



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 122

Le jeudi 13 juin 2024

Président : M. Peter Schiefke



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

Le jeudi 13 juin 2024

• (1105)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 122^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le mardi 16 avril 2024, le Comité entreprend son étude de la Loi sur la concurrence et les voyages aériens vers les localités nordiques, rurales et éloignées.

Pour ce qui est d'éviter les incidents acoustiques, j'aimerais, avant de commencer, rappeler à tous les députés et aux autres participants dans la salle les importantes mesures préventives suivantes.

Pour éviter les incidents Larsen perturbateurs et potentiellement dangereux qui peuvent causer des blessures, je voudrais rappeler à tous les participants en personne de tenir leur oreillette loin des micros en tout temps.

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

La disposition de la salle a également été modifiée pour éloigner les micros les uns des autres et ainsi réduire le risque d'un effet Larsen dû à la proximité d'une oreillette.

Bien sûr, ces mesures sont en place pour que nous puissions mener nos activités sans interruption et protéger la santé et la sécurité de tous les participants, y compris des interprètes.

Merci à tous de votre coopération.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins.

Chers collègues, de 11 heures à midi, nous accueillons, du ministère des Transports, M. Serge Bijimine, sous-ministre adjoint, Politiques, Mme Jennifer Little, directrice générale, Politique aérienne, M. Andy Cook, directeur général délégué, Aviation civile et M. Vincent Millette, directeur, Politique des services nationaux aériens.

Bienvenue à tous.

Je vais maintenant vous donner la parole et vous inviter à faire votre déclaration préliminaire.

Vous disposez de cinq minutes, je vous en prie.

M. Serge Bijimine (sous-ministre adjoint, Politiques, ministère des Transports): Je vous remercie, monsieur le président.

Pour commencer, c'est aujourd'hui mon anniversaire et je me disais que la meilleure façon de le fêter, c'était de venir au comité des transports.

Des voix: Joyeux anniversaire!

M. Serge Bijimine: C'est peut-être une première dans l'histoire.

M. Scot Davidson (York—Simcoe, PCC): Monsieur le président, c'est aussi mon anniversaire.

M. Serge Bijimine: Oh, joyeux anniversaire.

M. Scot Davidson: Il y a toujours un terrain d'entente, n'est-ce pas?

Le président: Nous avons perdu le contrôle. C'est un record. Nous avons perdu le contrôle et nous n'en sommes qu'à deux minutes.

M. Serge Bijimine: Oui, deux minutes. Je prendrai aussi un sandwich en sortant.

[Français]

Bonjour à tous.

Monsieur le président, je vous remercie de m'avoir invité à prendre la parole aujourd'hui. Je suis heureux de me joindre à vous et aux honorables membres du Comité.

J'aimerais d'abord souligner que le territoire sur lequel nous sommes réunis aujourd'hui, à Ottawa, est le territoire traditionnel non cédé de la nation anishinabe algonquine.

Je m'appelle Serge Bijimine. Je suis le sous-ministre adjoint du groupe des politiques à Transports Canada. Je suis accompagné de Mme Jennifer Little, directrice générale, Politique aérienne; de M. Vincent Millette, directeur, Politique de services nationaux aériens; et de M. Andy Cook, colonel à la retraite de l'Aviation royale canadienne et directeur général délégué de l'Aviation civile, responsable de la sécurité et de la sûreté à Transports Canada.

[Traduction]

La question de la connectivité régionale dans le secteur aérien au Canada et son incidence sur les collectivités rurales, éloignées et nordiques est une question complexe pour laquelle il n'existe pas de solutions faciles.

Je salue l'initiative du Comité, à savoir d'entreprendre une étude à ce point-ci. Celle-ci arrive à un moment opportun, elle est nécessaire et elle nous permettra à tous d'entendre les différents points de vue des différentes parties prenantes tandis que nous continuons à nous attaquer à cette question complexe.

Comme nous le savons tous, le secteur aérien canadien est un catalyseur de l'activité économique et est essentiel pour relier les personnes, les entreprises et les collectivités partout au Canada.

Comme nous le savons également, le Canada est tout à fait unique en matière de transport aérien. Avec près de 10 millions de kilomètres carrés, le Canada est le deuxième plus grand pays du monde.

En comparaison avec les États-Unis et l'Europe, le Canada a une très faible densité de population: nous comptons un peu plus de 4 personnes par kilomètre carré, comparativement à l'Union européenne, qui en compte 106, et aux États-Unis, qui en comptent 34.

De plus, les grandes distances entre les collectivités plus petites et éloignées du Canada peuvent entraver la connectivité régionale, car les transporteurs aériens ne peuvent pas toujours rentabiliser les routes. Cela contraste avec les collectivités de l'Union européenne et des États-Unis, où de nombreuses personnes vivent à proximité d'un grand centre de population, les distances entre les grandes villes sont moindres et la demande est plus élevée.

• (1110)

[Français]

Le Nord canadien présente encore plus de défis pour le transport aérien et la connectivité. Moins d'un pour cent de la population canadienne vit au-dessus du 60^e parallèle, mais ce territoire représente 40 % de la masse terrestre au Canada.

Dans la plupart des cas, la demande n'est pas suffisante pour permettre aux transporteurs de remplir le nombre de sièges nécessaires pour rester économiquement viables. Cette question est particulièrement importante dans les communautés qui dépendent principalement du transport aérien. De plus, la pandémie a érodé les services aériens régionaux, et les communautés ont vu le niveau de services aériens diminuer.

[Traduction]

En conséquence, le gouvernement est intervenu pendant la pandémie pour assurer la connectivité régionale. Cela comprenait plus de 140 millions de dollars pour le Programme des services aériens en région éloignée et plus de 200 millions de dollars pour l'Initiative du transport aérien régional. Le gouvernement a également mis en place des modalités pour la fusion de Canadian North avec First Air afin de garantir que la compagnie aérienne puisse continuer à desservir les collectivités du Nord. En termes simples, ces efforts ont permis de maintenir l'industrie à flot et de préserver autant que possible la connectivité.

De plus, le gouvernement continue d'investir dans l'aviation du Nord par le biais du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires et du Fonds national des corridors commerciaux. Et à ce jour, le gouvernement a investi plus d'un milliard de dollars dans plus d'un millier de projets dans 201 aéroports régionaux et dans d'autres projets dans les aéroports du Nord.

Bien que nous assistions à une reprise de la connectivité aérienne de manière générale, d'importants défis demeurent. Par exemple, alors que les quatre principaux aéroports du Canada et bon nombre

de nos aéroports de taille moyenne ont presque retrouvé des niveaux de service prépandémiques, de nombreuses petites communautés n'ont pas connu le même retour de la demande. Beaucoup de ces petites collectivités ne sont qu'à 30 % ou 50 % des niveaux prépandémiques. Cela est dû à un certain nombre de facteurs, notamment une pénurie de pilotes, de mécaniciens d'aéronefs et d'autres travailleurs qualifiés.

En résumé, la connectivité, tout comme la concurrence, est une question complexe qui demeure un défi et qui nécessite des efforts de la part du gouvernement, du secteur et de tous les acteurs intermédiaires, tandis que nous continuons d'aller dans la bonne direction.

À mesure que le secteur continue d'évoluer et émerge de l'une de ses périodes les plus importantes, continuer d'explorer diverses mesures afin d'intensifier la connectivité sera essentiel.

[Français]

Pour conclure, j'ajoute que l'étude du Comité arrive à un moment opportun, alors que l'industrie aérienne canadienne continue de se rétablir, de s'adapter et d'évoluer.

Cela met fin à mes observations. Nous répondrons à vos questions avec plaisir.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Chers collègues, pour notre plus grande joie, j'ai de nouveau en ma possession le carton jaune et le carton rouge afin de marquer l'équité dans le temps de parole. Je lèverai le carton jaune lorsqu'il vous restera 15 secondes. Le carton rouge signifie que votre temps est écoulé. Je vous demande de faire de votre mieux pour me regarder autant que possible lorsque vous posez les questions et y répondez.

Je suis maintenant heureux de donner la parole à M. Davidson.

Monsieur Davidson, à vous l'honneur. Vous disposez de six minutes pour vos questions.

M. Scot Davidson: Bonjour.

Je voudrais remercier les hauts fonctionnaires de Transports Canada d'être avec nous aujourd'hui pour notre étude sur les aéroports régionaux.

Nous savons que des problèmes importants ont mené à la fermeture de petits aéroports régionaux comme celui de Buttonville. Au lieu de construire de nouveaux aéroports pour combler le vide, nous constatons une négligence très inquiétante de la part de Transports Canada et du ministre des Transports.

Les promoteurs de l'aérodrome de Baldwin Est ont reçu l'approbation de Transports Canada pour déverser des milliers de tonnes de remblais sur des zones humides protégées sous prétexte de construire un aérodrome, même s'ils ont été trouvés coupables d'infractions provinciales relatives au déversement de remblais contaminés. Ces promoteurs sont entendus à l'heure actuelle dans le cadre de la loi ontarienne de protection de l'environnement.

Selon un extrait de la transcription de la procédure, « Le modus operandi de M. Wilfred Goldlust semble être d'accepter des sols contaminés tout en suggérant à celui qui les génère que les déchets seront placés dans une décharge approuvée, puis de présenter faussement ces déchets comme des remblais propres et de les déposer sur des terrains non agréés pour recevoir des déchets. M. Wilfred Goldlust change fréquemment le nom ou le lieu d'établissement de ces sociétés et, plus récemment, semble utiliser des sociétés à numéro comme prête-nom. Alors que des mesures d'exécution sont prises à l'encontre de sa société, M. Wilfred Goldlust ne coopère pas et préfère se battre contre les mesures d'exécution, plutôt que de trouver une solution. »

Une de ces sociétés est censée construire un aéroport à Georgina. Je représente la grande circonscription de York—Simcoe — le potager du Canada — où ils ont manifestement l'intention de déverser des remblais et de laisser la terre en ruine, une fois qu'ils se seront enrichis avec les redevances de déversement. Transports Canada est tout à fait au courant de cela. Le ministre des Transports est tout à fait au courant de cela, et si vous le permettez, c'est le deuxième ministre des Transports avec lequel j'ai traité de cette question.

Il a été informé à de nombreuses reprises par le gouvernement de l'Ontario, par les municipalités, la FCM et les Chippewas de Georgina Island des limites de l'application de leurs lois et règlements concernant les aéroports sous réglementation fédérale. Je le répète: ce sont des aéroports sous réglementation fédérale.

Ma question pour les hauts fonctionnaires de Transports Canada est la suivante: pourquoi ce projet n'a-t-il pas été bloqué, puisque manifestement il n'est pas dans l'intérêt public de ma collectivité?

● (1115)

M. Serge Bijimine: Mon groupe, le groupe de la politique, n'est pas au courant de ce projet. Ce que je pourrais m'engager à faire, c'est de retourner au ministère, obtenir plus d'informations sur ce projet et sur ce qu'a fait Transports Canada dans le cadre de ce projet, puis envoyer une réponse écrite au Comité, si cela vous convient.

M. Scot Davidson: Je vous en remercie.

Je voudrais que le Comité comprenne ce dont je parle, comme le voudraient, je pense, tous les autres députés ici. Nous sommes envoyés ici pour nous battre au nom des résidents de nos circonscriptions et, à l'heure actuelle, c'est ce gouvernement, le ministre des Transports, qui fait des affaires à mauvais escient au nom des Canadiens.

C'est un problème qui dure depuis trois ans. J'ai beaucoup d'articles ici. À Durham, sur l'aéroport de Greenbank, ce procès a dépassé... Le nettoyage a coûté plus de 105 millions de dollars pour l'aéroport de Greenbank. Le même problème se produit à Tottenham et à Burlington. Ce sont des préoccupations environnementales sérieuses que Transports Canada ignore — ignore carrément.

Ce qui est frustrant pour moi, c'est que nous avons demandé au ministre de comparaître, monsieur le président, à notre comité. Monsieur le président, puis-je expliquer qu'il n'y a eu aucune réponse de la part du ministre?

Le président: Nous avons expliqué lors de la dernière réunion, je crois, que nous n'avions pas reçu de réponse quant à sa disponibilité ni de confirmation de sa présence.

M. Scot Davidson: Vous êtes les hauts fonctionnaires de Transports Canada avec qui je puis de nouveau communiquer directement pour souligner à quel point il est préoccupant que le ministre ne vienne pas devant le Comité pour répondre de tout cela.

Pouvez-vous comprendre ma frustration de député qui n'est pas en mesure de recevoir des réponses ni de voir de décisions prises?

M. Serge Bijimine: Nous nous engageons à en parler au ministre et d'en faire également rapport au ministre.

M. Scot Davidson: Je tiens à ce que tout le monde comprenne qu'il s'agit d'une étude sur les aéroports régionaux. Je suis ici aujourd'hui et j'espérais que les hauts fonctionnaires de Transports Canada pourraient répondre et offrir une direction en quelque sorte aux habitants de ma circonscription. Cela a été écrit après ce qui s'est passé à Greenbank, et le ministre a usé trois fois de son autorité pour refuser la construction d'un aéroport, parce que ce n'était pas dans l'intérêt public.

Monsieur le président, je vois que mon temps est écoulé. Je reprendrai le fil lors du prochain tour de questions.

● (1120)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Davidson.

Ensuite, c'est au tour de monsieur Fillmore.

À vous l'honneur. Vous avez six minutes, monsieur.

M. Andy Fillmore (Halifax, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président, et je remercie nos hauts fonctionnaires de Transports Canada. Merci d'être au service des Canadiens et des industriels qui les soutiennent.

Je représente une ville portuaire, Halifax, où le Fonds national des corridors commerciaux a été déployé avec beaucoup d'efficacité. Je vous remercie de votre participation, si participation il y a eu, à cela.

Je voudrais revenir au secteur du transport aérien, particulièrement aux liaisons avec les collectivités nordiques et éloignées et la façon dont le Fonds national des corridors commerciaux y a été appliqué.

Je me demandais si vous pouviez nous parler des projets en cours et des projets à venir dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux.

M. Serge Bijimine: Certainement.

Je vais demander à mon collègue, Vincent Millette, de répondre.

M. Vincent Millette (directeur, Politique de services nationaux aériens, ministère des Transports): Je n'ai pas la liste complète sur moi. C'est quelque chose que nous pouvons nous engager à fournir.

Je peux vous donner quelques exemples de projets qui ont été financés par le Fonds national des corridors commerciaux, ou FNCC, et qui ont aidé à la connectivité avec le Nord. Parmi eux, la construction d'un entrepôt à Iqaluit et la construction d'un entrepôt à Ottawa pour faciliter le transport des marchandises à destination du Nord. Plusieurs pistes d'atterrissage ont également été remises en état dans le Nord.

M. Andy Fillmore: D'accord. Je vais faire une pause pour m'assurer que personne d'autre ne souhaite ajouter autre chose. Sinon, je continue.

M. Serge Bijimine: Je peux rajouter quelques détails, si cela vous convient.

Outre ce que M. Millette a dit, j'ai quelques chiffres précis, mais pas de projets précis.

Dans le cadre du FNCC pour les aéroports, près de 400 millions de dollars ont été mis de côté. Encore dans le cadre du FNCC, 96 projets ont été prévus pour le Nord, représentant 166 millions de dollars.

M. Andy Fillmore: Je vous remercie.

Si vous êtes en mesure de fournir au Comité une liste plus complète de ce à quoi votre collègue faisait référence, ces données seraient utiles aux analystes.

Indépendamment du FNCC, quelles autres stratégies Transports Canada envisage-t-il pour améliorer l'abordabilité et la connectivité pour les résidents du Nord?

M. Serge Bijimine: Nous envisageons un large éventail de mesures. Je crois que ce comité est assurément essentiel pour faire le tour de la question.

Nous étudions le modèle américain et les mesures mises en place par les États-Unis qui pourraient s'avérer efficaces et s'appliquer ou non au Canada.

Nous étudions la même chose pour l'Union européenne et l'Australie. Nous avons une approche internationale et évaluons certaines mesures et initiatives de différents pays du monde qui pourraient permettre d'obtenir une meilleure connectivité au Canada. Nous envisageons tout cela sérieusement.

Nous sommes également très intéressés par le programme du Québec et ce qu'ils font là-bas en matière de connectivité. Toutes les cartes sont sur la table.

Comme je l'ai dit, c'est une question complexe, mais nous explorons toutes les pistes et cherchons à voir ce qui fonctionne et si cela fonctionnerait au Canada avec l'abordabilité et les coûts-avantages. Toutes les cartes sont sur la table. Nous étudions cela vraiment sérieusement et ne négligeons aucune piste.

M. Andy Fillmore: Merci. Je vous félicite de chercher ailleurs des solutions. Si on a déjà inventé la roue... c'est formidable.

Je reviens au Canada, à notre propre expérience et à ce que nous avons appris, par exemple, de la fermeture récente de Lynx Air, qui a clairement exposé les vulnérabilités financières des petits transporteurs dans les régions nordiques et éloignées.

Quelles leçons avons-nous tirées, selon vous, du cas de Lynx Air, et que pourrions-nous changer ou faire différemment, dans l'avenir, pour mieux soutenir les petits transporteurs?

M. Serge Bijimine: Il y a deux ou trois choses.

Premièrement, il est regrettable que Lynx ait fait faillite. En 2018, nous avons modifié les règles concernant la propriété étrangère, qui est passée de 25 % à 49 %, à condition qu'aucune entité ne puisse contrôler plus de 25 % des actions. Après l'avoir fait, nous avons vu de nouveaux venus arriver — Lynx et d'autres — mais nous pensons que la pandémie a eu un impact majeur sur la capacité de Lynx de survivre. Il y a eu le lancement, puis la pandémie est arrivée, et comme pour toutes les autres compagnies aériennes — mais pour un nouveau venu, c'était encore plus important que pour celles déjà établies — je pense que cela s'est révélé

être beaucoup à assumer pendant cette période. Au début de la reprise, ils ont dû prendre une décision d'affaires, soit rester ou plier bagage, et j'imagine qu'ils ont pris la décision de plier bagage.

Il y a deux ou trois points à retenir, de notre point de vue, par rapport à ce que nous entendons.

Assurément, en ce qui concerne la propriété étrangère, nous avons apporté des modifications en 2018. Nous continuons de voir ce qui se fait, mais en passant, aux États-Unis, la propriété étrangère se situe à 25 %. Au Japon, elle est à 33 %, et en Europe, à 49 % également. Les modifications apportées à la propriété étrangère ne seront peut-être pas la solution, c'est pourquoi nous examinons différents moyens et différentes choses que nous pourrions faire pour nous assurer de fournir l'environnement permettant à ces transporteurs à très faible coût de survivre.

• (1125)

M. Andy Fillmore: D'accord. Merci. J'ai l'impression que mon temps est écoulé.

Le président: Effectivement, monsieur Fillmore. Bien joué. Merci beaucoup.

[Français]

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

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

Je salue les témoins qui sont ici aujourd'hui, à commencer par M. Bijimine, à qui je souhaite un joyeux anniversaire.

Monsieur Bijimine, vous avez dit dans votre allocution d'ouverture que, selon vous, le transport aérien régional pose un problème complexe auquel il n'y a pas nécessairement de solution facile.

Dans le cadre de cette étude et de l'étude précédente, nous avons reçu beaucoup de témoins jusqu'à présent, et des liens peuvent être faits entre les deux études. L'élément majeur qui est ressorti des témoignages et qui semble faire consensus, c'est le fait que les coûts d'exploitation des transporteurs aériens dans les régions sont énormes et que cela nuit à leur rentabilité.

Plus des frais s'ajoutent aux coûts d'exploitation, plus il devient difficile pour les transporteurs d'être rentables. Presque tous les témoins ont dit que le transport aérien régional n'est pas un simple service dont les problèmes peuvent se régler seulement en suivant le principe de l'utilisateur-payeur.

Est-ce ainsi que vous percevez la situation au ministère?

M. Serge Bijimine: Oui, nous comprenons certainement que le transport régional et le transport dans le Nord présentent des défis uniques. Ce type de transport est différent de celui qui assure les vols entre Toronto et Montréal, par exemple.

Nous avons d'ailleurs mis en place des programmes visant à traiter les problèmes évidents, comme le Programme de services aériens en région éloignée. Ce programme nous permet souvent d'offrir de l'aide aux communautés.

[Traduction]

Nous finançons les pistes d'atterrissage pour permettre aux avions d'atterrir.

[Français]

Il permet à plusieurs communautés d'avoir accès à des vols dans leur région.

Nous essayons aussi d'assurer un certain équilibre entre la protection des passagers, en appliquant le Règlement sur la protection des passagers aériens, et le fardeau sur les petits transporteurs, qui ne doit pas être indu.

Quand il s'agit de petits transporteurs, les changements de réservation et les indemnités de remboursement, par exemple, entrent dans une nouvelle catégorie. Nous essayons de plusieurs façons de distinguer les grands des petits transporteurs.

Nous offrons aussi des programmes particuliers pour le Nord et les régions.

M. Xavier Barsalou-Duval: Il y a peut-être des programmes qui existent déjà, mais ils ne semblent pas avoir porté suffisamment de fruits. Ça ne semble pas être un succès, puisqu'il semble que la situation dans le Nord est toujours critique. J'imagine qu'il est possible d'en faire davantage.

La question que je voudrais vous poser a été soulevée, plus tôt, par un collègue. Elle porte sur la raison de l'absence du ministre. Vous êtes ici pour représenter le ministère des Transports. Cependant, M. Rodriguez n'a pas répondu favorablement à l'invitation du Comité.

Le ministre des Transports vous a-t-il dit pourquoi il ne souhaitait pas témoigner devant le Comité?

• (1130)

M. Serge Bijimine: Non, il ne me l'a pas dit. Je pense que c'est en raison de son horaire extrêmement chargé. Je suis sûr que s'il avait pu venir témoigner devant le Comité, il l'aurait fait. Je suis à même de constater à quel point il est occupé. Il est aussi le lieutenant politique du Québec.

M. Xavier Barsalou-Duval: Il est effectivement le lieutenant politique du Québec. Or, un groupe de travail sur le transport aérien a été mis en place par le gouvernement du Québec, et le gouvernement fédéral a été invité à participer à ses travaux. Cependant, il n'est pas présent à cette table. Pourtant, il s'agit d'une responsabilité fédérale.

Savez-vous pourquoi le bureau du ministre a décidé de ne pas participer à l'initiative du Québec?

M. Serge Bijimine: Ce que je peux dire là-dessus, c'est qu'il y a deux groupes de travail.

Premièrement, il y a le Conseil des ministres, qui regroupe les ministres des Transports de toutes les provinces et de tous les territoires. Ils discutent de toutes les questions que vous avez soulevées. Ces questions touchent énormément le Québec, qui fait part de solutions à d'autres provinces. Il y a donc un forum qui réunit d'autres personnes. Le Québec est présent au Conseil des ministres.

Deuxièmement, les sous-ministres se réunissent assez souvent pour discuter, par exemple, des questions relatives à la connectivité régionale et à la reprise du secteur aérien.

M. Xavier Barsalou-Duval: Quoi qu'il en soit, tous les gens qui se trouvent autour de la table, qui représentent, par exemple, l'Alliance de l'industrie touristique du Québec, l'Union des municipalités du Québec ou les aéroports du Québec, aimeraient pouvoir discuter avec des représentants fédéraux. Si le gouvernement fédéral

était présent à la table, ça aiderait tout le monde à mieux comprendre les limites ou les défis qui se posent au fédéral. Ce n'est pas parce que le fédéral est présent à la table qu'il s'engage nécessairement à faire exactement ce que recommandent certains des intervenants. En revanche, cela permet d'établir un dialogue.

J'ai l'impression que le Québec travaille tout seul et que le fédéral est plus ou moins intéressé par ce qui s'y passe. En tout cas, il est plus ou moins présent. Cela ne semble pas démontrer que le fédéral est proactif quant aux questions qui touchent le Québec.

M. Serge Bijimine: Je pense que nous sommes proactifs quant aux questions qui touchent le Québec. En plus du forum, des rencontres bilatérales se tiennent avec des représentants du Québec pour discuter des problèmes dans le domaine aérien. Nous rencontrons non seulement des gens de la province de Québec, mais aussi des acteurs du secteur aérien du Québec. Le ministre est constamment en contact avec des compagnies aériennes, comme Air Transat et Air Canada, ainsi qu'avec des représentants des aéroports de Montréal et de Québec, et j'en passe.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

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

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

Bienvenue au Comité, monsieur Bijimine. Joyeux anniversaire.

Bienvenue à vos collègues également.

Les questions de connectivité régionale et d'abordabilité touchent vraiment les gens de la région que je représente, comme vous le savez bien. Dans votre déclaration liminaire, vous avez parlé un peu de la tendance depuis la pandémie. Certes, la pandémie a été très difficile.

Pour ce qui est de la tendance à long terme, lorsqu'il s'agit de connectivité au Canada, Transports Canada a-t-il une idée de ce qu'a été cette tendance, en particulier depuis la déréglementation dans les années 1980? Les collectivités rurales au Canada ont-elles reçu un meilleur service de la part du secteur aérien depuis la déréglementation?

M. Serge Bijimine: Nous pourrions certainement vous revenir avec un article qui fournit les détails de ce que vous avez demandé, pour la période allant des années 1980 jusqu'à aujourd'hui. Nous pourrions le faire.

Pour ce qui est de la connectivité, récemment — pour la pandémie et la période après — nous la surveillons. Lorsque nous le faisons, nous regardons le nombre de vols à destination et en partance des collectivités, le nombre de sièges disponibles pour ces collectivités et le nombre de nouvelles destinations à partir de ces collectivités. Nous surveillons toutes ces mesures très étroitement, en rapportant à notre secteur aérien et aux transporteurs aériens qu'il est essentiel de maintenir une quantité raisonnable de connectivité, surtout au Canada.

M. Taylor Bachrach: Je crois comprendre que, depuis la pandémie, la reprise avance plutôt lentement. Certaines collectivités se remettent mieux que d'autres, mais j'aimerais savoir si Transports Canada sait, si on regarde les dix dernières années, si les collectivités constatent une meilleure connectivité au Canada, ou travaillez-vous si fort sur cette question parce que la tendance s'en va dans la direction contraire? Soit dit en passant, dans les collectivités que je représente, on voit beaucoup d'exemples de collectivités qui reçoivent moins de service qu'il y a dix ans.

Dans la collectivité où je vis, il y a dix ans, il y avait deux compagnies aériennes, avec chacune deux vols par jour vers Vancouver. Il n'y en a maintenant qu'une seule, et pour certaines parties de l'année, il n'y a qu'un vol prévu par jour vers Vancouver. Il y a eu une réduction importante du service. D'autres collectivités ont observé la même chose. De façon générale, la tendance s'en va-t-elle dans la mauvaise direction? Est-ce pourquoi Transports Canada est saisi de cette question?

• (1135)

M. Serge Bijimine: Nous en sommes saisis. Je pense que ce que vous venez de dire...

M. Taylor Bachrach: Répondez surtout à la question précédente, monsieur Bijimine: dans quelle direction la tendance va-t-elle?

M. Serge Bijimine: Ce que j'allais dire, c'est que nous en sommes saisis.

Ce que vous avez décrit représente essentiellement ce que nous constatons. Il n'y a pas de connectivité uniforme. À certains endroits, la connectivité est meilleure, et à d'autres, elle est moins grande. Il n'y a pas d'approche équilibrée.

Nous serions heureux de nous pencher sur des collectivités précises pour répondre à votre question, mais il n'y a pas de solution unique. Certaines collectivités ont été et sont plus connectées, et d'autres ont perdu des connexions.

M. Taylor Bachrach: Est-ce que c'est la même histoire pour l'abordabilité? Je pose la question parce que, bien sûr, c'est l'autre aspect de ce défi. Ce n'est pas seulement la connectivité; les gens ont-ils les moyens de payer pour les vols qui sont offerts?

M. Serge Bijimine: C'est une autre bonne question également.

Je pense que ce que vous demandez, si j'ai bien compris, c'est si le prix des billets d'avion a augmenté ou diminué au cours des dix dernières années. Nous sommes heureux de fournir ce détail également. Je n'ai pas les chiffres ici avec moi, mais je serai heureux de vous fournir ce détail...

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, pouvons-nous noter que cette information serait très utile pour l'étude? Si M. Bijimine est prêt à la fournir, ce serait formidable.

Oui, certes, on observe que, dans les collectivités où il existe un monopole, les compagnies aériennes semblent pouvoir demander le maximum que les gens pourraient payer, et nous voyons bien souvent que le coût des vols dans les petits avions de courtes distances est exorbitant.

Je suis curieux. Selon Transports Canada, quelle est la principale approche à adopter pour rendre le prix des vols aériens dans les collectivités rurales abordable? Il existe différentes options, différents outils et différentes approches. Après la déréglementation, je pense qu'on a promis que l'augmentation de la concurrence allait fournir

cette panacée de voyages aériens abordables. Ce n'est pas vraiment ce qui est arrivé dans de nombreuses régions rurales du Canada.

Quelles sont les autres options?

M. Serge Bijimine: Je pense que, par l'entremise du Comité et des témoins que vous avez entendus... Vous avez lu les propositions des témoins, y compris les solutions intercompagnies et les diverses autres solutions possibles.

Comme je l'ai dit, notre engagement est de comprendre plus et d'en apprendre davantage, ce qui nous permettra et nous aidera ensuite à faire notre travail stratégique pour présenter quelques recommandations.

Je suis tout à fait d'accord. La connectivité et l'abordabilité au Canada sont des questions auxquelles on doit s'attaquer. Elles ne sont pas faciles. C'est une solution complexe, mais nous sommes engagés à l'examiner, nous l'avons examinée et nous continuerons de le faire.

M. Taylor Bachrach: Quel est le délai pour faire ce travail?

Vous avez dit que vous écoutez le Comité et que vous formulerez ensuite des recommandations, présumément au ministre des Transports. Quand les Canadiens peuvent-ils s'attendre à recevoir un certain type de changement réglementaire ou stratégique qui stimulera l'abordabilité et la connectivité?

M. Serge Bijimine: Je n'ai pas de délai à proprement parler à l'heure actuelle, mais je peux vous assurer que nous travaillons d'arrache-pied, et nous espérons faire ce travail aussi rapidement que possible.

M. Taylor Bachrach: D'accord.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Le prochain est M. Davidson.

Monsieur Davidson, la parole est à vous, encore une fois. Vous avez cinq minutes, monsieur.

M. Scot Davidson: Merci, monsieur le président.

Juste pour reprendre là où je me suis arrêté, je suis heureux de voir que vous écoutez et que des mesures seront prises.

Nous parlons de viabilité économique dans les régions rurales du Canada. Ce qui m'a surpris quand j'ai appris que l'on voulait construire un aéroport au Canada, c'est que Transports Canada n'examine pas la viabilité économique ou les analyses de rentabilisation des aéroports. C'est ce qui m'a vraiment surpris.

Deux autres choses devraient préoccuper les membres du Comité. Transports Canada — pensez-y, à notre époque — a approuvé le site d'un aéroport pour deux pistes d'atterrissage qui ne pointent pas en direction du vent dominant. Elles doivent être construites à 991 mètres, soit 3 250 pieds. Pourquoi cela devrait-il préoccuper Transports Canada? Eh bien, c'est parce que tout ce qui dépasse 1 000 mètres doit faire l'objet d'une évaluation économique fédérale. Ces deux pistes d'atterrissage ont été approuvées à 991 mètres. Mon sixième sens s'éveille immédiatement: pourquoi?

L'autre chose que nos représentants ici comprendraient, je pense, c'est que si vous construisiez un nouvel aéroport, si Transports Canada se penchait sur sa viabilité économique, vous voudriez une piste d'atterrissage à 5 000 pieds. N'êtes-vous pas d'accord?

• (1140)

M. Serge Bijimine: Cela dépend d'un certain nombre de facteurs.

M. Scot Davidson: Eh bien, je pense que le facteur, si je peux me le permettre, c'est que si je construisais une nouvelle piste d'atterrissage, je voudrais un système d'atterrissage aux instruments, et 5 000 pieds, c'est le minimum pour un tel système. Le promoteur a dit qu'il allait utiliser un radiophare non directionnel de Buttonville. Je crois savoir que le gouvernement fédéral décline actuellement les NDB. N'est-ce pas?

M. Serge Bijimine: Je vais céder la parole à mon collègue, M. Cook.

M. Andy Cook (directeur général délégué, Aviation civile, ministère des Transports): Je peux en parler.

Tout d'abord, merci d'avoir posé la question.

Il y a une tendance au Canada à déclasser les NDB, les radiophares non directionnels, comme service au sol ou aides à la navigation au sol.

Ce qu'on utilise dans une grande mesure comme remplacement ou autre solution, ce sont les systèmes de navigation globale, les systèmes basés dans l'espace, qui sont beaucoup plus précis.

Les radiophares non directionnels entraînent toutes sortes d'erreurs. D'après mon expérience de pilote, si vous abaissez les ailes de votre avion, cela change l'angle dans lequel vous vous dirigez par rapport au radiophare non directionnel.

M. Scot Davidson: Je vous remercie, monsieur Cook. Mon temps est limité.

Je pense qu'une personne raisonnable voudrait poser des questions. Si vous construisiez une piste d'atterrissage de moins de 5 000 pieds à 3 200 pieds, donc 100 pieds de moins que ce qu'il faut pour déclencher une évaluation environnementale, sans envisager de mettre en place un système d'atterrissage aux instruments, en envisageant d'utiliser un radiophare non directionnel alors qu'ils font l'objet d'un déclassement, et que la piste d'atterrissage ne pointait pas dans la direction dominante du vent, je pense que ce serait pour vous, qui êtes pilote, un casse-tête.

L'évaluation est-elle raisonnable?

M. Andy Cook: Je dirais que, pour une très courte piste d'atterrissage comme celle-là, un système d'atterrissage aux instruments, une approche aux instruments qui n'est habituellement pas aussi utilisée par l'aviation générale, dans la même mesure, que pour d'autres avions atterrissant sur ces très courtes pistes d'atterrissage... cela ne nécessiterait pas d'analyse de rentabilisation.

Je n'ai pas les détails sur cet aérodrome en question, mais je suis sûr que si nous pouvions les obtenir, nous pourrions fournir une réponse au Comité en temps opportun.

M. Scot Davidson: Je vous remercie. Je dis simplement que, si je devais construire un nouvel aéroport, ce sont les choses que j'examinerais si j'étais Transports Canada. Ce pourrait être de ne pas utiliser de faisceau arrière de LOC ou de NDB; je chercherais à construire un aéroport pour en faire la promotion sur le plan économique. Transports Canada ne regarde aucune de ces choses. Cela m'a surpris.

Le Comité a entendu parler de problèmes dans l'Arctique liés au fait que des avions ne sont pas en mesure d'atterrir sur des pistes en

gravier dans le Grand Nord. Puisque l'on parle de viabilité économique et de la souveraineté du Canada, c'est de toute évidence une préoccupation pour les voyageurs aériens, car les avions dotés de ces capacités seront éliminés progressivement.

Qu'en est-il de l'Aviation royale canadienne? Comment assurer notre sécurité et notre souveraineté dans l'Arctique si nos avions ne peuvent plus atterrir dans le Nord?

Monsieur Cook, vous savez que le Boeing 737-200 est le seul avion qui peut être équipé d'un équipement pour utilisation sur piste non revêtue. Ils seront éliminés progressivement. Le Comité a entendu des témoignages ici au sujet des pistes en gravier dans le Nord. C'est maintenant devenu très préoccupant, et aussi pour ce qui est des coûts des aliments. Le gouvernement du Canada vient d'acheter des F-35 qui ne fonctionnent pas du tout sur des pistes en gravier.

Mon temps est écoulé, monsieur le président.

Le président: Je vais vous donner 15 secondes pour poser la question. Je pense qu'elle est bonne.

M. Scot Davidson: Où en sommes-nous avec les pistes d'atterrissage dans l'Arctique et les pistes en aluminium? Vous pourriez peut-être nous le dire.

M. Andy Cook: Merci d'avoir posé la question.

Par votre entremise, monsieur le président, nous collaborons activement avec le groupe des services de rechange. Je pense qu'un représentant qui est un promoteur de pistes d'atterrissage en aluminium s'est adressé à vous récemment.

Il existe divers types de surface de rechange. Transports Canada a approuvé l'utilisation des surfaces de bitume mince, ce qui est essentiellement un enjeu en Saskatchewan, comme surface de rechange aux pistes d'atterrissage dures. Nous travaillons avec l'industrie. Nous comprenons l'importance des besoins que les aéronefs atterrissent dans le Nord. Je suis heureux de dire, en tant que vétéran de l'Aviation royale canadienne, que j'ai atterri très souvent sur des pistes en gravier dans un aéronef C-130 Hercules.

L'aéronef C-17 Globemaster, le plus grand aéronef de transport, est également approuvé, ou il l'était à tout le moins lorsque j'étais pilote.

• (1145)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cook. Merci, monsieur Davidson.

Le suivant est M. Badawey. La parole est à vous pour cinq minutes, monsieur.

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

Je tiens à profiter de l'occasion pour remercier M. Davidson également d'avoir posé ces questions. Tout le but de cette étude est d'examiner comment nous pouvons être plus productifs en fonction des témoignages que nous avons reçus des témoins. Nous sommes chanceux aujourd'hui d'avoir des témoins qui ont déjà volé, ainsi que des intervenants de Transports Canada, qui se penchent sur cette question depuis un certain temps. Lorsque le rapport sera produit à partir des témoignages reçus par les analystes, je suis sûr que le ministre reviendra avec son ministère et son équipe et proposera beaucoup de recommandations sur la marche à suivre.

En ce qui concerne particulièrement les commentaires de M. Davidson, je comprends certaines des situations dans lesquelles il se retrouve dans sa circonscription, tout particulièrement en ce qui a trait à la remise en état et aux évaluations des risques propres aux sites, puis au moment de travailler avec la province également pour les évaluations et découvrir ce que sont ces niveaux de ppm — ces parties par million — et différentes options liées à la remise en état, et travailler également avec d'autres partenaires comme les collectivités pour parvenir au même résultat.

Pour parler un peu plus en détail des évaluations concernant l'aérodrome, ma première question est pour M. Bijimine car le Comité s'attend, en réponse au ministre, à recevoir d'autres renseignements concernant l'aérodrome.

M. Serge Bijimine: Certainement. La question a été posée, et nous l'examinerons et essaierons de trouver le plus d'information possible. Je n'en suis personnellement pas au courant, mais je m'engagerai à découvrir au sein du ministère qui est responsable et à fournir l'information que nous trouverons.

M. Vance Badawey: C'est excellent. Merci.

Monsieur Cook, en ce qui concerne les pistes en gravier, devons-nous nous attendre à recevoir des renseignements à ce sujet? J'irais même plus loin, jusqu'à des informations qui répondraient aux préoccupations de M. Davidson.

M. Andy Cook: Merci de la question.

Par votre entremise, monsieur le président, nous travaillons activement avec l'industrie et avec le groupe d'intervenants qui proposent d'utiliser des surfaces de rechange pour les pistes d'atterrissage. Nous comprenons vraiment qu'il est essentiel que les aéronefs desservent le Nord et sommes très au courant de la question soulevée par M. Davidson concernant le Boeing 737-200.

Il y a un problème qui nécessite à la fois la certification du type de surface de piste d'atterrissage et la certification de l'avion lui-même pour atterrir sur ces surfaces de piste. Cela nécessite la participation des fabricants originaux de matériel et peut parfois nécessiter des ajouts aux manuels des aéronefs qui permettent le vol.

Jusqu'ici, les fabricants originaux de matériel n'ont pas manifesté la volonté de vouloir se pencher sur cette partie du problème en détail, mais nous travaillons activement avec eux. C'est une question très importante qui doit être abordée si on veut continuer d'autoriser l'exploitation sécuritaire des actifs aériens dans le Nord.

M. Vance Badawey: Avant de poser ma prochaine question, je dirai — et je m'excuse de me répéter — que c'est la raison pour laquelle nous sommes ici. Si l'on met de côté la politique et la partisanerie, nous sommes ici pour faire le travail. Peu importe le côté d'où viennent ces préoccupations, on s'attend à ce que les témoignages que l'analyste reçoit reviennent sous forme de rapport, qu'il soit ensuite refilé à votre équipe, puis que le ministre réponde en formulant des recommandations à partir de ce que nous entendons des témoignages des témoins. Encore une fois, la raison pour laquelle nous aimons tant que vous soyez ici directement, c'est que, de cette façon, nous pouvons entendre de première main certaines de vos préoccupations et de ces problèmes.

Ma dernière question, et j'aimerais vous laisser du temps pour y répondre, porte sur ce que j'ai soulevé à la dernière réunion concernant le fait d'essayer de tirer profit, d'une certaine façon, d'une approche pangouvernementale et inclusive au transport dans le Nord. Oui, nous parlons de transport aérien, mais la possibilité de services

multimodaux et intermodaux pour le déplacement des personnes et des marchandises existe également. Bien sûr, je dis « tirer profit », parce que c'est le même coût, la même méthode de transport qui pourrait être utilisée au fil du temps en fonction de ce qui est disponible dans chaque administration.

Encore une fois, pouvons-nous nous attendre, lorsque nous recevrons les recommandations de votre part, en fonction de ce que vous entendez de nous, que cela ne concerne pas seulement le transport aérien, mais qu'il soit aussi possible de mettre à profit ces dépenses en capital et en fonctionnement pour inclure une approche inclusive applicable au déplacement des gens et des marchandises de sorte que, comme M. Davidson l'a mentionné plus tôt, nous réalisions également des gains d'efficacité en fonction du transport non seulement des gens, mais aussi des marchandises, comme les aliments, dans le Nord?

• (1150)

M. Serge Bijimine: Merci d'avoir posé la question. Je suis tout à fait d'accord avec vous.

Je pense que la solution nécessitera tout ce que vous venez de mentionner. Elle nécessitera des efforts et des partenariats avec un éventail de parties dans l'ensemble de l'écosystème. Le gouvernement fédéral devra jouer un rôle, tout comme les gouvernements provinciaux et territoriaux et, peut-être, certaines municipalités, compagnies aériennes et certains aéroports. Cela fait intervenir beaucoup de leviers à différents endroits.

Une étude comme celle-ci aide à ramener tout sous un même toit. Je suis absolument impatient de connaître les recommandations du Comité, et la réponse de Transports Canada.

M. Vance Badawey: Merci.

Le président: Merci, monsieur Badawey.

[Français]

Merci, monsieur Bijimine.

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

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

Monsieur Bijimine, je veux vous entretenir d'un autre élément. Lors de leur témoignage, les représentants de l'Union des municipalités du Québec ont mentionné que le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires semblait très insuffisant et que les montants n'avaient pas été indexés depuis à peu près 20 ans. Ils ont constaté qu'ils restaient les mêmes année après année. L'enveloppe de ce programme est d'environ 40 millions de dollars, ce qui permet de rénover environ un aéroport par année.

J'aimerais savoir si vous êtes conscient de l'insuffisance de ce programme. Il n'y a pas juste un aéroport au pays. Vous pourriez peut-être nous dire combien il y en a, mais je suis certain qu'il y en a beaucoup.

M. Serge Bijimine: Oui, il y en a beaucoup. Je vais commencer à répondre à la question pendant que les membres de mon équipe chercheront le nombre exact d'aéroports au pays. Je sais qu'il y en a 26 qui font partie du Réseau national d'aéroports, mais il y en a plusieurs autres qui n'en font pas partie.

Vous avez certainement raison. Nous aimerions bien que le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires soit bonifié pour permettre la réalisation de plus de projets. Nous allons continuer à chercher des possibilités d'avoir un renflouement de fonds. C'est toujours mieux d'en avoir plus, sans doute, mais, pour l'instant, nous essayons de financer le plus grand nombre de projets possible et de travailler selon les sommes que nous avons.

Pour répondre à votre question, il y a 300 aéroports au Canada.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

J'aimerais soulever un autre élément.

Les représentants de l'Union des municipalités du Québec et d'autres gens qui sont venus au Comité ou qui prônent aussi cette politique auraient aimé qu'il y ait une révision du cadre juridique et réglementaire existant. Ils souhaiteraient que l'on permette des initiatives locales visant à desservir des régions au moyen d'appels d'offres ou d'un système de régie, comme on le fait pour le transport par autobus, par exemple. Il s'agirait d'accorder plus de flexibilité aux régions qui veulent se prendre en main et répondre elles-mêmes à leurs besoins en matière de transport aérien régional.

Le ministère est-il au courant de cela? Est-il ouvert à l'idée de modifier le cadre juridique et réglementaire pour permettre de telles initiatives dans l'avenir?

M. Serge Bijimine: Personnellement, je ne suis pas au courant, mais quelqu'un de mon équipe est peut-être au courant.

M. Vincent Millette: Il y a des initiatives dans certaines régions, comme dans les provinces atlantiques, où un groupe a été mis en place pour trouver des solutions à leurs problèmes liés à la connectivité régionale. Il a demandé à des consultants de faire des études, et il a diffusé une demande de propositions pour attirer des transporteurs aériens régionaux.

Le président: Merci beaucoup.

Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous avons ensuite M. Bachrach.

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

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Monsieur Bijimine, nous avons entendu certaines déclarations faites par des compagnies aériennes concernant le Règlement sur la protection des passagers aériens, et je vais donc poser des questions à ce sujet.

Mes questions portent davantage sur la façon dont les règlements traitent les passagers qui formulent des plaintes. Comme vous le savez, c'est une préoccupation de longue date pour nous.

Récemment, nous avons entendu des histoires de passagers à qui l'Office des transports du Canada ne dit plus quelle est la place dans la file d'attente. À un moment donné, lorsque vous faites une plainte, l'OTC vous dirait que vous êtes la plainte numéro 20 337 ou 60 592, ou peu importe votre place dans la file. Cela ne se fait plus.

Étiez-vous au courant?

• (1155)

M. Serge Bijimine: Je ne le suis pas.

Cela relève de l'Office des transports du Canada, qui est responsable de recevoir les plaintes, de les gérer et de rendre des décisions sur ces plaintes. Je pense donc que mes collègues de l'Office des transports du Canada pourraient mieux répondre à cette question.

M. Taylor Bachrach: Je pense que c'est là la difficulté. L'OTC a également un lien avec Transports Canada, et nous avons certainement posé à Transports Canada d'autres questions au sujet du Règlement sur la protection des passagers aériens. Le ministre est responsable de ce règlement au bout du compte, parce qu'il l'a rédigé, avec l'aide de votre ministère, et le règlement ne sert pas les passagers.

Je viens de parler à une personne l'autre soir. Elle a déposé une plainte, l'a fait cheminer à travers le long processus de plainte et est arrivée au bout du processus. L'OTC a fini par l'indemniser. Air Canada avait jusqu'à avril pour verser l'indemnisation, et elle ne l'a toujours pas fait. Cette information date de cette semaine.

Que fait le gouvernement pour s'assurer que les compagnies aériennes versent l'indemnisation qu'on leur ordonne de verser?

M. Serge Bijimine: En toute transparence, le processus de plainte est un défi, et il y a beaucoup de défis autour du processus de plainte.

Je pense que mes collègues de l'Office des transports du Canada ont travaillé sans relâche pour essayer d'apporter des améliorations, mais plus d'améliorations sont nécessaires.

Cependant, je préférerais vraiment ne pas empiéter sur leur domaine et leur territoire et sur ce qu'ils font et la façon dont ils fonctionnent. Je préférerais vraiment que le Comité réponde à cette question.

Le président: Merci. Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Nous avons ensuite M. Muys.

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

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

Vous avez parlé de pénuries de pilotes, de défaillances mécaniques et d'un certain nombre de défaillances qui sont problématiques, en particulier dans les régions nordiques et éloignées. Pendant la pandémie et après, il y a eu un arriéré incroyable dans l'obtention d'examen médicaux pour les pilotes. En fait, nous avons entendu dire que des écoles de pilotage avaient dû fermer. Un certain nombre de mes électeurs ont appelé mon bureau, où nous essayions d'obtenir ces examens médicaux.

A-t-on remédié à ce problème? Si oui, quelles leçons avons-nous tirées? Je veux dire, c'est un retard inacceptable. C'est une erreur volontaire. Comment réglons-nous le problème?

M. Andy Cook: Merci pour la question.

C'est une excellente occasion de rétablir les faits. Il n'y a en fait pas d'arriéré de dossiers concernant les examens médicaux; il y a une file d'attente pour des cas médicaux complexes.

À l'heure actuelle, le règlement prévoit que le traitement des demandes médicales des pilotes médicalement apte se fait dans les 40 jours ouvrables. C'est ce qui se passe dans presque tous les cas. Je pense qu'il est important de souligner que dans le cas des 75 % des pilotes qui consultent des médecins légistes ou des médecins de l'aviation civile pour faire examiner leur dossier médical, celui-ci est traité sur-le-champ au cabinet du médecin.

Les demandes ab initio des nouveaux pilotes doivent passer par notre siège, et toutes les demandes des pilotes qui sont aptes sont traitées dans la norme des 40 jours ouvrables.

M. Dan Muys: C'est ce qui a été fait récemment, ou est-ce que c'était le cas auparavant? Je rejette votre analyse, parce que ce n'est certainement pas ce que j'ai entendu.

M. Andy Cook: Ce n'est pas une tendance récente. Ce que vous avez appelé l'arriéré est une file d'attente d'environ 5 000 à 6 000 dossiers en attente de traitement, mais ces dossiers dépendent de la complexité des dossiers médicaux.

M. Dan Muys: Vous ne pensez pas que 5 000 ou 6 000 est un chiffre important? Je veux dire, c'est presque aussi mauvais que les chiffres relatifs au RPPA.

• (1200)

M. Andy Cook: C'est un chiffre important, mais il importe de mettre ce chiffre en contexte. Ces cas sont des cas médicaux complexes qui ne répondraient autrement pas aux normes médicales. Ce sont des pilotes qui ne seraient autrement pas considérés comme aptes, mais pour qui le ministre essaie d'exercer son pouvoir discrétionnaire pour faire voler ces pilotes. Souvent, cela nécessite des tests de diagnostic médical qui recourent les files d'attente provinciales en matière de santé, et ainsi de suite, et qui recourent les spécialistes qui les ont évalués.

Cette file d'attente de cas complexes représente un certain nombre de cas pour lesquels le ministre essaie d'exercer son pouvoir discrétionnaire afin d'amener ces pilotes à voler, mais cela prend du temps.

M. Dan Muys: D'accord. Merci.

Que fait Transports Canada concernant le coût élevé de la formation au pilotage pour les aspirants pilotes? J'ai parlé à certains d'entre eux qui fréquentent l'école de pilotage de ma circonscription, et j'en connais d'autres également, et c'est un fardeau.

Y a-t-il des initiatives en cours pour aider à alléger ce coût? C'est un obstacle à la pénurie de pilotes.

M. Andy Cook: Je vous remercie de la question. Je peux également y répondre.

Par votre entremise, monsieur le président, nous travaillons énormément dans l'aviation civile. Même si notre mandat vise principalement la sécurité aérienne, nous travaillons avec des parties prenantes pour essayer de trouver des solutions qui peuvent être mutuellement bénéfiques.

Vous avez raison de dire que le coût est très élevé pour obtenir une licence de pilote de ligne au Canada. Cela prend bien des années, parce qu'il y a une séquence de licences qu'on doit obtenir d'abord, et il faut acquérir de l'expérience.

Je peux dire que certaines compagnies aériennes au Canada — je ne veux pas nommer des exploitants particuliers — travaillent sur ce qu'on appelle un programme des cadets pour s'associer avec des institutions de formation dans les provinces, et qui est très promet-

teur. C'est un défi, et nous sommes disposés à travailler avec les parties prenantes et les partenaires pour essayer de régler le problème.

M. Serge Bijimine: J'aimerais ajouter quelque chose à ce que M. Cook vient de dire.

Selon notre recherche actuelle, la demande de pilotes au Canada avoisine les 2 500 chaque année. Nous envisageons une pénurie possible de près de 10 000 pilotes d'ici la fin de cette décennie. Les études et le coût des études ont été mentionnés comme obstacles, et nous comprenons parfaitement.

Nous avons commencé à travailler avec des partenaires d'autres ministères — EDSC, par exemple, et IRCC — ainsi qu'avec les provinces et les territoires, qui reçoivent des fonds fédéraux pour la formation. Nous cherchons des moyens différents et essayons de travailler avec les provinces pour rendre une partie de cette formation des pilotes admissible à leurs...

M. Dan Muys: Permettez-moi de vous interrompre pour poser une autre question.

M. Serge Bijimine: ... programmes provinciaux de formation au pilotage.

M. Dan Muys: Les progrès sont donc lents.

La Réglementation sur le service de vol est un obstacle au fonctionnement dans les régions nordiques et éloignées, ce qui ajoute des défis supplémentaires. Transports Canada fait-il quoi que ce soit pour y réagir?

M. Andy Cook: Nous examinons la Réglementation sur le service de vol, mais il importe de souligner que cette réglementation qui a été promulguée, annoncée en 2018 et mise en œuvre en 2020 et en 2022, est conçue pour que les pilotes soient moins fatigués pendant les vols. La fatigue est un obstacle. Personnellement, j'ai piloté sur de longues missions, et tout ce qui peut réduire la durée qu'un pilote passe dans le poste de pilotage améliore sa sécurité.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Muys.

Merci, monsieur Cook.

Ensuite, et enfin, pour notre première ronde, nous avons M. Rogers.

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

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

Monsieur le président, avant de poser des questions à nos intervenants aujourd'hui, j'aimerais proposer une motion que j'ai présentée le 6 juin. Je vais la lire aux fins du compte rendu:

Que, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité entreprenne une étude sur la valeur des agences de développement régional au Canada et leur rôle important dans la qualité de vie au sein des villes et communautés canadiennes; que le Comité invite des témoins ayant une connaissance particulière du travail des agences de développement régional; que le Comité consacre au moins sept réunions à cette étude; que le Comité fasse rapport de ses conclusions à la Chambre; et que, conformément à l'article 109 du Règlement, le gouvernement dépose une réponse globale.

Monsieur le président, si je peux parler de cette motion, je tiens d'abord à dire que l'importance de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique est immense. J'ai été étonné d'apprendre que John Williamson, un collègue conservateur, a dit, et je le cite: « aucun député de l'Atlantique n'est prêt à défendre le point de vue, difficile mais nécessaire, selon lequel les agences de développement régional nuisent au développement des économies locales à long terme. »

Non seulement M. Williamson a écrit cela, mais les conservateurs ont à maintes reprises tenté, en décembre dernier, de sabrer dans le financement des ADR pour ramener les fonds de presque tous les programmes d'ADR à 25 000 \$. Monsieur le président, je trouve cela stupéfiant et consternant. Lorsque je pense à l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, qui a été établie en 1987, et à la quantité de travail qu'elle a réalisé dans les provinces atlantiques, je pourrais en parler pendant des heures.

Je peux certainement parler de Terre-Neuve-et-Labrador et de ce que cela signifie. Lorsque l'agence a été mise sur pied, c'était à cause de l'économie très difficile et faible dans le Canada atlantique. La situation était vraiment difficile. Cette organisation a été d'une très grande utilité, et a apporté une très grande utilité au Canada atlantique, et les autres ADR mises sur pied depuis se sont vraiment inspirées de ce que l'Agence de promotion économique du Canada atlantique a réalisé.

Quand je pense à la valeur économique et à la partie importante qu'elle apporte à la vie des petites entreprises et des collectivités dans les régions rurales du Canada atlantique, je pourrais parler de la péninsule Burin, par exemple, et de la quantité de travail et des dollars qui ont été investis pour établir les piscicultures de Grieg, un important employeur et contributeur de l'économie. Je pourrais parler de la péninsule de Bonavista et du travail qu'elle a fait pour aider à la création de la désignation d'un géoparc de l'UNESCO qui soutient 25 collectivités et propulse le tourisme dans une direction très positive. Je pourrais parler de l'argent et du soutien qu'elle offre aux municipalités de Terre-Neuve-et-Labrador, dont un très grand nombre sont de très petits endroits qui dépendent fortement de l'APECA, comme nous appelons couramment cette organisation, et du type de travail qu'elle fait pour les petites villes rurales de Terre-Neuve-et-Labrador et du Canada atlantique. Nous pourrions parler des organisations provinciales comme la Newfoundland and Labrador Snowmobile Federation, qui est un facteur important dans le tourisme d'hiver, ou de Hospitality Newfoundland and Labrador, une grande organisation touristique, et nous pourrions également parler des répercussions positives qu'elle a eues sur l'industrie de la pêche et d'autres industries dans le domaine des exportations et des types de choses qui se produisent.

Monsieur le président, je voulais présenter cette motion et je propose que nous menions une étude très exhaustive pour souligner la valeur de cette organisation au Canada atlantique et d'autres ADR de partout au pays. Il ne s'agit pas que de l'APECA; il s'agit de sept agences de développement régional d'un bout à l'autre du pays, bien que certaines d'entre elles soient presque nouvelles, comme celle en Colombie-Britannique, par exemple, ou certaines de celles qui se trouvent dans l'Ouest canadien.

• (1205)

Néanmoins, l'étude serait l'occasion d'informer les conservateurs et de leur rappeler le travail effectué par ces ADR, auxquelles je reconnais le mérite d'avoir changé l'économie du Canada atlantique depuis 1987.

Monsieur le président, je vais m'arrêter ici.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rogers.

J'ai maintenant sur la liste Mme Lewis, M. Badawey et M. Muys.

Je vois que vous avez la main levée, monsieur Strahl. Est-ce pour parler, monsieur? Parfait. D'accord.

Nous allons céder la parole à Mme Lewis.

Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Par votre entremise, monsieur le président, je m'inquiète de la pertinence de cette étude particulière pour le Comité. M. Rogers a parlé des liens entre la pêche, les exportations et le commerce, des questions qu'un autre Comité pourrait vraiment mieux étudier.

Je m'inquiète également des particularités de la nature et de la portée de la motion. Le terme « valeur » est décrit de manière si vague que je ne vois pas de lien avec le Comité à proprement parler.

De plus, il y a de grandes différences régionales entre les différentes régions. Lorsque vous regardez les agences de développement régional, vous voyez l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, l'Agence canadienne de développement économique du Nord, l'Agence fédérale de développement économique pour le sud de l'Ontario, l'Initiative fédérale de développement économique dans le Nord de l'Ontario, Développement économique Canada pour les Prairies, puis Développement économique Canada pour le Pacifique. J'ai énuméré sept agences. La motion demande un minimum de sept réunions.

Vu la nature globale de ces différentes agences de développement régional, dont un grand nombre font face à des problèmes qui ne sont même pas liés au Comité, je dirais que cette motion a été présentée de manière inappropriée au Comité. C'est le mauvais comité. La profondeur nécessaire pour explorer la définition vague de « valeur » dans ces diverses agences occuperait probablement toute l'année d'étude du Comité.

Ce sont mes commentaires.

• (1210)

Le président: Merci beaucoup, madame Lewis.

Avant de continuer, avons-nous l'accord des membres du Comité pour remercier les témoins de leur temps aujourd'hui et demander qu'ils soient excusés?

Je ne vois pas d'objection. Merci beaucoup, chers témoins. Vous pouvez quitter la salle à votre convenance.

Nous avons ensuite M. Badawey sur la liste. La parole est à vous, monsieur.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

J'aimerais rappeler très poliment aux membres du Comité que le Comité ne s'intéresse pas seulement au transport. Il s'agit de transport, d'infrastructure et de collectivités. Je trouve rafraîchissant que nous envisagions de nous lancer dans une étude pour quelque chose d'autre que le transport et les infrastructures. Nous nous concentrons sur les collectivités.

Cela dit, je reconnais que le Parti conservateur du Canada souhaite éliminer les ADR et, avec cela, les investissements consentis dans les collectivités concernant leurs stratégies d'affaires. En tant que partenaires dans des domaines comme le tourisme, l'économie, les aspects sociaux et l'environnement, les ADR ont réalisé des investissements très précis au fil des ans. L'une d'entre elles vient de faire un investissement dans ma circonscription pour deux vignobles dans la Ville de Port Colborne. Ils ont été très bien reçus.

Bien sûr, cela sert à mettre à profit une bonne partie des investissements réalisés par les collectivités. Sans cette possibilité, elles ne seraient tout simplement pas en mesure de le faire. Les ADR sont devenues un partenaire fort nécessaire des municipalités, des collectivités et des différentes organisations au moment de mettre ces travaux en chantier et d'examiner les stratégies en place pour les accomplir.

Vous savez, quand je regarde les différents fonds offerts, pas seulement ceux des ADR, la motion de M. Rogers envisage également une approche pangouvernementale. Il s'agit de financer ces projets, pas seulement par l'intermédiaire d'une agence de développement régional ou de FedDev, mais aussi par d'autres avenues, comme le Fonds national des corridors commerciaux. À l'échelle fédérale, il existe de nombreux fonds dans différents ministères.

Le Fonds pour le développement des collectivités du Canada en est un autre. Cela compense également ce qui serait autrement inscrit sur un relevé d'imposition foncière ou une facture d'eau. En plus de mettre des projets en chantier grâce aux ADR, nous éliminons aussi la nécessité de faire appel aux contribuables qui acquittent les factures relatives aux impôts fonciers et aux eaux usées. Nous les mettons en chantier à l'aide de partenariats, encore une fois, avec le gouvernement fédéral.

Encore une fois, je tiens à rappeler aux membres que cette motion est très importante. Elle se rattache à un troisième volet de la responsabilité du Comité: les collectivités, en plus des infrastructures et du transport.

Un autre point que je veux soulever est pertinent pour l'étude dont nous parlons aujourd'hui. Beaucoup de questions ont été posées concernant les tenants et aboutissants des aéroports en région rurale. M. Davidson a fait part de certaines réflexions au sujet de la remise en état des propriétés et d'autres coûts rattachés à l'étude dont nous discutons aujourd'hui. Une bonne partie de ce financement peut provenir de cette approche pangouvernementale, que ce soit par l'intermédiaire d'une ADR, de FedDev ou d'un autre ministère. Cela nous donne une fois de plus l'occasion de lancer ces projets.

La dernière chose que je dirai, monsieur le président, est ceci: les ADR et les investissements qu'elles consentent relèvent des deux autres domaines du Comité, qui sont le transport et l'infrastructure. Lorsque nous regardons des projets, nous voyons qu'ils ont besoin d'une capacité. Ce n'est pas différent de déterminer un plan officiel dans une collectivité et un plan secondaire qui s'y rattacherait pour fournir à ce plan officiel la capacité dont elle a besoin, que ce soit au chapitre de l'eau, des eaux usées, des routes, des trottoirs, des caniveaux ou des parcs. La liste continue. C'est tout coût lié à la croissance.

Cette étude se rattachera à cela également. Elle s'attachera à la capacité nécessaire pour ces projets. Certains pourraient être liés au transport, comme l'étude dont nous parlons en ce moment même. Certains pourraient être liés aux infrastructures, comme les routes,

l'eau, les égouts, les parcs ou même d'autres coûts abstraits, comme les services de police, les services communautaires et la santé publique. Et la liste continue.

En passant — je vais me répéter — cela pourrait autrement être refilé au contribuable qui paie des impôts fonciers ou acquitte le coût des eaux usées par l'intermédiaire des factures d'eau.

Je pense que cette étude est très pertinente pour l'aspect communautaire. Regardez le nombre des questions, des projets et des autres aspects dont nous avons discuté au cours des neuf dernières années. Rattachez-y l'aspect communautaire. Respectez pleinement les plans stratégiques et soyez un partenaire pour aider à financer, par l'intermédiaire des ADR, ces plans stratégiques, et ainsi soulager le contribuable qui paie l'impôt foncier et l'eau et les eaux usées pour que les projets soient menés à bien. Ils font le travail.

• (1215)

À combien de municipalités, monsieur le président, parlez-vous qui souffrent actuellement d'un déficit d'infrastructure, non seulement en essayant de maintenir et de gérer les actifs qu'elles ont possédés et qu'elles possèdent, mais en essayant également de faire progresser un programme qui fait avancer la collectivité loin dans l'avenir, qui tire parti du développement économique existant et nouveau et qui crée un meilleur style de vie pour ses résidents? C'est le mandat de ce comité: les transports, l'infrastructure et les collectivités.

Je félicite le député d'avoir présenté cette motion. Je vous félicite, monsieur Rogers, car le Comité ne traite pas souvent de l'aspect communautaire de notre responsabilité et de notre mandat tout en s'attachant à la capacité nécessaire en matière de transport et d'infrastructure qui s'ajoute à certaines de ces stratégies dont vous parlez, par l'intermédiaire des ADR.

Enfin, je dirai ceci: il s'agit de tirer parti. Il s'agit de tirer parti des fonds que le ministre des Transports et le ministre de l'Infrastructure seraient autrement invités à fournir, et d'en tirer parti avec les ADR.

Excusez-moi, monsieur Muys, j'ai entendu cela. Cela n'était pas nécessaire. Ce ne sont pas des conneries. C'est ce dont nous discutons au sein du Comité. Choisissez judicieusement vos mots, s'il vous plaît.

Je félicite M. Rogers, car il s'agit également de tirer parti. Il ne s'agit pas de demander à un seul ministre ni à deux ministres. Il s'agit de demander à trois ou quatre ministres de puiser dans leurs poches pour financer une multitude de projets différents. C'est ce qu'on appelle un effet de levier. C'est ça le partenariat. Cela signifie être responsable sur le plan financier, et cela signifie également être un partenaire des municipalités pour les aider à mettre en œuvre les stratégies générales qu'elles proposent au nom de leurs résidents.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

Nous avons ensuite M. Muys, suivi de M. Barsalou-Duval.

Allez-y, monsieur Muys.

M. Dan Muys: Je ne peux parler que du point de vue du Sud de l'Ontario et de l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, ou FedDev Ontario. Je ne prétendrai pas parler au nom de l'APECA ou d'autres organismes de développement régional.

Cependant, je sais que, sous le gouvernement Harper, FedDev a réalisé un grand nombre de bons investissements dans le Sud de l'Ontario — beaucoup dans ma circonscription dont je me souviens, notamment dans les technologies de l'eau propre.

Récemment, je me rappelle qu'il y a environ un mois, FedDev Ontario a publié un communiqué de presse annonçant un investissement de 1,7 million de dollars dans une usine de fabrication de pâtes alimentaires à Vaughan afin de créer dix emplois. Cela représente 170 000 \$ par emploi. Je dirais que ce ne sont pas les emplois de l'avenir. Je ne sais pas en quoi cela allégera le fardeau des contribuables de Vaughan qui paient des impôts fonciers. Je vais en rester là.

Écoutez, ces agences de développement relèvent toutes de l'industrie, donc c'est évidemment une étude appropriée pour le comité de l'industrie.

Merci.

• (1220)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Muys.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

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

Mes collègues semblent très passionnés par le débat qui a été soulevé au sujet de la motion de M. Rogers, et je le comprends. Cependant, je tiens aussi à souligner aux membres de ce comité que l'un des témoins qui sont avec nous aujourd'hui a fait sept heures de route pour être avec nous et qu'il a payé une chambre d'hôtel. Un autre témoin est aussi en attente.

Je pense que le transport aérien régional est un sujet très important.

Dans ce contexte, j'aimerais savoir si les membres du Comité seraient d'accord pour que nous suspendions, à tout le moins temporairement, le débat sur la motion de M. Rogers, le temps que nous entendions les témoignages des témoins et que nous ayons l'occasion de leur poser des questions. Nous pourrions toujours revenir à ce débat vers la fin de la réunion.

Je pense que ce serait bien de faire en sorte que nos témoins ne se soient pas déplacés inutilement aujourd'hui.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Ai-je le consentement pour ajourner le débat sur la motion présentée par M. Rogers afin que nous puissions poursuivre les témoignages d'aujourd'hui?

Un député: Et M. Strahl?

Le président: J'ai M. Strahl, M. Rogers et M. Bachrach. J'ai une liste, donc ce n'est pas seulement... C'est simplement parce que nous avons deux témoins ici.

Le Comité est-il disposé à poursuivre cette discussion ou à ajourner le débat et peut-être à en discuter à une date ultérieure?

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): M. Barsalou-Duval a-t-il présenté une motion pour ajourner le débat? Si tel est le cas, nous procédons simplement au vote.

[Français]

Le président: Avez-vous proposé la motion, monsieur Barsalou-Duval?

M. Xavier Barsalou-Duval: Je peux le faire.

À mon sens, il y a deux possibilités. D'une part, nous pouvons suspendre la réunion, puis entendre les témoignages de nos témoins. Nous pourrions ensuite prendre quelques minutes à la fin de la réunion pour continuer ce débat.

D'autre part, nous pouvons ajourner le débat. Je préfère cette deuxième option, mais je suis prêt à accepter la volonté du Comité.

Je propose donc d'ajourner le débat.

Nous verrons ensuite si nous suspendons simplement la réunion.

[Traduction]

Le président: La motion vise à ajourner le débat sur cette question. Nous allons voter.

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

Le président: Merci beaucoup, madame la greffière.

Nous allons poursuivre notre série de questions, mais nous le ferons après une pause de deux minutes. Nous devons suspendre la séance pour laisser à l'équipe audiovisuelle le temps de s'installer correctement. La séance est donc suspendue.

• (1220)

(Pause)

• (1225)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Chers collègues, pour la deuxième moitié de la séance d'aujourd'hui, nous accueillerons Monette Pasher, présidente du Conseil des aéroports du Canada.

Soyez la bienvenue. Nous sommes heureux de vous revoir. C'est toujours un plaisir de vous accueillir.

[Français]

Nous souhaitons également la bienvenue à M. Justin Lemieux, vice-président de Propair Inc.

[Traduction]

Nous commençons par nos déclarations liminaires.

Je vous cède la parole, madame Pasher. Vous disposez de cinq minutes, s'il vous plaît.

Mme Monette Pasher (présidente, Conseil des aéroports du Canada): Merci, monsieur le président et membres du Comité, de l'invitation à comparaître aujourd'hui et à discuter de l'étude en cours. Le transport aérien dans les collectivités nordiques, rurales et éloignées est un sujet de grande importance pour les dirigeants des aéroports du Canada et des collectivités que nous desservons.

Avant de commencer, je reconnais que je me joins à vous aujourd'hui depuis l'Aéroport international Toronto Pearson, sur le territoire traditionnel de la Première Nation des Mississaugas de Credit, et je rends hommage aux aînés d'hier et d'aujourd'hui.

Je m'appelle Monette Pasher. Je suis présidente du Conseil des aéroports du Canada, ou CAC. Pour ceux d'entre vous qui ne le savent peut-être pas, notre organisation a été créée en 1992, alors que commençait le transfert de la gestion des aéroports du gouvernement fédéral à des autorités locales. Le CAC agit comme intermédiaire de l'industrie qui permet aux aéroports de tout le pays de collaborer sur les pratiques exemplaires et de travailler ensemble sur un large éventail de dossiers importants, notamment l'innovation, l'aide apportée aux passagers, la durabilité, les chaînes d'approvisionnement et la réglementation, afin de tirer parti de la croissance du transport aérien au Canada. Le CAC représente plus de 100 aéroports, y compris tous les aéroports du Réseau national des aéroports et tous les aéroports de transport de passagers dans chaque province et territoire.

Le Canada est une nation vaste et diversifiée dotée de paysages à couper le souffle et d'un riche patrimoine culturel d'un océan à l'autre, mais dans ce vaste territoire sont nichées des collectivités qui se retrouvent souvent géographiquement isolées, dépourvues des infrastructures essentielles nécessaires au développement durable. C'est dans ces collectivités que le rôle de l'aviation est primordial.

Quel que soit l'endroit où vivent les Canadiens, il existe un besoin essentiel d'un service aérien abordable et fiable. Pour les Canadiens des collectivités rurales et éloignées, le service aérien est non pas un luxe, mais un élément essentiel de leur vie quotidienne. Prenons, à titre d'exemple, les Canadiens qui vivent au Nunavut, où il y a plus de 25 collectivités accessibles seulement par avion. Elles ne sont accessibles que par voie aérienne. Elles dépendent de l'aviation pour les services médicaux, les aliments frais sur leurs étagères et d'autres fournitures essentielles. Cependant, la réalité demeure: bon nombre de nos collectivités rurales et éloignées continuent de se heurter à des obstacles au transport aérien, allant d'options de vol limitées à des coûts prohibitifs.

En tant que gestionnaires de l'industrie aéronautique, il nous incombe de relever ces défis de front et de travailler en collaboration avec le gouvernement, les intervenants et les collectivités locales pour améliorer le transport aérien. Investir dans les infrastructures aéroportuaires, soutenir les transporteurs régionaux pour les services essentiels et mettre en œuvre des incitatifs ciblés ne sont que quelques exemples des mesures qui peuvent être prises pour favoriser la concurrence et élargir les offres de transport aérien dans les régions mal desservies.

Tous les aéroports des territoires dépendent du financement du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires — que nous appelons PAIA — ainsi que du financement du gouvernement territorial. Le PAIA a été créé en 1995, et il n'est financé qu'à hauteur de 38 millions de dollars par année, donc 38 millions de dollars pour soutenir près de 200 petits aéroports partout au pays.

Pour mettre les choses en contexte, le coût du revêtement d'une seule piste s'élève à environ 10 millions de dollars pour un petit aéroport. Il existe un grand besoin d'infrastructures liées à la sécurité partout au pays, particulièrement dans le Nord et dans les régions rurales et éloignées. Nous avons demandé que ce fonds soit porté à 95 millions de dollars par année pour répondre aux besoins réels partout au pays, et nous avons été heureux de le voir à ce niveau tout au long de la pandémie.

L'aviation au Canada est un réseau, et l'optimisation du transport aérien passe par l'élimination des obstacles. L'un des obstacles que je vois est la nécessité de protéger notre espace aérien contre le dé-

veloppement. Un autre obstacle tient au fait que les aéroports ne devraient pas être un centre de profit pour le gouvernement. Il s'agissait d'une décision stratégique prise lors de la cession des aéroports au début des années 1990, mais cela continue aujourd'hui. Les autres modes de déplacement sont-ils une source de profit direct pour le gouvernement — le transport ferroviaire, les traversiers et le transport terrestre? Pour la plupart des Canadiens, l'avion est le moyen de transport qu'ils choisissent, avec plus de 150 millions de voyages par année, mais pour certaines personnes vivant dans des collectivités éloignées, c'est le seul mode de transport. Par conséquent, lorsqu'il s'agit de politique publique, le transport aérien doit être considéré sous l'angle du rôle essentiel qu'il joue dans notre économie. Comme mise en contexte, voici un seul exemple: 9 000 personnes du Yukon se rendent à Vancouver chaque année pour des rendez-vous médicaux, et la population totale du Yukon est inférieure à 50 000 personnes.

Le CAC est prêt à travailler avec les membres du Comité pour améliorer le voyage de tous les passagers, notamment grâce à un engagement envers les collectivités nordiques et éloignées. Reconnaissons le pouvoir transformateur de l'aviation pour réduire les distances, rapprocher les gens et favoriser la prospérité.

• (1230)

Je suis impatiente de participer à la discussion.

Le président: Merci beaucoup, madame Pasher.

[Français]

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

M. Justin Lemieux (vice-président, Opérations et développement des affaires, Propair Inc.): Bonjour à tous.

Bonjour, membres distingués du Comité.

En ma qualité de vice-président au développement des affaires et des opérations pour la compagnie aérienne Propair Inc. et de la plateforme de conolusement Edgard, je suis honoré d'avoir l'occasion de témoigner devant vous dans le cadre de cette réunion. Je vous remercie de m'avoir invité.

Fondée en 1954, Propair Inc. se distingue comme étant la compagnie la plus ancienne de sa catégorie, jouissant depuis plusieurs générations d'une position prédominante dans l'industrie du nolisement aérien spécialisé et du transport aéromédical au Québec. Basée à Rouyn-Noranda, en Abitibi-Témiscamingue, elle compte 12 avions turbopropulsés, dont quatre avions-ambulance utilisés pour desservir les communautés dans le Nord du Québec, et cela, 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

La réussite de notre organisation repose sur des professionnels dévoués, dotés d'une expertise supérieure, et sur une culture favorisant le développement de l'aviation régionale. Malgré cela, Propair Inc., comme tous les acteurs de l'industrie aérienne, doit faire face à de nombreux défis et obstacles. Mentionnons la pénurie grandissante de pilotes professionnels qualifiés, les conditions météorologiques instables sur des pistes d'atterrissage de gravier, des installations et de l'équipement limité, pour ne nommer que ceux-là.

Est-ce normal de se diriger vers une communauté nordique afin de sauver une vie et de ne pas savoir si la piste est dégagée adéquatement, de ne pas savoir quelles sont les conditions météorologiques et de ne pas avoir accès à de l'équipement de dégivrage? Il faut s'attaquer à ces défis dans un contexte où nos activités sont menées 24 heures sur 24, et il faut considérer leur impact sur le niveau de stress des équipages et, par le fait même, sur le niveau de risque pour la sécurité de nos transports.

J'aurais aimé que les témoins du premier groupe entendent mon discours, aujourd'hui.

Afin de réduire les risques sur le plan opérationnel et d'améliorer les services essentiels visant les communautés éloignées du Canada, nous avons besoin que les institutions gouvernementales s'engagent à investir dans l'amélioration de l'équipement aéroportuaire et des systèmes de navigation aérienne, ainsi que dans les services de météorologie.

Je ne peux m'empêcher de faire allusion au dernier règlement de l'aviation canadien sur les heures de travail des membres d'équipage de conduite. Ce règlement vise à réduire les risques, mais il réduit aussi l'expérience dans le poste de pilotage de façon considérable.

Effectivement, le défi que pose la main-d'œuvre est préoccupant et freine la croissance des organisations qui, comme la nôtre, souhaitent former davantage de pilotes et augmenter la fréquence des services aériens régionaux et ruraux. Transports Canada a rendu cette réglementation obligatoire, sans nous consulter et sans prendre en considération les réalités opérationnelles des transporteurs régionaux. De plus, cette réglementation nous a obligés à augmenter notre main-d'œuvre de 35 % uniquement pour maintenir nos activités. Il est difficile pour nous, ainsi que pour plusieurs autres compagnies aériennes, de comprendre le raisonnement de Transports Canada dans ce dossier.

Bien que les éléments précédemment évoqués soulèvent des préoccupations majeures au sein de notre industrie, je suis certain qu'ils sont étudiés attentivement et que nous travaillons tous à l'amélioration de l'accessibilité et au renforcement des services aériens. Nous voulons tous encourager le développement économique des localités nordiques.

À titre informatif, démarrer une nouvelle liaison aérienne reliant un grand centre à une communauté rurale avec un avion comptant 18 sièges, à une fréquence de cinq jours par semaine et moyennant trois heures de vol par jour représente un risque financier de plusieurs millions de dollars.

C'est un risque que nous serions prêts à prendre, conjointement avec nos gouvernements fédéral et provincial, si un programme de subvention était mis en place afin de compenser les pertes associées au lancement d'une nouvelle liaison. Cela nous permettrait ainsi d'offrir une tarification avantageuse aux voyageurs.

Bien que la création de nouvelles lignes aériennes commerciales dans les milieux éloignés soit favorable au développement économique de ces régions, il existe d'autres solutions afin d'améliorer la desserte aérienne, et ce, sans même engager plus de pilotes ou acheter plus d'avions.

C'est dans cet esprit orienté vers les solutions, et avec l'objectif d'améliorer l'accessibilité aux régions, que mon partenaire Étienne Lambert et moi avons eu l'idée innovante de créer une plateforme de conolusement, que nous avons nommée Edgard.

Notre mission est de rendre le transport aérien nolisé accessible à plus de voyageurs, de manière sécuritaire et fiable, en plus d'offrir plus d'options aux voyageurs, principalement dans les localités nordiques, rurales et éloignées du Canada.

Afin de respecter la réglementation en vigueur, les sièges disponibles en conolusement sur notre plateforme sont offerts uniquement aux entreprises et à leurs employés. Cette façon de faire permet de respecter les affréteurs, les transporteurs et les conoliseurs, tout en conservant les avantages des vols nolisés.

Plusieurs grandes sociétés, privées ou publiques, ont besoin et utilisent des vols nolisés pour le déplacement de leurs employés. Ces vols sont généralement des liaisons entre les grandes villes et les localités éloignées du Canada. Bien qu'il serait idéal que la capacité des vols soit utilisée à cent pour cent, il est pratiquement impossible pour ces sociétés d'avoir un ratio parfait entre le nombre d'employés qui doivent se déplacer, la capacité des aéronefs et la fréquence des vols, ce qui signifie que des sièges restent vacants et inutilisés.

● (1235)

Comme je l'ai mentionné précédemment, le modèle actuel n'est pas disponible pour tous les voyageurs, mais uniquement pour les entreprises et leurs employés. Néanmoins, il serait possible, en collaboration avec les instances gouvernementales, d'assouplir certains règlements sur la protection des passagers aériens et de rendre ces sièges accessibles à tous les voyageurs, sans restrictions.

La raison principale de noliser un appareil est d'avoir un contrôle total sur l'avion, les horaires et les itinéraires. Il est donc irréaliste d'imaginer pour une société et son transporteur d'offrir ses sièges vacants au public, s'ils s'exposent au risque de devoir indemniser des passagers dans le cas où ils exerceraient leur droit de modifier l'itinéraire d'un vol afin de répondre à leurs propres besoins de nolisement.

C'est uniquement en optimisant les vols nolisés que les grandes sociétés, ainsi que leur transporteur partenaire, seraient en mesure d'améliorer l'accessibilité aux localités nordiques, rurales et éloignées du Canada.

Je me permets d'ajouter que, dans cette éventualité, la tarification des sièges devrait être faite en collaboration avec les transporteurs aériens commerciaux afin d'éviter toute concurrence déloyale et de respecter les réalités opérationnelles de chacun.

En conclusion, mes collaborateurs et moi croyons que toute personne devrait être libre de conclure un contrat aux conditions qu'elle estime satisfaisantes, surtout si cela permet de favoriser l'accessibilité et la démocratisation des vols régionaux. En ce sens, nous sommes persuadés que ce projet de loi peut grandement changer la donne.

En mon nom, et au nom de Propair Inc. et de son application Edgard, je vous remercie de m'avoir permis de vous faire part d'une partie des réalités que nous vivons et de notre vision.

Sachez que nous avons pris un engagement ferme envers la réglementation et la collaboration des divers acteurs de l'industrie.

● (1240)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lemieux.

[Traduction]

Chers collègues, nous n'aurons qu'un seul tour de table aujourd'hui, de cinq minutes chacun.

Nous commencerons notre série de questions par M. Strahl. Monsieur Strahl, la parole est à vous, monsieur.

M. Mark Strahl: Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de leur patience et de leurs exposés.

J'aimerais m'adresser à Mme Pasher.

Vous suiviez manifestement notre étude précédente sur la concurrence à la suite de la faillite de Lynx, essentiellement, et de la demande de protection contre ses créanciers. Nous avons parlé d'un certain nombre de compagnies aériennes qui ont subi un sort similaire. Les représentants de grandes compagnies aériennes et de certaines des petites compagnies aériennes ont également comparu devant le Comité. Tous ont cité les frais aéroportuaires comme un obstacle majeur à la possibilité d'offrir des tarifs plus bas et donc d'accroître la concurrence.

Nous les avons tous entendus dire, ainsi que de nombreux intervenants, que la solution serait peut-être que le gouvernement fédéral devrait cesser de percevoir les 400 millions de dollars de loyer des aéroports et mettre cet argent dans les recettes générales et le réinvestir ou ne plus du tout percevoir ces loyers et laisser les aéroports dépenser cet argent d'une autre manière.

Ma question est la suivante: si le gouvernement fédéral devait éliminer, réduire ou restituer les loyers des aéroports actuellement facturés, y aurait-il une incidence notable sur les passagers en ce qui concerne des tarifs inférieurs ou l'aéroport conserverait-il simplement ces revenus, garderait-il ses frais d'améliorations aéroportuaires là où ils sont et continuerait-il de facturer le même montant aux compagnies aériennes qui offrent des vols à partir de son aéroport? Quel serait l'avantage pour les consommateurs ou les passagers si le gouvernement réduisait ou éliminait les loyers des aéroports?

Mme Monette Pasher: Bien sûr, si nous réduisons les coûts dans l'écosystème de l'aviation au Canada, les passagers constatent une baisse des tarifs, car il s'agit d'un système fondé sur un modèle de l'utilisateur-payeur.

Lorsque les aéroports ont été cédés par le gouvernement fédéral à nos sociétés sans capital-actions, celles-ci ont essentiellement réinvesti tous les bénéfices dans l'infrastructure. Nous sommes uniques en ce sens au Canada. Je pense que cela s'est révélé être un bon modèle si l'on considère la durée, mais nous venons de faire face à la pandémie, et c'était une période difficile. Outre les soins de santé, c'est probablement le secteur qui a été le plus éprouvé.

Cela a duré très longtemps, et je pense que nous sommes tous encore en train de nous remettre financièrement de ces répercussions. Les transporteurs se relèvent. Cette période a certainement été difficile pour Lynx, comme nous l'avons vu, mais aussi pour tous les transporteurs et pour les aéroports. Ces difficultés sont désormais derrière nous, ce qui est une bonne nouvelle. Nous devons regarder vers l'avenir et discuter de la manière dont nous allons assurer l'essor de notre industrie. C'est une industrie en croissance, ce qui est une bonne nouvelle.

En ce qui concerne les loyers des aéroports, les 400 millions de dollars versés chaque année au gouvernement pour la location de terrains seraient mieux utilisés s'ils étaient réinvestis dans les infra-

structures aéroportuaires essentielles partout au pays, car il existe un grand besoin d'amélioration des infrastructures.

M. Mark Strahl: Monsieur le président, comme il s'agit peut-être de notre dernière séance publique de cette session, j'aimerais utiliser la minute qui me reste pour que soit consignée au compte rendu la motion que j'ai soumise au Comité le 11 juin. Je vais la lire aux fins du compte rendu:

Compte tenu des travaux inachevés au sein de ce Comité, ce dernier demande à la présidence de prévoir cinq réunions entre le 8 juillet et le 13 septembre afin de se pencher sur des affaires en suspens et des questions pressantes auxquelles sont confrontés les Canadiens, ce qui comprend les réunions convenues par le Comité pour étudier les nominations à la Banque d'infrastructure du Canada ainsi que la comparaison de la ministre concernant le budget et d'autres travaux en cours par le Comité.

Voilà la motion, monsieur le président.

Je m'en remets à mes collègues. Je sais qu'ils veulent poser quelques questions. Je voulais que ce soit rendu public et j'espère que nous pourrions en parler la semaine prochaine lors de notre prochaine réunion. Je ne voulais pas que cela se passe à huis clos. Je voulais que cela soit rendu public.

Je ne sais pas quelle est la procédure pour vous, monsieur le président. J'ai hâte de permettre à mes collègues de poser leurs questions, mais je tenais à ce que cette motion soit consignée au compte rendu.

• (1245)

Le président: Monsieur Strahl, pourriez-vous avoir l'obligeance de préciser si vous vouliez simplement lire votre motion pour qu'elle soit consignée au compte rendu ou si vous proposez officiellement la motion? Cela déterminera quelles seront les prochaines étapes, monsieur.

M. Mark Strahl: Restons-en à la lecture aux fins du compte rendu pour que le public puisse reconnaître que j'ai l'intention d'obtenir un vote là-dessus la semaine prochaine.

Le président: Merci de cette précision, monsieur Strahl. Cela met fin à votre temps.

Je vais maintenant passer à Mme Koutrakis.

Madame Koutrakis, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes, s'il vous plaît.

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

Merci à nos témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Merci, madame Pasher. C'est un plaisir de vous revoir devant le Comité.

Je vais vous poser ma question, madame Pasher. Pouvez-vous s'il vous plaît expliquer au Comité le rôle que joue votre organisation en ce qui concerne les compagnies aériennes qui fournissent une connectivité aux collectivités rurales et éloignées?

Mme Monette Pasher: C'est évidemment le rôle des transporteurs de desservir notre pays, mais nos aéroports représentent les collectivités. Pour soutenir le développement des services aériens, nous travaillons avec les transporteurs et offrons des incitatifs pour tenter d'attirer davantage de services aériens dans les collectivités. Nous travaillons avec les gouvernements provinciaux. Bon nombre de nos aéroports sont des aéroports municipaux, et nous travaillons avec eux. Nous travaillons avec le gouvernement fédéral. Une partie de notre rôle en tant qu'aéroports partout au pays consiste à représenter nos collectivités et à défendre, à promouvoir et à développer le service aérien nécessaire, en collaboration avec l'ensemble des partenaires. Tout cela nous tient beaucoup à cœur.

Il est certain qu'avec la pandémie et la reprise post-pandémique, la connectivité régionale et rurale a posé un défi. Le système est revenu à environ 100 % cette année pour ce qui est du trafic de passagers, mais il y a eu de nombreux changements. Nous voyons des avions plus gros et une fréquence réduite, et nos aéroports régionaux en souffrent.

Certains de nos petits aéroports sont utilisés à 70 %, à 50 %, à 30 %. Nous avons assisté à des changements spectaculaires sur le marché: les aéroports qui avaient auparavant plus de dix vols par jour n'en sont plus qu'à deux ou trois, ce qui a une incidence sur les collectivités. La fréquence est certainement une préoccupation dans les régions rurales et éloignées, tout comme le coût des vols. C'est quelque chose que nous entendons, en tant qu'entités communautaires. Nous sommes très proches de nos collectivités et nous en entendons souvent parler.

Nous travaillons avec les premiers ministres et en étroite collaboration avec tous les secteurs du gouvernement pour tenter de développer le service aérien dont les Canadiens ont besoin.

Mme Annie Koutrakis: Ai-je bien compris que votre organisation participe à la promotion du prolongement d'itinéraires ou de l'ajout d'itinéraires lorsqu'ils sont supprimés?

Mme Monette Pasher: Les aéroports le font, oui. Nos aéroports jouent certainement ce rôle en défendant les intérêts de leurs collectivités, et je suis ici pour représenter nos aéroports en tant que porte-parole de tous nos aéroports d'un bout à l'autre du pays.

Mme Annie Koutrakis: Savez-vous si les aéroports sont consultés lors de l'ajout ou de la suppression d'itinéraires?

Mme Monette Pasher: Oui, nos aéroports travaillent en étroite collaboration avec les transporteurs, et, bien sûr, lorsqu'un itinéraire est supprimé, on leur parle. Je pense que ce sont des décisions commerciales que les transporteurs doivent prendre, parce qu'ils exploitent une entreprise, mais oui, ils consultent leurs partenaires et les informent certainement de la décision qui a été prise.

Mme Annie Koutrakis: Plus tôt, lorsque nous avons entendu les représentants de Transports Canada témoigner au cours de la première heure, c'est M. Bijimine, je crois, qui a dit qu'ils se tournaient vers diverses administrations du monde afin de voir ce qu'elles faisaient pour lutter contre le manque de concurrence et de connectivité dans les régions rurales et nordiques.

Aux États-Unis, il existe un programme depuis la fin des années 1970, lorsque le secteur du transport aérien a été déréglementé. Dans le cadre de l'Essential Air Service Program, qui relève du Département des Transports, les transporteurs aériens sont actuellement subventionnés afin de desservir environ 60 collectivités en Alaska et 115 collectivités dans 48 États. Selon vous, est-ce que le gouvernement du Canada devrait subventionner certaines dessertes

aériennes vers des régions rurales, éloignées et nordiques de la même manière que ce programme le fait aux États-Unis?

• (1250)

Mme Monette Pasher: Merci de la question.

Nos collègues américains affirment que ce programme fonctionne bien pour les collectivités. C'est certainement quelque chose que nous avons demandé.

Le programme de services aériens essentiels aux États-Unis est actuellement financé à hauteur de 368 millions de dollars. Le chiffre a été multiplié par trois depuis les années 1980. Il s'agit d'une subvention établie en fonction d'une garantie de revenus, de l'itinéraire et du type d'avion, et ils lancent des demandes de propositions à ce sujet.

Je pense que toutes les façons dont nous pouvons travailler avec les transporteurs et les collectivités pour soutenir ces régions qui dépendent d'un service essentiel et qui n'ont pas d'autres formes de service ou qui en ont très peu sont très importantes pour notre réseau et le tissu de nos collectivités partout au pays. Je pense vraiment que c'est un programme qui mérite d'être approfondi.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis.

Merci, madame Pasher.

[Français]

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

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

Je remercie les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Je suis très excité à l'idée de m'entretenir avec M. Lemieux. Mon collègue M. Sébastien Lemire m'avait parlé d'une nouveauté parmi les transporteurs aériens, qui travaillent fort pour desservir les régions.

Chez Propair, on a développé la plateforme Edgard, dont M. Lemieux a parlé un peu dans son allocution d'ouverture. Je veux y revenir, parce que je trouve important que tout le monde comprenne bien en quoi elle consiste.

En fait, il s'agit d'un système permettant de partager des vols no-lisés, type de vols auquel nous sommes habitués. Cela permet donc, grâce aux nouvelles technologies, d'offrir des sièges à d'autres personnes qui seraient désireuses de prendre le même vol, tout en divisant les coûts et en permettant une meilleure desserte et un meilleur service aérien dans les régions.

Je trouve cela extraordinaire et révolutionnaire. Toutefois, vous avez mentionné dans votre allocution d'ouverture, monsieur Lemieux, que ce type de vol n'est offert qu'aux entreprises et qu'il faudrait des changements réglementaires pour pouvoir l'offrir à tout le monde.

De quel genre de changement s'agit-il?

M. Justin Lemieux: Je vous remercie de votre question.

En fait, sans nécessairement changer la réglementation sur la protection des passagers aériens, il faudrait y intégrer des exemptions.

La raison pour laquelle nous travaillons uniquement avec des entreprises et leurs employés, c'est pour que les affréteurs — les gens qui nolisent les appareils — conservent l'avantage du vol nolisé. C'est ce que j'ai un peu abordé dans mon allocution.

Je vous donne un exemple très simple pour illustrer ce qu'il faudrait faire pour être capable d'offrir ce service à la population.

Prenons le cas d'une personne qui n'a pas d'emploi, parce qu'elle a une santé plus fragile, et qui doit se déplacer à l'extérieur de la région où elle habite. Actuellement, nous ne pourrions pas lui offrir de siège en conolissement en raison de la réglementation. Par contre, si une exemption était ajoutée à l'article 4.1 du Règlement sur la protection des passagers aériens, cette personne serait en mesure de choisir le type de transport dont elle a besoin, aux conditions qui lui conviennent.

D'ailleurs, si cela vous intéresse, c'est avec plaisir que toute mon équipe et moi pourrions vous fournir un document officiel sur la réglementation à laquelle il faudrait apporter une exemption pour pouvoir offrir nos vols nolisés à la population.

Actuellement, lorsqu'un siège qui n'est pas en conolissement d'entreprise à entreprise est vendu à un particulier, c'est cette réglementation qui s'applique automatiquement.

Cependant, une entreprise qui nolisé un avion et veut obtenir des services privés ne souhaite pas s'exposer à des pénalités, si je peux dire. Elle ne veut pas avoir à payer des indemnités aux voyageurs qui ont dû modifier un itinéraire pour leurs propres besoins. C'est la raison même du nolisement d'un appareil.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je comprends.

Ce dont vous auriez besoin, c'est donc d'une exemption de l'application du Règlement sur la protection des passagers aériens dans le cas des vols nolisés.

Est-ce exact?

• (1255)

M. Justin Lemieux: C'est exact.

M. Xavier Barsalou-Duval: Il faudrait voir quel est l'avis d'autres groupes là-dessus. En tout cas, il vaut la peine d'explorer cette avenue, à tout le moins. Je trouve cela très intéressant.

Pour établir de nouvelles liaisons, vous avez aussi dit qu'il y avait un problème quant à la rentabilité et que l'entreprise prenait un risque. Vous avez fait allusion au fait qu'il serait peut-être intéressant d'avoir un programme de subvention pour financer les sièges vides, du moins pour les nouvelles liaisons en démarrage, un peu comme ce qu'on a vu pendant la pandémie, lorsque le gouvernement du Québec a mis en place le Programme d'aide pour les dessertes aériennes régionales. Le gouvernement fédéral, de son côté, avait aussi mis en place un programme similaire pendant la pandémie, mais le programme ne ciblait que les endroits non reliés par la route.

Si un tel programme était mis en place, faudrait-il qu'on le restreigne aux endroits non reliés par la route, ou des régions éloignées pourraient-elles aussi y avoir droit? Je pense aux régions qui sont loin des grands centres, mais qui sont reliées par la route.

M. Justin Lemieux: À mon avis, les régions éloignées, même si elles ont la possibilité d'être reliées par la route, ont certainement besoin du soutien des gouvernements et de ces programmes de subvention.

Je vais évoquer de nouveau l'exemple que je viens de donner.

Dans notre communauté, à Rouyn-Noranda, où je demeure et où notre entreprise est basée, il faut parcourir de six à huit heures de route pour se rendre à Montréal. Les personnes qui doivent aller consulter des spécialistes dans le domaine de la santé doivent, en général, se rendre dans de grands centres.

Actuellement, compte tenu de la desserte offerte par un grand transporteur, si une personne doit aller à un rendez-vous, il lui faut partir au minimum trois jours à l'avance. Il lui faut partir au milieu de la journée et passer une nuit à l'hôtel. Il est impossible de faire l'aller-retour en une journée.

Si des programmes d'aide étaient mis en place, les compagnies basées dans les régions seraient en mesure d'établir des liaisons.

M. Xavier Barsalou-Duval: Comme il ne me reste pas beaucoup de temps, j'aimerais juste vous poser une dernière question, à laquelle vous pourriez donner une brève réponse.

Croyez-vous que le modèle utilisateur-payeur est fonctionnel pour les régions? Doit-on encourager ce modèle, ou doit-on trouver d'autres façons d'aider les régions?

M. Justin Lemieux: Je crois qu'on doit trouver d'autres façons de les aider. D'ailleurs, nous avons trouvé une façon d'aider les régions, soit notre application Edgard.

Si on m'accorde quelques minutes de plus, j'aimerais vous en parler.

Le président: Je peux vous accorder 20 secondes, monsieur Lemieux.

M. Justin Lemieux: Je vais tenter de le faire.

Nous avons réuni 25 entreprises de la région, qui ont investi dans un fonds pour nolisé leur propre avion. Ces entreprises se sont elles-mêmes prises en main afin d'avoir une desserte. Du lundi au vendredi, il y a un vol qui fait l'aller-retour vers un grand centre de Montréal.

En effet, il existe d'autres possibilités. Il faut faire participer les grandes sociétés dans ces décisions. Malheureusement, compte tenu de la réglementation actuelle, ces entreprises, même si elles aimeraient aider leur communauté et offrir à tout le monde ces sièges, elles ne peuvent pas le faire. Elles peuvent uniquement les offrir aux entreprises et à leurs employés.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Monsieur Lemieux, pourriez-vous nous en parler davantage? En quoi la réglementation en place ne leur permet-elle pas de le faire?

M. Justin Lemieux: Je vais faire attention à ce que je vais dire.

En fait, il y a toujours moyen de le faire. Toutefois, à l'heure actuelle, si un nolisé offre à d'autres personnes du public ces sièges, il aura la responsabilité de les indemniser en cas d'annulation du vol. Ces grandes sociétés nolisent des appareils pour transporter leurs employés. En cas de problème météorologique, ce qui arrive un peu partout dans le Nord, on prend parfois la décision d'annuler le vol, même si l'organisation a payé un service avec le transporteur.

Dans un tel cas, compte tenu de la réglementation en place, si un billet avait été vendu à des personnes du public, le transporteur et l'entreprise ayant affrété le vol seraient obligés d'indemniser ces passagers. Ils seraient également obligés de les enregistrer sur un autre vol.

Le président: Je comprends.

Merci, monsieur Lemieux.

[Traduction]

Pour finir, aujourd'hui, nous avons M. Bachrach.

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

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Merci à nos deux témoins. Je suis heureux que vous ayez eu l'occasion de faire part de vos réflexions au Comité.

Monsieur Lemieux, je crois comprendre que votre entreprise est un service nolisé qui offre des services d'évacuation médicale, mais je me demande si vous pouvez décrire la situation en ce qui concerne la concurrence dans votre région. Je sais que c'est une région rurale, qui est probablement similaire à celle que je représente.

Les collectivités de votre région sont-elles desservies par plusieurs grandes compagnies aériennes pour ce qui est des services réguliers vers les grands centres?

[Français]

M. Justin Lemieux: Actuellement, ce n'est pas le cas.

D'autres transporteurs desservent la région de Rouyn-Noranda, comme le transporteur d'Air Creebec, à Val-d'Or. Cependant, pour ce qui est de la ville de Rouyn-Noranda, en Abitibi-Témiscamingue, seule Air Canada fait un aller-retour par jour au milieu de la journée. C'est l'unique transporteur. J'ai donné cet exemple plus tôt.

Comme je viens de le mentionner, grâce au programme que nous avons créé avec d'autres organisations, il est maintenant possible d'offrir une liaison entre Rouyn-Noranda et Montréal, du lundi au vendredi, matin et soir.

Dans le passé, de petits transporteurs ont fait des essais, dont notre entreprise. Certains transporteurs ont essayé d'instaurer des services dans des villes comme la nôtre, en région. Toutefois, dans 90 % des cas, un gros transporteur, que je ne nommerai pas, décide de fixer un prix plancher jusqu'à ce que la concurrence soit éliminée. C'est ce qui arrive dans plusieurs régions.

C'est pour cette raison que, dans mon allocution, j'ai mentionné l'idée d'avoir un programme conjoint avec les gouvernements pour pallier les pertes liées au lancement de projets. Lorsqu'un nouveau projet est lancé, il faut créer une habitude. Il faut démontrer la qualité du service qu'on offre à la population.

S'il y avait un programme qui nous permettait juste de nous aider à lancer notre projet et à compenser les pertes, cela nous aiderait à montrer aux gens qui ont besoin de ces services que les transporteurs régionaux sont en mesure d'offrir des services de qualité.

• (1300)

[Traduction]

M. Taylor Bachrach: Merci de votre réponse. Cela ressemble beaucoup à ce que nous vivons dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique et correspond certainement à ce que nous avons enten-

du de la part d'autres témoins des régions rurales: il est difficile de rivaliser avec les grandes compagnies aériennes qui peuvent utiliser leur taille et leur domination du marché pour évincer les petits joueurs.

Madame Pasher, j'ai été très intéressé d'entendre parler du modèle américain. Je crois que c'est ce qu'on appelle l'Essential Air Service Program. Cela rappelle presque l'époque précédant la déréglementation, lorsque le gouvernement fédéral autorisait des transporteurs spécifiques à exploiter des itinéraires régionaux plus courts et que des conditions étaient prévues en fonction du service à ces collectivités.

Bien sûr, il y a un certain montant de subvention dans ce cas-ci afin que ces transporteurs puissent effectuer une analyse de rentabilisation, mais cela garantit également qu'ils fournissent un niveau de service adéquat à ces collectivités.

Je me demande si quelqu'un a proposé le Département des Transports des États-Unis comme témoin potentiel pour partager plus d'information au sujet de ce programme.

Le président: La réponse est non.

M. Taylor Bachrach: Je pense qu'il serait vraiment utile, dans le cadre de notre étude, de comprendre ce programme plus en détail. Je crois comprendre, d'après M. Bijimine qui était avec nous plus tôt à cette réunion, que Transports Canada examine l'exemple américain, mais cela nous aiderait beaucoup dans nos recommandations si nous comprenions plus en détail le fonctionnement de ce programme.

Par conséquent, si cette nouvelle motion est recevable, monsieur le président, je proposerai que le Comité invite un représentant du Département des Transports des États-Unis à comparaître comme témoin dans le cadre de cette étude en cours.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Y a-t-il un désaccord à ce sujet? Peut-être pourrions-nous le faire par consentement unanime.

(La motion est adoptée.)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Il vous reste une minute si vous avez d'autres questions à poser. Sinon, nous pouvons lever la séance. Ça dépend de vous.

M. Taylor Bachrach: Je vais peut-être poser une question à Mme Pasher, à propos de l'abordabilité, car ce que nous entendons souvent de la part des aéroports, c'est la nécessité d'un investissement gouvernemental dans les infrastructures, et je comprends certainement ces préoccupations.

Le Comité a appuyé une recommandation visant à réinvestir, dans les infrastructures aéroportuaires, le loyer que les aéroports versent actuellement au gouvernement fédéral afin de contribuer à rendre leur exploitation plus viable et plus durable. Cependant, la question qui me vient à l'esprit est de savoir comment ces investissements profitent aux passagers sous forme de prix plus abordables. D'après mon expérience dans une région rurale, lorsqu'un transporteur a un monopole, il semble facturer aux passagers à peu près le maximum que les gens sont prêts à payer pour les vols.

Comment pouvons-nous garantir que, lorsque nous investissons dans les aéroports et réduisons les coûts d'exploitation des compagnies aériennes, ces économies sont reflétées aux clients grâce à des tarifs aériens plus abordables?

Mme Monette Pasher: Dans un modèle d'utilisateur-payeur, ces frais d'utilisation sont transférés sur le billet. Si ce n'était pas le cas, ces frais ne se répercuteraient pas sur le billet, et la compagnie aérienne n'aurait pas besoin de les facturer.

Cependant, je pense qu'en fin de compte, vous parlez de l'abordabilité du transport aérien en général. En réalité, nous sommes d'avis que la meilleure façon de réduire les tarifs aériens pour les consommateurs est d'avoir recours à la concurrence. Nous avons vu avec WestJet, Porter et Flair que la concurrence directe fait baisser les tarifs. Je pense que la bonne nouvelle est que Porter est dans le paysage et en pleine croissance, avec près de 80 avions attendus dans sa flotte d'ici 2025, c'est donc une concurrence très bienvenue.

En tant que décideurs politiques, nous devons nous assurer de créer un environnement propice au Canada et à l'écosystème de l'aviation afin d'être concurrentiels. Je pense que plus nous réduisons les coûts et le fardeau de ce système, plus il sera abordable pour les Canadiens de prendre l'avion, et mieux se sera également pour les collectivités rurales et éloignées.

Le président: Merci beaucoup, madame Pasher, et merci, monsieur Bachrach.

Voilà qui conclut notre réunion d'aujourd'hui. J'aimerais remercier nos témoins d'avoir comparu devant nous.

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>