



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

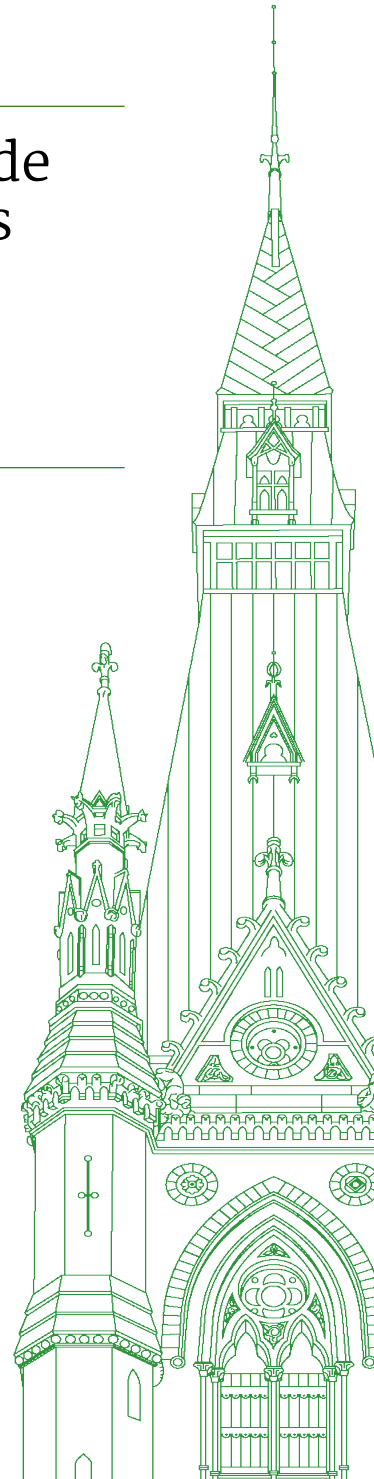
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 120

Le jeudi 6 juin 2024

Président : M. Peter Schiefke



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

Le jeudi 6 juin 2024

• (1105)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 120^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 la motion adoptée par le Comité le mardi 18 avril 2024, le Comité reprend son étude de la Loi sur la concurrence et les voyages aériens vers les localités nordiques, rurales et éloignées du Canada.

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

Pour prévenir les incidents acoustiques perturbateurs — et potentiellement dangereux — susceptibles de causer des blessures, nous rappelons à tous les participants de garder leur oreillette éloignée de tous les microphones à tout moment.

Tel qu'indiqué dans le communiqué du Président à tous les députés le lundi 29 avril, les mesures suivantes ont été prises pour aider à prévenir les incidents acoustiques.

Toutes les oreillettes ont été remplacées par un modèle qui réduit considérablement la probabilité d'un incident acoustique. Les nouvelles oreillettes sont noires alors que les anciennes oreillettes étaient grises. Veuillez utiliser uniquement une oreillette noire approuvée.

Par défaut, toutes les oreillettes inutilisées au début d'une réunion seront débranchées. Lorsque votre oreillette n'est pas utilisée, veuillez la placer face vers le bas, au milieu de l'autocollant sur la table, tel qu'indiqué par l'image. Veuillez consulter les cartes sur la table pour connaître les lignes directrices sur la prévention des incidents acoustiques.

La disposition de la salle a été ajustée pour augmenter la distance entre les microphones et réduire le risque de retour d'une oreillette ambiante.

Ces mesures sont en place afin que nous puissions exercer nos activités sans interruption et pour protéger la santé et la sécurité de tous les participants, y compris les interprètes. Merci à tous pour votre coopération.

Chers collègues, j'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins.

De 11 heures à midi, nous accueillons M. John McKenna, président et chef de la direction de l'Association du transport aérien du Canada. Bienvenue, monsieur.

Du Conseil national des lignes aériennes du Canada, nous accueillons Jeff Morrison, président et chef de la direction. Heureux de vous revoir.

Nous accueillons M. Jeff Stout, président et chef de l'exploitation de North Star Air. Bienvenue.

Nous vous cédon la parole, monsieur McKenna, pour votre déclaration liminaire.

Vous disposez de cinq minutes, monsieur.

M. John McKenna (président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada): Bonjour.

Cette année, l'Association du transport aérien du Canada célèbre 90 ans de représentation de l'industrie canadienne du transport aérien commercial.

Nos 175 membres sont engagés dans tous les niveaux de l'aviation commerciale et de la formation au pilotage dans toutes les régions du Canada. Nos membres comprennent de très grands transporteurs nationaux, transfrontaliers et internationaux, des transporteurs régionaux, des organismes de formation au pilotage et l'industrie canadienne de soutien au transport aérien.

[Français]

Nos membres offrent des services dans toutes les régions du pays, y compris les communautés nordiques, rurales et éloignées.

[Traduction]

Le coût élevé de l'exploitation des services aériens au Canada repose sur plusieurs facteurs, dont une part importante sont des frais ajoutés directement au prix des billets ou indirectement sous l'effet des taxes d'accise sur les carburants, des taxes sur le carbone, des taxes d'aéroport, des coûts réglementaires, des indemnités et des frais scandaleux prévus au Règlement sur la protection des passagers aériens, le RPPA, et des services non subventionnés.

[Français]

Le cumul de ces coûts fait qu'il est impossible pour les transporteurs aériens d'offrir des services compétitifs au Canada comparativement à d'autres marchés ou à d'autres modes de transport.

Il est cependant juste de dire que les voyageurs canadiens, aujourd'hui, ont plus d'options dans leurs décisions, car ils ne sont plus limités à un ou deux transporteurs aériens.

[Traduction]

En plus d'Air Canada et de WestJet, les consommateurs peuvent voyager avec Porter Airlines et d'autres grands transporteurs vers la plupart des principales destinations canadiennes. L'augmentation des options de voyage exerce une pression à la baisse sur les prix. Le gouvernement doit s'ouvrir à une concurrence encore plus forte en limitant les énormes barrières à l'entrée sur notre marché ainsi que celles qui limitent le retour sur investissement.

Les régions nordiques et éloignées du Canada sont géographiquement vastes et font face à une réalité différente. Le modèle de l'utilisateur-payeur n'est pas et ne peut pas être applicable à ces marchés. La concentration des services est parfois le seul moyen de garantir le service compte tenu de l'immense territoire faiblement peuplé.

La fusion de First Air et de Canadian North est un excellent exemple de consolidation des ressources des exploitants aériens nécessaires au maintien du service vers les petites communautés très éloignées qui dépendent du service aérien comme bouée de sauvetage. Cette fusion a été la clé au maintien des services nécessaires aux aéroports qui constituent un lien socio-économique vital avec le reste du Canada, dont beaucoup sont également d'importantes sources de passagers internationaux à destination et en provenance d'autres aéroports pivots au Canada.

Les accords intercompagnies sont une option, mais le gouvernement devrait peut-être aller plus loin en encourageant fortement toute compagnie aérienne reliant les principales plaques tournantes canadiennes aux grands marchés du Nord, comme Yellowknife et Whitehorse, à desservir également les petits marchés périphériques du Nord moins lucratifs, peut-être par le biais d'accords intercompagnies.

[Français]

La concurrence dans l'industrie du transport aérien se fait également sentir dans la grave pénurie de main-d'œuvre au Canada pour les pilotes et les techniciens d'entretien d'aéronefs, ou TEA. La demande de pilotes et de TEA épuise les ressources des compagnies aériennes régionales.

[Traduction]

En effet, la demande de pilotes et de techniciens d'entretien d'aéronefs expérimentés épuise les ressources des compagnies aériennes régionales. Les grandes compagnies aériennes au Canada embauchent plus de pilotes et de TEA que le pays en produit chaque année, alors elles les recrutent chez les transporteurs régionaux. Face à une fuite imminente de la main-d'œuvre qualifiée, les transporteurs régionaux ont le choix entre réduire la fréquence du service ou supprimer complètement certaines routes.

Par conséquent, l'ATAC considère que les initiatives suivantes sont essentielles à la compétitivité du secteur de l'aviation commerciale du Canada

Le gouvernement doit réinvestir au moins la majorité, sinon la totalité, de ses revenus générés par l'aviation dans l'infrastructure aéronautique. Ceci est essentiel au maintien à long terme de notre industrie. Nous n'avons aucune chance d'être compétitifs tant que le gouvernement continue de considérer l'aviation comme une simple vache à lait.

[Français]

L'aviation régionale constitue un maillon essentiel de la connectivité du Canada, et les investissements gouvernementaux dans les infrastructures aériennes, régionales et nordiques se font attendre depuis trop longtemps. Le gouvernement doit reconnaître que le modèle de l'utilisateur-payeur ne peut s'appliquer dans ces communautés nordiques, rurales et éloignées, car ce modèle ne peut simplement pas soutenir les opérations dans ces régions, qui dépendent presque entièrement de l'aviation.

• (1110)

[Traduction]

Enfin, établir un programme de financement endossé par le gouvernement fédéral pour les étudiants canadiens qualifiés fréquentant des écoles de pilotage professionnelles ou des établissements postsecondaires offrant des programmes de génie d'entretien d'aéronefs approuvés par Transports Canada. Cela aiderait à attirer le nombre accru de pilotes et de TEA dont nous avons si désespérément besoin pour remédier aux pénuries critiques qui ont de graves répercussions sur le service offert aux Canadiens.

Je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McKenna.

C'est maintenant le tour de M. Morrison.

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

[Français]

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

[Traduction]

Une fois de plus, nous comparaissons devant vous pour discuter du transport aérien en relation avec les localités rurales, nordiques et éloignées.

Permettez-moi tout d'abord de reconnaître que nous nous trouvons sur le territoire ancestral des Anishinabe.

Les transporteurs aériens du Canada se sont engagés à fournir des services aux localités, grandes et petites, dans tout le pays. Le transport aérien est incontestablement une force positive pour tous les Canadiens, mais il revêt une importance particulière pour les habitants des régions rurales, éloignées et nordiques, compte tenu de son lien vital avec les chaînes d'approvisionnement, de son importance pour le tourisme et du fait que le transport aérien est souvent le seul lien viable avec le monde extérieur.

Les transporteurs aériens membres du CNLAC servent toutes les provinces et exploitent plus de 50 aéroports au Canada en dehors des aéroports de première catégorie, ou des huit plus grands aéroports. Bon nombre des 24 transporteurs nationaux du Canada offrent aussi des services régionaux spécialisés. Je pense que M. Stout en parlera plus longuement.

Comme je l'ai dit lors de ma comparution il y a quelques semaines, la vision du Conseil national d'un réseau de transport aérien compétitif est celle d'un réseau dans lequel tous les transporteurs, petits et grands, ont les mêmes chances de réussir. Cela dit, je vais réitérer certains des principaux défis à la compétitivité dont je vous ai déjà parlé et que vous avez entendus de la part d'autres témoins, y compris M. McKenna, dans le contexte des services dans les régions rurales, éloignées et nordiques.

Vous avez entendu parler à maintes reprises des effets négatifs que le coût élevé des frais et redevances de tiers inhérents au système d'utilisateur-payeur du Canada a sur la compétitivité du réseau de transport aérien du Canada, des effets exacerbés lorsqu'on les considère sous l'angle des régions rurales, éloignées et nordiques. Avec des populations et des marges plus faibles, la prestation de services complets et abordables aux localités régionales et éloignées est un défi constant, mais comme nos collègues transporteurs du Nord vous l'ont dit la semaine dernière, cette situation est exacerbée par les frais d'utilisation élevés tels que les loyers aéroportuaires, les redevances de navigation aérienne, les taxes d'accise sur le carburant, l'augmentation de 33 % de la redevance sur les services aériens mise en œuvre le mois dernier et ainsi de suite.

Soit dit en passant, ce n'est pas seulement l'opinion des transporteurs aériens canadiens. Notre homologue américain, Airlines for America, a informé le Comité que depuis 2019, les transporteurs américains ont réduit de 38 % leurs vols vers les aéroports de deuxième catégorie ou plus petits du Canada, le fardeau des coûts élevés étant cité comme la principale raison.

Fait intéressant, je suis rentré hier de l'assemblée générale annuelle de l'Association du transport aérien international, l'IATA, à Dubaï et je peux vous dire que j'ai entendu à répétition que le Canada a la réputation d'être un territoire aux coûts élevés.

L'infrastructure aéroportuaire est un autre défi qui touche de manière disproportionnée les localités rurales, éloignées et nordiques. Par exemple, des avions pourraient ne pas être en mesure d'atterrir sur les petits aéroports en cas de mauvais temps parce qu'ils ne disposent pas de l'éclairage nécessaire, ce qui aggrave les perturbations potentielles. Lors du récent sommet sur l'accessibilité, nous avons entendu qu'il était plus difficile de combler les besoins des passagers ayant des problèmes d'accessibilité dans les petits aéroports en raison de leur incapacité à moderniser leurs infrastructures.

La semaine dernière, vous avez entendu parler des défis auxquels sont confrontés les aéroports du Nord pour répondre aux exigences en matière d'infrastructure et de sécurité dans les limites d'un régime strict d'utilisateur-payeur. Comme nous l'avons déjà dit ici, pouvons-nous vraiment parler d'un régime d'utilisateur-payeur lorsque le gouvernement fédéral retire 400 millions de dollars de plus par an en loyers aéroportuaires qu'il n'en réinvestit dans le réseau?

Un autre point est que de nombreuses parties prenantes, y compris de nombreuses entités non aériennes, ont clairement dit que si le Règlement sur la protection des passagers aériens est mis en œuvre tel que l'Office des transports du Canada le proposait en juillet 2023, cela aura un impact négatif sur la connectivité des régions et des localités éloignées. Les premiers ministres des provinces atlantiques du Canada et des représentants d'aéroports ruraux, de syndicats, de petites localités — y compris des localités de ma région d'origine, le Nord de l'Ontario, représentées par le caucus des maires des grandes villes du Nord de l'Ontario — ont publiquement exprimé ces préoccupations. Bon nombre de ces préoccupations

concernant la connectivité régionale ont été exprimées en réaction au projet de règlement publié en juillet 2023. Elles ne portent même pas encore sur l'élément de recouvrement des coûts de la réforme prévue dans le RPPA qui fera grimper encore davantage les coûts et mettra la connectivité régionale encore plus en péril.

Ces préoccupations ont été bien exprimées par l'Association des aéroports du Canada atlantique qui a déclaré que les exigences réglementaires accrues, y compris les pénalités, les mécanismes de recouvrement des coûts et d'autres pénalités feront peser sur les transporteurs aériens des coûts opérationnels plus élevés, ce qui pourrait se traduire par une escalade des prix des billets pour les passagers aériens et une réduction de la connectivité régionale.

Monsieur le président, depuis ma dernière comparution devant le Comité il y a quelques semaines, le Bureau de la concurrence a lancé une consultation sur le mandat d'une prochaine étude de marché sur le transport aérien qu'il va entreprendre. Nous proposerons que le Bureau de la concurrence concentre son étude sur la compétitivité de l'ensemble du réseau de transport aérien et examine comment nous pouvons mieux équilibrer le principe de l'utilisateur-payeur afin que les impacts négatifs de l'approche actuelle du Canada, surtout ceux qui touchent de manière disproportionnée les localités rurales et éloignées, puissent être atténués le plus possible.

• (1115)

[Français]

Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je suis impatient de participer à cette conversation.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Morrison. Je vous remercie d'être parmi nous. Je sais que vous arrivez d'un vol de nuit en provenance de Dubaï et nous vous sommes reconnaissants de votre présence.

Nous passons maintenant à M. Stout.

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

M. Jeff Stout (président et chef de l'exploitation, North Star Air Ltd.): Bonjour et merci de m'avoir invité. Je m'appelle Jeff Stout et je suis le président et chef de l'exploitation de North Star Air. C'est la première fois que je participe à un débat avec des parlementaires et c'est un grand honneur pour moi d'être ici.

Ottawa semble souvent si loin de chez nous, à Thunder Bay, et des localités avec lesquelles nous travaillons quotidiennement. Je suis donc ravi d'être ici et de vous faire part de certaines de nos idées sur le Nord.

North Star Air est pour moi un transporteur aérien exceptionnel. Il est spécial parce que mon père l'a créé en tant qu'entreprise familiale il y a plus de 25 ans. Notre famille a travaillé d'arrache-pied pour faire grandir ce transporteur aérien et faire en sorte qu'il puisse continuer à servir les localités du Nord. En 2013, lorsqu'il est devenu évident que mon rêve de devenir gardien de but dans la LNH ne se réaliserait pas, j'ai rejoint l'entreprise comme agent de piste et je chargeais les avions à Pickle Lake, la localité la plus septentrionale de l'Ontario accessible par la route.

Au cours des 11 dernières années, nous sommes passés d'une équipe de 40 personnes à plus de 320 et nous avons triplé la taille de notre flotte, qui compte aujourd'hui 21 avions. Dans ce parcours, nous avons conclu un accord en 2017 avec la North West Company, qui nous détient désormais à 100 %. Notre réussite peut être attribuée à notre approche communautaire. Notre croissance a stimulé la concurrence sur nos marchés et a permis aux membres de la collectivité de voter avec leurs dollars. Aujourd'hui, nous sommes fiers d'avoir conclu des accords de partage de recettes et des partenariats avec 12 Premières Nations. Nous desservons 14 localités du Nord de l'Ontario et nous sommes en concurrence avec d'autres transporteurs aériens régionaux sur plus de la moitié de ces liaisons. Nous sommes également en concurrence avec d'autres transporteurs pour les services d'affrètement d'avions de passagers.

Le reste de nos services est consacré au fret et aux livraisons de carburant en vrac. Nous offrons des services de fret qui nous permettent de livrer des produits frais et des biens de consommation courante à plus de 50 localités dans le Nord de l'Ontario, le Nord du Manitoba et le Nunavut. C'est la raison pour laquelle la North West Company nous a acquis, pour combler des lacunes logistiques critiques. Il est important de souligner que nous exploitons séparément et distinctement des magasins de la North West Company, mais notre service de fret sert tous les détaillants, y compris les magasins locaux. Nous sommes en concurrence avec d'autres fournisseurs sur la majorité de nos liaisons, malgré la petite taille du marché.

L'exploitation dans le Nord s'accompagne de défis importants et je pense que les parlementaires et le gouvernement peuvent aider les localités nordiques à les relever. Environ 10 % de nos vols sont annulés avant même le départ en raison des insuffisances des infrastructures dans le Nord, notamment le manque d'approches de précision, la rareté des équipements de dégivrage et l'absence de rapports météorologiques précis. Cela signifie que nos vols ne peuvent pas atterrir par mauvais temps, ce qui est assez fréquent dans le Nord, comme vous pouvez l'imaginer. La plupart des autorités aéroportuaires du Nord n'offrent pas de services de dégivrage et l'espace de stockage est limité ou indisponible, ce qui constitue un risque pour la sécurité qui a un impact sérieux sur nos activités. Les taux d'annulation élevés nous obligent à être prudents en ce qui concerne les niveaux d'utilisation des avions. Je pense que le Comité a beaucoup entendu parler de l'impact de la réglementation sur les temps de vol et de service. Celle-ci nous a obligés à embaucher 13 % plus de pilotes pour maintenir le même niveau d'utilisation des avions qu'avant l'entrée en vigueur de la réglementation.

D'autres transporteurs aériens ont pris des mesures similaires, créant ainsi un effet domino au sein de l'industrie: plus de pilotes sont nécessaires pour effectuer le même nombre de vols. Cette dynamique de marché s'est traduite par une augmentation du coût d'exploitation. Au cours des trois dernières années, nous avons vu les coûts pour les seuls pilotes augmenter de plus de 30 %. Nous offrons des bourses à des habitants locaux qui souhaitent devenir pilotes, mais nous pensons que le gouvernement peut faire davantage pour encourager d'autres personnes à choisir cette profession.

Ma famille a fait grandir cette entreprise par amour pour le Nord, et c'est ce qui guide nos activités aujourd'hui. Nous essayons de redonner grâce à ces bourses. Nous avons lancé un programme de recyclage pour aider les localités à gérer leurs déchets. Nous disposons d'un fonds pour les partenariats locaux qui a permis de mettre en place des infrastructures matérielles et de favoriser la croissance économique dans nos localités partenaires. Nous avons pleinement à cœur le Nord. Notre engagement signifie qu'il est essentiel pour

nous de maîtriser les coûts et de veiller à ce que les vols atterrissent en toute sécurité et à temps. Nous sommes une bouée essentielle pour les localités que nous servons et nous voulons être un catalyseur de la prospérité sociale et économique dans le Nord. Cela signifie que nous devons veiller à ce que les gens puissent se rendre à leurs rendez-vous chez le médecin, voyager pour profiter de possibilités de formation et avoir accès à des produits frais et sains.

Je sais que les membres du Comité peuvent avoir des questions sur notre contexte d'exploitation exceptionnel ou les défis auxquels nous sommes confrontés. Je serai heureux d'y répondre et je vous remercie de l'intérêt que vous portez collectivement au soutien du Nord.

Je vous remercie encore une fois de m'avoir donné la chance de vous raconter notre histoire.

• (1120)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Stout. J'aimerais également vous remercier d'être ici et de nous faire profiter de votre expertise et de vos conseils.

Nous commençons notre série de questions en donnant la parole à Mme Lewis.

Madame Lewis, vous disposez de six minutes, je vous en prie.

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

Je tiens à remercier les témoins d'être venus et de nous avoir fait part de leur témoignage.

Monsieur le président, j'aimerais profiter de l'occasion pour présenter une motion sur une question très urgente. J'ai déposé cette motion la semaine dernière et elle a été distribuée à tous les membres du Comité dans les deux langues officielles. Je propose:

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(1a) 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 (2) heures chacune:

- a. Andrée-Lise Méthot, fondatrice et associée directrice de Cycle Capital
- b. Jayne Huntley, directrice des nominations du Bureau du Conseil privé
- c. Dominic Leblanc, ministre de la Sécurité publique, des Institutions démocratiques et des Affaires intergouvernementales
- d. Ehren Cory, président-directeur général de la Banque de l'infrastructure du Canada

Monsieur le président, j'aimerais prendre quelques instants pour faire des observations sur cette motion.

Malheureusement, il n'est pas surprenant que nous assistions à un autre cas d'incurie et de gaspillage de la part du gouvernement libéral. Le rapport de la vérificatrice générale, publié en début de semaine, a de quoi choquer. Elle a évalué l'ampleur des violations de l'éthique et de l'incurie à TDDC, Technologies du développement durable du Canada, que nous qualifions de « caisse noire environnementale » du gouvernement. Selon la CBC, son rapport a révélé que TDDC a violé 90 fois ses politiques en matière de conflits d'intérêts, a accordé 59 millions de dollars à 10 projets qui n'étaient pas admissibles et a fréquemment exagéré les avantages environnementaux de ses projets.

Il s'agit là d'une preuve choquante de la mauvaise gestion de ce fonds et de ce gouvernement. Il incombe au Comité de faire toute la lumière sur cette affaire pour les Canadiens. Il est également essentiel que nous découvriions comment une membre du conseil d'administration de la caisse noire environnementale, qui a reconnu plusieurs de ces 90 conflits d'intérêts mettant en jeu des millions de dollars des contribuables, a fini par être nommée à la Banque de l'infrastructure du Canada libérale. Il est tout à fait inacceptable que des personnes qui violent à répétition les politiques en matière de conflits d'intérêts soient promues à des postes gouvernementaux importants en raison de leurs relations avec des initiés libéraux.

La motion que j'ai présentée est une étape nécessaire pour demander des comptes à ce gouvernement. Les Canadiens continuent de payer des taxes sur le carbone élevées et d'avoir du mal à payer leur loyer et leur épicerie, alors que ce gouvernement joue sans discernement avec l'argent des contribuables, en nommant des amis à des conseils d'administration qui servent leurs propres intérêts financiers, alors que les Canadiens n'en retirent aucun avantage environnemental.

Mme Méthot est impliquée dans la mauvaise gestion de 42 millions de dollars de fonds publics en attribuant des contrats à des entreprises dans lesquelles elle avait des intérêts financiers. Comment se fait-il que le gouvernement n'ait pas à répondre aux questions, comme s'il était tout à fait normal de la nommer à la Banque de l'infrastructure du Canada?

Nous savons que Mme Méthot a démissionné de la Banque en avril. Nous avons sa lettre de démission de la Banque.

• (1125)

Nous savons que le gouvernement libéral a également été embarrasé par les révélations sur la mauvaise gestion du fonds et qu'il a décidé, il y a une semaine, d'abolir la caisse noire environnementale. Cependant, rien de tout cela ne dispense Mme Méthot, le gouvernement libéral ou le ministre de répondre aux Canadiens de ce qu'ils savaient, du moment où ils l'ont su, de la manière dont cela s'est produit et de la profondeur de cette corruption.

Je suis certaine que les députés du gouvernement qui siègent ici accueilleront favorablement et soutiendront l'enquête afin que les Canadiens puissent obtenir des réponses, parce qu'ils méritent effectivement des réponses.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, madame Lewis.

J'ai sur la liste des intervenants le Dr ou plutôt M. Bittle.

Monsieur Bittle, vous avez la parole.

M. Chris Bittle (St. Catharines, Lib.): Je ne suis assurément pas « docteur ». Je connais des avocats qui ont poursuivi leurs

études jusqu'au doctorat en droit, mais je ne pense pas que nous soyons assez audacieux pour tenter même cela.

C'est un peu décevant. Je suis assez vieux pour me souvenir de l'époque où les conservateurs se souciaient des localités rurales et éloignées, et nous avons ici des témoins prêts à témoigner et à répondre à nos questions. Je sais que Mme Lewis représente une localité rurale, mais elle est suffisamment proche de Pearson pour que cela n'ait pas d'importance.

Par contre, elle a omis de dire que cette question est à l'étude dans deux autres comités, de sorte que sa prétention selon laquelle il s'agit d'une question urgente et choquante qui n'a jamais été abordée par le Parlement est un peu trompeuse. Même si Mme Lewis reconnaît que le Comité a reçu la lettre de démission et un résumé détaillé des projets et des fonds que Mme Méthot a supervisés pendant son mandat au conseil d'administration de la BIC, sa motion n'en fait pas état.

J'aimerais vraiment entendre les témoins. Je sais que le Comité a conclu un accord selon lequel les propositions d'études alternent d'un parti à l'autre, et je crois que le Parti conservateur est le prochain, mais je crois que la meilleure façon de régler cette question est de prévoir une réunion consacrée aux travaux du Comité. J'aimerais entendre les témoins aujourd'hui.

Par conséquent, je propose l'ajournement du débat, maintenant que Mme Lewis a son clip Facebook.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bittle.

Nous allons simplement attendre que tous les membres reviennent à la table.

Je cède la parole à la greffière.

Madame la greffière, c'est à vous.

La greffière du Comité (Mme Carine Grand-Jean): Vous votez sur la motion d'ajournement du débat.

Mme Leslyn Lewis: J'invoque le Règlement. Je ne crois pas que nous puissions voter s'il y a un autre intervenant sur la liste. Y a-t-il un autre intervenant sur la liste?

Le président: Il n'y a personne sur la liste.

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

Le président: J'ai M. Bittle, puis M. Bachrach.

Monsieur Bittle, vous avez la parole.

M. Chris Bittle: Je vais céder la parole à M. Bachrach et remettre mon nom sur la liste.

Le président: Monsieur Bachrach, vous avez la parole.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur le président.

Cette question nous préoccupe, comme beaucoup de Canadiens. Toutefois, je crois que la Chambre des communes a déjà en sa possession une partie de cette information, y compris la lettre de démission. Comme le disait M. Bittle — ou plutôt le Dr Bittle...

C'est simplement pour vous taquiner, monsieur Bittle. Je suis désolé.

Comme il l'a mentionné plus tôt, le Comité a depuis longtemps pour pratique de veiller à ce que chaque parti ait la possibilité de proposer une étude à tour de rôle. Je sais que ce n'est pas le cas de tous les comités. Si nous souhaitons renoncer à cette pratique, je suppose que nous pouvons le faire à tout moment. Il est certain que cela ne figure pas dans le Règlement. Toutefois, cette pratique a fait en sorte que le Comité est plus convivial et collaboratif que la plupart des autres. Pour ma part, j'ai certainement apprécié cette pratique, étant membre du Comité depuis quatre ans. La dernière fois que certains membres ont essayé de multiplier les études sur des sujets d'intérêt pour leur parti, M. Strahl a protesté en disant que c'était contraire à notre pratique au Comité, et je l'ai soutenu sur ce point. Finalement, nous sommes revenus à notre pratique. Je suis heureux de poursuivre cette étude, mais je voudrais faire remarquer que nous venons de terminer une étude sur Lynx Air, qui était une étude conservatrice.

Par votre entremise, monsieur le président, je vais peut-être demander à la greffière quelle est la prochaine étude prévue à l'horaire du Comité. Je crois savoir que nous avons un plan de travail et que le temps file avant les vacances d'été. Grâce à cette information, nous pourrions décider de la suite à donner. Je suis plus qu'heureux d'étudier cette question.

Je ferais également remarquer que c'est un sujet d'étude au sein du comité de l'industrie. Le comité de l'industrie a déjà tenu plusieurs réunions à ce sujet. On pourrait souhaiter que tous les comités se penchent sur cette question, mais je pense que nous pouvons obtenir efficacement des réponses pour les Canadiens en utilisant le comité le plus compétent pour le faire. Le simple fait que cette personne ait été nommée au conseil d'administration de la Banque de l'infrastructure, puis qu'elle en ait démissionné, semble avoir un lien un peu ténu avec le mandat de notre comité, qui porte sur l'infrastructure et les transports.

Je représente une localité rurale. Le transport aérien vers les localités rurales du Canada et le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique est une préoccupation urgente pour les personnes que je représente, qui paient jusqu'à 1 200 \$ pour voyager entre les localités du Nord de la Colombie-Britannique et Vancouver. C'est inabordable pour bien des familles. Elles veulent une plus grande concurrence, des prix plus bas et une plus grande accessibilité dans le secteur aérien. C'est le sujet que nous essayons d'approfondir aujourd'hui. Il ne s'agit peut-être pas d'une préoccupation urgente pour les Canadiens des régions urbaines — les habitants des grands centres métropolitains qui sont desservis par plusieurs transporteurs aériens, voire des douzaines — mais c'est vraiment important pour les petites localités et le Nord canadien. J'espère que les recommandations de ce rapport pousseront le gouvernement dans une direction qui améliorera l'abordabilité pour ces régions.

Il ne nous reste plus beaucoup de réunions avant la pause estivale. J'espère que lors de nos prochaines réunions, nous entendrons les témoins que j'ai proposés, y compris les maires des collectivités du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique. J'aimerais beaucoup entendre certains petits transporteurs aériens qui ont essayé d'être compétitifs sur ces petits marchés et qui ont dû s'en retirer pour différentes raisons, afin que nous puissions mieux comprendre ces raisons.

Je n'ai pas voté pour l'ajournement du débat. Je pense que je pourrais souscrire à une version de cette motion. Il s'agirait de retirer la partie concernant l'étude et de traiter cette question lors d'une prochaine réunion consacrée à nos travaux, lorsque nous aborde-

rons le plan de travail du Comité. Je pense que c'est une approche judicieuse. Le simple fait d'ordonner la production de la lettre de démission, une « description détaillée des projets et des fonds » et « toutes les communications internes » est certainement pertinent. Comme je l'ai dit, la Chambre des communes a déjà en sa possession une partie de cette information.

Monsieur le président, je propose que nous amendions la motion en supprimant tout ce qui vient après « ou ayant trait à celle-ci ».

• (1130)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Nous sommes saisis d'une motion visant à amender la motion présentée par Mme Lewis.

En réponse aux questions de M. Bachrach sur les prochaines étapes pour le Comité, je vous informe que nous devons encore conclure l'étude en cours qui porte sur les aéroports dans les régions rurales et éloignées.

Ensuite, il nous restera, entre autres, à examiner et étudier article par article les recommandations de l'étude que nous venons d'achever mardi sur le train à grande fréquence.

Après, nous passerons à notre rotation habituelle, c'est-à-dire le Bloc québécois, suivi du NPD.

[Français]

Le Bloc québécois souhaite discuter de la réglementation portant sur la navigation fluviale, je crois. Je pense qu'il s'agit toujours de cela.

[Traduction]

Après cela, nous n'avons que l'étude que vous avez proposée, monsieur Bachrach, qui porte toujours, je crois, sur les remorqueurs, si cela n'a pas changé.

Voilà où nous en sommes. Voilà où nous nous sommes arrêtés.

Je ne pense pas que nous arrivions à l'étude du Bloc québécois ou à la vôtre, monsieur Bachrach, avant l'automne. Si nous sommes vraiment chanceux, nous pourrions terminer cette étude et peut-être passer en revue l'étude sur le train à grande fréquence.

Je vois que vous avez levé la main, monsieur Strahl. J'ai ajouté votre nom, vous pouvez donc la baisser.

Sur ce, je vous cède la parole, monsieur Bittle.

• (1135)

M. Chris Bittle: M. Barsalou-Duval est-il sur la liste?

Le président: Oui. Il vient après vous, alors c'est à vous, monsieur Bittle.

M. Chris Bittle: Je suis prêt à aller au bas de la liste.

[Français]

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole. Nous passerons ensuite à M. Strahl, puis à M. Bittle.

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

J'aimerais que nous ayons l'occasion de traiter de cette question le plus rapidement possible pour que nous puissions entendre ce que nos témoins ont à dire, aujourd'hui. Ils s'exprimeront sur un sujet qui est fort important, soit le transport aérien régional.

Je pense que le transport aérien régional est en crise depuis de longues et de nombreuses années. Le sujet mérite que nous nous y attardions et que nous le fassions correctement. C'est aussi une question de respect envers les témoins qui sont ici, aujourd'hui.

Cela étant dit, je ne voudrais pas pour autant donner l'impression que je considère que la motion présentée par Mme Lewis n'est pas importante et que le sujet ne mérite pas notre attention. Pour cette raison, je vais me permettre de faire quelques commentaires sur la motion.

Je voudrais d'abord discuter d'un élément, que d'autres ont d'ailleurs soulevé avant moi. Dans la motion, on demande, au point a, que l'on fournisse au Comité la lettre de démission de Mme Andrée-Lise Méthot. Je pense que cela a déjà été fait. Par conséquent, ce n'est peut-être plus pertinent que ce soit inclus dans la motion. C'est la même chose pour ce qui est de la demande énoncée au point b, soit que l'on fournisse « une description détaillée des projets et des fonds que Mme Méthot a supervisés pendant qu'elle siégeait au conseil d'administration de la Banque ». Si je ne me trompe pas, on nous a aussi transmis ce document. Encore une fois, il me semble qu'il n'est plus pertinent d'en faire la demande.

Il reste peut-être la demande figurant au point c, qui pourrait avoir une certaine pertinence pour le Comité.

Je voudrais soulever également un autre élément. Dans l'introduction même de la motion, on mentionne que 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, ou TDDC. En fait, la vérificatrice générale ne mène pas une enquête présentement puisque son enquête est terminée. Il faudrait donc reformuler le libellé de cette partie pour tenir compte du fait qu'elle a déposé son rapport sur le sujet, lequel est d'ailleurs assez dévastateur quant à la gestion des fonds.

Pour ce qui est de la convocation des témoins, j'aurais besoin d'explications supplémentaires sur les raisons pour lesquelles on invite M. Dominic LeBlanc et Mme Jayne Huntley, directrice des nominations du Bureau du Conseil privé. Je comprends les raisons dans les cas de Mme Méthot et de M. Ehren Cory. J'ai aussi une hypothèse concernant les raisons d'inclure M. LeBlanc et Mme Huntley dans la liste des témoins. Cependant, j'aimerais peut-être avoir une explication de la part de ceux qui le proposent afin de m'aider à me faire une meilleure idée de la pertinence de l'invitation.

Il y a peut-être un autre élément que je voudrais vous soumettre. Il me semble que d'inviter chacune de ces personnes, individuellement, pour une période de deux heures chacune, me semble exagéré. Il me semble aussi que ces personnes pourraient trouver cela un peu intimidant. Selon ce que je comprends, Mme Méthot a démissionné de la Banque de l'infrastructure du Canada et de TDDC. De toute manière, le Fonds de technologie du développement durable n'est plus géré par TDDC, mais par le Conseil national de recherches du Canada, ou CNRC.

Le commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique mène actuellement une enquête. Je pense que nous allons examiner ce que le commissaire va avoir à nous dire à ce sujet, mais j'ai l'impression ou plutôt je crains que nous abusions de nos pouvoirs et que nous nous livrions à une espèce de chasse aux sorcières, voire à une espèce de tribunal d'inquisition qui voudrait s'attaquer à une personne. Je pense que cette personne a le droit de défendre son intérêt. Toutefois, je ne suis pas contre le fait qu'elle vienne témoi-

gner et s'expliquer et que nous fassions le travail qui est attendu du Comité, mais, d'un autre côté, il y a aussi des enquêtes en cours.

Pour ces raisons, il me semble que de tenir une seule rencontre, où tous les témoins visés se présenteraient, nous permettrait peut-être de déterminer s'il est nécessaire d'aller plus loin ou pas. Ce qui me préoccupe, c'est évidemment de ne pas ostraciser un individu sans que nous ayons de motifs suffisants de le faire.

Voilà ce qui conclut mes commentaires sur la motion. Pour ce qui est de l'amendement proposé par M. Bachrach, je suis prêt à le considérer, mais je vais continuer à méditer là-dessus, parce que je présume que d'autres personnes veulent intervenir sur le sujet.

Merci.

• (1140)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Oui, monsieur Bittle?

M. Chris Bittle: Je propose que nous suspendions la séance pendant cinq minutes et que nous discutons de cette question en privé au lieu de faire poireauter les témoins, car je pense qu'il y a encore de l'intérêt à les entendre.

Le président: Pour que nous puissions entendre nos témoins aujourd'hui et régler peut-être ces deux points, je vais suspendre la séance pendant cinq minutes et permettre aux membres de discuter en privé. Nous verrons si nous pourrions faire avancer les choses.

La séance est suspendue.

• (1140)

(Pause)

• (1150)

Le président: Merci à tous pour votre patience.

M. Strahl est le prochain intervenant sur ma liste. Nous allons lui donner la parole, suivi de Mme Lewis et de MM. Bachrach et Bittle.

Monsieur Strahl, vous avez la parole.

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

Je pense que nous pouvons passer au vote. Je pense que nous voulons que la motion originale soit adoptée, alors si nous devons avoir une discussion ou un vote sur un amendement, nous sommes heureux que le Comité règle cette question dès maintenant.

D'après mon interprétation, l'article 108(2) du Règlement ne dit pas la même chose que l'article 106(4). Il n'oblige pas à faire passer cette question en tête de liste; il indique simplement que c'est une question que le Comité souhaite étudier. Le président ou la greffière me corrigeront peut-être sur ce point, mais c'est ce que j'ai compris, de sorte que toute inquiétude concernant le fait que cela coupe soudainement en deux notre étude sur les aéroports ruraux du Nord ou sur l'accès aérien n'est pas fondée, à mon avis. Il s'agira simplement d'une question que le Comité a souhaité approfondir, et je pense que nous avons clairement entendu qu'il y avait un intérêt à l'approfondir.

Nous pourrions discuter de la suite des choses, mais je pense que nous pouvons régler assez rapidement cette question. Nous sommes impatients d'entendre les témoins des deux groupes, et nous sommes donc heureux de procéder aux votes nécessaires pour régler cette question.

Le président: Merci, monsieur Strahl.

Je cède la parole à Mme Lewis.

Mme Leslyn Lewis: Je tenais simplement à parler brièvement d'une question que M. Barsalou-Duval a soulevée au sujet de la pertinence des témoins.

Je pense que, dans la motion, la pertinence du témoin « a », Andrée-Lise Méthot, est évidente, car c'est elle qui a un conflit présumé.

Le témoin « b », Jayne Huntley, directrice des nominations au BCP, a manifestement participé à la nomination de la personne soupçonnée de conflit d'intérêts.

Le témoin « c », Dominic LeBlanc, était ministre à l'époque et responsable de ce portefeuille au moment de la nomination.

Comme M. Barsalou-Duval l'a dit à juste titre, je pense que le PDG de la Banque de l'infrastructure du Canada, M. Ehren Cory, serait pertinent.

Je tiens à rappeler au Comité qu'il s'agit de la mauvaise gestion de 42 millions de dollars de l'argent des contribuables. C'est très sérieux. TDDC a été reconnu coupable de 90 conflits d'intérêts, mais cette personne a quand même été nommée à la Banque de l'infrastructure du Canada, et nous savons que 59 millions de dollars ont été distribués pour financer 10 projets qui n'étaient pas admissibles.

C'est une question très sérieuse à laquelle les contribuables doivent obtenir des réponses, et j'encourage mes collègues à poursuivre dans cette voie.

Je vous remercie.

Le président: Merci, madame Lewis.

C'est le tour de M. Bachrach, qui était le prochain à lever la main.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je comprends les remarques de M. Strahl au sujet du calendrier. C'était ma principale préoccupation, vu l'état d'avancement de la session. S'il s'agit simplement d'inscrire cette question sur la liste dans le cadre du plan de travail général du Comité et de montrer que le Comité exprime un intérêt pour le sujet qui est important, comme nous en conviendrons tous, je pense. Alors, au risque de sembler me contredire, je voterai contre mon amendement. Je suis heureux de soutenir la motion telle qu'elle a été proposée, pourvu qu'il soit entendu qu'elle sera intégrée au plan de travail et que nous aurons une discussion sur le moment où nous l'aborderons.

Il se peut qu'au moment où nous en discuterons, certaines questions aient trouvé réponse dans les autres comités qui y travaillent et dans le débat en cours en ce moment même à la Chambre des communes.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Enfin, je cède la parole à M. Bittle.

M. Chris Bittle: C'est décevant. Le NPD votera contre son propre amendement.

Après avoir entendu Mme Lewis, je pense que cela met en évidence le fait que l'étude n'est pas pertinente pour notre comité. Je sais que les conservateurs, en ce qui concerne le débat de la journée de l'opposition aujourd'hui sur ce sujet et la discussion qui porte sur l'organisation dans plusieurs autres comités... Je reprends l'argument de M. Bachrach lui-même, qui a dit qu'il y avait un lien tenu entre cette étude et le mandat réel du Comité.

J'ai tendance à ne venir ici que lorsque nous discutons de questions d'infrastructure, et en général, cela concerne alors la Banque de l'infrastructure du Canada. Je pense que tous les partis d'opposition s'y opposent sur le plan idéologique, pour trois raisons bien distinctes. Je sais qu'il y a eu des difficultés au début, mais nous constatons que la Banque fait de l'excellent travail en obtenant près de 32 milliards de dollars de capitaux privés pour 56 projets qui profitent à des circonscriptions à la grandeur du pays.

Je suis heureux que M. Cory soit venu témoigner. Tout le monde pense qu'il y aura une question piège. En fait, il se montre très habile pour décrire le travail que le Comité effectue, projet après projet, pour des projets d'infrastructure qui ne seront pas construits.

En tant que secrétaire parlementaire du ministre du Logement, de l'Infrastructure et des Collectivités, je rencontre non seulement des députés du gouvernement et de l'opposition, mais aussi des maires, des représentants et des dirigeants autochtones de tout le pays. Le point le plus important — y compris pour les députés qui me regardent en espérant que j'arrête de parler, et pour les témoins que nous avons entendus aujourd'hui —, c'est que nous avons besoin de plus d'infrastructures. Nous avons besoin d'une meilleure infrastructure en ce qui concerne les aéroports, mais aussi tous les autres éléments. Quel meilleur moyen d'y parvenir que d'aider à mobiliser des capitaux privés?

Les conservateurs étaient d'accord à l'époque du gouvernement Harper. Les « partenariats public-privé », c'est bien. Nous les avons rebaptisés. S'il ne s'agit que du nom, nous pouvons peut-être rebaptiser la Banque de l'infrastructure Canada et les conservateurs seront d'accord. Nous reviendrons au nom que lui donnait Stephen Harper et ils seront d'accord.

Lisa Raitt a même félicité publiquement l'un des projets de la Banque de l'infrastructure du Canada qui suscitent le plus de colère chez les conservateurs. L'ancienne... je crois qu'elle était cheffe adjointe du Parti conservateur. Dans son rôle actuel à la CIBC, elle comprend l'importance de ce travail.

Nous pouvons revenir sur ce point encore et encore, mais regardons ce que le comité de l'industrie a fait. Il s'agit d'une enquête et d'un rapport récents sur la technologie du développement durable au Canada. Ils ont passé une heure avec Andrée-Lise Méthot. Elle a comparu le 28 novembre. Il y a eu une réunion d'une heure et demie le 5 décembre. Il y a eu une réunion le 11 décembre. Une autre le 12 décembre et une autre encore le 14 décembre, ce qui nous amène à la pause des Fêtes. Ensuite, il y a eu une réunion d'une heure le 31 janvier et une autre le 5 juin.

• (1200)

Pour sa part, le comité sur l'éthique a également réalisé une étude sur les « Allégations concernant la gouvernance et la gestion des contributions de Technologies du développement durable Canada ». Peut-être devrions-nous, au Parlement, nous améliorer pour trouver les titres de nos études — c'est un peu aride, mais le sujet est très important. Le comité de l'éthique a tenu deux réunions et le comité des comptes publics, le 6 juin, a consacré deux heures au « Rapport 6: Technologies du développement durable Canada ».

Je crois que M. Barsalou-Duval a parlé de chasse aux sorcières. Il s'agit peut-être plutôt d'une expédition de pêche et nous devrions en faire part au comité des pêches pour qu'il l'étudie.

Voilà où nous en sommes. J'apprécie la vigueur de l'opposition dans sa tentative de continuer à tirer sur les fils, mais nous sommes déjà passés par là.

J'espère que nous pourrions revenir à l'amendement initial, mais j'espère que nous pourrions peut-être... Monsieur le président, vous pourriez peut-être faire simplement un essai pour voir si cela fonctionne et nous pourrions peut-être suspendre à nouveau la séance pendant quelques minutes. Sinon, je serai heureux de continuer, mais peut-être pourrions-nous suspendre la séance pendant quelques minutes et voir ce que nous pouvons faire.

Le président: Très bien.

Cette fois-ci, je vais régler un minuteur à deux minutes. Si nous ne parvenons pas à trouver une solution en deux minutes, je propose, chers collègues, que nous reprenions la séance, que nous votions et que nous entendions nos témoins. Avec l'accord de tout le monde, je vais proposer que nous fassions venir tous les témoins et que nous passions l'heure restante à poser des questions à qui nous voulons. Ai-je l'accord de tout le monde?

Des députés: D'accord.

Le président: Très bien. Nous suspendons la séance pour deux minutes et nous reviendrons, en espérant qu'il y aura un consensus.

• (1202)

(Pause)

• (1205)

[Français]

Le président: Nous reprenons la séance.

Monsieur Schetagne, je vous passerai la parole sous peu pour que vous puissiez faire votre présentation et nous donner votre point de vue. Par la suite, malheureusement, nous devons poursuivre notre discussion sur la motion qui a été présentée.

M. Sylvain Schetagne (chercheur principal, Syndicat canadien de la fonction publique): C'est parfait.

[Traduction]

Le président: Je crois que nous avons le consentement unanime pour laisser de côté notre discussion sur la motion de Mme Lewis ainsi que sur l'amendement proposé par M. Bachrach afin d'accorder cinq minutes à chacun de nos trois témoins, que nous n'avons pas entendus aujourd'hui, pour qu'ils puissent faire leur déclaration liminaire.

Ai-je le consentement unanime?

Des députés: D'accord.

Très bien. Sur ce, chers collègues, j'aimerais vous présenter Mme Gina Bento, fondatrice et présidente-directrice générale d'Arctic Aviation, ainsi que M. Sylvain Schetagne, chercheur principal au Syndicat canadien de la fonction publique, qui se joint à nous par vidéoconférence.

[Français]

Je vous souhaite la bienvenue.

[Traduction]

Nous accueillons aussi David White, chef de la direction de Keewatin Air LP, par vidéoconférence.

Madame Bento, nous vous cédon la parole pour lancer la discussion par une déclaration liminaire de cinq minutes.

La parole est à vous.

Mme Gina Bento (fondatrice et présidente-directrice générale, Arctic Aviation, à titre personnel): Merci beaucoup, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les députés, chers concitoyens et participants aux travaux d'aujourd'hui, bonjour. Je ferai de mon mieux pour m'en tenir à cinq minutes.

Tout d'abord, monsieur le président, à vous et à tous les députés, merci pour les services dévoués que vous rendez à notre pays. Nous vous en sommes très reconnaissants. C'est un honneur d'être invitée à vous parler cet après-midi. Je vous remercie.

Je me présente devant vous en tant que professionnelle de l'aviation travaillant à la reprise de l'aviation dans l'Arctique. Je suis la présidente de la revitalisation d'Arctic Aviation. Il n'y a pas si longtemps, j'étais conseillère nationale pour l'aviation civile à l'ambassade des États-Unis au Canada, un rôle que j'ai joué pendant plus de 14 ans. Je suis également issue d'une longue lignée de professionnels de l'aviation, allant de transporteurs aériens à la défense.

J'aimerais également rendre hommage aux peuples autochtones du Canada. J'espère contribuer à leur bien-être.

Nous sommes aujourd'hui confrontés à une situation désastreuse dans l'Arctique. Sur plusieurs décennies, les liens aériens vers l'Arctique ont évolué par nécessité. L'Arctique représente environ 40 % du territoire canadien. Dans le cadre de différentes consultations avec des dirigeants de localités nordiques, ils ont déclaré que pour eux, l'aviation est leur autoroute transcanadienne. Toutefois, si nous voulons continuer à utiliser cette analogie, la situation à laquelle nous sommes confrontés ne consiste pas simplement à réparer les nids-de-poule. Il s'agit plutôt d'une situation où des tronçons entiers de cette autoroute ont été gravement compromis et nécessitent une attention immédiate.

L'aviation est un outil nécessaire pour permettre aux localités de l'Arctique de se connecter les unes aux autres et au reste du Canada et du monde et de recevoir les biens dont elles ont besoin, non seulement pour leur survie, mais pour leur bon fonctionnement. Jusqu'à récemment, le Boeing 737-200 était le principal avion utilisé pour transporter des marchandises dans l'Arctique. Cependant, en 2014, Boeing a annoncé à l'industrie et aux gouvernements du monde entier qu'elle ne fournirait plus de pare-gravier pour l'avion. En outre, Boeing interdit à tous les nouveaux avions d'atterrir sur du gravier.

Monsieur le président, on dénombre 117 aéroports isolés dans le Nord canadien, dont sept seulement sont asphaltés. Par conséquent, les transporteurs aériens ont maintenant recours à des appareils à turbopropulseurs, mais cette situation est intenable, car ils ne peuvent transporter qu'environ 30 % du fret et moins de la moitié des passagers. En outre, le rayon d'action de ces avions est réduit, ils sont moins économes en carburant et ils sont bruyants.

Les changements climatiques aggravent encore la situation de l'aviation dans l'Arctique. La fonte du pergélisol entraîne une grave déstabilisation des sols. Plus on monte vers le nord, plus la situation s'aggrave. Nos aéroports arctiques sont dans une situation précaire. Nos revêtements d'asphalte se fissurent à un rythme sans précédent. À lui seul, l'aéroport d'Iqaluit a subi des dommages de plus de 300 millions de dollars, même s'il s'agit d'un aéroport très récent.

Ainsi, la combinaison des besoins des avions à réaction modernes et de la fonte du pergélisol induite par les changements climatiques crée un énorme problème pour l'aviation dans l'Arctique. Les populations du Nord souffrent. La situation est désastreuse dans un environnement déjà confronté à des crises de l'eau et du logement. Les habitants de l'Arctique font face aujourd'hui à des conditions pires qu'il y a quelques années. Les données sont stupéfiantes. Par exemple, plus de 46 % des habitants du Nunavut vivent dans un ménage confronté à l'insécurité alimentaire. Pour la première fois, un groupe de Canadiens s'en sort moins bien que les générations précédentes et moins bien encore que le reste du Canada.

La nécessité d'agir s'impose à nous. Je ne prétends pas que nous ne devrions pas prendre le temps d'analyser soigneusement l'ensemble de la situation de l'aviation dans l'Arctique et le faire collectivement par collectivité. C'est nécessaire. Cependant, je dis que nous sommes confrontés à une crise humanitaire et à un enjeu de défense bien connu. Nous savons tous que la Chine et la Russie ne cessent de faire étalage de leurs forces dans la région. Nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre. Il nous incombe d'examiner ce que nous savons aujourd'hui et ce que nous avons sous la main pour apporter une certaine forme de soulagement. Nous devons prendre des mesures concrètes. Toute la région doit être stabilisée.

Je vous demande votre soutien pour faire face à la situation actuelle pendant que nous cherchons à formuler un plan d'action à plus long terme pour améliorer l'aviation dans l'Arctique. Outre l'asphalte, un autre revêtement de piste est utilisé depuis des décennies, soit l'aluminium. En fait, l'armée américaine et d'autres armées dans le monde utilisent l'aluminium depuis les années 1970. Je pourrais vous donner plus de détails à ce sujet. Elles l'ont fait avec beaucoup de succès dans le monde entier.

Je me suis entretenue de cette question avec les conseillers principaux du ministre des Transports, du ministre de la Défense nationale et du ministre des Affaires du Nord. Je suis convaincue que si nous pouvons équiper à court terme les localités qui n'ont plus accès aux avions à réaction Boeing de cette même technologie, nous pourrions récolter d'énormes bénéfices et sortir l'ensemble de la région arctique de la situation critique dans laquelle elle se trouve.

• (1210)

Nous ne pouvons nous permettre d'attendre plus longtemps. Si les écarts de fret et de passagers étaient inférieurs à 10 ou 15 %, je dirais que nous pourrions attendre, mais nous sommes face à des écarts de plus de 70 %.

Je serai heureuse de répondre à vos questions. Je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci beaucoup, madame Bento. Vous n'avez dépassé le temps imparti que de 11 secondes et nous vous en sommes très reconnaissants. Merci beaucoup.

Nous donnons maintenant la parole à M. Schetagne.

[Français]

Monsieur Schetagne, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Sylvain Schetagne: Merci, monsieur le président.

Je remercie les membres du Comité de me recevoir, même si c'est à distance. J'en suis désolé. Des obligations familiales...

Le président: Monsieur Schetagne, excusez-moi de vous interrompre. M. Barsalou-Duval invoque le Règlement.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je n'entends pas les propos de M. Schetagne sur le canal français. Il n'y a pas de son sur ce canal, mais il y en a sur les autres. Nous n'entendons pas non plus l'interprétation du témoignage précédent.

Je voulais signaler la situation, parce qu'il semble qu'elle n'est pas normale.

[Traduction]

Le président: Nous allons faire un bref essai pour nous assurer que l'interprétation fonctionne. On m'a demandé de dire quelques phrases en français pour m'assurer que tout fonctionne. Avons-nous l'interprétation en français? L'anglais passe-t-il? Je vois M. Barsalou-Duval faire non de la tête.

Nous allons suspendre la séance pendant deux minutes pour rectifier la situation.

• (1215)

[Français]

Merci, monsieur Schetagne.

[Traduction]

Merci, monsieur White, pour votre patience. Nous vous entendrons. Nous tentons simplement de nous assurer de pouvoir vous entendre dans les deux langues officielles.

La séance est suspendue pour deux minutes.

• (1215)

(Pause)

• (1220)

Le président: Nous reprenons nos travaux. Je crois que les problèmes audiovisuels ont été corrigés et que nous avons maintenant l'interprétation.

[Français]

Monsieur Schetagne, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Sylvain Schetagne: Mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie d'avoir invité le Syndicat canadien de la fonction publique à vous parler aujourd'hui de la Loi sur la concurrence et du transport aérien dans les localités nordiques, rurales et éloignées du Canada.

Le SCFP est le plus grand syndicat du Canada, représentant 740 000 travailleurs, dont plus de 18 500 agents de bord parmi d'autres travailleurs, du transport aérien au Canada.

La stratégie et le réseau de transport aérien du Canada ont été construits autour de deux grandes idées orientées sur le marché. La première est la nécessité d'accroître la concurrence entre les transporteurs aériens, dans l'espoir de créer davantage d'options de transport aérien et d'exercer une pression à la baisse sur les prix payés par les passagers. La seconde est que le coût des voyages aériens doit être absorbé par les utilisateurs du transport aérien.

Après plus de 35 ans de cette expérience orientée vers le marché, les faits montrent que le nivellement par le bas n'a pas produit les résultats escomptés pour les passagers aériens et les localités ni pour les travailleurs des transporteurs aériens au Canada.

Les transporteurs aériens sont des entreprises. Ils voleront là où il y a de l'argent et feront tout en leur pouvoir pour maximiser leurs profits, y compris en réduisant les coûts et les services. Leur objectif n'est pas d'accroître la concurrence dans le transport aérien, mais de faire des bénéfices. Cette course aux profits par l'intermédiaire de transporteurs à bas et très bas prix a des répercussions majeures sur les services dans tout le Canada. Les transporteurs aériens, petits et grands, fusionnent pour continuer à croître et à accroître leur mainmise sur certains marchés. Par exemple, des transporteurs aériens du Nord, comme First Air et Canadian North, ont fusionné pour maintenir leurs services, tandis que d'autres quittent ou réduisent leurs services dans les régions nordiques, rurales et éloignées au profit de vols nationaux ou internationaux plus rentables au départ ou à destination des grandes zones urbaines.

En outre, des transporteurs aériens continuent de forcer leurs employés à travailler des heures non rémunérées pour faire plus de profits et le gouvernement fédéral est complice de cette situation. Entretemps, les lois ou politiques en vigueur en matière de concurrence ne permettront pas de bien étudier l'impact de toutes ces turbulences dans le transport aérien sur ces travailleurs, surtout en cas de fusions.

Pour composer avec toutes ces turbulences dans le transport aérien au Canada, certains plaideront pour une concurrence accrue et une plus grande déréglementation. Ils réclameront la poursuite de l'approche qui a engendré la situation que nous vivons, comme si l'appel à des réductions générales des taxes et des redevances et à l'abolition générale des barrières existantes à la concurrence était la solution magique pour améliorer l'accès au transport aérien dans le Nord et dans les régions rurales et éloignées. Il faut faire plus.

Le SCFP estime que l'accès au transport aérien dans ces régions n'est pas un luxe. Il est essentiel pour le développement économique de toutes les régions du Canada, pour l'industrie touristique ainsi que pour la santé de nombreuses personnes vivant au Canada qui sont obligées de voyager vers le sud ou des localités plus importantes pour obtenir des soins de santé spécialisés.

Nous devons non pas déréglementer davantage, mais nous diriger vers une démarchandisation du transport aérien, surtout dans le Nord et dans les localités rurales et éloignées du Canada.

Le SCFP formule trois propositions pour rendre le transport aérien plus accessible, plus abordable et plus fréquent dans ces régions.

La première consiste à imposer des services obligatoires à prix contrôlés dans les régions éloignées afin de conserver un permis de transporteur aérien au Canada, une solution qui correspond en quelque sorte à ce que le Comité a déjà recommandé.

La deuxième consiste à maintenir et à élargir la propriété publique ou à but non lucratif de transporteurs aériens et d'aéroports ou à subventionner des aéroports afin de réduire les coûts pour les passagers si nécessaire.

La troisième consiste à subventionner directement les passagers qui utilisent des transporteurs aériens à but non lucratif et publics dans ces régions, afin de compenser les coûts et les frais d'utilisation élevés que paient les passagers et les transporteurs aériens dans ces régions.

Les stratégies de démarchandisation peuvent varier selon les lieux et les besoins, mais elles ont toutes en commun d'intensifier les interventions des pouvoirs publics lorsque les stratégies orientées sur le marché échouent. D'une manière générale, la déréglementation et les réductions des redevances et des taxes ne feraient que limiter la capacité des différents ordres de gouvernement à intervenir dans ces domaines en vue d'élargir l'accès au transport aérien dans ces régions du pays.

Je vous remercie de votre attention.

• (1225)

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Schetagne.

[Traduction]

Pour terminer, nous entendrons M. White.

Monsieur White, vous disposez de cinq minutes pour votre déclaration liminaire. À vous la parole, monsieur.

M. David White (chef de la direction, Keewatin Air LP): Bonjour, membres du Comité. Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui sur ce sujet important.

Je m'appelle Dave White, et je suis le président et chef de la direction de Keewatin Air LP.

Keewatin Air est une des organisations aéromédicales les plus complètes au Canada, fournissant des services d'ambulance aérienne d'urgence 24 heures sur 24, y compris la prestation de services de santé et d'urgence à la fine pointe de l'industrie dans la région arctique du Canada.

Notre société est membre de la famille d'exploitants aériens Exchange Income Corporation, un groupe de 10 exploitants aériens canadiens fournissant des services d'ambulance aérienne, de formation au pilotage, de transport de passagers régulier, d'affrètement, d'aéronefs à voilure tournante et des services aérospatiaux complets. Collectivement, nous travaillons d'un bout à l'autre du pays en tant que fournisseurs de services essentiels dans certaines des collectivités les plus éloignées du Canada et, par extension, dans certains des environnements aéronautiques les plus difficiles du pays.

Chez Exchange Income Corporation, nous savons que nous sommes essentiels aux collectivités que nous servons, et nous prenons toujours au sérieux notre responsabilité à cet égard. Depuis le début de notre histoire, nous avons acquis une réputation de partenaire communautaire responsable et consciencieux.

Keewatin Air exploite plusieurs Beechcraft King Air 200/B200 qui se consacrent 24 heures sur 24, sept jours sur sept et 365 jours par an aux opérations d'ambulance aérienne, auxquels viennent s'ajouter nos Pilatus PC-12 et Cessna Citation 560. Ensemble, ces appareils transportent plus de 3 000 patients par an, parcourant 2,3 milles d'évacuation médicale dans les environnements opérationnels les plus difficiles du Canada.

Keewatin Air possède des bases d'opérations à Winnipeg, Churchill et Thompson au Manitoba, Igloolik, Iqaluit, Rankin Inlet et Cambridge Bay au Nunavut et Yellowknife aux Territoires du Nord-Ouest. Comme de nombreux autres exploitants d'Exchange Income Corporation, Keewatin Air offre depuis plus de 50 ans des services essentiels aux collectivités nordiques et éloignées et emploie plus de 250 Canadiens. Le passé, le présent et l'avenir de Keewatin Air en tant qu'exploitant aérien au Canada sont profondément liés à notre héritage nordique.

Cela dit, Keewatin Air est une société de transport médical sous contrat et non une société transport aérien régulier de passagers. Cela étant, notre capacité est limitée pour ce qui est de présenter au Comité un aperçu de l'impact que la Loi sur la concurrence aura sur le transport aérien dans les collectivités nordiques, rurales et éloignées. Nous ne pouvons parler que de notre propre expérience, et je peux à cet égard vous donner un aperçu des facteurs auxquels sont aux prises tous les exploitants aériens et qui peuvent limiter le degré de concurrence pouvant s'exercer dans les communautés nordiques desservies par notre entreprise.

Tout d'abord, l'investissement et les coûts associés à l'établissement et à l'exploitation de toute activité aérienne dans le Nord du Canada dépassent de loin ce que ceux-ci seraient dans le Sud. Les coûts de construction et d'entretien des infrastructures sont plus élevés. La saison de construction est courte. Le coût de la main-d'oeuvre est élevé. Il est difficile d'attirer et de retenir du personnel qualifié, et la maintenance et les chaînes d'approvisionnement en pièces détachées sont à la fois plus compliquées et plus coûteuses. Le fonctionnement du service lui-même est difficile et exposé aux perturbations météorologiques, ce qui fait encore monter les coûts.

Cette série de conditions n'est pas propre à l'aviation dans le Nord. Il est généralement admis que les coûts associés aux activités dans les collectivités nordiques, rurales et éloignées du Canada sont élevés, quel que soit le secteur d'activités.

Deuxièmement, le principe de l'utilisateur-payeur, propre au Canada, appliqué à la construction et à l'entretien des infrastructures de transport aérien entraîne une augmentation du coût des opérations aériennes dans le Nord. D'une manière générale, le principe de l'utilisateur-payeur signifie exactement cela: l'utilisateur final ou le passager ne paie pas seulement le coût de son transport — ou du transport médical ou de l'expédition de marchandises —, mais celui du voyage plus les coûts associés à l'entretien et au soutien de chaque portion de la chaîne d'approvisionnement de l'aviation qui soutient leur voyage. Ces frais imposés par l'État peuvent comprendre les droits sur le transport aérien, les frais de terminal, les frais d'amélioration aéroportuaire et les frais de sécurité. La liste est infinie.

Dans le Sud, ces coûts sont répartis sur un grand nombre de voyageurs. Dans le Nord, où les collectivités sont plus petites et séparées par de plus grandes distances, l'utilisateur final assume une part disproportionnée de ces frais, ce qui rend les voyages plus coûteux, diminue probablement la demande et décourage la concurrence.

En conclusion, bien que l'objectif principal de Keewatin Air reste de fournir les services essentiels de transport médical, nous sommes confrontés dans le Nord aux mêmes défis auxquels sont confrontés tous les services aériens dans ces régions.

• (1230)

Les coûts d'exploitation élevés combinés au principe de l'utilisateur-payeur créent un paysage dans lequel la concurrence est difficile à soutenir, ce qui, en fin de compte, a une incidence sur l'abordabilité et l'accessibilité du transport aérien pour les collectivités nordiques, rurales et éloignées.

Je vous remercie de votre temps et de votre attention. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur White, de cette déclaration liminaire.

Je vais revenir maintenant à notre débat sur la motion de Mme Lewis, ainsi que sur l'amendement proposé par M. Bachrach.

Le prochain intervenant est M. Bittle.

La parole est à vous, monsieur.

M. Chris Bittle: Merci beaucoup. J'espère que nous pourrions terminer rapidement.

Je vais d'abord demander le consentement unanime pour retirer l'amendement de M. Bachrach.

Le président: Ai-je le consentement unanime pour que M. Bachrach retire son amendement?

Je vois des têtes qui acquiescent. L'amendement est retiré.

Monsieur Bittle, allez-y, s'il vous plaît.

M. Chris Bittle: Je propose un amendement. J'espère que nous pourrions tous être d'accord sur ce point ou en sortir un peu mécontents, ce qui est, comme on me l'a dit à la faculté de droit, le signe d'une bonne conclusion.

Étant entendu qu'il y a quelques inexactitudes — ou peut-être plusieurs inexactitudes, selon la personne à qui vous posez la question — dans les deux premiers paragraphes, j'amenderais la motion en supprimant ces deux paragraphes.

L'amendement suivant consisterait à remplacer « sept jours » par « 30 jours ». Le reste de la motion reste tel quel.

Le président: Tout le monde comprend-il l'amendement proposé par M. Bittle, ou avons-nous besoin d'éclaircissements?

Il est assez simple. Il s'agit essentiellement de supprimer les deux premiers paragraphes et de remplacer « sept jours » par « 30 jours ».

Y a-t-il des questions, des remarques ou un débat sur l'amendement proposé par M. Bittle?

Allez-y, madame Lewis.

Mme Leslyn Lewis: Oui.

Puis-je demander ce qui justifie de prolonger le délai à 30 jours, ce qui dépasse la durée de notre session?

Le président: Monsieur Bittle, allez-y, s'il vous plaît.

M. Chris Bittle: Vous demandez à une organisation de procéder à une étude approfondie.

Comme le signalent couramment les gens de la Banque de l'infrastructure, la diligence raisonnable qu'ils exigent des projets est considérable. Même si je sais que les conservateurs ont critiqué la diligence raisonnable dont elle fait preuve, je crois qu'ils voudraient veiller au respect absolu de cet ordre, car, autrement, cela devient un outrage.

Je veux bien que l'on change la nature d'« ordre » à « demande », mais si nous devons donner un ordre, accordons au moins un délai raisonnable pour nous assurer que tous les documents sont fournis.

Le président: Merci, monsieur Bittle.

Y a-t-il d'autres questions ou remarques?

Monsieur Bachrach, allez-y.

M. Taylor Bachrach: Je pense que l'élément clé du calendrier de production des documents est le temps nécessaire à la traduction. Étant donné que nous ne savons pas combien de documents il y a, il vaut mieux pécher par excès de prudence.

Au Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires — un autre comité très convivial et coopératif auquel j'ai le plaisir de siéger —, on accorde généralement 21 jours pour la production des documents. Jusqu'à présent, cela a laissé assez de temps pour que toutes sortes de documents soient traduits.

Je ne sais pas si M. Bittle accepterait un délai de 21 jours.

À un certain stade, on a l'impression de couper les cheveux en quatre. Je crois que l'objectif est d'obtenir les documents et de laisser suffisamment de temps aux services de traduction qui, je le sais, sont soumis à des pressions considérables dans l'exécution de leur travail.

Je suis enclin à soutenir le délai de 30 jours, à moins qu'il n'y ait un argument solide pour... Le délai de sept jours me semble trop court, compte tenu du fait qu'il pourrait y avoir de nombreux documents.

• (1235)

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Monsieur Strahl, vous avez la parole.

M. Mark Strahl: J'aimerais simplement obtenir quelques éclaircissements. Évidemment, nous préférierions recevoir ces documents pendant que la Chambre siège. Peut-être que ce serait plutôt un délai de 14 jours, si sept est déraisonnable. Nous pouvons en débattre, si l'on veut.

Si la majorité du Comité vote pour l'amendement de M. Bittle selon lequel on supprime le début de la motion et modifie le nombre de jours, est-il possible que le Comité reçoive les documents durant la levée, ou devons-nous attendre le 15 septembre avant qu'ils ne nous soient effectivement remis?

J'aimerais juste quelques éclaircissements. Je crois que 30 jours, c'est trop long. Cela reporte l'affaire à l'été et la sort de la période de reddition des comptes devant un Parlement qui siège. Je m'y opposerais, mais je me demande simplement quelles sont les répercussions si l'amendement est adopté, pour ce qui est de la probabilité pour nous de recevoir ces documents au titre d'un ordre.

Le président: Merci, monsieur Strahl.

La greffière est en train de chercher ces renseignements. Nous allons essayer de vous les communiquer dès qu'elle les aura obtenus.

Je sais que ce sont des renseignements importants pour vous, alors j'essaierai de ne pas passer au vote avant que vous ne les ayez reçus. J'imagine que cela dépendra de la réponse.

Allez-y, madame Lewis.

Mme Leslyn Lewis: J'ai un point à éclaircir.

M. Bittle a soulevé des préoccupations concernant les deux premiers paragraphes. Dans son intervention, il s'est surtout concentré sur les renseignements figurant au paragraphe a, où la vérificatrice générale est mentionnée. Supprimer le paragraphe b me préoccupe, parce que celui-ci va à l'essentiel de la motion, à savoir qu'une personne a démissionné après qu'il y a eu apparence de conflit d'intérêts, pour dire les choses comme elles sont.

Je m'inquiète de la suppression du paragraphe b et des raisons pour lesquelles il veut le supprimer.

Le président: Merci, madame Lewis.

Allez-y, monsieur Bittle.

M. Chris Bittle: Je ne sais pas si les éclaircissements tiennent la route, mais c'est ce que nous proposons. La motion de fond est maintenue. Je crois que c'est un compromis acceptable, puisque je ne suis pas le seul à avoir précisé que ces... Ce sont essentiellement les clauses « Étant donné que » qui sont en jeu ici, car elles ne portent pas sur le fond de ce que le Comité va faire.

Je pense que nous pouvons nous mettre d'accord sur le fond, à une modification près. Je crois que le président va nous donner une réponse à la question de monsieur Strahl.

Le président: Oui. Merci, monsieur Bittle.

Je peux confirmer que la greffière enverra tout ce qu'elle aura reçu aux membres du Comité, que la Chambre siège ou non. La greffière communiquera les renseignements à tous les membres dès qu'elle les aura reçus.

Y a-t-il d'autres mains levées?

Était-ce une main, monsieur Bachrach, ou êtes-vous satisfait?

M. Taylor Bachrach: Ma question, monsieur le président, concerne le premier paragraphe, le paragraphe a. Je me demande simplement si quelqu'un peut préciser si cette affaire fait toujours l'objet d'une enquête de la part de la vérificatrice générale.

Le président: C'est une bonne question, monsieur Bachrach. Nous allons voir ce qu'il en est.

Monsieur Bachrach, d'après l'expression que je vois sur le visage de la greffière, il ne semble pas que nous pourrions obtenir ces renseignements en temps opportun. Peut-être que ce sera 15 minutes avant... Cependant...

Nous ne savons pas s'il s'agit du rapport qui a été publié hier, nous ne pouvons donc pas le confirmer pour l'instant.

M. Taylor Bachrach: Si j'ai bien compris, monsieur le président, la vérificatrice générale a publié un rapport sur ce sujet, alors je...

• (1240)

Le président: L'analyste me dit qu'un rapport intitulé *Technologies du développement durable Canada* a été publié il y a deux jours, le 4 juin, décrivant des « défaillances importantes de la gouvernance et de la gestion des fonds publics assurées par Technologies du développement durable Canada ». Les députés peuvent obtenir et lire ce rapport.

M. Taylor Bachrach: Oui, mais je pense qu'il est plutôt inexact de dire que la vérificatrice générale « mène une enquête », étant donné qu'elle a déjà déposé son rapport. C'est tout ce que je voulais dire.

Le président: Bien.

Je ne vois pas d'autres mains levées. Je vais maintenant passer la parole à la greffière pour un vote sur l'amendement proposé par M. Bittle.

(L'amendement est adopté par 7 voix contre 4.)

Le président: Merci beaucoup, madame la greffière.

Nous allons maintenant passer au vote sur la motion proposée par Mme Lewis, telle qu'amendée.

M. Chris Bittle: Avec dissidence.

Mme Leslyn Lewis: Je demande un vote par appel nominal.

Le président: Nous allons procéder à un vote par appel nominal.

Madame la greffière, je vous redonne la parole.

(La motion modifiée est adoptée par 11 voix contre 0.)

Le président: Chers collègues, cela nous permet de reprendre nos questions aux témoins qui nous ont si généreusement accordé leur temps aujourd'hui.

Ce que je propose, et cela nécessitera l'approbation des membres, c'est d'essayer de faire deux tours. Je vais ajuster un peu les choses en réduisant le temps de parole de tous à quatre minutes pour le premier tour. Cela fera 16 minutes, suivies d'un deuxième tour où tous les membres disposeront à nouveau de quatre minutes, ce qui donnera 32 minutes en tout et nous amènera à exactement 13 h 15. Si l'on s'entend pour éviter les surprises, si les membres doivent partir parce qu'ils ont d'autres choses à faire, nous laisserons tous les autres membres qui veulent poser des questions le faire, et nous léverons la séance à 13 h 16.

Les membres ont-ils des objections à ce sujet?

En l'absence d'objection, je donne la parole à...

Mme Leslyn Lewis: Mark Strahl.

Le président: Monsieur Strahl, vous avez la parole pour quatre minutes.

Je rappelle à tous les membres que tous nos témoins sont prêts à recevoir des questions.

La parole est à vous, monsieur.

M. Mark Strahl: Merci beaucoup, monsieur le président, et merci aux témoins de leur patience et de leur présence.

Je m'adresse à l'Association du transport aérien du Canada.

J'ai lu la note de service dans laquelle vous exprimez un certain nombre de préoccupations au sujet de l'impact qu'auront certaines politiques gouvernementales sur les aéroports du Nord en particulier. J'aimerais connaître vos opinions. Vous avez parlé, je crois, en

termes très forts, des changements proposés au Règlement sur la protection des passagers aériens, le RPPA, les qualifiant de scandaleux et disant qu'ils entraîneront une réduction des services et une augmentation des coûts du transport aérien au Canada, ce qui touchera surtout les collectivités du Nord et les collectivités éloignées.

J'espère que vous pourrez nous faire part de certaines de vos observations à ce sujet et, si vous en avez le temps, répondre aux préoccupations concernant le nouveau règlement sur les interdictions d'approche, qui aurait également un impact disproportionné sur les aéroports ruraux et nordiques.

• (1245)

M. John McKenna: Merci.

Brièvement, oui, les politiques gouvernementales en général entravent vraiment, comme je l'ai dit, la compétitivité, et ce sont les habitants des régions et du Nord qui sont les plus touchés, en raison des services que nous essayons de fournir dans ces régions.

Oui, ces dernières années, nous avons eu un certain nombre de politiques, qu'il s'agisse des temps de vol et de service, du RPPA... L'immigration nous nuit vraiment à l'heure actuelle. Toutes ces politiques sont loin de contribuer à notre compétitivité. Nous demandons au gouvernement de nous laisser souffler pendant que nous essayons de faire les choses. Nous nous attendons à ce que la politique gouvernementale nous aide plutôt qu'elle nous entrave.

M. Mark Strahl: En ce qui concerne le RPPA en particulier, quel serait l'impact sur les collectivités du Nord? Pensez-vous qu'en raison de la nature onéreuse de la proposition, il est possible que les compagnies aériennes ne puissent plus prendre le risque de desservir ces collectivités? Serait-ce à cause de la nature punitive des changements proposés au règlement? Qu'est-ce qui, exactement, serait si préjudiciable à ces collectivités nordiques?

M. John McKenna: Le RPPA augmenterait considérablement les coûts si les règles proposées dont nous parlons maintenant entraient en vigueur. Ces coûts et le recouvrement des coûts qu'elles proposent élimineraient la rentabilité de ces marchés. En fait, lorsque l'indemnité est excessivement élevée, on peut décider d'annuler le vol plutôt que risquer d'être en retard ou de ne pas pouvoir fournir les services à temps.

Il y a un effet domino. Ce qu'ils proposent, c'est que si un vol est retardé quelque part, ils ne tolèrent un retard que pour le segment immédiatement suivant. Tout ce qui est au-delà sera punissable. Ils ne comprennent pas comment fonctionnent les compagnies aériennes. Le même avion se rend dans plusieurs aéroports différents au cours d'une même journée. S'il est retardé au premier aéroport, ce retard se répercute sur toute la ligne. Le régulateur ne nous comprend pas sur ce point.

Toutes ces choses accumulées n'aident pas nos transporteurs du Nord, parce qu'ils fonctionnent sur de nombreux courts trajets dans une journée. Ce règlement n'est pas adapté à leurs besoins. Il fera augmenter les coûts au point que les exploitants décideront que certains itinéraires ne sont pas rentables et qu'ils ne peuvent donc plus les desservir.

M. Mark Strahl: Merci.

Le président: Merci beaucoup. Votre temps est écoulé, monsieur Strahl.

Merci, monsieur McKenna.

Nous passons maintenant à M. Rogers.

Monsieur Rogers, vous avez la parole. Vous avez quatre minutes.

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

Je remercie tous les témoins présents aujourd'hui de leurs exposés et de leur contribution à cette étude.

J'aimerais poser une question très simple et donner à chacun d'entre vous l'occasion d'en parler. Elle porte sur certains des défis auxquels vous êtes aux prises dans la prestation de services aux Canadiens dans le Nord, et sur la question de savoir si vous avez rencontré de nouveaux défis depuis la période de la pandémie.

Nous commencerons par M. Stout, suivi de M. Morrison, de M. McKenna, puis de Mme Bento.

M. Jeff Stout: Je vous remercie.

Je pense que le plus grand défi auquel nous nous heurtons concerne la main-d'oeuvre, en particulier les pilotes et les mécaniciens. J'ai l'impression qu'il y a eu une diminution de l'offre de ces effectifs pendant la COVID. Il y a certainement eu une baisse de la demande. La courbe de la demande est remontée très rapidement, mais je ne pense pas que l'offre ait suivi. Nous en avons souffert non seulement sur le plan des services, mais aussi sur celui des coûts. Je pense avoir fait allusion à 13 % de pilotes de plus pour le même nombre de vols, avec une augmentation de 30 % du coût des pilotes.

Nous voulons des professionnels compétents, formés et sûrs dans nos avions, et nous devons payer pour cela. Tout ce que le gouvernement peut faire pour favoriser l'arrivée d'un plus grand nombre de ces personnes sur le terrain est bienvenu.

M. Churence Rogers: Je vous remercie.

Monsieur Morrison.

M. Jeff Morrison: Merci.

Très rapidement, au cours des deux dernières années, je crois que nous avons constaté une augmentation de 29,5 % des droits de navigation aérienne. Les frais liés à la sécurité aérienne ont augmenté de 33 %. Nous avons constaté une différence spectaculaire entre les taxes d'accise sur le carburant au Canada et aux États-Unis. Nous avons vu l'approche plus punitive proposée dans le cadre du Règlement sur la protection des passagers aériens qui, franchement, n'améliore en rien le transport aérien en général.

L'augmentation progressive de certains des frais auxquels nous sommes confrontés s'est révélée très pénible, non seulement pour les transporteurs principaux, mais aussi, comme l'a dit M. Stout, pour certains des plus petits transporteurs régionaux.

• (1250)

M. Churence Rogers: Je comprends.

M. John McKenna: Pour ajouter à ce qu'ont dit mes collègues, je dirais que c'est un manque d'infrastructure. On en a vraiment besoin.

C'est ce que je voulais ajouter à ces remarques.

M. Churence Rogers: Madame Bento.

Mme Gina Bento: En effet, je voudrais répéter ce que M. McKenna vient de dire. Sans infrastructure, il nous est impossible d'avoir un secteur de l'aviation optimal dans le Nord. La réglementation de ce secteur s'appuie sur un point de départ erroné. Une fois que nous aurons mis en place une quantité décente d'infrastructures

dans le Nord, nous aurons une vision beaucoup plus réaliste de ce que nous devons faire pour permettre à nos compagnies aériennes d'être concurrentielles et d'offrir un service sûr aux citoyens canadiens.

Je tiens à répéter que sans infrastructures adéquates, il est impossible d'adopter des lois qui soient logiques à l'heure actuelle. Il nous faut une approche à deux volets. Il faut déterminer tout de suite quel type d'infrastructures peut être mis en place immédiatement pour sortir la région arctique de la situation désastreuse dans laquelle elle se trouve. Parallèlement, il faut établir le genre de règlement aérien qui est logique pour ce genre de région, où l'on trouve de vastes terres, une très petite population, un très petit marché et un grand intérêt commercial. Nous pourrions peut-être faire payer aux entreprises des frais supplémentaires pour l'utilisation de ce genre de services.

Encore une fois, j'appuie cette observation. Je pense que si nous construisons, ils viendront. Nous devons nous pencher sur l'infrastructure afin d'optimiser l'ensemble de l'aviation.

M. Churence Rogers: Bien. J'ai une question pour le Syndicat canadien de la fonction publique. Quels sont certains des défis auxquels vos employés qui travaillent dans les collectivités rurales et éloignées sont confrontés?

[Français]

M. Sylvain Schetagne: Merci de la question.

Pour ce qui est de la question visant à savoir ce qui a changé depuis la pandémie de COVID-19, je soulèverai plusieurs choses.

Premièrement, la situation varie en fonction de la taille des transporteurs et des régions. Plusieurs transporteurs qui offrent des services essentiels ont continué de le faire pendant et après la pandémie, tandis que ce n'était pas le cas pour d'autres. Il y a eu des mises à pied pour la première fois chez certains transporteurs, ce qui a des conséquences directes sur les travailleurs. C'est un élément important.

Deuxièmement, comme vous le savez, le coût de la vie augmente, ce qui rend les choses difficiles à la table de négociation. Plusieurs vont dire que les choses ne vont pas bien en raison de la pandémie de COVID-19, alors que l'industrie s'est rétablie et qu'on voit des profits record.

Troisièmement, ce n'est pas tout le monde qui habite dans une grande ville. Comme vous le savez, il y en a qui habitent loin des grandes villes et qui utilisent le transport aérien pour aller travailler. S'il y a moins de services offerts dans les aéroports, il y a moins de possibilités d'emploi. Cela a aussi des répercussions sur nous et notre capacité de travailler.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Schetagne.

[Traduction]

Merci, monsieur Rogers.

[Français]

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

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

Monsieur McKenna, vous avez mentionné beaucoup de choses dans votre allocution d'ouverture. Cependant, on n'a pas beaucoup parlé jusqu'à présent, à ce comité, des répercussions de la pénurie de main-d'œuvre sur le transport régional.

J'entends dire entre les branches, par exemple, que le fait qu'on a besoin de plus de pilotes qu'auparavant a fait en sorte que les grandes compagnies aériennes sont allées chercher leurs pilotes chez les plus petites compagnies. Celles-ci ne pouvant pas en trouver d'autres en raison du manque de pilotes formés, elles ont dû faire des choix et, dans certains cas, elles ont carrément dû supprimer des lignes aériennes. Ce n'est pas parce que les lignes aériennes n'étaient pas rentables, c'est parce que ces petites compagnies n'avaient pas assez de personnel.

Comment pourrait-on régler ce problème? Il y a sûrement un moyen de faire en sorte qu'on ait assez de pilotes pour que les transporteurs aériens puissent fonctionner dans l'avenir.

M. John McKenna: Je vous remercie. C'est une question importante.

La pénurie de pilotes et de techniciens d'entretien d'aéronefs date d'avant la pandémie. C'était déjà un problème important. La pandémie a eu pour effet d'éloigner des gens de notre secteur, qui se sont tournés vers des secteurs qui se rétablissaient plus rapidement de la pandémie. Il y a aussi des gens d'expérience qui ont décidé de prendre leur retraite plus tôt, parce qu'ils ne voyaient pas le jour où ils retourneraient travailler. Nous avons donc subi une perte nette de personnel, problème qui s'ajoute à la pénurie qui existait déjà.

En ce qui concerne les pilotes, le plus gros problème, c'est le coût associé à la formation au pilotage. Il n'y a aucun mécanisme pour aider à financer la formation des pilotes. Pour obtenir une licence de pilote commercial de base, les pilotes doivent déboursier à peu près 100 000 \$. Cela n'inclut pas une formation sur les gros appareils tels que ceux exploités par les membres des organisations représentées ici, aujourd'hui. Pour obtenir un brevet de base, le coût est donc important. Beaucoup de gens s'intéressent au métier de pilote, mais le coût est tel que cela en refroidit plusieurs.

Par ailleurs, la pénurie de main-d'œuvre en entretien d'aéronefs est plus importante que la pénurie de pilotes. Bientôt, il y aura des avions cloués au sol, parce qu'il manque de personnel pour les préparer à voler et pour les piloter.

• (1255)

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous dites que la pénurie de personnel d'entretien d'aéronefs est plus grande que la pénurie de pilotes. Pourtant, à moins que je me trompe, le coût lié à la formation pour le personnel d'entretien est beaucoup moins élevé que le coût de la formation au pilotage.

Comment explique-t-on cela? Y a-t-il des solutions à ce problème?

M. John McKenna: La situation s'explique par le fait que nous sommes en concurrence avec tous les autres secteurs de l'industrie pour obtenir ces talents-là.

Après avoir obtenu leur diplôme collégial, des gens acceptent des offres d'emploi d'entreprises évoluant dans d'autres secteurs de l'industrie, parce qu'elles offrent des conditions d'emploi plus alléchantes et qu'elles correspondent davantage à leur style de vie.

Nous sommes en concurrence avec beaucoup d'entreprises dans ce domaine, et nous ne gagnons pas souvent. C'est de plus en plus

difficile. Les gens ne sont plus motivés uniquement par leur passion pour l'aviation. La qualité de vie est un facteur aussi important pour eux. Malheureusement, dans l'aviation, nous sommes appelés à travailler selon des horaires atypiques, et nous sommes souvent éloignés de la maison.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Vous avez aussi dit que le modèle de l'utilisateur-payeur ne fonctionnait pas pour le transport dans les régions éloignées.

Quelle serait la solution dans ce cas, si on veut assurer la viabilité du transport en régions éloignées?

M. John McKenna: La solution, c'est que les gouvernements apportent leur contribution. Jusqu'à présent, le secteur du transport aérien est une vache à lait pour le gouvernement, car il lui verse énormément d'argent, que ce soit par des loyers aux aéroports ou par d'autres moyens. Malgré cela, il n'y a pas de réinvestissement dans notre secteur. On ne peut pas, avec les revenus provenant des utilisateurs, mettre en place des services de contrôle d'approche dans le Nord. On ne peut pas installer de systèmes d'éclairage adéquats. On ne peut pas...

Le président: Merci beaucoup, monsieur McKenna.

Malheureusement, votre temps de parole est écoulé.

[Traduction]

Je vous remercie.

Monsieur Bachrach, vous avez la parole. Vous avez quatre minutes.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président, et merci à tous nos témoins.

Je commencerai par poser une question à M. Schetagne.

Certaines compagnies aériennes avec lesquelles nous avons parlé dans le cadre de ce comité ont laissé entendre que les heures de service régies par le règlement entraînaient des retards et avaient des répercussions sur leurs activités. Quel est le point de vue des agents de bord que vous représentez en ce qui concerne les retards sur les routes régionales et les exigences en matière d'heures de service imposées par le gouvernement?

M. Sylvain Schetagne: Je pense qu'il faut faire une distinction entre les heures de service des pilotes et les heures de service des agents de bord, et je dirigerais probablement votre question sur les heures de service des pilotes vers les associations de pilotes.

En ce qui concerne les heures et les heures de service, une chose est sûre, pour votre gouverne, mesdames et messieurs les députés, c'est que dans le cas des agents de bord, lorsqu'ils sont au travail, ce ne sont pas toutes ces heures qui sont rémunérées. Vous prendrez un vol probablement après cette semaine, et au moment de l'embarquement, vous aurez l'aide d'un agent de bord qui travaille, mais ce n'est pas considéré comme un travail rémunéré, et la plupart des compagnies aériennes du Canada ne rémunèrent pas ce travail. À notre avis, c'est inacceptable.

M. Taylor Bachrach: Il est stupéfiant que les agents de bord ne soient pas payés pour toutes les heures pendant lesquelles ils travaillent, et je crois que les retards extrêmes et les annulations qui se produisent ces dernières années exacerbent le problème.

Il m'est arrivé de monter à bord d'un avion qui avait un problème. Nous sommes descendus de l'avion, avons attendu plusieurs heures un nouvel avion et sommes remontés à bord. Les hôtesses de l'air ont travaillé pendant tout ce temps, s'occupant des passagers, et elles n'ont pas été payées pour une seule minute. C'est quelque chose qui doit changer immédiatement.

Lorsque vous avez parlé de la démarchéisation — un nouveau concept pour moi, en particulier dans le contexte des services aériens régionaux et du Nord —, cela m'a rappelé que les compagnies aériennes nous ont souvent dit qu'elles voulaient réduire les frais et les droits, et je pense que cela ressemble à ce que nous entendons de la part de la plupart des entreprises qui comparaissent devant le Comité et qui sont interrogées sur la question de l'abordabilité. Elles disent: « Réduisez nos frais et nos droits et nous rendrons les choses plus abordables. »

Les faits le confirment-ils? La question est la suivante: sur les marchés où la concurrence fait défaut, dans le cas d'une entreprise en situation de monopole, de duopole ou d'oligopole et le gouvernement réduit les coûts, quelle est la motivation de ces entreprises? À votre avis, où est l'intérêt pour elles de rendre les choses plus abordables pour les clients?

• (1300)

M. Sylvain Schetagne: En théorie et en pratique, il n'y a aucune incitation dans les circonstances que vous venez de décrire.

En fait, la réduction généralisée des frais et des taxes dans un marché imparfait où la concurrence est forte ne fera qu'augmenter les profits des compagnies aériennes.

M. Taylor Bachrach: Il semble maintenant que nous ayons un autre... Allez-y, si vous voulez ajouter quelque chose.

M. Sylvain Schetagne: Oui, j'aimerais ajouter quelque chose, parce qu'on en a beaucoup entendu parler. En gros, c'est « Réduisez nos frais, réduisez nos frais, réduisez nos coûts, et les autres viendront dans ce monde parfait », et nous sommes très inquiets, car cela va non seulement contribuer à augmenter les profits de ces compagnies aériennes, mais aussi réduire la capacité des gouvernements, fédéral, municipal ou provincial, à réinvestir là où sont les besoins — les gros besoins importants. Autrement dit, non seulement réinvestir ce qui a été perçu, mais probablement consacrer plus d'argent à l'infrastructure, ainsi qu'aider les passagers et les aéroports.

M. Taylor Bachrach: Je poserai peut-être la question au prochain tour. Je ne pense pas qu'il nous reste assez de temps pour une réponse.

Les petites compagnies aériennes qui ont essayé d'être concurrentielles sur les marchés régionaux nous ont dit que le problème n'était pas forcément les frais et les droits, mais plutôt le comportement prédateur des grands acteurs sur le plan des prix, qui semblent délibérément s'efforcer d'évincer la concurrence du marché.

La question est donc de savoir comment nous nous attaquons à cet effet. La Loi sur la concurrence, le commissaire à la concurrence et les diverses options dont nous disposons sont-ils suffisants pour lutter contre ce qui est considéré comme un comportement plutôt anticoncurrentiel de la part de certaines grandes compagnies aériennes? Merci.

M. Sylvain Schetagne: Je n'aurai probablement pas le temps de répondre, n'est-ce pas?

Le président: Je vais demander à tous nos témoins de ne pas se prononcer sur cette question avant que M. Bachrach ne reprenne la parole.

Entretemps, je donne la parole à M. Muys.

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

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

Merci aux témoins qui sont ici pour la première fois et à ceux qui reviennent.

Je pense que M. Stout a mis le doigt sur le fait que les aéroports et les compagnies aériennes des régions nordiques et éloignées sont un élément de survie essentiel du point de vue social, mais aussi du point de vue économique. Nous savons qu'il y a de nombreuses possibilités économiques dans le Nord, et qu'il y en aura d'autres encore à l'avenir.

Nous vous avons tous entendus aujourd'hui, ainsi que les témoins précédents et l'étude précédente sur la concurrence et les coûts élevés. M. Morrison a présenté quelques statistiques concernant l'augmentation rapide des frais et des coûts. Il est alarmant et perturbant que notre réputation sur la scène internationale soit celle d'un pays où les coûts sont élevés.

Outre les coûts, y a-t-il des règles inutiles ou des formalités administratives que le ministère ou le ministre des Transports pourrait supprimer aujourd'hui ou à très court terme, ce qui contribuerait au moins à faire avancer la question de la compétitivité?

Nous allons procéder de droite à gauche.

M. Jeff Stout: Une chose qui serait utile à mon avis est l'accélération de la reconnaissance des travailleurs étrangers et des titres de compétence obtenus dans d'autres pays. Je prendrai l'exemple des mécaniciens. Nous voyons beaucoup de personnes très qualifiées qui ont de l'expérience sur le genre d'avions que nous exploitons. Ils sont titulaires de licences équivalentes dans leur pays d'origine, mais lorsqu'ils viennent au Canada, ils doivent repartir à la case départ. Ce sont des personnes que nous aimerions faire venir au Canada, accueillir dans un nouveau foyer et employer à North Star.

S'il existe un moyen d'accélérer ce processus et d'obtenir cette reconnaissance, je pense que cela permettrait d'atténuer certains des problèmes dont nous parlons ici.

M. Jeff Morrison: Quelle coïncidence, monsieur Muys, que vous portiez une épinglette d'Israël. Lors de la conférence de l'Association du transport aérien international, à laquelle je viens de participer, une des compagnies aériennes à laquelle j'ai parlé était El Al. Ses représentants ont indiqué que la compagnie n'était pas revenue au Canada après la pandémie parce qu'elle reconnaît que les vols de retour vers le Canada sont trop coûteux pour elle. Elle n'a plus de liaison directe.

Je voudrais juste répondre à la préoccupation concernant les frais. Lorsque nous parlons, par exemple, de permettre aux aéroports de garder les 400 millions de dollars supplémentaires qu'ils versent à l'heure actuelle au gouvernement fédéral, ce n'est pas essentiellement au profit des compagnies aériennes. Il s'agit de permettre aux aéroports de conserver cet argent pour l'investir dans les infrastructures.

Lorsque nous parlons d'une augmentation de 29 % des droits de navigation aérienne ou de 33 % des frais liés à la sécurité aérienne, ce sont des droits qui sont directement répercutés sur le passager. Une réduction de ces droits n'a pas d'incidence sur la rentabilité d'une compagnie aérienne. Elle serait transmise directement au passager.

Il y a un aspect dont vous avez entendu les transporteurs du Nord parler la semaine dernière. Ces droits ont un impact direct sur leur capacité de mener des affaires, surtout en ce qui concerne l'abordabilité.

• (1305)

M. John McKenna: Les politiques d'immigration actuelles nous font vraiment du tort. Nous avons des membres qui ont embauché des techniciens en entretien d'aéronefs qu'ils doivent renvoyer chez eux, parce que les conditions selon lesquelles ils sont venus ici sont maintenant révoquées. Ils ont formé ces personnes. Elles sont parfaitement bien formées, mais elles doivent rentrer chez elles.

Il y a beaucoup de choses qui sont illogiques. Un avion qui va en Grande-Bretagne peut être réparé par quelqu'un là-bas, mais cette personne ne peut pas venir le réparer ici. Il y a là un manque de logique auquel il faut vraiment remédier. Nous comprenons pourquoi ils imposent certaines limites à l'immigration, mais ils devraient faire de sérieuses exceptions lorsqu'une industrie manque cruellement de travailleurs spécialisés.

Mme Gina Bento: Oui, j'ai deux remarques à faire à ce sujet.

La première est que, comme nous utilisons actuellement des turbopropulseurs dans l'Arctique plutôt que des jets, ces avions ont moins d'autonomie et sont beaucoup plus lents. Si l'on envisage de limiter le nombre d'heures de vol par jour des pilotes, cela aura des répercussions directes sur l'ensemble de la région.

Par exemple, lorsque quelqu'un pilote un avion à réaction, il peut faire trois escales en une journée. Aujourd'hui, s'il pilote un turbo-propulseur pour ce même trajet, il lui faudra x heures de plus; il ne pourra donc pas faire toutes ces escales en une journée. Il se peut qu'il en fasse une ou deux, puis qu'il fasse l'autre le lendemain.

Le résultat est qu'il y a moins de vols sur les mêmes itinéraires. Ainsi, lorsqu'il y a un déficit de fret et de passagers suivi d'un déficit du nombre de vols offerts par jour, par semaine ou par mois, c'est toute la région qui est paralysée.

Le président: Je vous remercie.

Malheureusement, nous allons devoir vous arrêter là, madame Bento. J'essaie d'être aussi équitable que possible avec tous les membres en ce qui concerne le temps qui leur est imparti.

Monsieur Iacono, je vous donne la parole. Vous avez quatre minutes.

[Français]

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

Monsieur Schetagne, pouvez-vous nous parler des défis liés à la main-d'œuvre qui se posent pour les travailleurs dans le domaine de l'aviation, en particulier dans les régions éloignées et nordiques?

Quelles mesures peuvent être prises pour améliorer les conditions de travail et retenir le personnel qualifié dans ces régions?

M. Sylvain Schetagne: Je vous remercie de ces questions. Elles sont excellentes.

Quand on travaille dans le Nord ou dans les régions éloignées, les défis sont multiples. Je rappelle que nous ne représentons pas seulement les grandes compagnies aériennes. En effet, nous représentons aussi des compagnies comme PAL Airlines, Pascan et Calm Air, au Manitoba.

Selon mon expérience et en me basant sur les discussions que j'ai eues avec des représentants de compagnies aériennes que nous représentons, je peux dire que, dans ces régions, les conditions de travail des travailleurs semblent plus difficiles qu'ailleurs. En effet, il fait plus froid, les vols sont plus courts, les processus d'embarquement et de débarquement sont fréquents, les trajets sont plus difficiles, les conditions d'annulation sont compliquées. Il peut arriver qu'on reconnaisse les heures travaillées dans ces régions, mais ce n'est pas toujours le cas.

Il faudrait améliorer considérablement les conditions de travail, que ce soit sur le plan salarial ou sur le plan des périodes de repos et de congé, entre autres choses.

Cela étant dit, il n'est pas toujours facile d'atteindre les objectifs proposés par nos membres à la table de négociation. Malheureusement, les objectifs ne sont pas toujours atteignables.

Il y a toutefois des pistes de solution. Comme je le disais un peu plus tôt, le gouvernement fédéral peut aussi jouer un rôle. Je pense à la question des heures non travaillées. Je sais que ce n'est pas du ressort du Comité, mais je crois que des changements législatifs pourraient être apportés au Code du travail, notamment, pour s'assurer que toutes les heures travaillées par les agents de bord sont reconnues.

M. Angelo Iacono: C'est parfait.

De votre côté, dans quels domaines avez-vous des défis quant à la main-d'œuvre? Les défis concernent-ils le nombre de pilotes ou de mécaniciens ou est-ce que les défis sont présents dans tous les domaines?

M. Sylvain Schetagne: Les défis se posent dans tous les domaines.

La question liée à la pénurie et au vieillissement de la main-d'œuvre n'est pas nouvelle. Je pense qu'un témoin en a d'ailleurs fait la preuve un peu plus tôt. Le recrutement est difficile, parce que les conditions de travail et les horaires de travail sont complexes. Pour un agent de bord qui doit travailler lors d'un vol dont l'heure de départ est fixée à 6 heures, par exemple, ce n'est pas facile de concilier le travail et la vie personnelle lorsque la garderie n'ouvre qu'à 7 heures. Ce n'est pas tout le monde qui souhaite vivre cela.

M. Angelo Iacono: En tant que représentant syndical, comment pouvez-vous faire en sorte que les conventions collectives permettent de répondre aux besoins qui sont propres aux employés travaillant dans les régions rurales et éloignées?

M. Sylvain Schetagne: Je pense qu'il faut créer des conditions de travail intéressantes, des conditions gagnantes. Comme je l'ai dit brièvement lors de mon allocution d'ouverture, il y a présentement une course aux plus bas prix possible. Le but, c'est de battre la concurrence, de dominer le marché et de faire le plus d'argent possible. Cette course ne vise pas à offrir les meilleurs services qui soient ni les meilleures conditions de travail possible.

À mon avis, le fait de « démarchandiser » l'offre de services en matière de voyages aériens dans les régions éloignées contribue à améliorer les conditions de travail dans ces régions.

• (1310)

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur Schetagne.

Madame Bento, en matière de technologies innovantes, quelle approche Arctic Aviation explore-t-elle pour améliorer le service aérien en zones éloignées?

Comment le gouvernement peut-il soutenir ces innovations?

[Traduction]

Mme Gina Bento: En ce moment, je travaille avec quelques technologies de pointe qui, je l'espère, pourront nous aider.

Tout d'abord, en ce qui concerne la surface, nous cherchons à savoir si les pistes d'atterrissage en aluminium ont le bilan nécessaire pour que nous, au Canada, choissions cette solution dans le Nord. Nous travaillons avec le ministère américain de la Défense, ainsi qu'avec FAUN Trackway, une entreprise britannique qui fabrique des panneaux d'aluminium pour différentes armées dans le monde, y compris des pays de l'OTAN. Nous pensons que cela pourrait très bien être une solution pour certains des plus grands aéroports et des aéroports les plus éloignés.

Deuxièmement, rapidement, il y a les conditions météorologiques. Nous cherchons à savoir si nous pouvons disposer des données les plus récentes, afin que nos pilotes puissent prendre de meilleures décisions en matière de décollage et d'atterrissage.

Merci.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Merci, madame Bento.

Je tiens simplement à préciser qu'il n'y a rien de personnel, mais il semble que j'agite toujours le drapeau rouge devant vous. J'en suis désolé.

Bien. Nous avons encore deux créneaux de quatre minutes.

[Français]

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

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

Madame Bento, dans votre allocution d'ouverture, vous avez parlé du manque d'investissements dans les infrastructures. D'autres témoins en ont aussi parlé.

La semaine dernière, si ma mémoire est bonne, le représentant de l'Union des municipalités du Québec nous a parlé du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. En fait, il semble que cela fait 20 ans que les mêmes sommes sont accordées, d'une année à l'autre, à ce programme. Selon ce témoin, on arrivait à améliorer seulement un aéroport par année. Si on fait le calcul, on se rend compte qu'il est impossible d'y arriver, compte tenu de tous les aéroports qui ont besoin de sous. Cela mène donc à un déclin quant à l'état des infrastructures.

Constatez-vous la même chose de votre côté?

[Traduction]

Mme Gina Bento: Merci beaucoup de cette question. En fait, c'est un point que je voulais soulever. Après une analyse plus approfondie de tous les programmes disponibles pour financer le dé-

veloppement des infrastructures aéroportuaires au Canada, j'ai constaté que les programmes dont nous disposons ne sont pas de nature à aider l'aviation arctique à construire des structures.

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires prévoit de petits montants. Ces petits montants sont destinés aux aéroports de nos collectivités, mais ils ne sont pas... On ne peut pas considérer les aéroports de nos collectivités nordiques comme des aéroports communautaires. Ce sont des aéroports vitaux, pleinement fonctionnels, qui sont aussi indispensables que l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau ou l'aéroport Pearson. Ils requièrent beaucoup plus d'investissements en capital qu'un petit aéroport régional fonctionnant à partir de Thunder Bay ou de Saint-Hubert.

Deuxièmement, nous sommes également confrontés au problème du pergélisol. Le changement climatique influe sur les infrastructures aéroportuaires de façon radicale. L'asphalte, le matériau de construction type qui a été utilisé pour paver les aéroports dans le monde entier, y compris chez nous, n'est plus possible plus on avance vers le Nord.

Les pistes des aéroports d'Iqaluit et de Whitehorse sont en asphalte, mais pour les aéroports de Cambridge Bay ou de Resolute Bay, par exemple, les besoins en capitaux sont beaucoup plus importants. Si l'on prend l'aluminium, le coût s'élève à environ 90 millions de dollars.

J'ai les chiffres avec moi. La pose d'une piste en asphalte coûte environ 35 millions de dollars aujourd'hui. Une piste en aluminium coûtera environ 90 millions de dollars. Mais au bout de 20 ans, elles arrivent *ex aequo*, et au bout de 40 ans, avec une piste en aluminium plutôt qu'en asphalte dans le Nord, on peut s'attendre à une économie de 80 millions de dollars.

La question clé n'est pas seulement celle du coût global, mais aussi celle de l'entretien annuel. Si nous choisissons l'asphalte, nous devons l'entretenir chaque année. Si les fissures s'aggravent au fur et à mesure que l'on va vers le Nord, il faut mettre en place un solide programme d'infrastructure qui dispose des capitaux nécessaires, peut-être en partenariat avec la Banque de l'infrastructure du Canada et d'autres entités qui ont les moyens de financer le développement économique régional et ainsi de suite, pour faire en sorte que ces aéroports sont considérés comme des éléments d'infrastructure vitaux indispensables au développement de ces régions, et pas comme des aéroports communautaires.

• (1315)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le président, combien de temps de parole me reste-t-il?

Le président: Il vous reste une minute, monsieur Barsalou-Duval.

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

Madame Bento, c'est la première fois que j'entends parler de l'utilisation d'aluminium sur les pistes. Cela m'impressionne, et cette technologie m'intrigue.

J'aimerais savoir dans quelle mesure cette technologie a été testée. Je pense que les pistes en gravier ou en asphalte offrent une certaine friction lors des atterrissages. Je ne suis pas un spécialiste en physique, mais il me semble qu'une surface en aluminium doit être beaucoup plus glissante, beaucoup plus lisse.

L'utilisation d'aluminium sur les pistes pose-t-elle des problèmes sur le plan de la physique lors de l'atterrissage ou du décollage?

[Traduction]

Mme Gina Bento: Très rapidement, l'armée américaine et d'autres pays utilisent ce système depuis 40 ans. Toute personne qui a visité à un salon aéronautique sait que l'armée de l'air américaine utilise régulièrement d'énormes C-130J pour transporter des hélicoptères, des avions de combat, des avions-citernes, etc. Ces avions atterrissent et décollent sur ces surfaces en toute sécurité depuis des décennies. Elles ont été utilisées en Afghanistan et en Irak. Je pense que nos Boeing pourraient très bien atterrir dessus en toute sécurité dans le Nord. Merci.

Le président: Merci, madame Bento. La troisième fois est la bonne, apparemment.

Puis-je poser une question complémentaire à ce sujet avant de passer la parole à M. Bachrach?

M. Barsalou-Duval a soulevé un point intéressant. Pour nous, les profanes, qui ne connaissons pas les pistes en aluminium, nous parlons de pistes qui ne sont pas simplement en aluminium plat. Elles doivent comporter des rainures pour fournir...

Pouvez-vous nous expliquer de quoi vous parlez? Je pense que nous avons tous en tête l'image d'une piste en aluminium plat et brillant qui, comme l'a souligné M. Barsalou-Duval, serait très glissante.

Mme Gina Bento: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. Ce sont essentiellement des panneaux d'aluminium qui s'imbriquent les uns aux autres pour former une surface d'aluminium uniforme sur laquelle les avions peuvent atterrir. La superficie de ces panneaux individuels est traitée de sorte à fournir la friction nécessaire pour que n'importe quel avion puisse atterrir en toute sécurité.

Le président: Merci de ces précisions, madame Bento.

Je vous cède la parole, monsieur Bachrach, pour notre dernière série de questions. Vous avez la parole pour quatre minutes, s'il vous plaît.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'ai la même curiosité. Mme Bento et moi avons eu une petite conversation en aparté sur ces pistes en aluminium. Il semble que ce soit une solution très prometteuse à long terme.

La présente étude porte sur l'abordabilité, en particulier dans les collectivités rurales et éloignées. C'est une question un peu difficile à cerner, car il s'agit d'entreprises privées qui fonctionnent dans nos collectivités et qui fournissent des services vitaux à la population. Nous parlons d'aéroports, qui sont souvent gérés par des municipalités, qui luttent pour maintenir leurs activités suivant le modèle de revenu actuel. Les passagers ont l'impression de payer un prix exorbitant pour prendre l'avion à destination ou en provenance des collectivités rurales.

Nous avons entendu l'argument des frais et des droits, des comparaisons internationales, etc., mais c'est un marché privé. Dans certains cas, il y a très peu de concurrence, ce qui est l'un des principaux mécanismes sur lesquels s'appuie une économie de marché pour faire baisser les prix. Nous n'avons pas non plus de visibilité sur la manière dont la compagnie aérienne fixe ses prix. Cela n'est pas transparent pour les passagers, qui prennent l'avion, paient des sommes exorbitantes et constatent ensuite que la compagnie avec

laquelle ils voyagent réalise des milliards de dollars de bénéfices. On peut se débarrasser des frais et des droits, mais qu'est-ce qui empêche la compagnie, en l'absence de concurrence, d'augmenter simplement le prix et de le ramener à ce qu'il était précédemment?

Je pense que c'est la question que se posent beaucoup de gens. Comment peuvent-ils savoir si l'abordabilité et les économies réalisées par les compagnies aériennes sont répercutées sur le prix du billet, alors qu'ils constatent que certaines de ces compagnies sont très rentables et qu'elles gagnent de l'argent sur le dos des clients des zones rurales, qui paient des prix exorbitants pour leurs billets? Comment instaurer ce degré de confiance si le gouvernement devait prendre en considération les propositions qui ont été présentées? Comment les passagers pourraient-ils croire que les compagnies aériennes répercutent ces économies?

Je pose la question à MM. Morrison et McKenna. Je pense qu'ils sont probablement les mieux placés pour y répondre.

M. Jeff Morrison: Très rapidement, j'ai deux remarques à faire. Tout d'abord, comme vous pouvez l'imaginer, en tant qu'association nationale, nous ne pouvons pas parler des stratégies tarifaires de nos compagnies aériennes individuelles, en particulier dans le cadre d'une étude sur la concurrence. Vous pouvez comprendre que cela serait inquiétant.

Ce que je dirai tout d'abord, c'est que, pour répondre à la question de... Vous avez parlé de rentabilité des compagnies aériennes. J'ai l'impression de me répéter en mentionnant de nouveau la conférence à Dubaï, mais comme nous l'ont rappelé nos homologues internationaux, les marges bénéficiaires des compagnies aériennes sont incroyablement minces. L'analogie utilisée est que, par passer, la rentabilité est à peu près celle d'une tasse de café, soit environ deux à trois dollars par passager.

• (1320)

M. Taylor Bachrach: Air Canada a gagné 2 milliards de dollars l'année dernière.

M. Jeff Morrison: Elle a également essuyé une perte au cours du dernier trimestre, je crois bien.

N'oublions pas que les compagnies aériennes, qui sont l'un des secteurs les plus touchés par la pandémie, si ce n'est le plus touché, ont contracté d'énormes dettes. Je crois que l'un de nos membres, Air Transat, vous l'a dit. Je m'interroge sur les prémisses de votre question. Ce serait...

M. Taylor Bachrach: Je pense, monsieur Morrison, que c'est une réponse juste. Je reconnais tout d'abord que certaines compagnies sont plus rentables que d'autres et que le secteur aérien dans son ensemble a traversé une période incroyablement difficile au sortir de la pandémie, mais la question demeure, car il s'agit de transparence et du fait que vous avez des compagnies privées, dans certains cas des compagnies cotées en bourse, mais qu'il n'y a pas beaucoup de transparence en ce qui concerne la manière dont les prix sont fixés. Je ne vois pas où est l'incitation à baisser les prix en l'absence de concurrence.

Le défi sur ces marchés régionaux et ruraux est que, tout d'abord, le marché n'est pas assez grand pour soutenir deux compagnies aériennes. Deuxièmement, lorsqu'une petite compagnie locale arrive sur le marché, elle fait face au comportement apparemment prédateur des grandes compagnies aériennes. Nous avons entendu de nombreuses histoires sur l'expulsion de compagnies aériennes de ces petits marchés.

C'est peut-être une question rhétorique, car je ne suis pas sûr qu'une réponse claire existe, mais il doit y avoir une contrepartie: si le public canadien subventionne le secteur et aide ces compagnies à devenir plus viables et plus rentables, il doit y avoir une certaine assurance que ces économies sont répercutées sur les clients des collectivités rurales, comme celles que je représente.

Je suis sûr que le président m'indique que mon temps de parole est écoulé. Je vois rouge.

Des députés: Oh, oh!

Le président: S'il ne me regarde pas, ça n'existe pas.

Monsieur Morrison, je suppose que je vais vous donner la parole pour une réponse, ou y a-t-il quelqu'un en particulier à qui je peux donner 15 secondes, monsieur Bachrach?

M. Taylor Bachrach: Bien sûr, donnez-les à M. Morrison, puisque nous semblons engagés dans ce va-et-vient.

M. Jeff Morrison: Je répète ce que j'ai déjà dit: personne ne veut voir les compagnies aériennes échouer. Lorsque Lynx a

échoué, personne n'a levé de coupes de champagne. Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, nous voulons un système concurrentiel. Nous voulons que les transporteurs régionaux, comme ceux qui sont assis autour de cette table, réussissent dans un système où les nouveaux venus ont les mêmes chances de réussir. Je dirais que nous voulons absolument une plus grande concurrence, mais pour ce faire, il faut un système qui l'encourage, et qui ne voue pas à l'échec les compagnies aériennes si elles entrent dans un système qui, comme nous l'avons tous dit, comporte certains éléments non concurrentiels.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Morrison.

Merci à tous nos témoins d'avoir partagé leur savoir expert et leur témoignage avec nous aujourd'hui, et surtout, merci de votre patience.

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>