



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 019

Le lundi 16 mai 2022

Président : M. Peter Schiefke



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

Le lundi 16 mai 2022

• (1105)

[Français]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Je vous souhaite la bienvenue à la 19^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

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

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

[Traduction]

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

Tout d'abord, j'aimerais transmettre certaines consignes aux témoins et députés.

Avant de prendre la parole, attendez que je vous nomme. Si vous participez à la séance par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour activer votre microphone, et veuillez le mettre en sourdine lorsque vous ne vous exprimez pas. En ce qui concerne l'interprétation, les personnes qui utilisent l'application Zoom peuvent sélectionner le parquet, l'anglais ou le français au bas de leur écran. Les personnes qui sont dans la salle peuvent utiliser l'écouteur et choisir le canal désiré.

Je vous rappelle que toutes les observations des députés et des témoins doivent être adressées à la présidence. Les députés présents dans la salle sont priés de lever la main s'ils souhaitent prendre la parole, et ceux qui participent à la réunion au moyen de Zoom sont priés d'utiliser la fonction « lever la main ». Le greffier du Comité et moi-même ferons de notre mieux pour maintenir l'ordre de parole, et nous vous remercions de votre patience et de votre compréhension à cet égard.

Nous accueillons aujourd'hui Joseph Sparling, président, Air North; Monette Pasher, présidente intérimaire, Conseil des aéroports du Canada; Anthony Norejko, président-directeur général, Association canadienne de l'aviation d'affaires; et Robin Guy, directeur principal, Transport, infrastructure et politique réglementaire, Chambre de commerce du Canada. Nous espérons pouvoir entendre M. Glenn Priestley, directeur exécutif, Northern Air Transport Association, avec qui nous avons de la difficulté à établir la communi-

cation en ce moment. Nous accueillons également Julian Roberts, président-directeur général, Pascan Inc.

Je souhaite la bienvenue aux témoins. Nous leur sommes très reconnaissants de nous consacrer du temps et de nous présenter des témoignages aujourd'hui.

Nous allons maintenant passer aux déclarations préliminaires, en commençant par Air North. Vous avez cinq minutes.

La parole est à vous.

M. Joseph Sparling (président, Air North): Bonjour, et merci de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui.

Je m'appelle Joe Sparling, et je suis président d'Air North, la compagnie aérienne du Yukon. Il s'agit d'une compagnie aérienne régionale établie à Whitehorse, au Yukon. Elle offre actuellement un service régulier entre Whitehorse et Dawson City, Old Crow, Inuvik, Vancouver, Victoria, Kelowna, Edmonton et Calgary, ainsi qu'un service saisonnier reliant Whitehorse à Yellowknife, Ottawa et Toronto.

Comme les gens aiment voyager, les tarifs aériens alimentent souvent les conversations et, la plupart du temps, les gens y expriment un certain mécontentement à l'égard des tarifs aériens pratiqués au Canada, qu'ils considèrent comme élevés, même s'ils peuvent facilement dépenser un montant équivalent pour un repas ou une activité de divertissement sans sourciller. Il n'y a tout simplement aucune commune mesure entre ces types de produits sur le plan de la complexité ou du coût, mais les tarifs aériens semblent absorber toutes les critiques.

Cela dit, le Canada semble s'être taillé une réputation de pays où les tarifs aériens intérieurs sont élevés, et je suis heureux de voir que votre étude semble porter sur la responsabilité que le gouvernement pourrait assumer à cet égard.

Les tarifs aériens au Canada sont souvent comparés à ceux en vigueur aux États-Unis, et beaucoup de données probantes donnent à penser que les tarifs aériens intérieurs sont moins élevés aux États-Unis qu'au Canada simplement parce que les États-Unis offrent un contexte d'exploitation où les coûts sont plus bas qu'au Canada pour les compagnies aériennes.

Selon une étude menée en 2017, les loyers fonciers des aéroports, les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien et la taxe d'accise sur le carburant aviation permettent au gouvernement fédéral de percevoir directement ou indirectement près de un milliard de dollars auprès des voyageurs aériens au Canada chaque année. Cela représente près de 15 \$ par passager, comparativement aux subventions annuelles d'environ 500 millions de dollars versées à VIA Rail et aux subventions annuelles d'environ 400 millions de dollars versées par le gouvernement américain aux neuf plus grands aéroports américains.

Les coûts et les frais fédéraux élevés en vigueur au Canada expliquent en grande partie les coûts d'exploitation moyens des transporteurs aériens canadiens, qui sont supérieurs de plus de 30 % aux coûts moyens des 11 plus grands transporteurs américains, selon une étude d'Oliver Wyman réalisée en 2016. Cela se traduit naturellement par des tarifs plus élevés pour les transporteurs canadiens, ce qui, par le fait même, nuit à la compétitivité du Canada en tant que destination touristique. En outre, plus de 5 % des voyageurs canadiens choisissent de traverser la frontière en voiture pour aller prendre l'avion dans un aéroport américain. De toute évidence, l'un des principaux problèmes du Canada est non pas l'absence d'une ligne aérienne à faible coût, mais plutôt l'absence d'un contexte où les coûts sont bas pour les compagnies aériennes.

Un réseau de transport exige beaucoup de capitaux, et quelqu'un doit évidemment payer les coûts d'infrastructure et d'exploitation, mais en ce qui concerne l'aviation, le Canada semble avoir adopté une approche différente de celle des États-Unis, et différente de celle adoptée à l'égard du transport ferroviaire, du transport routier et du transport maritime. Cela s'explique peut-être par le fait que le transport aérien est considéré plutôt comme un luxe que comme une nécessité, mais je pense que l'expérience de la COVID nous a démontré le contraire, surtout dans les régions nordiques et rurales.

Le Yukon représente environ 5 % de la masse terrestre du Canada, mais il compte un peu plus de 40 000 habitants, ce qui ne représente qu'environ 0,1 % de la population canadienne, soit en moyenne une personne aux quatre milles carrés. Le Yukon possède un vaste territoire, une population peu nombreuse et un réseau routier limité, et le grand centre le plus près est situé à près de 1 000 milles de distance. Il dépend donc énormément du transport aérien pour la circulation essentielle des voyageurs et des marchandises, de même que pour les projets de développement économique, principalement dans les secteurs minier et touristique. La qualité de vie et la prospérité économique d'autres Canadiens vivant en milieu rural dépendent aussi de réseaux de transport aérien sécuritaires, abordables et fluides.

Pour ces raisons, il serait plus judicieux de considérer les réseaux de transport aérien, particulièrement dans le Nord, comme des infrastructures essentielles au même titre que les autoroutes, les réseaux de traversiers et les chemins de fer, et de financer les services aéroportuaires et les services de navigation à même les recettes générales plutôt que de le faire directement ou indirectement auprès des utilisateurs de ces services. Dans une large mesure, nous avons manqué le bateau depuis longtemps, mais il n'est pas trop tard pour que le gouvernement règle le problème en accordant des allègements sous forme de transfert aux aéroports et à Nav Canada, et en accordant des allègements fiscaux aux compagnies aériennes.

Enfin, dans le contexte actuel, une discussion sur les coûts du transport aérien serait incomplète si l'on n'abordait pas la question des coûts du carburant, qui ont presque doublé au cours de la dernière année, les augmentations les plus substantielles ayant eu lieu au cours des derniers mois. En tant que Canadiens, nous avons laissé des intérêts étrangers prendre le contrôle de nos abondantes ressources naturelles, et c'est décevant. Les coûts élevés du carburant sont à l'origine de l'inflation, et ils freinent la reprise économique. Nous avons nous-mêmes permis, au fil des ans, que les choses en arrivent là. J'espère que nous en tirerons des leçons.

Merci.

• (1110)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sparling.

Nous allons maintenant entendre Monette Pasher, du Conseil des aéroports du Canada.

Madame Pasher, vous avez la parole.

Mme Monette Pasher (présidente intérimaire, Conseil des aéroports du Canada): Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, au nom du Conseil des aéroports du Canada, je vous remercie de me donner l'occasion d'être parmi vous aujourd'hui. Je suis heureuse de pouvoir vous parler des façons dont notre secteur pourrait profiter d'une réduction des formalités administratives, ainsi que des mesures qui pourraient être prises pour faire en sorte que les Canadiens des régions rurales et urbaines du pays aient accès à un transport aérien abordable, concurrentiel et moderne dans l'avenir.

J'aimerais tout d'abord situer le secteur dans son contexte et donner un aperçu de notre situation actuelle. Les aéroports du Canada sont d'essentielles plaques tournantes du transport qui stimulent le développement économique à l'échelle du pays. Il s'agit de portes d'entrée pour le commerce, de ponts qui relient les gens à leurs collègues ou à leurs proches, et de moteurs de l'activité économique des villes et des villages de toutes les régions du Canada.

Il faut aussi prendre en considération notre modèle. Les aéroports ont versé plus de 4 milliards de dollars en loyer au gouvernement fédéral depuis la création de notre structure en 1992. Ce loyer représente une contribution importante pour le gouvernement, mais seule une fraction de ces fonds a été réinvestie dans le système d'aviation.

À bien des égards, le modèle canadien donne aux aéroports les outils dont ils ont besoin pour tracer leur propre voie. En exerçant leurs activités à titre d'organismes sans but lucratif et en tirant 90 % de leurs recettes du trafic de passagers, les aéroports peuvent créer des flux de trésorerie adaptés en fonction des utilisateurs, reflétant les services qui sont nécessaires et les voyageurs qui les utilisent le plus. De plus, du fait de leur structure organisationnelle, au lieu de verser des dividendes aux investisseurs, les aéroports réinvestissent leurs profits directement dans les collectivités où ils exercent leurs activités. Cela signifie que, de bien des façons, les aéroports constituent le moteur des collectivités où ils sont établis.

La pandémie a été très difficile pour notre secteur. Elle a été difficile pour tout le monde, bien sûr, mais comme les aéroports sont les plaques tournantes d'un écosystème de petites entreprises, il y a eu un effet d'entraînement. Pendant des mois, le nombre de vols commerciaux a été fortement réduit. Les retombées économiques que génèrent habituellement les aéroports au sein de leur collectivité ont pratiquement disparu. Notre secteur a perdu plus de 4,6 milliards de dollars de revenus, et il a contracté de nouvelles dettes d'une valeur de 3 milliards de dollars juste pour traverser la pandémie.

Nous commençons à remonter la pente, mais comme de nombreuses voies ont disparu pendant la pandémie et que les nouvelles dettes exercent une pression, les aéroports de toutes tailles devront procéder à un examen minutieux pour déterminer quels services ils peuvent se permettre de rétablir dans l'avenir. Le gouvernement fédéral peut jouer un rôle crucial et aider les aéroports à s'y retrouver dans ce processus en apportant des améliorations aux outils qu'il a déjà créés.

Deux d'entre eux ressortent à nos yeux. Tout d'abord, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, le PAIA, conçu pour venir en aide aux 200 petits aéroports du Canada. Ensuite, l'Initiative de transport aérien régional, l'ITAR, un programme plus récent exécuté par les agences de développement régional partout au pays. Ce sont des programmes essentiels, mais il faut les améliorer pour qu'ils puissent atteindre leurs objectifs respectifs.

En ce qui concerne le PAIA, pendant 20 de ses 27 années d'existence, le financement annuel de ce programme a été gelé à 38 millions de dollars. Nous estimons qu'avant la pandémie, le PAIA aurait eu besoin de 95 millions de dollars supplémentaires par année simplement pour suivre le rythme de l'inflation et des exigences réglementaires imposées aux petits aéroports. Dans le cadre de l'Énoncé économique de l'automne de 2020, on a annoncé l'injection de 186 millions de dollars supplémentaires sur deux ans dans ce programme à compter de 2021, de même qu'un élargissement de l'admissibilité au programme pour soutenir les aéroports du Réseau national d'aéroports dont le volume de passagers est inférieur à un million de passagers.

Quant à l'ITAR, ce programme a été créé pour la relance post-COVID, à hauteur de 206 millions de dollars sur deux ans. Les fonds ont été distribués par les six agences de développement régional du pays. Nous proposons que le programme soit rétabli, capitalisé et prolongé pour une période de cinq ans afin qu'il puisse avoir un effet significatif et atteindre son objectif d'aider le secteur à se relancer grâce aux liens entre les régions.

L'économie et la population du Canada ont besoin d'un secteur de l'aviation concurrentiel et résilient sur le plan économique.

J'espère avoir présenté un point de vue utile aux membres du comité. Nous vous savons gré de nous avoir donné l'occasion de discuter davantage de ce sujet aujourd'hui.

Merci.

• (1115)

Le président: Merci beaucoup, madame Pasher.

Nous accueillons maintenant M. Anthony Norejko, de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires.

Monsieur Norejko, vous avez la parole.

M. Anthony Norejko (président-directeur général, Association canadienne de l'aviation d'affaires): Bonjour.

Merci, monsieur le président, de m'avoir invité à comparaître devant vous pour discuter des façons de réduire les formalités administratives dans les aéroports urbains et ruraux du Canada. J'aimerais commencer par vous parler un peu de l'aviation d'affaires et de la façon dont notre secteur s'aligne sur la communauté aéronautique en général et l'appuie.

L'Association canadienne de l'aviation d'affaires a été fondée en 1961 et représente le secteur canadien de l'aviation d'affaires d'une valeur de 12,1 milliards de dollars. Elle compte plus de 400 membres à l'échelle du pays, dont des services de vol d'entreprises, des sociétés de gestion de vols et des entrepreneurs, qui utilisent ensemble plus de 1 100 avions pour mener leurs activités et prendre de l'expansion.

Compte tenu de la grande taille du Canada, de sa géographie complexe et de sa petite population, les avions d'affaires présentent un avantage concurrentiel pour de nombreuses entreprises cana-

diennes. Ces avions d'affaires suivent le rythme des affaires, ce qui permet aux entreprises canadiennes de soutenir la concurrence sur la scène mondiale, tout en répondant aux besoins de chacune des collectivités au pays. Je le sais d'expérience. Lorsque j'étais pilote pour un important détaillant canadien, j'assurais le transport par avion de personnel vers de petites collectivités canadiennes comme Yorkton, en Saskatchewan, Campbell River, en Colombie-Britannique et Summerside, à l'Île-du-Prince-Édouard et vers toutes sortes d'endroits comme ceux-là. Prendre un vol commercial aurait rallongé notre itinéraire d'heures et, le plus souvent, de jours.

La COVID-19 a forcé beaucoup de voyageurs à revoir leur façon de mener leurs activités. Quand vient le temps de comptabiliser les avantages sur le plan du temps par rapport aux coûts, le critère décisif s'articule autour de trois thèmes clés: l'expérience client, l'accès et le prix.

En fait, des études récentes et des reportages dans les médias ont confirmé ce que nous soupçonnions déjà, c'est-à-dire que les entreprises canadiennes se tournent de plus en plus vers l'aviation d'affaires — nolisements, propriétés partagées ou pléines propriétés — pour répondre à leurs besoins de voyage. Étant donné que l'aviation d'affaires est de plus en plus intégrée au transport au Canada, les gains d'efficacité dans les aéroports et l'intégrité de tout le système d'aviation sont d'une importance capitale.

J'ai récemment publié un article dans le *Hill Times*, dans lequel j'affirme que le Canada a besoin d'une politique stratégique de l'aviation à l'échelle de l'industrie axée sur six domaines clés. Il s'agit du rôle que jouent les gouvernements, nos aéroports, les compagnies aériennes, tous les exploitants aériens, les fournisseurs de services de navigation aérienne et la fabrication et l'entretien. C'est dans ce contexte que j'aimerais aborder la question des coûts et des formalités administratives dans les aéroports.

Comme vous le savez, les aéroports sont un élément essentiel du bien-être d'une collectivité. Non seulement ils permettent les vols de passagers et de fret, mais ils déploient aussi des services comme l'évacuation sanitaire, les dons d'organes, les services de police, la recherche et le sauvetage militaires, la lutte contre les incendies et d'autres activités essentielles.

La COVID-19 a révélé une faiblesse fondamentale de notre système aérien d'utilisateur-payeur: il ne fonctionne que s'il y a des sources de revenus. Après une baisse de la demande de plus de 90 % pendant près de deux ans, chaque partenaire de l'écosystème aéroportuaire — y compris les aéroports eux-mêmes, Nav Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, ou AFSC, et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien — a de la difficulté à reconstruire sa capacité. Les collectivités rurales et urbaines sont exposées à des pressions accrues pour le rétablissement du service, en raison des décisions prises par les compagnies aériennes en matière de mise à niveau des appareils.

Nous avons encore beaucoup de chemin à faire avant de vraiment nous rétablir. Par exemple, vous serez peut-être surpris d'apprendre que les stations de l'ASFC dans les aéroports ne sont pas toutes ouvertes. Comme la période achalandée des vacances estivales n'est qu'à quelques semaines, cela peut avoir et aura des répercussions négatives sur le tourisme et le commerce locaux. Après deux années de fermetures pénibles, nous ne pouvons pas nous permettre de perdre ce qu'une seule nuitée pour quiconque veut voyager à destination et à l'intérieur du Canada.

Les arrivées d'avions d'affaires internationaux sont traitées différemment des arrivées commerciales, mais elles sont encore plus problématiques. Les vols d'affaires et les vols nolisés sont traités par le Centre de déclaration par téléphone, le CDT. Nos membres signalent à l'échelle du système qu'il est difficile de parler à qui que ce soit au CDT, ce qui cause des retards pouvant prendre des heures. Avec les retards que nous constatons dans certains bureaux d'arrivées internationales dans les aéroports, cela fait que l'ASFC doit agir rapidement, sans quoi la réputation internationale du Canada en tant qu'endroit où faire des affaires sera compromise.

Un autre problème qui touche l'ensemble du secteur est le transfert des coûts d'hier aux passagers d'aujourd'hui. Par exemple, le Nouveau-Brunswick n'avait pas un seul aéroport ouvert pour les arrivées internationales, alors même que le Canada commençait à ouvrir d'autres destinations, comme Ottawa. Maintenant, ces aéroports du Nouveau-Brunswick, comme d'autres au Canada, font des pieds et des mains pour compenser les pertes de revenus et rembourser les dettes liées à la COVID.

Même avec les programmes gouvernementaux — comme le Fonds d'aide pour les aéroports et l'Initiative du transport aérien régional — qui sont les bienvenus et le financement accru du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, le fardeau le plus lourd du recouvrement des coûts incombe toujours aux utilisateurs actuels des aéroports, y compris le milieu de l'aviation d'affaires, qui tente toujours de se rétablir.

L'élimination des formalités administratives et des règlements inutiles et désuets libérerait des ressources limitées, réduirait les coûts et nous permettrait d'aller de l'avant. J'ai hâte de trouver des moyens d'y parvenir.

• (1120)

Merci encore de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant vous. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Norejko.

Nous entendrons maintenant Robin Guy, de la Chambre de commerce du Canada.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Robin Guy (directeur principal, Transport, infrastructure et politique réglementaire, Chambre de commerce du Canada): Monsieur le président et mesdames et messieurs les députés, c'est avec plaisir que je compare pour la première fois devant le Comité.

La Chambre de commerce du Canada est heureuse d'avoir l'occasion de commenter l'étude du comité sur les façons de réduire les formalités administratives et les coûts dans les aéroports canadiens afin de rendre les déplacements plus abordables et accessibles.

Les industries canadiennes de l'aviation et du tourisme ont été particulièrement touchées par la pandémie de COVID-19. La myriade de mesures publiques prises en vue de véritablement endiguer la transmission du virus a entraîné une baisse des voyages d'environ 95 % par rapport aux niveaux de 2019. La pandémie prolongée aura fait perdre aux aéroports canadiens plus de 4,6 milliards de dollars en revenus pour 2020-2021. Garder les portes ouvertes et maintenir des activités sécuritaires représente une autre dette de 3 milliards de dollars. L'impact de la pandémie sur les voyages et le tourisme est supérieur à celui du 11 septembre, du SRAS et de la crise financière de 2008 réunis.

Avant la pandémie, l'effet des aéroports canadiens à l'échelle nationale était de stimuler l'économie des collectivités et des régions partout au Canada. En 2016, les aéroports canadiens ont contribué directement à hauteur de 48 milliards de dollars à la production économique, de 19 milliards de dollars au PIB, de 194 000 emplois et de 13 milliards de dollars en salaires. La contribution économique des aéroports est impressionnante, mais ce qui est encore plus impressionnant, c'est leur importance quand vient le moment de soutenir tous les Canadiens et les entreprises canadiennes et d'améliorer les possibilités pour eux.

Le soutien du gouvernement au secteur — l'un des plus touchés — pendant la pandémie était une bouée de sauvetage d'une grande nécessité. Avec l'assouplissement des restrictions, les nombreux défis mis en évidence par la pandémie doivent être examinés de près, de sorte que le secteur puisse continuer de contribuer à la croissance de l'économie canadienne. Le gouvernement doit collaborer avec l'industrie en vue de relever les défis qui se présentent pour le secteur, en pleine reconstruction dans la foulée de la pandémie.

Dans le temps qui m'est imparti, permettez-moi de me concentrer sur quelques points dans les domaines que le Comité a désignés comme des points d'intérêt.

Premièrement, en ce qui concerne la réglementation, le gouvernement doit revoir tous les règlements mis en place pendant la pandémie. Tout au long de la pandémie, de nombreux règlements ont vu le jour dans l'esprit de la santé publique. Toutefois, compte tenu des taux de vaccination élevés et de l'assouplissement de nombreuses mesures de santé publique, certains des vieux règlements se rattachant à la pandémie sont désuets et ne sont plus nécessaires.

Les aéroports partout au pays, surtout dans les grands centres comme Toronto et Vancouver, sont actuellement aux prises avec une pénurie de personnel de sécurité. Nous constatons également d'énormes retards dans le traitement des demandes de passeport et de NEXUS, qui se font sentir dans l'ensemble de notre système de transport. Cela coûte cher à l'économie et nuit à la réputation internationale du pays en tant que destination de choix pour le tourisme, les conférences internationales et les événements sportifs.

La chose responsable à faire, c'est un examen complet de ces règlements par le gouvernement, qui pourra éliminer ceux qui ne sont plus nécessaires.

Deuxièmement, nous devons nous assurer que nos aéroports sont en mesure de fonctionner dans une réalité post-pandémique, ce qui signifie investir dans leur santé. Plus précisément, cela signifie des investissements dans l'infrastructure, la technologie et l'innovation des aéroports. En raison des faibles volumes de trafic au cours des deux dernières années, les aéroports ont dû retarder des projets d'immobilisations fort nécessaires, car les revenus ont diminué.

Des programmes comme le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires et le Programme des infrastructures essentielles des aéroports ont été d'une importance cruciale pour les aéroports canadiens pendant la pandémie. Maintenant que le secteur cherche à sortir de la pandémie, il est impératif que ces programmes soient renouvelés.

Le gouvernement du Canada devrait reconsidérer sa décision de simplement reporter le loyer des aéroports de 2021, loyer que paient tous les aéroports. Il devrait plutôt accorder une exonération complète du loyer jusqu'à ce que le nombre de voyageurs se soit stabilisé, compte tenu du déclin des conditions pour les aéroports. Ce faisant, le gouvernement permettrait aux aéroports de réexaminer des mises à niveau d'infrastructures clés et de concentrer leurs efforts sur des investissements en capital dans de nouvelles infrastructures et en innovation, domaines grandement nécessaires.

Enfin, même si nos aéroports ont commencé à ouvrir, le secteur est loin d'être rétabli. Reconnaisant l'importance du secteur du voyage et du tourisme pour l'économie nationale, le gouvernement doit travailler avec le secteur à l'élaboration d'une vision de la reprise. Nous devons chercher de meilleurs moyens, plus créatifs, d'accroître l'expérience des passagers et de rendre le voyage plus abordable et accessible.

Nous devons nous assurer, dans la mesure du possible, que les passagers vivent une expérience fluide, du canapé à la cabine et de l'enregistrement à l'arrivée dans les aéroports du Canada. Le Comité devrait examiner ce que d'autres autorités législatives, comme le Royaume-Uni, l'Union européenne et l'Australie, font à cet égard afin de s'assurer que les règles et les règlements du Canada renforcent son système de transport. Par exemple, le programme des voyageurs dignes de confiance a réussi à accélérer les déplacements des personnes à faible risque. Le Canada n'a pas profité de ce programme autant que nos partenaires du Sud. Aux États-Unis, TSA PreCheck est un moyen pour les voyageurs préautorisés de naviguer plus rapidement dans le système de sécurité, ce qui réduit les goulots d'étranglement aux points de contrôle de sécurité tout en maintenant la sécurité du pays.

Ces méthodes simples permettent de mieux promouvoir une meilleure expérience pour tous les utilisateurs. Il y a des occasions de faire croître ces programmes dans les différents aéroports du Canada.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de parler au Comité et j'ai hâte de répondre à vos questions.

• (1125)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Guy.

Nous allons maintenant entendre Glenn Priestley, de la Northern Air Transport Association.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Glenn Priestley (directeur exécutif, Northern Air Transport Association): Merci, monsieur le président.

J'aimerais commencer par féliciter le Comité d'avoir entrepris cette étude extrêmement importante. À la Northern Air Transport Association, ou NATA, nous sommes heureux que les parlementaires se penchent sur des questions aussi complexes et nous vous souhaitons beaucoup de succès.

La NATA n'est certainement pas la plus grande organisation de l'aviation dont vous entendrez parler, mais c'est probablement la plus colorée. Je réfléchissais à cela la semaine dernière, à notre forum sur la sécurité à Yellowknife, lorsqu'un membre décrivait les exigences plutôt détaillées pour signaler à Transports Canada la collision d'un avion avec un caribou. Je ne pense pas qu'une autre association vous parlera de cela.

Nos membres survolent des lieux sauvages et spectaculaires dans des conditions que la plupart des aviateurs canadiens n'auront jamais à affronter, afin de desservir des collectivités qui n'ont aucun autre moyen de transport.

J'aimerais aborder la question des formalités administratives se rattachant au mandat. Pour nous, c'est la réglementation — surtout la réglementation visant la sécurité —, mais comme vous le savez très bien en votre qualité de parlementaires, il faut un équilibre.

Notre industrie accorde une importance cruciale à chaque enjeu de sécurité, mais tous les ans, vous adoptez un budget national qui partage les dépenses du gouvernement en fonction de centaines de priorités très importantes, et je suis sûr que vous aimeriez souvent donner plus d'argent à chacune d'entre elles, mais vous devez établir des priorités. Au cours des dernières années, le secteur de l'aviation s'est heurté à des organismes de réglementation qui semblent avoir oublié comment faire cela.

Sans égards aux terribles répercussions de la COVID-19 sur notre secteur et nos employés, nous sommes assujettis à une cascade de nouvelles mesures réglementaires toutes imposées en même temps. Très souvent, ces règles entraînent une diminution de la sécurité du système. Permettez-moi de vous donner quelques exemples.

La révision des règles relatives aux heures de vol et de service réduira d'une heure la journée de service d'un pilote. La mesure peut sembler une bonne idée, mais cela signifie qu'un vol aller-retour de Yellowknife à Eureka ne peut plus être effectué en une seule journée, comme cela se fait tous les jours en toute sécurité depuis des années. Il faudra donc que l'équipage passe la nuit à Resolute Bay, où les installations sont minimales pour les avions et l'équipage, et il y a une augmentation énorme des coûts.

Un autre exemple est le TP 312, partie 5, qui énumère les normes réglementaires pour les aérodromes et les pistes. Dans le Nord du Canada, de nombreux aéroports ont été construits dans les années 1970 et ne respectent plus les normes internationales révisées. Bien qu'elles soient censées être axées sur le rendement, ces nouvelles règles restreignent les améliorations à la sécurité pour tout autre moyen de conformité fondé sur le rendement en raison de la grande rigidité des normes réglementaires.

J'ai passé toute ma carrière dans l'aviation et je n'ai jamais vu des exploitants en détresse comme aujourd'hui. La semaine dernière, lors de la NATA 45, la conférence sur l'aviation dans le Nord et les régions éloignées, 200 intervenants de l'industrie ont signalé une grave pénurie de main-d'œuvre. Or, les formalités administratives empêchent les exploitants d'attirer et de former des habitants du Nord pour doter les équipages de vol et le service d'entretien.

Nous reconnaissons que les politiciens doivent faire preuve de beaucoup de prudence lorsqu'ils commentent des questions très techniques, surtout s'il y a un enjeu de sécurité publique. Vous pourriez être enclins à vous détourner, mais nous avons besoin de vous, en votre qualité de représentants élus, pour réaffirmer la nécessité du jugement et de l'équilibre en administration publique. Les enjeux de sécurité n'ont pas tous la même importance et ne peuvent pas tous être résolus en même temps. La cascade d'exigences réglementaires doit être modérée. J'espère que le Comité rappellera avec force à la fonction publique ce besoin d'équilibre.

Je vais maintenant parler des coûts pour les passagers. Comme le prix du transport aérien fluctue beaucoup, nous avons tous intérêt à contrôler les coûts pour les passagers. Il y a certains facteurs que vous connaissez, comme la hausse de l'inflation et l'augmentation des primes d'assurance causée par la guerre en Ukraine, et le coût du carburant a en réalité doublé en quelques mois. Ce n'est pas nouveau pour vous, et il n'y a peut-être pas grand-chose que vous puissiez suggérer pour lutter contre ces facteurs. Je vais mentionner deux domaines où le gouvernement canadien pourrait aider à contrôler les coûts.

Le premier est le montant très élevé de la dette qui a été assumée pendant la pandémie par les transporteurs aériens, les aéroports et Nav Canada, qui ont maintenu les services malgré une baisse désastreuse du trafic. Nous exhortons le Comité à se pencher sur cette question. Les niveaux d'endettement feront grimper les prix pendant des années et, avec la hausse des taux d'intérêt, l'impact pourrait être important.

Cependant, l'autre problème sur lequel je veux insister, un problème énorme et urgent, c'est la pénurie de main-d'œuvre dans les aéroports et chez les exploitants d'aéronefs. Nous sommes conscients que toutes les industries souffrent de ce problème, mais dans le Nord, nous allons bientôt mettre des avions au sol et priver des collectivités de services faute de ne pouvoir trouver de personnel qualifié. Cela s'est déjà produit aux États-Unis et ailleurs au Canada.

Notre frustration est redoublée, parce que nous sommes souvent le lieu de formation des pilotes et des spécialistes de l'entretien, qui sont ensuite recrutés par les grandes compagnies aériennes du Sud, alors que nous avons dépensé de l'argent et du temps pour les former. Les programmes fédéraux de financement de l'emploi ou le soutien des conseils sectoriels ne sont habituellement pas disponibles dans les régions nordiques et éloignées du Canada. Le problème poussera les prix et les services dans la mauvaise direction.

Nous devons collaborer avec le gouvernement pour mettre au point une stratégie sur les compétences en aviation dans le Nord et nous exhortons le Comité à faire entendre sa voix pour appuyer cette priorité cruciale.

Merci.

• (1130)

Le président : Merci beaucoup, monsieur Priestley.

Nous allons maintenant entendre M. Julian Roberts, de Pascan Inc.

Monsieur Roberts, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Julian Roberts (président-directeur général, Pascan Inc.): Bonjour à tous. Merci beaucoup de nous accueillir aujourd'hui.

Une bonne partie de ce que je vais dire fera en réalité écho aux propos de M. Priestley et de M. Sparling, car ce sont aussi des exploitants de ligne aérienne.

Pascan est une compagnie aérienne régionale du Québec. Nous desservons 11 destinations un peu éloignées dans la province du Québec. Le Canada est un territoire très vaste, les populations sont très petites et les distances sont très grandes.

Les problèmes que nous voyons beaucoup dernièrement concernent en réalité les frais. Au Québec, les frais aéroportuaires montent en flèche depuis quelques années. À l'heure actuelle, les

frais d'atterrissage, les frais d'aérogare, les frais d'amélioration aéroportuaire et les frais de sécurité augmentent constamment, et les passagers ne sont pas prêts à payer la note. Pour le dégivrage, par exemple, dans beaucoup d'aéroports, nous payons le même montant mensuel que les gros exploitants de Boeing 737. Nous exploitons de petits avions à turbopropulseurs et nous finissons par payer la même facture mensuelle pour faire partie du consortium. Ce sont des choses qui créent vraiment un déséquilibre pour l'aviation régionale par rapport aux grands transporteurs nationaux, et il faut prendre des mesures pour égaliser les chances.

Quant aux frais d'atterrissage et d'aérogare, par exemple, pour un petit turbopropulseur de moins de 40 sièges, nous payons 240 \$, comparativement à un avion à réaction transportant plus de 100 passagers, pour lequel on doit payer 306 \$. Il est vraiment difficile de répartir le coût supplémentaire sur un si petit nombre de sièges, ce qui fait augmenter considérablement le prix des billets. C'est essentiellement la même chose pour les frais de NAV CANADA. Nous exploitons de petits avions régionaux, et au bout du compte, nous payons par siège beaucoup plus qu'un avion à réaction qui parcourt d'autres régions du Canada. Nous aimerions vraiment que ces choses soient examinées, afin d'être plus concurrentiels en tant que transporteur régional par rapport aux grandes lignes aériennes.

Les formalités administratives auxquelles nous sommes assujettis aujourd'hui concernent en grande partie les exemptions relatives à la sécurité dans les aéroports. Nous sommes un transporteur qui fournit beaucoup de marchandises essentielles à un grand nombre de régions québécoises éloignées, et nous avons eu différentes exemptions au fil des ans. Pendant la pandémie, Transports Canada a pris la décision de supprimer un grand nombre de ces exemptions, et nous ne pouvons pas obtenir une raison réelle et claire pour cela. Le fret par avion de fret essentiel vers les régions, comme nous le faisons avant, est maintenant très difficile. Nous avons dû mettre en place des infrastructures et du personnel supplémentaire. Le fret à transporter dans des délais particuliers est une chose dont nous nous occupons et qui touche directement les régions. Cela ne touche pas les grands centres urbains, mais les gens qui vivent dans les régions éloignées en souffrent véritablement.

Dans le même ordre d'idées, en ce qui concerne les exemptions, nous avions auparavant une exemption relative à la sécurité qui nous permettait de transporter des passagers à partir d'aéroports non désignés vers des aéroports désignés. Maintenant, ces passagers doivent descendre de l'avion chaque fois qu'ils arrivent dans un aéroport désigné, passer par le point de contrôle de sécurité et aller chercher leurs bagages juste pour prendre le même vol jusqu'à leur destination finale, ce qui rend les choses très difficiles et coûteuses pour les gens des régions.

Encore une fois, comme M. Priestley et M. Sparling l'ont dit, la réglementation sur les heures de vol et de service est pour nous catastrophique. Nous avons dû augmenter le nombre de pilotes de 30 % au cours de la dernière année, depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation sur les heures de vol et de service. Le problème, c'est qu'il n'y a pas 30 % de pilotes de plus. Il n'y a presque pas de pilotes, et nous ne pensons pas que la situation s'améliorera à court terme. Les exigences en matière d'heures de vol et de service seront ajoutées aux licences 703 et 704 à compter du 17 décembre 2022, ce qui exercera une pression supplémentaire sur l'industrie. Notre besoin de pilotes va en augmentant, alors qu'il y en a de moins en moins. Nous devons déjà réduire une partie de nos vols vers certaines régions du Québec parce que nous ne pouvons pas trouver le personnel nécessaire pour assurer les vols.

Encore une fois, il y a le carburant. Comme tout le monde le dit, ce n'est pas une surprise. Un jour, la semaine dernière, nous avons eu une augmentation de 50 ¢ le litre, ce qui représente environ 30 \$ par billet, sans compter les 60 ¢ que nous avons eus les semaines précédentes. Nous devons vraiment faire quelque chose pour contrôler le prix du carburant, car il est directement reflété sur les billets. Un voyage aller-retour normal en région coûtait environ 300 \$ l'aller, tandis qu'aujourd'hui, il faudrait que nous facturions 450 \$ rien que pour couvrir le carburant.

C'est à peu près tout. C'est très technique, mais c'est notre réalité.

• (1135)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Roberts.

Nous allons commencer notre première série de questions aujourd'hui par Mme Lantsman.

Madame Lantsman, vous avez la parole, pour six minutes.

Mme Melissa Lantsman (Thornhill, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins, qui ne doivent pas manquer de voir des histoires sur les aéroports aux actualités quotidiennes depuis quelques jours et quelques semaines.

J'aimerais m'adresser à Mme Pasher, du Conseil des aéroports du Canada, puis je passerai aux autres.

Je veux commencer par une question simple. Fondamentalement, le Conseil des aéroports du Canada croit-il que les aéroports canadiens puissent soutenir la concurrence mondiale?

Mme Monette Pasher: Merci de votre question.

Après deux ans de restrictions, la demande commence à revenir, et c'est une bonne chose. Cependant, il ne fait aucun doute qu'après les épreuves que nous avons traversées tout au long de la pandémie, la compétitivité est un problème pour l'aviation au Canada.

Il suffit de regarder ce qui s'est passé aux États-Unis et le soutien qui a été offert. Les aéroports américains ont reçu 40 milliards de dollars en soutien lié à la COVID et à l'infrastructure, tandis que les aéroports au Canada ont reçu environ 1,4 milliard de dollars en soutien direct à la relance et à l'infrastructure liées à la COVID. Regardons la proportion de la population des États-Unis par rapport à celle du Canada: le ratio est d'environ 10 pour 1, mais le soutien à l'aviation ne correspond pas à cela. Je pense que la compétitivité est un problème.

En regardant les augmentations des frais d'amélioration des aéroports dans le cadre de la pandémie, on constate que certains aéro-

ports ont augmenté de 4 \$, jusqu'à 10 \$. En vérité, c'est ce qui nous donnera les moyens de payer notre infrastructure pour l'avenir. Nos aéroports ont contracté une dette supplémentaire de 3 milliards de dollars — j'ai bien dit milliards — et ce n'est pas pour investir dans l'infrastructure. C'était simplement pour traverser la pandémie et demeurer fonctionnels afin que nous puissions livrer des vaccins d'un océan à l'autre.

La compétitivité est un défi.

Mme Melissa Lantsman: J'aimerais laisser la pandémie de côté.

Je comprends que cela a été difficile pour les aéroports, mais des endroits comme Minneapolis, Charlotte et Atlanta sont d'énormes plaques tournantes. Je ne pense pas que les Canadiens assimileraient ces villes, disons, à Toronto, où se trouvent les centres bancaire et médiatique, ainsi que la plus grande population, certainement plus grande que les trois villes individuellement.

Qu'est-ce qui vous rendrait plus concurrentiel? Qu'est-ce qui rendrait un endroit comme l'aéroport Pearson à Toronto plus concurrentiel, pour que nous ayons des plaques tournantes comme Minneapolis, Charlotte ou Atlanta? Qu'est-ce qui est si différent, sans parler de la pandémie, parce que ces villes étaient des plaques tournantes avant cela?

Mme Monette Pasher: C'est notre structure de coûts. Les aéroports sont tenus de payer un loyer fédéral. Au cours d'une bonne année, nous avons payé jusqu'à 412 millions de dollars par année. Cet investissement que nos aéroports versent au gouvernement du Canada retourne dans les coffres du gouvernement fédéral.

Je pense que nous devrions considérer l'aviation comme un moteur économique. Nous savons que l'aéroport Pearson est une plaque tournante mondiale et pourrait encore être amélioré. Il joue également un rôle important dans la chaîne d'approvisionnement. Nous devons trouver des façons d'encourager cela et de maintenir les coûts le plus bas possible. Nos aéroports sont essentiellement des sociétés sans but lucratif. Ce sont des sociétés sans capital-actions.

Il s'agit d'un système en circuit fermé. Plus nous nous endettons, plus cette dette est transférée aux passagers, et plus l'aviation coûte cher au Canada, plus cela coûte cher aux Canadiens. C'est vraiment aussi simple que cela.

Mme Melissa Lantsman: J'ai quelques brèves questions, car je sais que je vais manquer de temps.

Vous avez mentionné que la structure aéroportuaire au Canada a été introduite en 1992 ou au début des années 1990. Appuieriez-vous ce modèle aujourd'hui si c'était à refaire?

Mme Monette Pasher: Oui. Je pense que le modèle d'aviation canadien présente d'excellents avantages, et je l'appuierais. Suis-je d'avis qu'il y a des modifications à apporter? Certainement. Je pense qu'il pourrait y avoir des ajustements en vue de réduire les coûts pour les Canadiens, et le gouvernement est un partenaire à ce chapitre. Nos aéroports nationaux sont situés sur des terrains du gouvernement fédéral, et nous avons versé plus de 4 milliards de dollars en loyer au gouvernement fédéral au cours de cette période.

Je songe à la façon d'aller de l'avant et de nous déclarer partenaires en aviation, partenaires dans la création d'une plaque tournante mondiale pour le Canada et l'acheminement de nos biens sur les marchés. Comment pouvons-nous réduire les coûts pour les Canadiens à l'avenir? Je crois que notre modèle sans but lucratif a beaucoup de valeur.

• (1140)

Mme Melissa Lantsman: Est-ce que quelqu'un d'autre dans le monde a le même modèle que le Canada?

Mme Monette Pasher: C'est une bonne question.

Je pense que beaucoup d'endroits avaient notre modèle au départ, et certains ont lentement évolué. Nous avons beaucoup étudié la question. À certains endroits, on a évolué vers une forme de privatisation, avant la privatisation complète. Lorsque nous nous sommes penchés sur cette question au cours des dernières années, nous avons constaté qu'un modèle entièrement privatisé serait en fait plus coûteux. Étant donné que le Canada est déjà un endroit où il coûte cher de voyager, il serait difficile de prendre cette direction.

Nous devons trouver des façons, dans le cadre de notre propre modèle, d'apporter des améliorations et de le rendre plus efficace, ainsi que de faire en sorte que le gouvernement puisse être un partenaire à cet égard.

Mme Melissa Lantsman: J'ai une autre question.

Vous avez parlé de la gouvernance en tant qu'organisme sans but lucratif. Il y a un conseil d'administration, et je crois savoir qu'il y a un représentant fédéral, un représentant provincial, un représentant municipal et des représentants du secteur aérien. Pensez-vous que le conseil d'administration doit rendre des comptes à quelqu'un?

Mme Monette Pasher: Oui, sans le moindre doute.

Je pense que nos conseils d'administration doivent rendre des comptes à nos collectivités. D'un océan à l'autre, ils sont vraiment représentatifs de nos collectivités. Je pense que nos conseils d'administration font un excellent travail pour ce qui est de la gouvernance des aéroports du Canada et de leur point de vue tourné vers l'avenir pour trouver la meilleure façon de faire croître l'aviation ici.

Le président: Merci beaucoup, madame Pasher.

[Français]

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

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

Je souhaite la bienvenue aux témoins.

Mes premières questions s'adressent à M. Robin Guy et à M. Yani Gagnon.

Comment les entreprises qui sont vos membres ont-elles traversé la pandémie, et quelles sont les principales leçons que vous avez tirées de la pandémie?

[Traduction]

M. Robin Guy: Voulez-vous que je commence?

M. Angelo Iacono: Oui.

M. Robin Guy: Je pense que nous nous rendons compte que la réglementation est assez abondante. Nous devons profiter de l'occasion, à l'heure actuelle, pour prendre du recul et examiner les règlements en place et les façons de mieux soutenir la concurrence.

[Français]

M. Angelo Iacono: Monsieur Gagnon, voulez-vous répondre à la question?

M. Yani Gagnon (vice-président exécutif, Pascan Inc.): Est-ce que vous m'entendez?

Le président: Oui, nous vous entendons très bien.

M. Yani Gagnon: Je vous remercie de votre question.

Au Québec, nous avons été très chanceux, car le gouvernement provincial a mis en place, au début de la pandémie, un programme d'aide pour les transporteurs régionaux, soit le Programme d'aide pour le maintien des services aériens régionaux essentiels en période d'urgence sanitaire. Cela nous a permis d'assurer un minimum de desserte aérienne dans certaines régions. Honnêtement, sans ce programme d'aide, je ne suis pas convaincu que nous serions ici pour en parler aujourd'hui. Il s'agit d'une très belle initiative. Quand nous nous comparons au reste du monde et à d'autres régions du Canada, nous nous trouvons très privilégiés.

L'approche dans la plupart des autres pays a été de mettre en place des programmes pour les grandes compagnies aériennes, en anticipant que ce soutien aurait des retombées sur les transporteurs régionaux, ce qui n'a pas nécessairement été le cas dans la plupart des pays.

Quand on compare le marché du transport aérien régional au Canada à celui des États-Unis, on constate que ce n'est pas du tout la même chose en fait de population à servir. Ce n'est pas non plus la même chose d'une province à l'autre au Canada. Au Québec, chez Pascan Aviation nous servons des petites populations de 10 000 à 15 000 habitants. Le transport aérien est très différent en Alberta, par exemple, où il y a des liaisons entre Edmonton et Calgary. Les compagnies servent 300 000 habitants, voire 1 million d'habitants dans la région métropolitaine de Calgary.

Les problèmes ne sont pas les mêmes. Nous entrevoyons l'avenir avec beaucoup d'appréhension. Comme mon collègue Julian Roberts l'a dit, la pénurie de pilotes pourrait être notre plus grave problème.

• (1145)

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

Ma prochaine question s'adresse de nouveau à M. Guy.

Observez-vous une remontée du volume de passagers? Comment cela se compare-t-il à vos projections? Quelles étaient vos estimations l'année dernière, par exemple?

[Traduction]

M. Robin Guy: En regardant vers l'avenir, nous voyons que les aéroports sont des facteurs de croissance économique. Comment faire en sorte que les gens voyagent plus rapidement? Il s'agit de déterminer comment donner au Canada une longueur d'avance sur ses concurrents. Il s'agit de trouver des façons pour le Canada d'être innovateur et d'attirer des gens au pays. Il s'agit de faciliter l'obtention des autorisations de voyage électroniques et d'élargir le mécanisme à des pays d'importance stratégique.

C'est ce que je voulais dire rapidement.

M. Angelo Iacono: Merci.

[Français]

Ma prochaine question s'adresse à M. Sparling.

Monsieur Sparling, quelles sont les principales leçons que vous avez tirées de la pandémie?

[Traduction]

M. Joseph Sparling: Je pense que ce que notre région a appris, ce que les régions du Nord ont appris, c'est que le transport aérien est non pas un luxe, mais une nécessité.

La première chose que nous avons faite lorsque la COVID-19 a frappé, c'est de réduire nos horaires. Dans la semaine qui a suivi, le gouvernement nous a dit: « Ma foi, il nous faut plus de services. Nous avons des fournitures médicales à transporter, ainsi que des personnes qui voyagent pour raisons médicales. » Nous avons rajouté des services, même si ce n'était pas payant. Tout comme au Québec, nous avons eu beaucoup de chance que le gouvernement reconnaisse la nature essentielle du transport aérien, surtout dans les régions éloignées. Je pense que c'est une leçon que le Canada peut tirer pour l'avenir. Nous ne sommes pas comme des régions plus peuplées où il y a beaucoup de trafic.

Au Canada, le transport aérien est presque un service public, surtout dans les régions éloignées, et je pense qu'il faut le traiter comme tel. Nous n'avons généralement pas d'autoroutes à péage au pays. Elles sont considérées comme une infrastructure pour le bien général des Canadiens, et elles sont financées à même les recettes générales. Je pense que le transport aérien et les infrastructures qui s'y rattachent devraient être financés de la même manière afin que tous les Canadiens puissent voyager de façon fluide et abordable entre n'importe quelle ville du Canada et qu'ils aient tous accès aux grands centres du Sud et, en fait, au reste du monde.

Comme cela a déjà été mentionné, l'aviation est un moteur économique. Je pense que c'est une leçon que nous avons tirée de la COVID-19. Si nous le savions avant, ce n'était peut-être pas une priorité dans notre esprit, mais je pense que la COVID a peut-être accru l'importance de l'aviation.

[Français]

M. Angelo Iacono: Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Iacono.

Nous allons maintenant accueillir Mme Sinclair-Desgagné.

Madame Sinclair-Desgagné, je vous remercie beaucoup de votre présence.

Je viens d'apprendre que M. Barsalou-Duval ne sera pas présent au Comité. Alors, vous avez la parole pour six minutes.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné (Terrebonne, BQ): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je salue mes collègues, pour qui je suis un nouveau visage.

Je remercie tous les témoins qui sont venus à la séance du Comité aujourd'hui.

Les deux dernières années ont manifestement été difficiles à cause de la pandémie. Vous l'avez tous exprimé de différentes manières, mais avec un sentiment commun. J'ai bien aimé la manière dont M. Sparling l'a résumé: le transport aérien n'est pas un luxe, mais bien une nécessité, surtout pour tout ce qui touche le transport régional. C'est aussi l'optique du Bloc québécois. Tout ce qui concerne le transport régional est assurément très important pour nous, afin que les communautés plus éloignées puissent être desservies.

J'aimerais poser une question à M. Roberts ou à M. Gagnon, selon qui voudra y répondre. Air Canada, pendant la pandémie, a coupé plusieurs de ses liaisons régionales. Puisqu'il y a une certaine re-

prise en ce moment, voyez-vous d'un bon œil le fait que ces liaisons risquent de revenir? Comment vous sentez-vous vis-à-vis de cette concurrence?

• (1150)

M. Yani Gagnon: Je vous remercie de votre question.

Air Canada ne dessert pas seulement le Québec, mais bien tout le pays. Les gens se souviendront que, au début de la pandémie, Air Canada a réduit de façon considérable sa desserte régionale. Au Québec, la plupart des régions ont été abandonnées, à l'exception de Rouyn-Noranda, Bagotville et Sept-Îles.

Parallèlement, il faut souligner qu'Air Canada a profité de cette situation pour signer des ententes intercompagnies avec d'autres transporteurs aériens, dont Pascan Aviation. Ainsi, les résidents des régions qui ne sont plus desservies par Air Canada ont quand même la possibilité de prendre des vols internationaux, soit à partir de l'aéroport de Québec ou de celui de Montréal. Je sais qu'Air Canada a aussi signé de telles ententes avec d'autres transporteurs aériens au Canada. Nous ne pensons pas, du moins pour le marché du Québec, que des régions sont abandonnées. Au contraire, nous voyons encore plus de compétitivité avec d'autres transporteurs régionaux.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: C'est très bien. Je vous remercie.

Pensez-vous que ce genre d'alliance est l'une des solutions qui permettraient de mieux desservir les régions?

M. Yani Gagnon: Selon moi, c'est la voie à suivre pour l'avenir.

Comme je le disais tout à l'heure, le Québec a des petites pochettes de marché. Il ne peut pas y avoir trois ou quatre opérateurs pour desservir des populations de 10 000 résidents. Il faut voir comment chacun des transporteurs peut optimiser son réseau pour offrir un service plus abordable. Les gens disent souvent que s'il y a plus de concurrence, il y aura de meilleurs prix, mais ce n'est pas nécessairement notre point de vue. En matière de concurrence, les acteurs plus importants font mourir les plus petits. Ils auront donc le monopole, et les prix vont remonter.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: C'est très bien.

Nous sommes bien d'accord sur cela.

Dans ce cas-ci, si Air Canada avait le monopole dans les régions ou avait un avantage concurrentiel, ce ne serait assurément pas une bonne nouvelle pour les plus petits transporteurs aériens.

Le gouvernement peut-il faire quelque chose pour aider le fonctionnement de ce genre d'alliance?

M. Yani Gagnon: Je vais laisser mon collègue M. Roberts répondre à cette question.

M. Julian Roberts: Bonjour.

Au fond, vous cherchez à savoir si le gouvernement peut aider à améliorer le service entre des petits transporteurs vers Air Canada. Est-ce exact?

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Ma question faisait suite à la réponse de M. Gagnon.

Le gouvernement peut-il faire quelque chose pour contribuer à ce genre d'alliance gagnant-gagnant qui favorise Air Canada, les importants transporteurs, les plus petits et, surtout, la desserte des régions?

M. Julian Roberts: Oui, c'est sûr.

Je travaille dans le domaine de l'aviation régionale au Québec depuis 26 ans. J'ai vu plusieurs compagnies arriver et partir aussitôt qu'un acteur important entrait dans le décor. Les importants transporteurs baissaient leurs prix dans le but de faire tomber les petits transporteurs. Cette situation a duré pendant des années et des années, du moins depuis que j'ai commencé ma carrière, en 1998.

Aujourd'hui, les petits transporteurs du Québec ont retenu les leçons du passé. Ils sont un peu plus intelligents maintenant. Le fait qu'on puisse avoir accès à des transporteurs comme Air Canada et que PASCAN ait signé un accord intercompagnies avec Air Transat donnera aux gens des régions un choix qu'ils n'avaient pas avant.

Avant la pandémie, si quelqu'un voulait prendre un vol à partir de Sept-Îles, il devait se rendre à Montréal pour prendre un vol d'Air Canada. Cette année, un client de Sept-Îles peut prendre un vol, offert par PASCAN, en direction de Québec ou de Dorval. Par la suite, il a le choix d'embarquer sur un vol d'Air Canada ou d'Air Transat. Les passagers du Québec ont maintenant plus de choix.

Le gouvernement peut apporter son aide en s'assurant de la mise en place de ces accords intercompagnies. Dans le cas d'Air Canada, c'est une obligation...

• (1155)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Roberts et madame Sinclair-Desgagné.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

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

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

Je remercie tous nos témoins des déclarations qu'ils ont faites jusqu'à maintenant. Ce sera une étude intéressante.

Je vais commencer par Mme Pasher.

D'après les déclarations d'un certain nombre de témoins, il semble que les aéroports du Canada soient un centre de recettes nettes pour le gouvernement. Est-ce une description juste de la situation? Le gouvernement tire-t-il plus de recettes des aéroports qu'il n'investit dans ces activités?

Mme Monette Pasher: Oui, absolument.

Avant la pandémie, les aéroports versaient plus de 400 millions de dollars en loyers au gouvernement fédéral, et seule une petite partie leur revient dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, qui est financé à hauteur de 38 millions de dollars par année. D'autres programmes d'infrastructure sont mis en œuvre de temps à autre. À l'heure actuelle, il y a le Fonds national des corridors commerciaux, ainsi que différents fonds de stimulation de l'infrastructure répartis à parts égales entre les aéroports et le gouvernement.

Dans l'ensemble, au cours d'une bonne année, les aéroports apportent beaucoup plus d'argent au gouvernement qu'ils n'en reçoivent par l'intermédiaire du système.

M. Taylor Bachrach: En ce qui concerne les terres que le gouvernement fédéral loue aux aéroports, a-t-on déjà évalué leur valeur marchande?

Mme Monette Pasher: Je n'ai pas cette information sous la main. Je sais que nous avons examiné notre modèle au cours des

dernières années pour évaluer s'il s'agit de la meilleure façon de procéder pour le Canada, et on a jugé qu'il était très efficace. De petites modifications pourraient être apportées. Je crois qu'un rapport a été produit aux fins de l'examen de l'Office des transports du Canada et qu'il visait à établir si nous considérons l'aviation comme poste de péage ou comme une bougie d'allumage.

Selon moi, nous avons constaté, tout au long de la pandémie, toute l'importance de l'aviation pour la livraison quotidienne des marchandises et le transport des travailleurs d'un océan à l'autre, alors je pense que nous savons maintenant à quel point elle est importante.

M. Taylor Bachrach: Ce que je veux savoir, madame Pasher, c'est si les aéroports estiment payer la valeur marchande pour les terres fédérales qu'ils utilisent.

Mme Monette Pasher: Oui. Je pense que certaines petites modifications pourraient être apportées au modèle de loyer des aéroports. C'est trop cher. Le service coûte trop cher aux Canadiens, soit entre 10 et 12 % de leurs revenus. Pour toutes les recettes que nous percevons, nous versons des droits au gouvernement.

En réalité, si on regarde ce qui s'est passé pendant la pandémie de COVID-19, nos aéroports ont contracté une dette importante — comme l'aéroport Pearson, une dette d'un milliard de dollars — et on n'a fait que reporter le paiement de leur loyer. Ils devront le rembourser dans les années à venir. On ne l'a même pas annulé.

Je pense que le gouvernement du Canada pourrait être plus sympathique envers les aéroports du point de vue des coûts.

M. Taylor Bachrach: D'accord. Là où j'essayais d'en venir, c'est que j'ai l'impression que les aéroports paient une fraction de la valeur marchande des terres qu'ils occupent, et que la différence entre ce que paient actuellement les aéroports et la valeur marchande réelle de ces terres est essentiellement une subvention du gouvernement du Canada.

Cette description de la situation est-elle juste?

Mme Monette Pasher: Je n'ai pas les chiffres sous les yeux pour répondre à cette question, mais, comme je l'ai dit, quand on regarde nos aéroports et le rôle vital qu'ils jouent en reliant les collectivités, les chaînes d'approvisionnement et le fret, ils sont très importants pour notre cadre canadien. Je pense que nous sommes des partenaires du gouvernement. Ce sont vos terrains, et nous fournissons ce service à nos collectivités à titre d'organisme sans but lucratif et nous assurons que les Canadiens peuvent se déplacer à prix abordable d'un bout à l'autre du pays. Je pense que nous devons trouver des façons de collaborer pour réduire nos coûts.

M. Taylor Bachrach: Certainement, et je ne nie pas le rôle important que jouent les aéroports et le transport aérien dans notre économie.

Tout à l'heure, j'ai entendu M. Sparling nous dire que, selon lui, des allègements fiscaux devraient être offerts aux compagnies aériennes et que, en général, le coût du transport aérien et des aéroports devrait en réalité être assumé à même les recettes générales du gouvernement, contrairement à la situation actuelle où les passagers paient la majeure partie de ces coûts.

Est-ce un point de vue que vous partagez?

• (1200)

Mme Monette Pasher: À mon avis, nous avons actuellement un bon modèle au Canada, mais si on regarde les aéroports aux États-Unis, ils appartiennent au gouvernement fédéral et sont exploités par lui, et ils font l'objet d'investissements importants. C'est notre concurrence. Le coût des voyages y est plus bas et, parfois, les Canadiens traversent la frontière en voiture pour obtenir des tarifs moins élevés.

Peut-on apporter des améliorations? Absolument. Je pense que le soutien qui a été offert à nos transporteurs tout au long de la pandémie, par l'entremise de l'Initiative de transport aérien régional, ou ITAR, à l'intention des transporteurs régionaux, était nécessaire. Je pense que le soutien qui a été accordé à Air Canada était nécessaire. Nous devons rétablir les liens entre nos collectivités à un moment très difficile, et notre secteur de l'aviation s'est beaucoup endetté. À mon avis, nous avons besoin du partenariat du gouvernement pour traverser cette période. Nous sommes reconnaissants de l'appui que nous avons reçu.

M. Taylor Bachrach: Oui. Je suis d'accord avec vous sur le fait que le secteur a certainement été durement touché par la pandémie et que le gouvernement avait un rôle à jouer.

Au-delà de la pandémie, il est question, en réalité, de la structure par laquelle nous finançons les aéroports au Canada et de savoir si la réglementation est excessive et fait augmenter les coûts.

Se pourrait-il que le coût des vols intérieurs au Canada soit tout simplement plus élevé en raison de la géographie et de la densité de la population? Cela semble être l'une des principales différences entre nous et les autres pays avec lesquels nous sommes en concurrence.

Mme Monette Pasher: Je pense que notre ville...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach. C'était une excellente question. Malheureusement, vous allez devoir attendre à la prochaine série de questions pour obtenir une réponse.

Nous passons maintenant à M. Jeneroux.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Avant de commencer, je vais prendre quelques secondes pour féliciter les interprètes aujourd'hui. Certains intervenants parlaient très vite, et je pense que les interprètes ont fait un excellent travail, du moins, de mon point de vue. Je voulais prendre de mon temps de parole pour le souligner.

Je veux vous adresser certaines de mes questions, madame Pasher. Nous sommes heureux de vous revoir au comité des transports.

Certaines des photos prises à l'aéroport Pearson, par exemple, au cours de la dernière semaine environ, montrent un nombre effarant de gens qui attendent dans les files d'attente. On pose la question aux compagnies aériennes, et elles nous répondent que la situation est attribuable aux aéroports et au personnel. Les aéroports disent qu'elle est attribuable à l'ensemble de l'arriéré causé par la COVID-19. Le ministre, probablement le premier à le faire, jette le blâme sur les voyageurs canadiens.

Je suis curieux de savoir si le gouvernement, les compagnies aériennes ou les aéroports peuvent prendre des mesures immédiates pour accélérer un peu les choses.

Mme Monette Pasher: Je vous remercie de votre question. Il existe certainement des mesures qui peuvent être prises immédiatement. Tout d'abord, nous constatons une pénurie de personnel à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou ACSTA. Le gouvernement, nos aéroports et l'ACSTA travaillent d'arrache-pied dans l'immédiat et depuis un certain temps déjà pour régler ces problèmes de dotation.

Nous devons améliorer systématiquement les contrôles de sécurité au Canada. Il s'agissait d'un problème avant la pandémie. Nous devons envisager un contrôle fondé sur le risque semblable à ce que l'on voit aux États-Unis avec le programme PreCheck et les programmes pour les voyageurs dignes de confiance. Nous avons été...

M. Matt Jeneroux: Madame Pasher, est-ce une amélioration que vous, les aéroports, pourriez apporter seuls, ou nécessite-t-elle un soutien gouvernemental semblable au programme NEXUS?

Mme Monette Pasher: Il faut l'appui et l'approbation du gouvernement. Les contrôles de sécurité sont effectués par le gouvernement.

En plus de cela et en plus de l'ACSTA, il y a un certain nombre de choses qui doivent être faites à la frontière. D'anciens protocoles de santé publique sont en place au pays et doivent être retirés. Nous soumettons encore 4 000 passagers par jour à des tests de dépistage de la COVID-19 à leur arrivée au Canada. D'autres pays sont passés à un autre stade. Les tests ne doivent plus être effectués dans nos aéroports. L'aéroport Pearson permet le transport de 30 000 passagers internationaux par jour. Leur nombre a augmenté rapidement. Ce sera jusqu'à 45 000 cet été.

Nous ne pouvons pas maintenir les mêmes protocoles de santé et [*difficultés techniques*] répercussions désastreuses dans nos aéroports du point de vue de l'engorgement, et nous devons accélérer les procédures. Il faut que Santé publique Canada retire certaines de ces mesures.

M. Matt Jeneroux: C'est quelque chose que le gouvernement pourrait faire immédiatement — aujourd'hui même, s'il le voulait.

J'aimerais m'adresser rapidement à M. Guy, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Vous avez aussi mentionné la pénurie de personnel. Vous avez évoqué le fait que les passeports et NEXUS nuisent également à la situation financière. J'espère que vous pourrez nous en dire plus à ce sujet.

Il ne me reste pas beaucoup de temps, mais j'espérais également obtenir une partie de votre analyse par écrit à l'intention du Comité, parce que je pense que vous avez une position ferme quant à ce qui peut être fait pour remédier à certaines de ces pénuries.

Je vous cède la parole, monsieur Guy.

• (1205)

M. Robin Guy: Merci beaucoup.

L'engorgement que nous observons nuit à l'économie canadienne et à notre réputation internationale. Je pense qu'un examen de la réglementation en cas de pandémie visant à éliminer les règlements inutiles est une mesure qui pourrait être prise immédiatement. Si nous envisageons un peu plus le moyen terme, il s'agit d'examiner tous les règlements en matière de transport et de nous assurer d'appliquer une perspective économique à certains d'entre eux. Il s'agit de travailler avec des partenaires pour remédier à la pénurie de main-d'œuvre.

Encore une fois, je tiens à dire que nous devrions faire tout ce que nous pouvons pour faciliter les voyages. C'est important. Plus nous réglerons rapidement le problème des passeports, plus notre secteur pourra se rétablir rapidement et plus notre économie pourra croître rapidement.

M. Matt Jeneroux: Concernant le problème des passeports, cela n'a rien d'étonnant. À l'approche de la fin de la pandémie de COVID-19, nous avons constaté que les gens voulaient voyager de nouveau. Je suis un peu surpris que ce problème ne soit pas réglé.

Encore une fois, vous avez effectué une certaine analyse, et il ne me reste que quelques secondes, mais j'espère que vous pourrez en faire part au Comité. Si vous pouviez nous la communiquer, ce seront des renseignements importants auxquels nous pourrions nous fier dans le cadre de cette étude.

M. Robin Guy: Nous serons heureux d'en discuter.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Jeneroux.

Notre prochain intervenant est M. Rogers.

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

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

Je remercie tous les témoins qui sont des nôtres aujourd'hui. Je suis heureux d'entendre vos déclarations.

Je siège au Comité depuis un certain nombre d'années, et je suis conscient des nombreux défis que doit relever l'industrie de l'aviation aujourd'hui. Je me souviens qu'en 2019, avant la pandémie de COVID-19, nos études portaient sur des questions comme la pénurie de personnel ou la pénurie de pilotes, en particulier, et nous rencontrions des représentants des compagnies aériennes et de l'industrie du transport aérien pour discuter de la formation des nombreux pilotes nécessaires, surtout dans le Nord du Canada, pour les compagnies aériennes régionales, etc. Nous en avons entendu parler aujourd'hui.

Bien entendu, la COVID-19 a frappé, et nous en connaissons tous les conséquences. Nous avons accordé beaucoup d'aide financière au secteur aérien et aux aéroports, soit une somme d'environ 11 milliards de dollars au cours de la pandémie — une part d'au moins un milliard de dollars est destinée aux aéroports — et, récemment, 150 millions de dollars de plus ont été versés à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto. Je me rends compte que ces contributions sont importantes, et je me demande à quels programmes fédéraux certains d'entre vous, ou même vous tous, avez pu obtenir l'accès pendant la période de pandémie des dernières années et si ces programmes ont été utiles pour maintenir l'industrie à flot.

M. Priestley pourrait peut-être répondre à cette question, puis Mme Pasher.

M. Glenn Priestley: J'espérais que vous nous demanderiez ce que nous aurions fait différemment de ce que nous avons fait pendant la pandémie de COVID-19, mais vous avez posé cette question.

L'aide fédérale pour le financement a été très utile. Nous avons obtenu deux tranches. Le financement fédéral a été versé aux territoires. Dans le cas des trois gouvernements territoriaux, cela a été fait avec conscience, sensibilité et communication. Voilà ce que nous avons obtenu. Ce que nous demandions et que nous continuons de demander... Comme l'un de mes administrateurs l'a dit, je vous remercie de votre aide, mais contentez-vous d'éliminer les restrictions. Laissez-nous nous mettre à la tâche, et nous ferons le travail.

Nous avons fait un excellent travail pour assurer la sécurité du système de la société d'aviation nordique, et nous en sommes fiers.

Je pense que c'est l'avantage le plus important en ce qui concerne le gouvernement fédéral.

Merci.

M. Churence Rogers: Je vous remercie, monsieur Priestley.

Allez-y, madame Pasher.

Mme Monette Pasher: Oui, le financement accordé à nos aéroports pour les aider à traverser la pandémie annoncé dans l'Énoncé économique de l'automne de 2020 a été très bénéfique. Le programme ITAR, l'Initiative de transport aérien régional, a fourni un soutien sous forme de liquidités pour faciliter le rétablissement de certaines des liaisons régionales au pays. Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, qui est normalement financé à hauteur de 38 millions de dollars, l'a été à hauteur de 186 millions de dollars sur deux ans, ce qui a vraiment aidé un certain nombre d'aéroports à réaliser des projets comme la remise en état des pistes et à se payer de nouveaux véhicules de sécurité d'urgence pour la lutte contre les incendies.

Les projets de partout au pays avaient vraiment besoin de ce soutien pour traverser la pandémie. Il y avait aussi le programme des infrastructures essentielles pour les grands aéroports, dans le cadre duquel le gouvernement a financé des projets au moyen d'une contribution de 50 ¢ par dollar. Nous avons vu l'aéroport Pearson recevoir ce financement pour ses projets de remise en état des pistes. Il s'agissait de programmes très importants. Durant la première année, la plupart des aéroports du Canada ont également bénéficié d'un allègement du loyer. Les quatre plus importants ont obtenu un report du loyer.

C'était une période très critique, et nos aéroports avaient besoin de cette aide financière. Le trafic avait chuté de 90 %, et, comme vous le savez, tout notre financement provient des passagers, car il s'agit d'un système axé sur l'utilisateur, alors je pense que nous en avons vraiment besoin pour traverser la pandémie, car nos aéroports devaient rester ouverts. L'aide financière a été très bénéfique. Je pense qu'on pourrait même envisager d'en maintenir certains, parce que je pense que c'était une excellente façon de soutenir les aéroports et l'infrastructure du Canada pour l'avenir.

● (1210)

M. Churence Rogers: Merci beaucoup de cette réponse.

Je comprends les défis que nous avons dû relever. Je me souviens des nombreuses réunions que le comité des transports a tenues pour rencontrer des représentants de petits aéroports régionaux comme celui de Gander, à Terre-Neuve, par exemple. Il s'agissait de petits aéroports comme ceux de Moncton, au Nouveau-Brunswick, ou situés dans le Nord et dans l'Ouest du Canada, et je me souviens des nombreux défis auxquels ils étaient confrontés, en plus des grands aéroports comme ceux de Toronto, de Montréal et ainsi de suite.

Je me rappelle avoir fait du lobbying au nom de certains de vos groupes auprès de notre gouvernement afin qu'il aide l'industrie du transport aérien à survivre, parce que nous connaissons la valeur de cette industrie pour notre pays.

Vous avez raison. Je crois comprendre que certains de ces programmes sont arrivés à point nommé. D'autres ont été un peu retardés, mais ils étaient néanmoins très opportuns et importants.

Parmi ceux que vous avez mentionnés, madame Pasher, quels sont les trois principaux que nous devrions conserver ou mettre en œuvre à long terme?

Le président: Malheureusement, monsieur Rogers, nous n'avons pas le temps d'entendre la réponse à cette merveilleuse question. Toutefois, j'invite Mme Pasher à peut-être soumettre cette réponse dans un mémoire ou par courriel.

[Français]

Nous passons maintenant à Mme Sinclair-Desgagné.

Madame Sinclair-Desgagné, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Merci beaucoup.

Je voudrais revenir rapidement sur les propos de M. Roberts et de M. Gagnon, plus spécialement sur ceux de M. Roberts. Durant sa présentation, ce dernier a donné plusieurs exemples d'une structure de coûts qui pourrait être inéquitable envers les petits transporteurs. J'aimerais qu'il nous en dise davantage à ce propos.

M. Julian Roberts: Merci beaucoup.

Les frais d'aéroport en général comprennent les frais d'atterrissage, les frais de terminal, les frais liés à l'amélioration des terminaux et ceux associés à la sécurité. Piloter un gros jet dans les régions du Québec — ce ne serait pas vraiment pratique, étant donné que la taille de la population ne le justifierait pas — me coûterait moins cher que de piloter un petit avion régional.

Voici quelques chiffres, à titre d'exemple: si je pilote un avion transportant 30 passagers, atterrir à Dorval me coûte 240 \$, mais, si je pilote un avion à réaction transportant plus de 100 passagers, ces frais sont de 306 \$. Il y a une différence importante entre les deux pour ce qui est du coût par siège.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Êtes-vous en mesure de nous expliquer pourquoi c'est aussi inéquitable?

M. Julian Roberts: Nous avons observé et entendu dire au fil des ans que des frais minimaux devaient être imposés. Dans notre cas, ces frais sont malheureusement très proches de ceux imposés aux plus gros transporteurs. Pour nous, c'est le même genre de scénario quand il s'agit de NAV CANADA. Nous payons 1 486 \$ dans le cas d'un avion de 33 sièges. Si je pilotais un avion de 143 sièges, par exemple un Boeing 737-700, ces frais seraient de 2 006 \$ par jour. Il n'y aurait même pas 600 \$ de différence, mais je pourrais transporter quatre fois plus des passagers.

Dans ces conditions, le coût par passager est vraiment très élevé. Pour chaque client de PASCAN, nous recevons de l'argent et nous en redonnons. Jusqu'à 40 % de la valeur du billet servent simplement à payer les frais et les taxes.

• (1215)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Roberts.

Merci, madame Sinclair-Desgagné.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

La parole est à vous. Vous disposez de deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je vais m'en tenir à M. Roberts, car je m'intéresse à la même question, d'autant plus que je représente une région rurale où les compagnies aériennes régionales tentent de servir les passagers de ces régions et doivent parfois assumer des coûts disproportionnés.

Monsieur Roberts, pourriez-vous nous dire quels changements structurels ou réglementaires permettraient, selon vous, de corriger les iniquités qui nuisent aux petits transporteurs relativement aux frais aéroportuaires qui sont imposés?

M. Julian Roberts: Une mesure que l'on pourrait prendre très rapidement, c'est fixer le prix en fonction du nombre de sièges, et non pas du poids ou de la taille de l'avion. Si tout le monde paie le même prix par siège, c'est équitable.

Pour vous donner un exemple, nous avons commencé à décoller de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Dorval afin de donner à nos régions un accès aux vols internationaux. Nous avons amorcé nos activités à cet aéroport l'été dernier. La première chose que nous avons reçue, c'est une facture mensuelle de 20 000 \$ pour avoir accès au service de dégivrage en hiver. Il s'agit de frais mensuels de 20 000 \$.

J'ai découvert que je payais exactement le même montant par mois qu'Air Canada Rouge. Je pilote un avion de 33 places. C'est tout simplement insensé. Pour moi, ce montant par passager n'est tout simplement pas gérable, et les gens des régions disent toujours que cela n'a pas de sens. Ils ne peuvent pas se rendre d'une région vers un centre-ville pour un prix moins élevé que pour se rendre jusqu'à Paris. Ils ont raison, mais la structure des coûts est tellement énorme, et, plus nous allons loin dans les régions, plus les choses coûtent cher. Le prix du carburant augmente. Nous pourrions payer 1,80 \$ le litre aujourd'hui à Montréal, alors qu'à Gaspé, on paie qu'à 3,15 \$ le litre.

Ce n'est tout simplement plus possible. Si la situation ne change pas, nous ne pourrions pas continuer à mener nos activités, et je sais que je ne parle pas seulement au nom de Pascan. Ce problème touche tous les exploitants régionaux du Canada.

Un autre problème que nous constatons — et j'en ai parlé plus tôt — tient au fait qu'un grand nombre des mesures qui ont été prises par le gouvernement fédéral au fil des ans suivent une règle universelle. On établit une règle. On adopte une loi et, d'accord, elle concerne l'aviation, mais on ne tient pas compte du fait qu'il existe beaucoup de niveaux d'aviation différents. Il y a l'aviation d'Air Canada, les activités au niveau de Jazz, et il y a les petits transporteurs régionaux.

Les règlements relatifs aux heures de vol et de service qui ont été mis en place par M. Garneau étaient les mêmes pour tous, alors maintenant, et je crois que c'est M. Sparling qui a mentionné plus tôt... L'an dernier, je pouvais affecter un pilote à un vol de Montréal à Fermont, et il pouvait faire l'aller-retour en une journée. Maintenant, il ne peut pas le faire. Je dois laisser ce pilote à Fermont toute la journée. Il y passe toute la nuit. Il ne peut effectuer le vol de retour que l'après-midi suivant. Je vous le dis, il n'est pas moins fatigué. Il est plus fatigué qu'avant.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Roberts. Malheureusement, il ne nous reste plus de temps pour ce segment.

Notre prochain intervenant est M. Dowdall.

Monsieur Dowdall, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Terry Dowdall (Simcoe—Grey, PCC): Je vous remercie, monsieur le président, et merci à vous tous de votre présence aujourd'hui pour discuter de cet important sujet. D'après ce que j'ai entendu jusqu'à maintenant de la part de tous les intervenants, je dirais que, si quelques mots pouvaient résumer la situation, ce serait « frustration » et « grande préoccupation pour l'avenir de l'industrie ».

Je trouve que mon collègue, M. Jeneroux a posé une bonne question plus tôt au sujet d'une mesure qui pourrait être prise rapidement. Je crois que c'est Mme Pasher qui a dit qu'il s'agissait des restrictions liées à la COVID-19, mais je sais que, dans ma circonscription, j'entends beaucoup de gens me dire, à propos d'ArriveCAN et des restrictions liées à la COVID-19, qu'ils ne veulent tout simplement pas se donner la peine de partir pour l'instant.

Je me pose la question. Premièrement, pensez-vous que cette mesure changerait le nombre de personnes qui voudraient voyager et, deuxièmement, à toutes les personnes qui sont concernées, nommez une mesure facile que nous pourrions prendre afin que les industries soient opérationnelles dès maintenant?

• (1220)

Mme Monette Pasher: Je pense que nous constatons que la demande de voyages est très forte. C'est une excellente nouvelle. Nous ne voulons pas nuire à cette demande au moment où nous en avons le plus besoin dans le cadre de la reprise, pour les compagnies aériennes comme pour les aéroports et pour l'ensemble de l'industrie touristique.

Un certain nombre de mesures pourraient être prises. L'une consiste à faire effectuer les tests hors de nos aéroports, et l'autre consiste à examiner certains des anciens protocoles de l'Agence de la santé publique du Canada et à cerner ceux dont on n'a plus besoin ou à trouver comment on pourrait les simplifier afin que les gens puissent entrer dans notre pays plus facilement et plus rapidement. Il faut normalement 30 secondes pour traiter un passager. Ce traitement peut prendre jusqu'à deux minutes, et, si on multiplie ce temps par le nombre de personnes qui arrivent par nos centres, ce sera tout simplement de plus en plus difficile. Je pense qu'il existe un certain nombre de mesures, comme l'augmentation des effectifs, mais nous ne pouvons vraiment pas gérer ces protocoles de santé alors que l'aviation intensifie encore plus ses activités.

C'est un gros problème, et l'autre concerne la dotation en personnel des services de l'ACSTA.

M. Terry Dowdall: Oui, et tous ces coûts supplémentaires, qu'il s'agisse de la taxe sur le carbone ou de quoi que ce soit du genre, si ce n'est pas concurrentiel de l'autre côté... J'habite à une heure de

route de l'aéroport Pearson, à deux heures de Buffalo, et je n'arrive pas à croire qu'autant de personnes se rendent à Buffalo en voiture. Cela semble être chose courante.

Mme Monette Pasher: Oui, et ce n'est pas un message que nous voulons envoyer pour nos actifs de transport. Nous voulons vraiment nous assurer que nous sommes concurrentiels et que nous menons nos activités efficacement, et nous collaborons très étroitement avec le gouvernement à cet égard. Le ministre a créé un certain nombre de groupes de travail.

Nous travaillons avec nos compagnies aériennes et nos organismes gouvernementaux partenaires pour veiller à régler ce problème le plus rapidement possible.

M. Terry Dowdall: Merci.

Quelqu'un d'autre veut-il intervenir? Y a-t-il une mesure que nous pourrions prendre maintenant et qui serait vraiment utile?

M. Robin Guy: Je pense que vous avez mentionné l'application ArriveCAN. Je vais profiter de l'occasion pour répondre rapidement à cette question.

Tout à l'heure, j'ai dit que nous devrions faire quelque chose pour faciliter les voyages. En ce qui concerne l'application ArriveCAN, il est important que le gouvernement travaille à en faire la promotion. Il s'agit encore d'une préoccupation importante. Les gens arrivent et ne savent pas nécessairement qu'ils doivent remplir le formulaire.

Je pense que nous devons le rendre le plus accessible possible, si c'est ainsi que nous allons procéder, et nous assurer que les gens sont au courant des exigences.

M. Terry Dowdall: Je vois que M. Norejko a levé la main.

M. Anthony Norejko: Je vous remercie.

J'affirmerais d'emblée que c'est opportun. Le Canada se classe au 107^e rang de la compétitivité des prix. Le Forum économique mondial a publié un rapport sur la compétitivité du tourisme en 2019. Les mesures étaient les taxes sur les billets et les frais d'aéroport. Les prix du carburant étaient un autre facteur. Nous nous classons au 40^e rang en ce qui concerne la promotion des voyages et du tourisme.

Quelle est la chose que nous pouvons faire? Nous devons examiner les mesures liées à la COVID-19.

Par exemple, dans le cas des aéroports ruraux et urbains, en plus des problèmes liés à la mise à niveau — les gens de Pascan partagent leur expérience —, nous devons examiner les répercussions de certaines des mesures liées à la COVID-19. Plus particulièrement, environ quatre millions de Canadiens ne peuvent pas voyager, même à l'intérieur du pays, parce qu'ils n'ont pas le droit de monter à bord de l'avion.

Actuellement, l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC, et la frontière internationale posent le principal problème. Nous devons résoudre le problème de l'intégration d'ArriveCAN et reconnaître que les personnes qui viennent au Canada n'arrivent pas toutes par avion. Nous voulons encourager le tourisme. Nous voulons encourager le moteur économique du pays.

Il est certain que l'ASFC et les mesures liées à la COVID-19 sont essentielles pour l'instant.

M. Terry Dowdall: Il s'agit-là d'une excellente suggestion, monsieur Norejko.

Est-ce terminé, monsieur le président? Je crois que cela fait cinq minutes.

Le président: Il vous reste 20 secondes.

La main de M. Priestley est levée, alors je lui cède la parole, si cela vous convient, monsieur Dowdall.

M. Terry Dowdall: Certainement.

M. Glenn Priestley: Merci.

Je voudrais soulever la question de l'accommodement. En ce qui concerne le mandat de vaccination, nous l'avons accepté. Nous travaillons tous ensemble.

Lors de la conférence à laquelle j'ai assisté la semaine dernière, tous les exploitants — nous représentons les 40 exploitants du Nord — avaient une histoire à raconter au sujet de travailleurs qui restent chez eux et qui occupaient autrefois un emploi dans le secteur de l'aviation. L'ironie est indéniable. Certains de ces travailleurs, simplement pour trouver un emploi, sont maintenant exemptés de la vaccination s'ils travaillent dans le domaine de la lutte contre les inondations ou les incendies. Ils peuvent maintenant remonter à bord du même avion qu'auparavant, mais ils ont dû être mis à pied parce qu'ils n'étaient pas vaccinés. Ils ne le sont toujours pas, mais ils peuvent monter à bord de l'avion pour lutter contre un incendie. Voilà le genre de problème qu'il faut régler.

Cette exigence vaccinale ralentit aussi la reprise. Si nous ne pouvons pas réparer l'avion, si nous ne pouvons pas l'entretenir...

J'étais à l'aéroport Pearson en fin de semaine, à mon retour de Yellowknife. Les gens qui descendaient des avions ne portaient pas de masque, dans une certaine mesure. Les Américains n'en portaient pas du tout. Nous devons maîtriser la situation.

Un vol d'Air Canada a été retardé de deux heures parce qu'on n'arrivait pas à trouver du personnel au sol. Beaucoup de gens sont disponibles.

• (1225)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Priestley.

Je vous remercie, monsieur Dowdall.

M. Terry Dowdall: Merci.

[Français]

Le président: Notre prochaine intervenante est Mme Koutrakis.

Madame Koutrakis, vous disposez de cinq minutes.

[Traduction]

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

Je remercie tous nos témoins de leur présence et des déclarations très importantes qu'ils ont faites ce matin.

Je veux continuer à parler des longs délais dans les aéroports. J'aimerais vous raconter une histoire personnelle et corriger certains commentaires qui ont été faits plus tôt lorsque mon collègue, M. Jenneroux, a cité notre ministre. Cette version a fait couler beaucoup d'encre, et je crois qu'elle mérite d'être corrigée.

Selon moi, là où notre ministre voulait en venir, c'est qu'il n'y a pas qu'un problème qui cause des files d'attente dans les aéroports. Concernant ses commentaires selon lesquels les retards causés par les voyageurs qui ont perdu la main, les passagers... Je peux le

confirmer, car j'en ai été témoin. J'ai voyagé de Québec à Ottawa il y a deux fins de semaine, et j'ai remarqué à plusieurs reprises qu'un représentant de l'ACSTA se rendait à l'avant pour nous rappeler à tous de ne pas oublier de retirer les liquides de nos sacs si nous les amenions à bord et de retirer les appareils électroniques, car tous ces articles retardent le processus.

Je pense que c'est ce que notre ministre tentait de faire valoir dans ses observations. Il ne cherchait certainement pas à jeter le blâme sur les passagers.

Dans cette optique, je me demandais si Mme Pasher, M. Guy et M. Norejko auraient des commentaires à formuler. Le Canada est-il la seule région du monde où l'on connaît de longs retards dans les aéroports? Qu'est-ce qui se passe actuellement dans d'autres pays?

Mme Monette Pasher: Je pense que le ministre a raison d'affirmer qu'un certain nombre de facteurs entrent en ligne de compte. Nous partageons certainement ce point de vue.

Selon moi, la dotation est un élément important, et certainement la dotation en personnel pour les périodes de pointe, ainsi que l'efficacité et la nécessité d'adopter un programme pour les voyageurs dignes de confiance afin d'accélérer les contrôles de sécurité, qui étaient également un enjeu avant la pandémie.

Aux États-Unis, on n'observe pas autant de retards. Les Américains ont certainement hâte à l'été, et ils s'attendent à une augmentation possible. Il est certain que, dans certains aéroports qui sont des plaques tournantes, il y a des périodes de pointe où les agents des douanes à la frontière constatent des délais d'attente plus longs qu'ils n'en auraient vus avant la pandémie, alors je pense que nous ne sommes pas les seuls à faire face à ces défis.

Nous ne sommes certainement pas les seuls à connaître les problèmes de dotation qu'on a observés au Royaume-Uni et à bien d'autres endroits également, alors je pense que c'est la période d'accélération.

Le fait important est que le Canada a été plus lent à se remettre. Les États-Unis l'ont fait il y a un an; ils ont ouvert leur économie plus tôt. Nous constatons assurément qu'il est difficile de ramener les gens au travail, et je pense qu'il y a beaucoup de problèmes à atténuer.

Mme Annie Koutrakis: M. Guy ou M. Norejko veulent-ils ajouter quelque chose?

M. Robin Guy: Oui, et je vais répéter les commentaires de Mme Pasher et ajouter encore une fois qu'il faut simplement revoir la réglementation en vigueur relativement aux pandémies et se demander ce qui est nécessaire et ce qui ne l'est pas.

Nous constatons que le ministre a discuté avec quelques personnes, dont certaines de l'ACSTA. Je pense que ce sont des mesures positives, mais, selon moi, l'objectif de notre côté est de faciliter cet examen et de l'effectuer plus rapidement.

M. Anthony Norejko: Je dirais qu'à l'heure actuelle, du moins au Canada, dans le cadre de notre programme des voyageurs dignes de confiance, si on est une personne accréditée au titre de NEXUS, on s'approche de la ligne de l'ACSTA et on se retrouve sur une voie rapide, mais on intègre la circulation lente devant. Autrement dit, le voyageur digne de confiance n'est pas reconnu.

Nous voulons une ligne distincte, si on veut, où l'on reconnaît ces passagers et leur attribue un profil de risque. Nous pourrions peut-être travailler avec l'industrie, et l'ACSTA en particulier, pour établir... comme aux États-Unis, où des progrès ont été réalisés en ce qui concerne les liquides, les ordinateurs portables, etc. C'est du côté des compagnies aériennes.

Du côté commercial, ou du moins en ce qui concerne les vols non-lisés et l'aviation d'affaires, l'enjeu critique est le commerce transfrontalier. Actuellement, notre problème tient au fait qu'ArriveCAN a d'abord été instaurée en tant qu'outil de l'Agence de la santé publique du Canada ayant très manifestement pour but de faire obstacle à la COVID-19.

Au moment de la transition vers l'ASFC, la difficulté tient au fait qu'à l'heure actuelle, compte tenu du fonctionnement de ce processus dans les aéroports du pays qui facilitent le commerce et l'activité économique partout au Canada, il faut faire deux appels téléphoniques aux agents des services frontaliers. Le premier appel du commandant de bord vise à rendre compte de l'identité des personnes à bord de son avion, de leurs déclarations et de tous leurs renseignements. Le deuxième appel doit avoir lieu une fois qu'ils arrivent à destination.

Le problème, c'est qu'il faut attendre deux heures pour parler à qui que ce soit. Si vous voulez sentir le poids de l'infrastructure réglementaire à l'heure actuelle, c'est très difficile de venir au Canada et de suivre ce processus. Nous devons agir rapidement afin de reconnaître qu'ArriveCAN pourrait être fait de la même façon.

Nos passagers d'affaires sont surtout des voyageurs dignes de confiance. Nous devons les reconnaître et élaborer une approche fondée sur le risque pour l'interface avec l'ASFC. Voilà les mesures qui nous aideront, de concert avec l'ACSTA, à permettre à nos passagers de traverser rapidement les terminaux et nos services aéronautiques.

• (1230)

Mme Annie Koutrakis: Monsieur Norejko...

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis.

Nous allons maintenant passer à M. Muys.

Monsieur Muys, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie tous les témoins qui sont présents aujourd'hui de leur temps et de leurs déclarations. Je sais que certains ont déjà comparu devant le Comité.

Nous avons un peu entendu parler de certaines des idées que vous avez soulevées concernant la réduction de la réglementation et des formalités administratives qui constituent un obstacle pour l'avenir, alors que nous nous remettons de la pandémie, soit tout ce qui se trouve entre les règles régissant le signalement des collisions avec des caribous, lesquelles, je l'imagine, sont ridiculement lourdes, la logique de certains des mandats fédéraux en matière de vaccination et la nécessité de les examiner. La réglementation est déconnectée de la réalité.

Pour compléter la question de M. Dowdall, à votre avis, lequel est probablement le règlement ou l'obstacle le plus flagrant ou le plus lourd, que le gouvernement fédéral devrait éliminer à moyen et à long terme?

Cette question s'adresse à chacun des témoins.

Le président: Nous pouvons commencer par M. Priestley.

Monsieur Priestley, vous avez la parole.

M. Glenn Priestley: Merci. C'est un peu répétitif, mais j'aimerais que nous puissions obtenir cet accommodement pour les employés qui ont été mis à pied parce qu'ils ne se sont pas fait vacciner pour une raison ou pour une autre. Il y a une pénurie de main-d'œuvre et une main-d'œuvre qualifiée est disponible. Je pense qu'il s'agit d'une solution évidente.

M. Anthony Norejko: Pour répondre à cette question, il est certain que la réglementation actuelle relative à la COVID... Aujourd'hui, le 16, l'Union européenne, par exemple, retire son mandat sur les masques. Nous comprenons tout à fait les raisons pour lesquelles ces choses sont arrivées, mais le temps est maintenant venu de trouver une façon d'aller de l'avant. Pourquoi? C'est en raison des employés de première ligne qui interagissent avec nos passagers. Songez aux difficultés. Vous partez des États-Unis à destination du Canada, disons, en tant que passager transfrontalier. Aux États-Unis, ce n'est pas obligatoire. Au Canada, si. Vous ne pouvez pas monter à bord d'un avion pour un vol intérieur parce que vous n'êtes pas vacciné.

Nous devons trouver une façon d'aller de l'avant. Voilà le plus grand défi: aller au-delà de la COVID.

Merci.

Le président: Nous allons céder la parole à M. Sparling, puis à Mme Pasher et à M. Guy.

M. Joseph Sparling: La réglementation concernant les heures de vol et de service est probablement la plus problématique dans notre cas. Nous avons consacré beaucoup de temps et d'efforts à la corriger. Je pense que les consultations sur la réglementation en soi étaient inadéquates. Elles ont été annoncées comme étant fondées sur la science. Elles étaient tout sauf cela. De fait, les scientifiques ne s'entendaient pas et avaient adopté une approche très fermée, et cela coûte de l'argent à l'industrie à un moment où les pilotes se font rares, comme on l'a déjà fait observer.

Pour notre part, il s'agit de la réglementation la plus problématique qui soit actuellement.

Mme Monette Pasher: Je pense l'avoir peut-être déjà dit à quelques reprises, mais il s'agit vraiment de retirer les tests aléatoires obligatoires qui sont effectués dans nos aéroports. Il s'agit du fardeau le plus lourd qui pèse sur nous à l'heure actuelle. Ces tests créent des goulots d'étranglement. Nos aéroports les ont mis en place assez rapidement, ont travaillé de concert avec l'Agence de la santé publique du Canada lorsque nos frontières avaient besoin de ces mesures, et nous serons prêts à le faire de nouveau, mais en réalité, au moment où nous nous remettons à voyager et voulons soutenir le développement économique tout au long de l'été, nous devons vraiment déplacer ces tests à l'extérieur.

M. Robin Guy: Selon moi, juste après un événement majeur, le gouvernement devrait toujours procéder à une évaluation des leçons apprises afin de mieux comprendre ce qu'il a bien fait et ce qu'il pourrait mieux faire la prochaine fois. Je contesterais cette supposition. J'affirmerais rapidement qu'il faut repérer dans la réglementation les aberrations qui n'existent peut-être pas ailleurs, puis simplement les examiner sous l'angle économique pour nous assurer d'être concurrentiels à cet égard.

M. Dan Muys: Simplement pour préciser les propos tenus par mes collègues, je dirais que nous sommes tout à fait disposés à recevoir des mémoires écrits contenant des suggestions concernant les formalités administratives, les problèmes ou les obstacles auxquels vous faites face. Ces mémoires facilitent la formulation des recommandations et la rédaction du rapport du Comité. Encore une fois, nous encourageons tous les témoins à en soumettre un.

J'ai été frappé par le commentaire selon lequel nous nous classons au 107^e rang pour ce qui est de la compétitivité. L'autre chose qui m'a frappé, c'est que nous formons des travailleurs au pays, mais que nous les perdons au profit des États-Unis.

Avez-vous d'autres commentaires à ce sujet?

• (1235)

M. Anthony Norejko: Je pourrais peut-être ajouter un bref commentaire. Cette statistique était alarmante. C'est sur 170 pays que nous nous classons au 107^e rang de la compétitivité des prix, et le plus grand défi, bien entendu, c'est le prochain, c'est-à-dire le fait d'être au 40^e rang en ce qui concerne la promotion des voyages et du tourisme. C'était avant la COVID-19, alors le problème est d'en sortir. Pour de nombreuses bonnes raisons, les mesures en question ont été mises en place, mais nous devons maintenant agir rapidement pour les réduire de manière à ce que les risques soient raisonnables, parce que la perception, la quantité de travail requis pour venir au pays, même si on est admissible, peut être considérable. C'est un point très important sur lequel il faut insister.

Pour aborder la question de la formation, vous l'avez entendu ici même. L'un des éléments qui manquent aux aéroports ruraux et urbains, c'est l'importance que donnent les unités de formation au pilotage, comme l'ont souligné à plusieurs reprises certains des témoins relativement à la formation des hommes et des femmes qui deviendront pilotes et techniciens d'entretien d'aéronefs. Les aéroports ruraux et urbains sont souvent les bases où se trouvent ces unités de formation, et elles voient ces augmentations de prix exponentielles parce que l'aéroport qui n'a pas de service régulier doit refiler ces coûts à ces types d'exploitants, ce qui ajoute au coût de la formation et perpétue le problème de l'impossibilité de trouver le personnel pour remplir les rôles.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Norejko.

Merci beaucoup, monsieur Muys.

C'est maintenant au tour de M. Chahal.

Monsieur Chahal, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. George Chahal (Calgary Skyview, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins des déclarations qu'ils ont faites aujourd'hui.

Je vais commencer par Mme Pasher. Je crois comprendre que les aéroports ont la possibilité d'embaucher des agents de sûreté supplémentaires de l'ACSTA et que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto l'a fait dans le passé, mais ne le fait actuellement pas. Est-ce le cas? Sinon, pourquoi? Cette mesure contribuerait-elle à réduire certains des retards auxquels nous faisons face dans nos aéroports?

Mme Monette Pasher: Je vous remercie de cette excellente question.

Les aéroports ne sont jamais capables d'embaucher du personnel de l'ACSTA, mais ils peuvent investir dans l'ACSTA pour accroître leur effectif aéroportuaire. L'aéroport Pearson l'a déjà fait, à un moment où il n'arrivait pas à obtenir le nombre d'agents de sûreté dont il avait besoin pour répondre à son volume de trafic, car l'ACSTA n'avait pas le budget nécessaire pour assurer ces volumes de service.

L'aéroport Pearson a contracté une dette de un milliard de dollars pour traverser la pandémie. C'est une somme extraordinaire. Il se trouve actuellement dans une situation difficile, en ce sens qu'il ne peut pas investir dans l'augmentation du nombre de ses employés de l'ACSTA. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien n'a pas non plus cette capacité. Elle tente d'accroître ses effectifs, alors je pense qu'elle essaie de répondre à la demande par elle-même. Nous ne sommes actuellement pas dans une situation où nous avons besoin d'investir davantage dans les ressources de l'ACSTA.

La première semaine de mai, le trafic de passagers a atteint un sommet de 70 %, alors il est revenu à ce niveau pour cette période. Nous nous attendons à ce que la capacité en sièges au Canada revienne à 90 % en juillet. Voilà pour la capacité en sièges.

Il faudra vraiment augmenter les effectifs, et je pense que nous devons examiner comment nous finançons l'ACSTA et pouvons la doter adéquatement en personnel et aller de l'avant pour soutenir nos aéroports et la croissance que nous observons.

M. George Chahal: L'embauche de personnel supplémentaire dans les aéroports contribuerait à réduire certains de ces retards, et l'aéroport dispose de certains mécanismes pour le faire.

J'ai une autre question à vous poser, madame Pasher. Nous avons beaucoup entendu parler des variants et de la nécessité pour le gouvernement de prendre des mesures pour repérer et suivre ceux qui entreraient dans notre pays auparavant et qui pourraient encore y être aujourd'hui. Nous savons qu'il existe des mécanismes permettant de suivre les variants dans les eaux usées, mais les aéroports jouent un rôle important dans le suivi et le repérage de ces variants.

Ne tiendriez-vous pas compte des conseils des responsables de la santé publique et des experts en ce qui concerne les mandats relatifs à la vaccination, aux tests aléatoires ou aux masques à bord des avions, dans nos aéroports et lors des déplacements?

Mme Monette Pasher: Tout d'abord, je tiens à préciser que l'aéroport ne peut pas embaucher du personnel de l'ACSTA. C'est elle qui a le pouvoir d'embaucher du personnel, et elle y travaille pour rétablir son volume habituel, alors nous ne pouvons pas financer de personnel supplémentaire. Je tenais à le préciser.

Oui, je pense que l'Agence de la santé publique du Canada a fait un excellent travail. Je ne suis certainement pas une experte en matière de santé, mais nos aéroports ont toujours veillé à ce que tous les éléments nécessaires à nos frontières soient en place. Cependant, ils ont fait des progrès en ce qui a trait à l'analyse des eaux usées. L'aéroport Pearson a participé à un projet pilote dans ce domaine, et nous constatons que des analyses des eaux usées sont effectuées dans nos collectivités. On le fait également au Royaume-Uni: on procède aux analyses à l'extérieur des aéroports, dans la collectivité. Selon l'Agence de la santé publique du Canada, il existe des moyens de surveiller les variants qui entrent au pays et dans nos collectivités. On a constaté que les eaux usées révélaient ces variants quatre jours plus tôt.

Nous demandons simplement aux responsables de la santé publique d'envisager d'autres mesures qui n'entravent pas la circulation dans nos aéroports.

• (1240)

M. George Chahal: Merci.

Monsieur Guy, le gouvernement fédéral a dépensé 11 milliards de dollars pour aider le secteur aérien pendant la pandémie. D'après mes calculs, environ un milliard de dollars ont été versés aux aéroports. Combien auriez-vous dépensé de plus, et pouvez-vous nous donner un chiffre?

M. Robin Guy: Honnêtement, je ne suis peut-être pas le mieux placé pour répondre à cette question, mais il est certain que le gouvernement est intervenu et qu'il a joué un rôle clé dans le financement d'un grand nombre de ces aéroports. Je pense qu'en réalité, certains de mes commentaires concernant le financement découlent simplement du fait que les faibles volumes du trafic au cours des deux dernières années ont obligé les aéroports à retarder des projets d'immobilisations dont ils avaient grandement besoin. Selon moi, le fait de s'assurer que nos aéroports jouent un rôle essentiel dans le transport non seulement des passagers, mais aussi des marchandises et, par conséquent, de leur fournir une certaine aide pour qu'ils puissent se concentrer sur les projets d'infrastructure dont ils ont grandement besoin facilitera davantage les déplacements et la croissance de notre économie.

M. George Chahal: Vous avez parlé de...

Le président: Je suis désolé, monsieur Chahal. Je suis sûr que vous aviez une excellente question à poser.

M. George Chahal: Oui, j'ai un grand nombre d'excellentes questions à poser.

Le président: Malheureusement, il ne vous reste plus de temps.

Merci.

[Français]

Nous poursuivons avec Mme Nathalie Sinclair-Desgagné.

Madame Sinclair-Desgagné, je vous donne la parole pour deux minutes et demie.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Merci beaucoup.

J'essaye de placer deux questions.

La première s'adresse aux transporteurs, soit Air North, la Northern Air Transport Association et PASCAN.

Ma question est plutôt simple. J'aimerais vraiment avoir de brèves réponses.

Le gouvernement du Québec a annoncé, il y a quelques semaines, la modification de son Programme de réduction des tarifs aériens. Selon cette modification, les factures vont être plafonnées à 500 \$ pour un aller-retour, etc.

Cela a-t-il déjà un effet sur la demande? Sinon, en prévoyez-vous une?

M. Yani Gagnon: Je vous remercie de votre question.

En fait, c'est tout nouveau. Ce plan vient juste d'être annoncé. En fait, il y compte deux mesures.

La première est un programme d'aide au transport aérien régional, qui plafonnera le prix des billets aller-retour à 500 \$, et dont les

modalités sont à finaliser. Les billets seront mis en vente à compter du 1^{er} juin 2022.

L'autre mesure est une bonification au Programme de réduction des tarifs aériens, qui existe déjà et qui réduit le prix des billets pour les habitants des régions éloignées. Le gouvernement supprime le plafond des réclamations admissibles en vertu de ce programme.

Pour répondre à votre question, nous prévoyons effectivement, à moyen terme, une augmentation du nombre de déplacements. Le défi pour les opérateurs n'est pas nécessairement d'augmenter les déplacements durant la saison estivale, c'est déjà de l'acquies, mais bien d'établir un accroissement qui soit constant 12 mois par année. Malheureusement, personne n'a de boule de cristal. Nous ne pouvons pas, à ce moment-ci, être assurés que ces programmes vont donner les effets escomptés.

Mme Nathalie Sinclair-Desgagné: Effectivement, nous ne pouvons pas lire l'avenir, mais il est tout de même permis de supposer qu'il y aura un impact positif à moyen terme.

Ma question suivante s'adresse à MM. Sparling et Priestley.

Le gouvernement fédéral devrait-il imiter le Québec en ce qui a trait au plafonnement des coûts et aux remboursements, en pourcentage du coût, des déplacements interrégionaux par avion?

[Traduction]

M. Joseph Sparling: Je n'ai jamais été un adepte des subventions, mais le programme du Québec est intéressant. C'est une façon de garder les coûts régionaux abordables. Bien franchement, si nous nous attaquons à certains des autres problèmes, comme celui entre les compagnies aériennes qui a été soulevé par le représentant de Pascan, je pense que nous aurions beaucoup plus de facilité à livrer concurrence sans subventions.

À ce sujet, je voudrais souligner que, en 2000, je crois, le Comité même a formulé une recommandation. Il s'agissait de la recommandation numéro 12, premier rapport du Comité TRAN. La recommandation 12 énonce ce qui suit: « Que, comme condition d'approbation, le gouvernement oblige » — c'est à l'époque où Air Canada allait acquies Canadien — « le transporteur dominant à négocier des accords intercompagnies à des conditions justes et raisonnables sur le plan commercial avec tous les nouveaux venus et les transporteurs existants qui le désirent sur le marché intérieur. »

Cette recommandation n'a jamais été mise en œuvre, et c'est exactement ce que nous préconisons, des accords intercompagnies obligatoires entre tous les transporteurs au Canada.

• (1245)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sparling. Malheureusement, le temps est écoulé.

C'est maintenant au tour de M. Bachrach.

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

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

Je veux adresser ma prochaine question à Mme Pasher.

Vous avez mentionné les efforts déployés par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et ses sous-traitants pour rétablir leurs effectifs et s'assurer qu'il y a suffisamment de personnel, et je crois comprendre qu'ils ont de la difficulté à le faire.

Pourriez-vous nous expliquer pourquoi? Quels sont les défis que doit relever l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien en matière de recrutement? Plus précisément, les salaires et les conditions de travail dans ce secteur sont-ils suffisants pour que l'on puisse recruter et maintenir en poste des employés qualifiés?

Mme Monette Pasher: Je vous remercie de votre question.

Je vais répondre du mieux que je peux, mais je ne représente ni l'ACSTA ni le gouvernement. Il s'agit d'un organisme gouvernemental, mais je suppose que je peux parler des défis.

Comme beaucoup d'autres dans l'industrie du tourisme et de l'hôtellerie partout au pays, l'ACSTA fait face à des défis en matière d'embauche. On nous dit qu'il faut ramener au travail certains des travailleurs de première ligne. Pour occuper ces postes, il faut suivre des mois de formation et se mettre à jour en matière de sécurité. Il faut recruter de nouveaux employés et les former, et l'administration y travaille depuis des mois.

Nous avons connu une période de pointe en ce qui concerne les voyages, et elle reviendra rapidement. Pour ce qui est de la formation de l'ACSTA, elle n'est pas tout à fait prête. Les responsables continuent de travailler là-dessus. Ils font face à des défis dans certaines villes plus que dans d'autres. Je pense que c'est aux endroits où les volumes de pointe sont plus importants, comme à l'aéroport Pearson ou à celui de Vancouver. La ville de Québec a aussi des défis à relever.

Le gouvernement, l'ACSTA et leurs fournisseurs cherchent des moyens de régler ce problème.

M. Taylor Bachrach: Merci, madame Pasher.

Est-il juste d'affirmer que les pénuries de personnel sont la principale cause des retards récents? Nous avons entendu parler d'un certain nombre de facteurs qui y contribuent probablement, mais il me semble que la pénurie de personnel soit un facteur clé. S'agit-il du principal facteur?

Mme Monette Pasher: Nous éprouvons un certain nombre de difficultés en ce qui concerne l'efficacité et le contrôle ainsi que le débit pendant les périodes de pointe. C'est la raison pour laquelle nous devons créer au Canada un programme pour les voyageurs dignes de confiance qui offre des avantages comme PreCheck aux États-Unis. Nous avons dû relever ces défis avant la COVID-19, mais, oui, je crois que la dotation en personnel est notre principale préoccupation. J'espère que nous pourrions régler ce problème assez rapidement.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Merci beaucoup, madame Pasher.

Nous passons maintenant à Mme Lantsman.

Madame Lantsman, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

Mme Melissa Lantsman: Merci.

En fait, j'aimerais simplement revenir sur une chose liée aux pénuries de personnel. M. Norejko et M. Priestley peuvent peut-être répondre. Il y a des pays dans le monde qui ont mis fin aux tests et au port du masque obligatoire, et, chose certaine, rien dans les conseils de santé publique n'indique que nous devrions les maintenir.

Pouvez-vous nous dire combien, selon vous, de personnes ont été congédiées ou sont en congé dans votre milieu à cause de ces mesures et si cela contribue à la pénurie de personnel?

M. Anthony Norejko: Ce que j'ai constaté, en ce qui concerne les membres d'équipage de l'étranger, d'abord, c'est que c'est une chose de comprendre la réglementation du Canada, mais c'en est une autre de dire que les membres d'équipage de l'étranger qui viennent au Canada font face... Il n'y a pas d'exemption pour les membres d'équipage, disons, sur le plan de la vaccination. Je pense qu'il est important de dire que, même si nous ne sommes pas des experts médicaux, nous sommes des experts en matière de risque et nous comprenons la probabilité et la gravité du risque. C'est dans cette optique que nous devrions aborder ce problème et les autres problèmes avec lesquels sont aux prises les aéroports ruraux et urbains.

Il y a effectivement parmi nos membres un certain nombre d'exploitants à qui il a fallu offrir des mesures d'adaptation. Cela signifie essentiellement qu'ils ne volent pas. C'est le cas, mais ce n'est pas une grande proportion. C'est lié à ce qui a été mentionné plus tôt: les postes de péage. En fait, il y a un contrôle routier à tous les 10 pieds, et c'est très éprouvant. Je pense que, si nous adoptons une approche fondée sur le risque, il y a une meilleure voie à suivre. C'est tout ce que nous avons vu.

• (1250)

Mme Melissa Lantsman: Monsieur Priestley, qu'en pensez-vous?

M. Glenn Priestley: Merci.

Le Nord compte pour environ 40 % du territoire canadien. Il est de la taille de l'Europe, et beaucoup de gens ne se rendent pas compte qu'il s'y trouve entre 200 et 250 installations d'aviation. Si je dis qu'il y a 10 000 travailleurs en tout, est-ce que je me trompe de beaucoup? Je ne sais pas, mais dans beaucoup de cas, ce sont de très petits exploitants. Il s'agit des hydravions qu'on connaît et d'entreprises de ce genre. S'il y a une baisse de 10 % du nombre de travailleurs parce qu'ils ne sont pas vaccinés dans une entreprise de 10 personnes, il y a une personne très importante qui travaille maintenant de la maison, et dans bien des cas, ce sont des propriétaires exploitants.

Les problèmes de société que cela cause dépassent de loin les avantages obtenus. Je parle des employés — pas des passagers — qui montent à bord de l'avion. Je sais qu'il y a partout au Canada des gens qui ne font rien et dont nous avons besoin dans nos entreprises.

Mme Melissa Lantsman: C'est ce que nous avons entendu dire.

Je veux passer à M. Sparling, parce que je ne pense pas avoir eu l'occasion de lui poser cette question. Franchement, ce que vous avez fait avec Air North est louable. Je crois comprendre que la décision de venir à Pearson est récente. Je veux savoir pourquoi. Était-ce une question de coût? Pourquoi une entreprise d'ici qui a connu du succès à tous les points de vue ne venait pas jusqu'à Toronto? Était-ce la demande ou le coût?

M. Joseph Sparling: Pendant un certain nombre d'années, avant la COVID-19, nous offrions en saison trois vols par semaine à partir de Whitehorse, de Yellowknife et d'Ottawa. Nous avons constaté que beaucoup de nos passagers continuaient leur voyage au-delà d'Ottawa, de sorte que le vol vers Toronto n'a fait que remplacer deux vols par semaine vers Ottawa par deux vols vers Toronto. Ce n'est pas du tout une question de croissance ou d'expansion de notre entreprise. Il s'agit simplement de revenir à ce que nous faisons avant la pandémie de COVID-19 et d'essayer de fournir au Nord un accès simple et facile aux grands centres du Sud et, inversement, d'offrir aux voyageurs du Sud un accès facile et simple au Nord.

Vous avez parlé des coûts. Toronto et Ottawa sont maintenant nos destinations où les coûts de carburant sont les plus élevés, et c'est simplement une particularité du système, mais le carburant est maintenant moins cher à Whitehorse, croyez-le ou non, qu'à Ottawa et à Toronto. Je voulais simplement faire valoir ce point au sujet des coûts. C'est paradoxal.

Mme Melissa Lantsman: Merci. Je ne pense pas que ce soit paradoxal. Je pense que c'est très intentionnel, malheureusement.

J'aimerais revenir au Conseil des aéroports du Canada. Nous avons un modèle d'utilisateur-payeur, dans lequel le gouvernement prélève des impôts, mais les grands aéroports n'en retirent pas grand-chose et on ne peut pas accéder au marché de la dette pour assurer la croissance.

Étant donné que vous avez dit que le modèle de 1993 fonctionnait et que vous le choisiriez de nouveau, ne voudriez-vous pas avoir accès à une partie du capital privé pour faire ce que vous voulez et réellement rendre des comptes aux investisseurs? J'aimerais avoir une idée de ce que le Conseil des aéroports du Canada penserait d'une telle suggestion.

Le président: Malheureusement, votre question est très pertinente, madame Lantsman, mais votre temps est écoulé.

J'invite cependant Mme Pasher, encore une fois, à soumettre sa réponse dans un mémoire ou par courriel.

Nous entendrons enfin Mme Koutrakis.

Madame Koutrakis, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes.

Mme Annie Koutrakis: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse encore à Mme Pasher, à M. Guy et à M. Norejko. Veuillez répondre brièvement, car j'ai plusieurs questions.

Je crois comprendre que, s'il y a une pénurie de main-d'œuvre à l'ACSTA, c'est en partie parce que les administrations aéroportuaires embauchent maintenant d'anciens employés de l'ACSTA pour pourvoir d'autres postes, comme celui de bagagiste. Est-ce vrai?

• (1255)

Mme Monette Pasher: L'écosystème aéroportuaire est très complexe. En fait, les aéroports n'embauchent pas de personnel au sol. Ce sont les compagnies aériennes qui le font, mais il y a un certain nombre de fournisseurs un peu partout dans l'aéroport, un certain nombre d'entreprises et de gens de NAV CANADA et d'organismes gouvernementaux, et la Carte d'identité de zones réglementées, ou CIZR, qui est ce qui permet d'entrer dans la zone protégée, est certainement un article en demande ces jours-ci. Un défi qui se pose dans l'ensemble de notre écosystème aéroportuaire, c'est que les

gens qui y travaillent et qui ont une CIZR passent parfois d'une entreprise à l'autre au sein de l'aéroport.

Mme Annie Koutrakis: Je pense que je vais passer à ma prochaine question, parce que je crois qu'elle est pertinente pour notre étude.

Certains ont laissé entendre que l'analyse des eaux usées de la population canadienne en général est efficace et qu'il est donc inutile de continuer à faire des tests aléatoires dans nos aéroports. Cependant, si nous nous penchions vraiment là-dessus... et des experts ont dit que les analyses effectuées à l'extérieur des aéroports ne nous permettent pas de détecter les variants qui arrivent par les aéroports ni de retracer leur origine.

Dans ce contexte, si vous étiez le gouvernement fédéral et que vous entendiez des experts en santé vous donner des conseils différents, feriez-vous fi du conseil des responsables de la santé publique de maintenir les tests aléatoires pour les passagers aériens?

Mme Monette Pasher: Je ne suis certainement pas une spécialiste de la santé. J'insiste sur le fait que nous devrions examiner tous les règlements adoptés pendant la pandémie afin de mieux discerner ce qui est encore nécessaire.

Nous voyons des pays comme le Royaume-Uni adopter d'autres modèles. Nous ne voyons pas de tests de ce genre dans beaucoup de pays, à part certains pays asiatiques, alors pourquoi maintenons-nous ces mesures au Canada? Nos aéroports sont de bons partenaires. Nous allons arrêter les tests et les recommencer rapidement si un nouveau variant apparaît et que c'est nécessaire. Je pense que, lorsque nous examinons les leçons tirées dans notre secteur, toutes les mesures frontalières ont eu pour seul effet réel de ralentir de quelques jours l'arrivée de la COVID-19 dans nos collectivités. Si nous examinons les tests dans la collectivité, n'aurions-nous pas les mêmes renseignements?

C'est plutôt une question qu'une réponse, mais je pense que ce sont certaines des choses auxquelles nous pensons, et nous regardons ce qui se fait ailleurs.

Mme Annie Koutrakis: Monsieur Norejko, allez-y.

M. Anthony Norejko: Au tout début de la pandémie, nous avons beaucoup insisté pour avoir des tests maison. Pour répondre à la question de la députée, très précisément, c'est simplement la façon dont les choses se font. Un flot de voyageurs sort de nos aéroports.

Je suggérerais de travailler avec un fournisseur et de faire un suivi responsable des tests individuels. Remettons-nous en, au besoin, aux passagers qui entrent au pays et rapporteraient alors chez eux... appelons cela un test « approuvé par le gouvernement », effectué à leur destination. Ce serait une façon de faire avancer les choses.

C'est une façon de reconnaître — si nous revenons en arrière — le désir d'obtenir l'information d'une manière qui est fondée sur le risque et qui permet de comprendre qui et quels variants entrent au pays.

Mme Annie Koutrakis: Monsieur le président, j'aimerais dire pour le compte-rendu et rappeler à tous les témoins et à tous les membres du comité des transports à quel point le Canada a bien réussi à prévenir des décès causés par la COVID-19 comparativement à d'autres pays.

Je pense que nous avons toujours maintenu que notre priorité absolue était d'assurer la sécurité des Canadiens, du système de transport et de nos chaînes d'approvisionnement. Je pense que nous ne devrions jamais perdre de vue la façon dont notre pays s'en est tiré par rapport à d'autres pays du monde.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis.

Cela met fin aux témoignages d'aujourd'hui.

Je remercie encore une fois tous nos témoins de leur temps. Cela conclut la séance d'aujourd'hui.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>