Nord en ce moment.

En ce qui concerne l'approbation des approches GPS par Transports Canada, qui est en train de déclasser les radiophares non directionnels, pensez-vous que le changement se fait assez vite? De plus, considérez-vous que les minimums que vous êtes autorisés à appliquer dans le cadre d'une approche sont satisfaisants?

Je ne pense pas avoir beaucoup de temps, alors je vous prie de répondre brièvement.

• (1250)

Mme Shelly De Caria: Non. Nos avions sont assez vieux. Il n'est tout simplement pas économiquement faisable pour nous de les moderniser en ce moment, compte tenu du nombre de sièges qu'il y a dans l'avion. Obtenir ces outils serait extrêmement utile, étant donné le nombre d'annulations dues à la météo que nous avons en un mois.

Je veux revenir aux vols d'évacuation sanitaire dont vous parlez. Les passagers médicaux qui utilisent nos services réguliers ne sont pas considérés comme des évacuations sanitaires. Ces pilotes peuvent parfois atterrir dans ces aéroports, contrairement à mes pilotes, puisque ce sont des « services réguliers ».

M. Scot Davidson: Ce sont des services réguliers.

Mme Shelly De Caria: Oui, et il y a une différence. Le vol d'évacuation sanitaire peut se faire parce que c'est une raison médicale. Or, les passagers médicaux à bord de mon avion, qui peuvent uniquement s'y rendre avec notre service, ne sont pas considérés comme des évacuations sanitaires.

M. Scot Davidson: Avez-vous l'impression que le gouvernement est déconnecté à cet égard?

Mme Shelly De Caria: Absolument. Quelle est la différence entre les deux?

M. Scot Davidson: C'est un bon point à faire valoir ici.

Je pense que nous avons parlé des coûts.

Je crois, monsieur Sparling, que vous avez mis le doigt sur le problème. Vous savez, si nous pouvons réduire les coûts liés aux taxes, au carburant, aux formalités administratives et à la réglementation, une baisse du coût des intrants se traduit évidemment par une baisse des coûts pour le consommateur. N'êtes-vous pas d'accord?

M. Joseph Sparling: Oui, c'est tout à fait vrai.

M. Scot Davidson: Les autres témoins sont-ils d'accord?

Le président: Merci beaucoup, monsieur Davidson.

M. Scot Davidson: J'ai encore un drapeau rouge. Je suis désolé, tout le monde; je dois m'arrêter.

Le président: Merci, monsieur Davidson.

Enfin, le dernier intervenant d'aujourd'hui est M. Fillmore.

Monsieur Fillmore, vous avez la parole cinq minutes.

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

Je remercie les témoins.

J'aimerais commencer par poser quelques questions à notre ami de la Northern Air Transport Association, ou NATA.

Je me demande si vous pourriez nous parler des conversations ou des consultations que vous avez eues avec les grandes compagnies aériennes pour qu'elles fournissent des services à destination et en provenance du Nord. Le cas échéant, comment se sont déroulés ces échanges? Sur quoi portaient-ils?

M. Bernard Gervais: Parlez-vous des grandes compagnies aériennes, celles du Sud?

M. Andy Fillmore: Oui, c'est exact.

M. Bernard Gervais: Je n'ai pas participé à de tels échanges. Je travaille pour la NATA depuis relativement peu de temps, mais je ne leur ai pas parlé.

M. Andy Fillmore: D'accord. Dans ce cas, j'aimerais donner la parole aux autres témoins de façon plus générale.

Le problème que beaucoup de gens essaient de résoudre ici, c'est la façon d'améliorer le transport entre le Nord et le Sud dans ce contexte et de le rendre plus abordable. Est-ce que quelqu'un peut parler des investissements qui sont faits ou qui devraient l'être dans d'autres modes de transport pour améliorer ces voies de communication importantes?

M. Bernard Gervais: Si vous me le permettez, j'ai passé en revue le rapport de la vérificatrice générale. Pour ce qui est de l'infrastructure nordique, il est évidemment difficile de construire des routes. À certains endroits, il n'y en aura jamais. Comme nous l'avons déjà mentionné, 117 aéroports ou peut-être plus de collectivités sont touchés. Il y a seulement le service aérien. C'est un service essentiel là-bas, et il n'y a pas grand-chose de plus à faire à ce propos.

En ce qui concerne le transport intermodal, j'ai examiné le rapport de la vérificatrice, et c'est une chose qui devrait et pourrait être envisagée. Encore une fois, les changements climatiques ont une incidence sur le niveau de la mer, le brouillard et même les ponts et les routes de glace, et aussi sur le fleuve Mackenzie et certaines routes naturelles de ce genre. Il faudrait faire des études à ce sujet, et il y en a eu. Cette question a été étudiée en profondeur. Il est temps d'établir des priorités.

M. Andy Fillmore: Je me souviens qu'il y a un certain temps, lorsque j'étais à l'université, j'avais une amie qui vivait à Labrador City. À l'époque, pour qu'elle et sa famille puissent se rendre de Labrador City à la Nouvelle-Écosse, il fallait mettre leur voiture sur un train, après quoi le train remettait la voiture sur la route, parce qu'il n'y avait pas de voie de communication. Je crois savoir qu'une route a été construite depuis.

Je veux revenir à la réponse à la question précédente, au sujet des autres investissements que nous pouvons faire si le transport aérien continue d'être un grave défi et une dépense importante pour les gens. Je comprends ce que vous dites au sujet des changements climatiques, et je suppose que cela concerne le ramollissement de la toundra et ce genre de choses. Il y a sûrement... Je ne devrais peut-être pas dire « sûrement ». Y a-t-il des voies où il serait possible de construire des chemins de fer ou des routes?

Vous n'êtes peut-être pas le bon groupe de témoins pour cette question, mais nous sommes ici pour chercher des idées. Si vous avez d'autres idées de solutions de rechange aux compagnies aériennes qui relient le Nord au Sud, ce serait utile.

• (1255)

Mme Gladys Atrill: Je pourrais répondre en tant que mairesse, si cela vous convient.

Vous savez, là où je vis sur la route Yellowhead, il y a une voie de transport importante vers le Nord, à savoir la route 37, qui va jusqu'au Yukon. Je dirais que dans tous nos corridors de transport, les investissements n'ont pas été faits au fil du temps pour qu'ils soient desservis adéquatement. J'ai l'impression que nous sommes en mode rattrapage, ce qui coûte très cher. Même si nous voyons de grands développements dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique et sur la côte, l'un des défis que nos gouvernements doivent relever est d'obtenir le bon taux de rendement pour la population afin que nous puissions nous permettre d'avoir des corridors de transport.

Nos routes ne conviennent pas à ce qui se passe. Il n'y a qu'une seule ligne de chemin de fer qui passe par chez nous et qui se rend jusqu'à la côte. Il n'y a pas deux voies. Ce sont des projets d'infrastructure extrêmement coûteux qui sont nécessaires. Nous sommes à un point critique étant donné que nous n'avons pas suivi le rythme au fil du temps.

Il faut investir dans les compagnies aériennes et les aéroports, tout en veillant à ce que les gens puissent conduire. La distance par la route qui nous sépare de Whitehorse est de 1 225 kilomètres. C'est la même chose jusqu'à Vancouver. Les distances sont énormes, mais il y a beaucoup de transport sur ces routes. Nous allons devoir accepter collectivement de prélever suffisamment de recettes fiscales sur ces projets de développement pour aider à payer toutes ces infrastructures essentielles. Je n'envie personne qui essaie de se frayer un chemin, mais je pense que c'est là où nous en sommes.

M. Andy Fillmore: Je vous remercie.

Si vous me le permettez, j'ai une dernière question pour M. Sparling, d'Air North.

Il n'y a pas si longtemps, dans le cadre des travaux du Comité des affaires autochtones et du Nord, j'ai visité des collectivités nordiques et autochtones pour parler aux jeunes des défis qu'ils rencontrent. Le coût des allers-retours à l'université a été un sujet récurrent. Par exemple, ils ont renoncé à aller à l'université ou, s'ils ont pu prendre un vol pour se rendre là-bas au début du semestre, ils n'ont pas pu se permettre de rentrer chez eux à Noël ou pour d'autres vacances en raison des coûts prohibitifs.

Y a-t-il déjà eu des discussions au sujet de programmes visant à aider les étudiants à faire des allers-retours à un prix subventionné ou réduit?

M. Joseph Sparling: Les étudiants font des allers-retours presque toutes les fins de semaine fériées. Je ne vois pas du tout cela comme un problème dans notre marché. Nos tarifs aériens sont très abordables. Dans le passé — vous avez raison —, c'était un obstacle pour les jeunes qui faisaient des études postsecondaires, mais je pense que depuis que nous sommes sur le marché, les choses ont changé. Toutes les fins de semaine fériées, nous voyons des jeunes faire l'aller-retour.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sparling. Je vous remercie, monsieur Fillmore.

J'aimerais remercier tous nos témoins, qu'ils comparaissent virtuellement ou en personne, de leurs témoignages aujourd'hui et de nous avoir fait part de leur expertise.

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>