



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 020 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 7 mars 2005

Président

L'honorable Roger Gallaway

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent des transports

Le lundi 7 mars 2005

• (1530)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Bonjour.

Bienvenue au groupe de Transports Canada, qui revient nous voir. Le greffier nous a dit que vous allez nous présenter la suite. Disons qu'il s'agit du chapitre 2, car il y a un deck—un terme qui est souvent utilisé ici à Ottawa—que nous n'avons pas eu la chance de parcourir au complet la dernière fois.

Nous disposons d'une heure. Comme vous le savez, la règle ici consiste à laisser les témoins s'exprimer pendant dix minutes, puis nous passons aux questions.

Je ne me souviens plus qui avait parlé la dernière fois.

Allez-y.

Mme Brigita Gravitis-Beck (directrice générale, Politique du transport aérien, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Permettez-moi de présenter brièvement le groupe qui est présent ici. Maria Pagliarello et moi-même sommes chargées du dossier sur les loyers, et Rod Dean est chargé de la gestion des programmes et des cessions.

M. Brion Brandt (directeur, Politique de la sécurité, Sûreté et préparatifs d'urgence, ministère des Transports): Je m'appelle Brion Brandt. Jean Barrette m'accompagne. Nous travaillons dans le secteur de la sécurité à Transports Canada.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je crois que la dernière fois que nous étions ici, nous avons traité largement de l'histoire, du contexte et des initiatives actuelles dans les aéroports canadiens. Aujourd'hui, notre présentation portera brièvement sur les loyers des aéroports. Vous devriez avoir en main un document qui traite de cela. Je vais passer en revue les diapositives très rapidement.

La première diapo présente le contexte historique des cessions d'aéroports. Les cessions ont débuté au milieu des années 80, dans une période de déréglementation, de réductions budgétaires, ce qui a causé une pénurie critique de ressources en capital pour l'entretien de ces biens publics, et il y en avait encore moins pour le remplacement ou l'élargissement. C'est dans ce contexte que les cessions se sont produites. Entre 1992 et 2003, les aéroports majeurs ont été transférés à 21 administrations aéroportuaires au moyen de baux à très long terme—60 ans, avec une prolongation possible.

Il est important de noter que le modèle que nous avons utilisé pour les cessions d'aéroports était un modèle unique. Le gouvernement est resté propriétaire des terrains aéroportuaires des aéroports majeurs, alors que la responsabilité pour l'exploitation, la gestion et le développement des aéroports a été transféré à des sociétés privées axées sur la communauté, sans but lucratif, autofinancées et sans actionnaire.

Tous les biens aéroportuaires, y compris les améliorations apportées par les administrations aéroportuaires, reviendront à la Couronne à la fin du bail, exempts de dettes. Autrement dit, lorsque nous avons transféré les aéroports au secteur privé pour la gestion et l'exploitation, nous ne les avons pas vendus. La relation avec le fédéral était définie comme étant un lien de loyer à ce moment.

Les paiements de loyer ont été définis comme les revenus nets annuels pendant la durée du bail qui auraient été obtenus si Transport Canada avait été l'exploitant, plus le loyer de participation. Je crois que le document que nous avons passé en revue la semaine dernière disait que le paiement des loyers était déterminé selon des moyens équitables et selon les possibilités pour des gains futurs, et cela signifiait partager la croissance de ces aéroports.

La diapo 4 présente la situation actuelle. Il existe 21 ententes de location individuelles avec cinq variations dans la formule d'établissement des loyers annuels des administrations aéroportuaires locales et des administrations aéroportuaires canadiennes. Cela signifie qu'il y a différents termes et conditions pour les sites individuels. Actuellement, seuls les neuf plus gros aéroports paient un loyer, mais tous les aéroports, y compris les 12 autres administrations plus petites, commenceront à payer un loyer d'ici 10 ou 11 ans.

Depuis 1992, les loyers payés au gouvernement totalisaient un montant de 2 milliards de dollars, ce qui équivaut à la valeur comptable nette totale des aéroports au moment de la cession. Depuis les transferts, les aéroports ont investi près de 9 milliards de dollars en infrastructure additionnelle.

Il faut noter qu'il y a des questions éminentes pour janvier 2006. Edmonton et Calgary retournent à la formule originale plus élevée après 10 ans avec une formule moins élevée, faisant ainsi doubler et même tripler le loyer. Quatre administrations qui paient de petits loyers devraient embarquer dans le train en 2006. Nous sommes très attentifs au sujet de la perception et du point de vue des intervenants.

La diapo 5 présente la situation des administrations aéroportuaires et des compagnies aériennes. On précise clairement que les administrations aéroportuaires s'inquiètent du fait que les loyers sont trop élevés et que cela pose une menace à la compétitivité et à la viabilité. Certains aéroports ont soulevé des préoccupations particulières. Comme nous l'avons dit, il y a beaucoup de cas différents. Tous ont indiqué que les formules étaient probablement trop agressives. Qu'elles sont basées sur des présomptions désuètes. Les loyers constituent un coût en fonctionnement très élevé. Nous en avons indiqué quelques-uns ici.

À Montréal, on s'inquiète du fait que la formule fait obstacle à l'investissement et au développement en matière d'immobilier. À Vancouver, on s'inquiète du fait que le loyer est plus élevé que l'investissement du gouvernement au moment du transfert. Il y a des anomalies dans l'administration. Il y a beaucoup d'exemples.

Le Conseil des aéroports du Canada a travaillé étroitement avec nous dans le cadre de l'examen de la politique des loyers et a proposé des options allant de l'élimination des loyers jusqu'à la réduction des loyers actuels de moitié, avec seulement les huit principaux aéroports qui paieraient un loyer.

Les compagnies aériennes, comme vous pouvez l'imaginer, ont fait part de préoccupations semblables. Les coûts des loyers sont reflués aux compagnies aériennes, aux utilisateurs de l'aéroport et aux clients des compagnies aériennes. Cela a un effet sur les prix des billets et, dans un environnement compétitif tel que celui d'aujourd'hui—et particulièrement pour les transporteurs à faible coût—la capacité de refluier ces coûts est considérablement limitée.

La prochaine diapo, la diapo 6, présente certaines des pressions qui nous ont amenés à songer à un examen en 2001. Tout d'abord, le vérificateur général a noté dans son rapport de 2000 certaines préoccupations graves : que Transport Canada ne pouvait pas démontrer que les accords pour les aéroports cédés étaient équitables, uniformes, cohérents et justes; que les cessions et les modifications apportées aux baux pour Calgary, Edmonton et Vancouver après 1992 reflétaient la juste valeur marchande. Le Comité permanent sur les comptes publics a fait des observations semblables.

• (1535)

Transport Canada a répondu en disant que les cessions étaient toujours basées sur les conseils d'experts financiers indépendants, mais comme je le précise dans une diapo subséquente, il nous a pressé d'entreprendre l'examen en 2001.

Le comité permanent a aussi critiqué la politique des loyers et a exigé un gel des loyers ou un moratoire. Le gouvernement a fourni une réponse provisoire en juillet 2003 en octroyant une aide financière à court terme sous la forme d'un report sans intérêt de deux ans d'une portion du loyer et des paiements pour les biens immobiliers.

L'examen de la politique des loyers a été effectué en 2001, alors que le gouvernement a ordonné à Transport Canada d'examiner les loyers des aéroports dans le but d'élaborer une nouvelle politique des loyers qui serait équitable, cohérente, simple et sensible au marché. Cette nouvelle politique était fondée sur des meilleures données. Cela faisait dix ans que les aéroports ont été privatisés, ce qui signifie que nous en savions plus au sujet de leur fonctionnement et de leurs attentes. Cela était également l'occasion de régler les anomalies et d'aborder les éléments dissuasifs.

Transport Canada a entrepris un examen substantiel. Nous avons engagé des experts. Je crois qu'il y a un document en annexe, quelques annexes, qui présentent certaines études de travail qui ont été entreprises sur trois ans à un coût substantiel.

L'examen était conçu afin de répondre aux préoccupations du secteur aérien, alors il portait sur l'équitabilité, la cohérence pour les aéroports de même taille; le juste rendement pour le gouvernement; la viabilité et la concurrence des aéroports et des compagnies aériennes domestiques, ou de l'industrie aérienne; et la sensibilité aux conditions du marché changeantes. L'examen a été effectué en tenant compte de ces éléments.

Le cadre de référence de l'étude est disponible sur le site Web de Transport Canada.

Abordons maintenant les éléments à prendre en considération; nous savons que les aéroports du Canada, les compagnies aériennes du Canada, doivent continuer de devenir plus efficaces et rentables, et il y a des facteurs à prendre en considération à l'échelle

internationale et à l'échelle du pays. Il faut tenir compte du trafic international et du trafic d'entrée et garantir des services aériens à prix raisonnables et adéquats pour le développement économique des villes et des régions canadiennes.

Nous reconnaissons qu'il faut régler les inégalités et les anomalies, et celles-ci sont nombreuses. Comme vous vous en souviendrez, la simplicité et l'équité faisaient partie des principaux objectifs de l'examen.

Il faut tenir compte des considérations financières. Par exemple, jusqu'à quel point le gouvernement devrait-il protéger les sources de revenus que les loyers doivent fournir? Il est clair qu'une diminution de loyer aura des conséquences financières.

Monsieur le président, la dernière diapo porte sur les conditions actuelles. L'examen de la politique des loyers est terminé. Nous avons évalué les résultats et nous élaborerons des options de politique. Nous avons devant nous un gros défi, c'est-à-dire établir un équilibre entre un juste rendement pour les contribuables au cours de la durée de vie des baux et l'incidence de l'augmentation des loyers sur le secteur aérien. Il reste à décider le calendrier et l'orientation des modifications des loyers.

Je précise que les considérations financières sont un facteur clé. Nous travaillons en étroite collaboration avec le ministère des Finances, comme notre ministre l'a dit lorsqu'il est venu devant le comité. J'ajouterais également que depuis la dernière fois où nous sommes venus, la vérificatrice générale a publié un rapport. Le rapport parle des progrès satisfaisants qui ont été faits depuis 2000, mais il note et souligne le fait que l'examen de la politique des loyers doit produire des résultats rapidement. Nous sommes d'accord avec cela.

• (1540)

Le président: Merci.

Nous passons maintenant aux questions, en commençant par M. Gouk.

M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC): Merci, monsieur le président.

La dernière fois que nous avons reçu des agents du ministère, afin qu'ils nous parlent de la situation dans les aéroports, etc., cela s'est avéré davantage une leçon d'histoire sur le ministère lui-même. C'était bien utile, car dans les documents qu'on nous avait remis, on mentionnait que l'un des rôles du ministère consiste à fournir des conseils et des recommandations à l'intention du ministre au sujet des diverses politiques.

J'aimerais savoir par rapport à cela quel conseil ou quelle recommandation le ministère a-t-il présenté au ministre des Transports sur les sujets suivants : les loyers des aéroports, la gouvernance et l'ouverture des espaces aériens.

Mme Brigita Gravitis-Beck: C'est une grande question.

En ce qui concerne les loyers des aéroports, nous avons travaillé en étroite collaboration avec le ministre dans le contexte de l'examen de la politique sur les loyers. Comme je l'ai mentionné, cet examen est terminé. Les résultats ont été présentés au ministre. Actuellement, nous menons des discussions avec le ministre ainsi qu'avec le cabinet du ministre Goodale et son personnel pour examiner quelles sont les options possibles et voir comment nous pouvons conclure à partir des résultats de l'examen.

C'est tout ce que je peux vous répondre.

M. Jim Gouk: Vous me dites quel est l'objet de vos discussions, mais j'aimerais savoir spécifiquement quelles sont les recommandations, les lignes directrices, etc., que le ministère a fournies au ministre au sujet de ce dossier?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je vais essayer de répondre à votre question, monsieur Gouk, mais en ce qui concerne l'examen de la politique sur les loyers, les résultats ne sont pas encore publics, alors je ne suis pas certaine que je vais être en mesure de vous donner la réponse détaillée que vous voudriez.

Nous avons parlé au ministre de la quantité—le montant des loyers—et des anomalies qui existent dans les formules, et nous avons formulé des recommandations sur la façon de régler ce problème.

Nous croyons, et cela a été corroboré par la vérificatrice générale dans son rapport de février, que nous avons répondu à la demande énoncée dans le cadre de référence, à savoir l'équité, l'impartialité, la simplicité, l'administration, la capacité de répondre aux circonstances du marché, l'impartialité pour les contribuables et l'impartialité à l'endroit du gouvernement pour les propositions que nous présentons. J'ai cependant peur de ne pouvoir vous donner de réponses précises au sujet des propositions tant que nous n'avons pas la permission du cabinet de le faire.

En ce qui concerne le cadre de gouvernance, je vais peut-être devoir vous fournir une réponse encore moins détaillée. Mme Valérie Dufour, qui s'occupe principalement du dossier de la gouvernance, n'est pas ici aujourd'hui. Je peux dire que les commentaires à l'intention du ministre au sujet de la gouvernance reflètent les préoccupations soulevées par l'industrie sur le projet de loi C-27, et nous avons bien essayé d'aborder certaines de ces préoccupations. Nous avons entendu les critiques selon lesquelles nous n'aurions pas dû reproduire les éléments qui sont couverts par les loyers, et nous essayons de tenir compte de cela. Nous avons écouté ce que notre ministre avait à dire au sujet de la législation sur la gouvernance et sur le dossier des loyers. Donc, comme je l'ai dit, il s'agissait là des commentaires que nous avons eus avec lui.

En ce qui concerne l'ouverture des espaces aériens, c'est un dialogue en cours, mais nous n'en sommes qu'à nos débuts, comme cela a été dit à SCOT lorsque le ministre a comparu ici récemment. Il y a eu un forum sur l'ouverture des espaces aériens, organisé par le Conseil des aéroports du Canada, et à ce forum, le ministre a fait une allocution et a rencontré son vis-à-vis le secrétaire Mineta des États-Unis. Il y a beaucoup d'intérêt sur ce sujet en particulier.

Le ministère fait ses devoirs. Nous recherchons les faits afin d'être prêts et en mesure de répondre à tout ce qui pourrait émaner du comité en matière de conseils et pour aller de l'avant au début du printemps. Nous examinons les éléments d'un régime de libéralisation des espaces aériens que nous pourrions mettre en oeuvre à court terme et ceux qui nécessiteraient un examen à long terme, mais nous n'en sommes qu'à nos débuts.

•(1545)

M. Jim Gouk: Avec tout le respect que je vous dois, l'ordre du jour précise que nous tenons une réunion d'information aujourd'hui sur le système des aéroports du Canada. Nous tiendrons bientôt des audiences partout au pays pour parler aux gens au sujet, notamment, des loyers des aéroports, de la gouvernance et de l'ouverture des espaces aériens. Nous avons invité le ministère à nous mettre à jour au sujet de la situation du ministère et de nous dire ce qu'il suggère.

Vous avez déjà mentionné précédemment que votre rôle consiste à fournir des conseils et des recommandations au ministre au sujet de ces dossiers. Nous allons commencer bientôt l'étude de ces dossiers,

et nous n'avons aucune idée des conseils ou des recommandations que vous donnez. Ne serait-il pas utile pour nous, alors que nous allons commencer à parler de ces sujets partout au pays, d'être mis au courant? Comment se fait-il que vous êtes présente à cette séance d'information, mais que vous ne nous mettez pas au courant de ce que vous faites?

Mme Brigita Gravitis-Beck: En toute justice, monsieur, je crois que nous essayons de vous donner la meilleure réponse possible avec les informations que nous pouvons partager avec vous en ce moment. En ce qui concerne l'ouverture des espaces aériens, nous avons remis un document d'orientation au comité, et c'est ce document que nous utilisons pour formuler nos commentaires et nos discussions à l'interne, alors nous allons tous partir du même point. La question des loyers des aéroports doit être examinée par le cabinet, et nous sommes ici pour vous donner un résumé et vous présenter le contexte de cet examen du mieux que nous le pouvons.

M. Jim Gouk: Serait-il juste de dire, cependant, que vous avez présenté des conseils et des recommandations au ministre, mais qu'ils ne peuvent être rendus publics actuellement, car le cabinet les examine, etc.?

Mme Brigita Gravitis-Beck: C'est exact. Notre examen sur la politique des loyers est terminé, et nous avons présenté des recommandations à ce sujet.

M. Jim Gouk: Alors, vous nous informez que des recommandations ont été faites, mais que vous ne pouvez nous en parler.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Nous vous informons qu'il y a un contexte dans lequel un travail stratégique a été fait, et nous sommes heureux de vous informer autant que nous le pouvons.

M. Jim Gouk: Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci, monsieur le président.

Si j'ai bien compris, vos recommandations concernant la nouvelle politique des loyers sont prêtes. Vous avez terminé le travail. Ce n'est pas étonnant, puisque c'est en 2001 qu'on a commencé l'étude. L'industrie déplore l'augmentation des coûts des loyers, qui n'est pas toujours compréhensible. Par exemple, à Montréal, il y a eu une augmentation de 306 p. 100 en 2003.

Avez-vous l'intention de présenter votre recommandation prochainement au comité, après avoir obtenu l'autorisation du ministère? Quand aurons-nous cette information?

[Traduction]

Mme Brigita Gravitis-Beck: Merci, monsieur Carrier.

Comme je l'ai mentionné, nous menons des discussions actuellement avec les Finances. Étant donné qu'il y aura des conséquences financières peu importe l'option que nous choisirons, nous devons collaborer et examiner les possibilités. Ces discussions sont en cours.

Je crois que le ministre des Finances a déclaré qu'il espérait une résolution avant la relâche de l'été, avant juillet, et nous travaillons à déterminer ce qui peut être fait pour respecter ce délai et même peut-être le devancer.

[Français]

M. Robert Carrier: Si je comprends bien, vous obtiendrez l'avis du ministre des Finances avant le mois de juillet. Ce n'est donc qu'à l'automne prochain que vous pourrez nous présenter votre nouvelle politique. De la façon dont vous présentez les choses, cela ne semble pas très urgent.

[Traduction]

Mme Brigita Gravitis-Beck: En fait, je crois que l'intention est d'essayer de régler cette question avant le 1^{er} juillet. Je crois que c'est ce que le ministre des Finances a dit, mais ses commentaires sont du domaine public, alors je ne parle pas en son nom.

Cela étant dit, nous menons actuellement des conversations avec lui; nous avons commencé. Nous n'avons pas de délai particulier, mais notre intention serait de régler la question aussitôt que possible.

[Français]

M. Robert Carrier: Merci.

[Traduction]

Le président: Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Au sujet de la page 10, de l'annexe A et des chiffres sur les loyers des aéroports, pourriez-vous me dire combien il y avait de passagers en 1992 par rapport à 2004?

• (1550)

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je ne le sais pas, mais je vais demander à ma collègue si elle peut vous répondre.

Mme Maria Pagliarello (directeur, Politique nationale des aéroports, ministère des Transports): Merci, madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Prenez-en un, Vancouver ou Toronto, et dites moi si vous avez une idée des différences entre les deux années.

Mme Maria Pagliarello: D'accord, je vais m'essayer, mais je dois passer en revue 12 années de données. Nous serions plus qu'heureux de vous fournir les chiffres pour chacune des autorités aéroportuaires énumérées à la page 10.

D'après ce que je me souviens, en 1992—et je m'en remets également à mon collègue, M. Rod Dean—je crois qu'il avait à Vancouver à ce comment, et je vais dire un chiffre approximatif, probablement sept millions de passagers. Je crois que c'était environ cela. Aujourd'hui, il devrait y avoir à Vancouver environ la moitié des passagers de Pearson à Toronto, ce qui signifierait environ 15 millions de passagers.

M. Rod Dean (directeur général, Programmes aéroportuaires, ministère des Transports): Je peux vous dire qu'en 2003, il y a eu à Vancouver exactement 12,9 millions de passagers. J'ai cette information sur mon BlackBerry. Je n'ai pas les données pour 1992, mais je crois qu'il avait effectivement entre sept et huit millions de passagers.

Mme Bev Desjarlais: Dans une séance précédente, j'ai demandé de comparer les loyers des aéroports, ou encore, s'il avait eu des comparaisons entre les aéroports, disons aux États-Unis, et quel était le procédé de paiement dans ce pays. Je me demande si vous avez plus d'information à ce sujet aujourd'hui.

Quel type de système est utilisé dans les différents aéroports aux États-Unis?

Mme Maria Pagliarello: Aux États-Unis, un bon nombre d'autorités aéroportuaires est détenu par les municipalités. Ces aéroports fonctionnent sans but lucratif.

En moyenne, la majorité des aéroports des États-Unis ne paient pas de loyer. En autant que je sache, environ trois ou quatre aéroports seulement paient un loyer. L'autorité portuaire de New York et du New Jersey qui gère La Guardia, JFK et Newark paie environ 8 p. 100 de ses revenus bruts en loyer. Washington National paie environ 1 p. 100 de ses revenus bruts en loyer. Comme je l'ai mentionné, la majorité des aéroports ne paient pas de loyer; ils paient des taxes sur la propriété ou des taxes municipales, etc.; le reste de la structure des coûts est presque identique à celle du Canada.

Mme Bev Desjarlais: Y a-t-il déjà eu une comparaison du 8 p. 100 des revenus bruts ou une autre comparaison de ce type? Comment cela pourrait-il s'appliquer à Toronto et à Vancouver?

Mme Maria Pagliarello: Nous avons fait ce genre de comparaisons. Je n'ai pas avec moi aujourd'hui les chiffres que nous avions obtenus, mais nous avons fait ce type de comparaisons lorsque nous avons examiné les différents modèles qui existent dans le monde.

Mme Bev Desjarlais: Pourrions-nous obtenir plus de renseignements au sujet de certaines de ces comparaisons? Je crois qu'il est important que nous sachions, à titre de membres du comité, exactement quels types de systèmes existent et quelles comparaisons ont été faites.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je pense que votre question est très pertinente et l'une des questions essentielles que nous avons posées dans le cadre de l'examen. De nouveau, je peux vous renvoyer à certains commentaires faits dans le rapport de la vérificatrice générale indiquant que nous avons fait des comparaisons des deux cessions dans d'autres pays et les conditions dans lesquelles elles ont été faites en ce qui concerne les recettes pour le gouvernement.

Ils ont aussi mentionné que nous avons comparé les rendements sur les investissements des aéroports canadiens à ceux des aéroports étrangers, qui avaient une expérience similaire, car il fallait bien comparer ce qui est comparable même si notre modèle est unique. Donc le rapport de la vérificatrice générale avait déjà mentionné que nous avions étudié cela dans le cadre de l'examen de la politique des loyers. Mais pour ce qui est des détails des éléments de cet examen, je continue à penser que nous devons attendre des communiqués de presse de nos ministres pendant la poursuite des discussions.

Mme Bev Desjarlais: Dans le même ordre d'idées, avez-vous aussi comparé les revenus que peuvent retirer les autorités aéroportuaires de leurs autres domaines d'intérêt et qui sont inclus ou non dans ces revenus croisés?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Êtes-vous en train de demander si nous avons considéré les revenus provenant de sources non aéronautiques tels des organes subsidiaires et commerciaux...?

Mme Bev Desjarlais: Qui sont utilisés par les autorités aéroportuaires comme faisant partie de...

Mme Brigita Gravitis-Beck: Comme faisant partie de leur base du revenu? Oui, tout cela a été considéré.

Mme Bev Desjarlais: D'accord. Merci.

Le président: Monsieur Wrzesnewskyj.

M. Borys Wrzesnewskyj (Etobicoke-Centre, Lib.): Vous avez dit que les aéroports sont un modèle unique et aujourd'hui vous semblez vous concentrer sur les loyers. Votre mémoire indique que depuis 1992 les loyers payés totalisaient un montant de deux milliards de dollars. De 1992 à quelle date?

•(1555)

Mme Maria Pagliarello: À 2005.

M. Borys Wrzesnewskyj: Si l'on fait le calcul à partir de 1992, cela représente environ de 6 à 7 p. 100 de la valeur foncière à cette époque. C'est très proche d'un taux de location de grande propriété. Vous avez dit que pour fixer les loyers, vous avez pris en compte plusieurs paramètres. Comment vous y prenez-vous?

Mme Brigita Gravitis-Beck: En ce qui concerne votre premier commentaire, j'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire que nous avons presque récupéré la valeur comptable nette des propriétés que nous avons transférées à l'époque, en se fondant sur la valeur à laquelle elles étaient transférées, et cela se retrouve dans ce montant, le montant de 1,7 milliard de dollars. C'est presque deux milliards de dollars.

Pour ce qui est du modèle de loyer, je vous renvoie encore une fois à certains commentaires faits par la vérificatrice générale dans son récent rapport indiquant que durant l'examen, ils ont remarqué que nous faisons une distinction entre l'évaluation de la propriété et un montant approprié du loyer versé au gouvernement, c'est l'un des points essentiels de l'examen.

Nous avons beaucoup travaillé dans les évaluations. Si vous consultez les études faites, un certain nombre traitait des méthodes d'évaluations appropriées pour les transactions immobilières. Nous nous sommes beaucoup demandé si les modèles d'évaluation devraient être utilisés et nous sommes arrivés à une conclusion qui tient compte du type de gestion des aéroports, c'était plus qu'une transaction immobilière. Il s'agit vraiment du transfert d'une entreprise en exploitation et comment évaluer une entreprise en exploitation qui est un monopole et qui est relativement unique, c'est un vrai défi et c'était l'un des problèmes à résoudre dans le cadre de l'examen. Comme le fait remarquer le rapport de la vérificatrice générale, nous avons fait des comparaisons avec d'autres pays en essayant de trouver des aéroports dans une situation similaire.

M. Borys Wrzesnewskyj: J'aimerais continuer sur ce que vous venez de dire : monopole et situation unique. Il est difficile d'utiliser le marché pour trouver une formule précise. Tenez-vous compte du fait qu'elles ont été fondées pour être des entreprises à but non lucratif, mais il semble y avoir une faille dans leurs contrats de location qui permet d'avoir des filiales à but lucratif. En tenez-vous compte?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Ainsi que j'ai répondu à Mme Desjarlais, nous avons examiné les revenus combinés pour l'ensemble des opérations, c'est-à-dire les secteurs aéronautiques et non aéronautiques et les filiales. Nous examinons ce qui est dûment compris en terme de base du revenu.

M. Borys Wrzesnewskyj: Vous nous dites que vous examinez des choses et que des rapports sont publiés. Pourtant, cela est fait depuis des années. Quand pouvons-nous espérer voir certains de ces problèmes résolus? Les contrats de location sont de très grands documents, mais il semble y avoir des lacunes. Quand allons-nous enfin voir votre ministère faire des recommandations pour combler ces lacunes?

Nous passerons dans une seconder à une autre source de problèmes.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Comme je l'ai indiqué, ces questions font actuellement l'objet de discussions avec le cabinet et entre les ministres et nous, en tant que fonctionnaires, sommes à leur disposition pour ce qui de la rapidité de la publication de ces informations.

M. Borys Wrzesnewskyj: Tous ces importants aéroports ont un flux de trésorerie positif. Est-ce exact?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Il y a un aéroport, celui de Toronto dont le flux de trésorerie n'est pas positif pour le moment.

M. Borys Wrzesnewskyj: Je pense que les chiffres indiquent qu'il n'y a pas de profit, mais qu'il y a un flux de trésorerie, important d'ailleurs. Des frais d'amortissement élevés sont inclus. En supprimant les frais d'amortissement accumulés, le flux de trésorerie devient positif.

Ces entreprises sont à but non lucratif, et la majorité ont des profits importants. Est-ce que Transports Canada surveille ce qu'elles font avec ces profits? Elles ont des profits tous les ans. Qu'en font-elles exactement?

•(1600)

Mme Maria Pagliarello: Je voudrais répondre à cette question.

Les aéroports n'ont pas tous un flux de trésorerie positif. Vous examinez une année et c'est peut-être le cas pour cette année. Nous avons examiné plusieurs années et aussi certaines prévisions qu'elles ont communiquées à leurs agences de notation quand elles ont émis des obligations, etc. Nous avons vu des flux de trésorerie négatifs, qui pourraient être corrigés en réduisant les frais ou en augmentant les taxes d'aéroport.

Le projet de loi sur les aéroports, qui est en cours d'élaboration, traitera de certaines de ces questions comme les filiales et la position de force sur le marché de certains de ces aéroports principalement au moyen d'un chapitre portant sur les taxes et incluant des pratiques d'imputation des frais similaires à celles de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*.

M. Borys Wrzesnewskyj: Il y a un tableau de 10 aéroports en 2003—Toronto, Vancouver, Montréal, Calgary, Edmonton, Ottawa, Winnipeg, Halifax, Victoria et Moncton. Il semble que ce soit les 10 plus grands aéroports.

Mme Maria Pagliarello: Dans le rapport de la vérificatrice générale?

M. Borys Wrzesnewskyj: Oui. Tous ces aéroports ont un flux de trésorerie positif. Or, vous parliez d'aéroports qui ont un flux de trésorerie négatif, lesquels?

Mme Maria Pagliarello: Je fais allusion à des prévisions financières communiquées confidentiellement par des autorités aéroportuaires. Ce sont des prévisions.

M. Borys Wrzesnewskyj: Ma prochaine question...

Le président: Permettez-moi de dire un mot. Vous avez demandé quels étaient les aéroports ayant un flux de trésorerie négatif et vous avez répondu, si j'ai bien compris, que les renseignements confidentiels en votre possession indiquent qu'il y a des aéroports qui ont un flux de trésorerie négatif. Vous ai-je bien compris?

Mme Maria Pagliarello: Pendant tout l'examen...

Le président: Quel examen?

Mme Maria Pagliarello: ... l'examen de la politique des loyers— nous avons reçu des renseignements portant sur l'avenir. Il est faux de dire que tous les 21 aéroports auront nécessairement un flux de trésorerie positif tous les ans. Comme je l'ai dit, ils ont plusieurs méthodes pour rectifier cela et je suis presque sûre qu'ils s'en servent.

Mme Brigita Gravitis-Beck: À propos de ce que vous avez dit au sujet du profit, ce sont des entreprises à but non lucratif, c'est-à-dire qu'elles doivent équilibrer de manière permanente les recettes et les dépenses. S'il y a des manques à gagner certaines années, ces manques sont censés être temporaires et être un problème de gestion de trésorerie pouvant être réglé assez rapidement.

M. Borys Wrzesnewskyj: Mais où je veux en arriver, c'est de savoir si nous connaissons les réserves de chacun de ces aéroports? Certains font d'importants profits. Savons-nous où sont ces réserves? Ils font des profits bon an, mal an. Savons-nous ce qu'ils font de ces réserves?

M. Rod Dean: Je peux répondre à cette question. Nous examinons régulièrement leurs rapports annuels et leurs états financiers. Comme nous l'avons dit, ce sont des entreprises à but non lucratif. Elles ne peuvent pas distribuer les surplus. Certaines ont de gros bénéfices non répartis, mais cela ne veut pas nécessairement dire qu'il y a de l'argent à la banque. C'est le capital d'apport. Quand les autorités aéroportuaires ont des excédents de trésorerie, ces excédents servent à financer le capital permanent. Donc, bien qu'ils soient considérés comme des bénéfices non répartis, il n'y a pas nécessairement de l'argent à la banque.

M. Borys Wrzesnewskyj: Pour que nous comprenions bien ce à quoi nous avons affaire, il serait vraiment très utile de nous communiquer cela sous forme de tableau.

Je voudrais passer à autre chose. Les contrats de location signés obligeaient les aéroports à faire certaines choses. La plupart contenaient des dispositions sur l'impact environnemental. Par exemple, j'aimerais lire la traduction libre d'un extrait du bail du GTAA, le plus grand aéroport :

Le locataire doit s'assurer que l'atténuation du bruit émanant des aéronefs lors du décollage, de la montée, de la descente et de l'atterrissage fasse partie du mandat d'un comité de gestion du bruit que le locataire doit créer et auquel doit siéger au moins le locataire, le ministre ou son substitut...

Suit une liste de certains groupes qui pourraient faire partie de ce genre de comité.

Êtes-vous satisfaits du comité formé au GTAA?

M. Rod Dean: Nous en avons un peu parlé la dernière fois que j'étais ici. C'est en dehors de mon domaine. C'est le Groupe Sûreté et Sécurité qui s'en occupe. Mais je répéterai rapidement ce que j'ai dit la dernière fois.

Quand nous avons transféré chaque aéroport, ils avaient un plan de gestion du bruit établi par Transports Canada. Quand nous avons transféré les aéroports, chaque autorité devait adopter ce plan de gestion du bruit et elle ne pouvait pas le modifier sans l'approbation du ministre et seulement après discussions et consultations avec le comité de gestion du bruit.

Donc, s'il y a eu des changements depuis le moment du transfert, ces changements ont été apportés après consultation avec les comités de gestion du bruit.

•(1605)

Le président: Votre temps de parole est terminé.

M. Borys Wrzesnewskyj: Merci.

Le président: Monsieur Gouk.

M. Jim Gouk: Seulement une question avant que je cède la parole à M. Batters.

Le groupe a dit qu'il avait des documents confidentiels contenant des renseignements plus à jour que ceux que nous avons. Était

donné que nous allons étudier ces questions mercredi soir, pourrait-il nous fournir ces documents avant que nous partions?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Les renseignements en notre possession sont de nature confidentielle et nous ont été communiqués par les autorités aéroportuaires. Nous ne pouvons pas les communiquer sans leur consentement.

M. Jim Gouk: Sans le consentement de qui?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Des autorités aéroportuaires. Il s'agit de leurs prévisions, de leurs évaluations de l'intensité de la circulation aérienne, etc.

Le président: Quand vous parlez d'autorités aéroportuaires, s'agit-il des administrations aéroportuaires canadiennes, les organismes ombrelles?

Mme Brigita Gravitis-Beck: C'est exact.

Le président: Ils seront ici en tant que groupe, donc nous pourrions nous les procurer auprès d'eux.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Les grands aéroports.

Mme Bev Desjarlais: Vous faites allusion aux autorités aéroportuaires individuellement, pas à l'organisme.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Exact. Pas l'association, aux autorités aéroportuaires individuelles.

Le président: Très bien. Merci.

Monsieur Batters.

M. Dave Batters (Palliser, PCC): Merci, monsieur le président.

Je voudrais souhaiter la bienvenue aux membres du ministère qui se présentent aujourd'hui devant le comité pour répondre à nos questions. Il a beaucoup neigé aujourd'hui et je suis heureux de constater que tout le monde est là.

On parle de ce géant de loyer des aéroports, cette vache à lait, c'est un sujet d'actualité qui a fait plusieurs fois l'objet de discussions à la Chambre. Je veux juste en parler un peu, car je pense qu'il est très important que le compte rendu mentionne l'impact des loyers des aéroports en 2005.

Récemment, j'ai posé une question sur les loyers des aéroports au ministre des Transports et je crois que le ministre des Finances y a répondu. Le ministre des Finances tenait beaucoup à souligner que dans ma ville de Regina ainsi qu'en Saskatchewan, à St. John's et Thunder Bay, ces changements sont prévus pour 2006. Cependant, il a semblé éluder la question concernant les changements importants qui se sont produits cette année, en 2005.

J'aimerais que les membres du ministère parlent peut-être de certains de ces changements importants. En consultant mon tableau, je vois Montréal, Calgary, Edmonton, Victoria. Et la ville de Québec, dans la circonscription du ministre des Transports, paie le loyer pour la première fois. J'aimerais voir dans le compte rendu certains des effets des loyers des aéroports sur le pays en 2005.

M. Rod Dean: Je n'ai pas avec moi les chiffres exacts pour 2005. Je ne sais pas s'il l'un d'entre vous les a, mais je peux vous dire ce qui a déclenché les changements. Les formules contenues dans le bail foncier se fondent toutes sur les nombres de passagers, et dans certains cas, par exemple à Montréal, ils avaient une échelle mobile qui incluait un revenu relativement bas par passager durant les premières années du bail foncier pur prendre en compte le fait qu'ils exploitaient deux aéroports et que l'un était sous-exploité, etc. En fait, la formule négociée augmentait lentement cela avec le temps. Donc, deux choses se sont produites. L'une c'est que l'unité de revenu par passager augmente en raison de la formule. Mais surtout, tous ces aéroports connaissent une grande croissance. La ville de Québec, par exemple, va payer un loyer pour la première fois cette année grâce à une grande augmentation du trafic transfrontalier, des vols nolisés à destination des Caraïbes.

En fait, les aéroports sont victimes de leur propre réussite. Quand le volume des passagers augmente et dépasse certains niveaux, certains seuils, le loyer augmente en conséquence. Ce n'est dû à quelque chose que fait le propriétaire bailleur; le fait est que la formule qui a été négociée fonctionne tout simplement de façon à augmenter les loyers. Et c'est pareil partout dans le pays.

M. Dave Batters: Je peux vous assurer, monsieur, que les personnes avec lesquelles j'ai parlé et qui travaillent pour les autorités aéroportuaires de Regina ne considèrent pas du tout cela comme le résultat de leur réussite. Et elles ne le considèrent pas comme un petit problème. Elles sont extrêmement inquiètes. Ce sera le plus gros seul élément de leur budget pour le prochain exercice, si cela se réalise. Elles sont très préoccupées de l'effet sur les prix des billets d'avion, sur la compétitivité de notre ville. Les prix des billets se répercuteront bien sûr sur les passagers. Des augmentations de 15 à 20 p. 100 du prix du billet peuvent faire changer les projets d'une famille qui avait prévu de voyager par avion pour se rendre à Calgary mais qui décidera d'y aller en voiture.

Elles sont très préoccupées de ce que cela signifie pour l'industrie. Le ministre Goodale, depuis l'automne dernier quand je lui ai posé la question pour la première fois, dit qu'il va s'en occuper. Aujourd'hui, on nous dit que quelque chose se passera avant l'été. Franchement, on aurait dû en tenir compte dans ce budget, comme votre ministre, le ministre des Transports, l'a justement souligné. Le ministre Lapierre était scandalisé que ce n'était pas inclus dans le budget. Il l'a déclaré lors d'un petit déjeuner offert par l'industrie le jour de l'annonce du budget et il a dit en plaisantant—peut-être ne plaisantait-il pas—de mettre le ministre dans la liste de personnes jugées inadmissibles à prendre l'avion. Donc, je suis ici aujourd'hui et nous posons des questions aux membres du ministère des Transports en nous demandant ce qui peut en sortir de bon.

Le ministre des Transports doit se sentir un peu inutile dans toute cette affaire. Et les fonctionnaires qui conseillent le ministre des Transports sont ici, je pense que vous avez notre sympathie pour le moment et que nous sommes du même côté pour lutter contre le ministre des Finances et pour prendre finalement des mesures, pour suivre le conseil des membres de son propre parti et reconnaître la gravité du problème des loyers des aéroports, le fait que chaque intervenant dans l'industrie et chaque passager aérien estiment que cette question doit être réglée. Le ministère des Transports croit que cette question doit être réglée, mais le ministre des Finances continue à faire la sourde oreille.

Je n'ai pas d'autre question.

• (1610)

Le président: Monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Je crois que M. Wrzesnewszky voulait continuer... Je vais peut-être commencer.

Votre exposé était très intéressant, mais c'est un sujet très complexe et on en parle peut-être un peu trop vite. Pourriez-vous clarifier deux ou trois principes que vous avez mentionnés. Par exemple, la récupération de la valeur comptable nette, pourriez-vous m'expliquer en termes simples ce que vous voulez dire?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Le concept de la valeur comptable porte sur la valeur de l'actif au moment du transfert. Donc, leur état, une évaluation de sa valeur...

M. Francis Scarpaleggia: Après la dépréciation et tout?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Oui. Puis sur... Je vous prie de m'excuser, quel était le reste de votre question?

M. Francis Scarpaleggia: Vous parlez constamment de la récupération de la valeur comptable nette lors de la signature des contrats de location.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Si vous jetez un coup d'oeil à l'annexe A du mémoire, qui indique seulement le montant des loyers payés depuis la cession, ces montants totalisent environ 1,8 milliard de dollars. C'est à peu près la valeur de la valeur comptable nette qui s'élève à deux milliards de dollars. Les ressources sont à peu près pareilles, donc nous avons récupéré, par le biais des paiements de loyer, un montant à peu près équivalent à la valeur comptable nette.

M. Francis Scarpaleggia: Est-ce que cela veut dire que tout ce qui a été gagné depuis est la cerise sur le gâteau? Est-ce cela que nous disons?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Si vous le comparez à la valeur comptable nette, c'est cela.

M. Francis Scarpaleggia: Utilisons-nous la valeur comptable nette dans la formule? Fait-elle partie de la formule?

Mme Brigita Gravitis-Beck: La valeur comptable nette n'est qu'une mesure qui sert à voir les sommes qui ont été recouvrées. Certains prétendent que les administrations aéroportuaires ne devraient plus payer de loyer, que nous avons recouvré la valeur comptable nette et que le gouvernement devrait maintenant se retirer. L'examen de la politique des loyers visait notamment à déterminer ce qui constituait un rendement équitable pour le gouvernement. On estime en général que le gouvernement a droit à un loyer permanent, dont la valeur serait déterminée à la suite de l'examen, puisqu'il continue de fournir les éléments d'actif nécessaires aux services que reçoivent les administrations aéroportuaires.

M. Francis Scarpaleggia: Supposons que nous transférons un aéroport fictif maintenant. Si nous vendions ce terrain au secteur privé pour la construction d'immeubles à bureaux, diriez-vous voici la valeur de ce terrain, c'est ce que nous obtiendrions, et nous serions en droit d'obtenir un taux de rendement équivalent à ce qu'on appelait autrefois en économie—je ne sais pas si c'est encore le cas—le taux social d'intérêt sur ce terrain? Cette variable entrerait-elle dans le calcul du loyer? En d'autres termes, vise-t-on un équilibre optimal économique, ou est-ce vraiment un problème d'économie politique dont la solution n'est pas définie et repose sur des négociations politiques—les aéroports disent que la somme est trop élevée, qu'elle est exagérée, et le gouvernement recule alors un peu?

Ce n'est évidemment pas une science exacte, mais théoriquement, compte tenu de ce que vous avez dit jusqu'à présent, est-ce que c'est juste?

• (1615)

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je dirais que les deux éléments que vous avez cernés sont justes. D'emblée, notre examen de la politique des loyers visait à valider une juste valeur pour le gouvernement et une juste valeur pour les utilisateurs. C'était l'un des objectifs initiaux. Nous avons été très encouragés par les commentaires que la vérificatrice générale a faits dans le rapport de février, à savoir qu'il n'était pas déraisonnable, dans ce modèle d'aéroport, de faire une distinction entre la valeur de l'aéroport, l'actif et ce qui constituait un loyer équitable pour le gouvernement. Il s'agit d'un élément important et notre examen a reposé sur les conclusions et les évaluations de tous ces experts.

Nous étions ravis de voir que le BVG estimait que ce type d'approche n'était pas déraisonnable. Cela signifie que nous avons trouvé des solutions et formulé des recommandations concernant ce que nous estimons être un loyer équitable. Nous avons examiné d'autres modèles dans d'autres pays pour trouver des points de référence, des points de comparaison, pour valider ce qui pourrait être un juste rendement pour le gouvernement, et c'est la base des recommandations que nous avons formulées.

M. Francis Scarpaleggia: Ma prochaine question...

Mme Brigita Gravitis-Beck: Finalement, c'était une décision politique...

M. Francis Scarpaleggia: C'est politique, c'est là où je veux en venir.

Mme Brigita Gravitis-Beck: ... quant à ce que les ministres du cabinet choisissent de faire.

M. Francis Scarpaleggia: Oui.

Compte tenu que de nombreux aéroports se trouvent à la frontière canado-américaine, le gouvernement serait-il justifié de baisser les loyers considérablement—encore qu'il faudrait piger dans les deniers publics—pour attirer davantage les compagnies aériennes qui souhaiteraient s'y installer? Cette décision serait-elle justifiable du point de vue du vérificateur général, de votre point de vue? En d'autres termes, pouvons-nous commencer à subventionner ce secteur en réduisant les loyers et en aidant les aéroports à prendre de l'expansion ou à attirer plus de compagnies aériennes? Je ne sais pas, je ne fais que lancer cette idée. Toutefois, s'il s'agit d'une décision politique, j'imagine que nous pourrions aller dans cette direction si, en tant que pays, nous voulions vraiment, pour une raison quelconque, stimuler le transport aérien.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je ne cesse de le répéter, et je ne veux pas redire ce qui va de soi, mais notre examen visait à définir ce qui constituait un rendement équitable pour le gouvernement. Encore une fois, d'après les évaluations que nous avons faites des aéroports étrangers dans des situations similaires—et, comme je l'ai dit, c'était tout un défi de pouvoir comparer ce qui est comparable—, nous avons fourni une évaluation de ce que nous estimons être un rendement raisonnable pour le gouvernement. Certaines recommandations portent sur le système. Les ministres qui prendront des décisions devront tenir compte des incidences financières. Ils peuvent choisir d'être plus généreux que ce que nous recommandons, et ils peuvent choisir de l'être moins.

M. Francis Scarpaleggia: Toutefois, vous convenez qu'il s'agit d'une décision politique et une question d'économie politique, et non d'une décision purement économique.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Les décisions stratégiques d'un gouvernement sont toujours des décisions politiques.

M. Francis Scarpaleggia: Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Batters.

M. Dave Batters: Merci, monsieur le président.

Je parlerai du loyer des aéroports, et j'aimerais poser ensuite une question concernant l'ACSTA, si quelqu'un veut bien y répondre.

J'ai trouvé le document qui fait état des changements dans les loyers. Pour le compte rendu, Montréal a connu une hausse de 375 p. 100 en 2004 et de 43 p. 100 en 2005; Calgary connaîtra une hausse de 107 p. 100 en 2006; Edmonton aura une hausse de 447 p. 100 en 2006, passant de quatre millions à plus de 22 millions de dollars; et ce sera 690 000 dollars l'an prochain pour Regina, ma propre ville. Les gens craignent que ces hausses entraînent une réduction des services.

Durant la semaine où nous avons fait relâche, on a annoncé qu'Air Canada allait retirer ses services principaux d'un certain nombre de localités. Regina fait partie de celles-ci, de même que Saskatoon. Le service sera désormais assuré par des jets régionaux de plus petite taille.

Je me suis entretenu avec des porte-parole d'Air Canada et je leur ai demandé s'il y avait un lien entre le fait que rien n'était prévu dans le budget pour les loyers et les changements de services. Tout ce qu'ils pouvaient dire, c'est que la compagnie aérienne n'a reçu aucune aide et aucun appui du gouvernement au cours des cinq à sept dernières années et que le changement de service en est une conséquence. Je demanderais donc au comité de se pencher sur cette question.

J'ai une question concernant l'ACSTA. La séance d'aujourd'hui devait porter en partie sur la sécurité. Quelle est votre relation avec l'ACSTA, et comment l'ACSTA est-elle financée par le ministère des Transports? Pouvez-vous m'éclairer un peu à ce sujet?

• (1620)

M. Brion Brandt: Pour répondre à votre deuxième question, le ministère des Transports ne finance pas l'ACSTA. Cet organisme reçoit des crédits qui proviennent des droits pour la sécurité des passagers du transport aérien, et elle fonctionne donc essentiellement avec des crédits annuels.

Concernant notre relation avec l'ACSTA, cette dernière fournit des services opérationnels aux aéroports, y compris le contrôle des passagers et des bagages, le contrôle des non-passagers et divers autres services opérationnels. Notre rôle est de garantir qu'un mécanisme de réglementation est en place, que des mesures de sécurité adéquates sont en place et qu'un mécanisme est en place pour garantir que les normes auxquelles l'ACSTA doit se conformer sont bel et bien respectées.

M. Dave Batters: L'ACSTA fait-elle rapport à des fonctionnaires du ministère des Transports ou au ministre des Transports pour montrer qu'elle se conforme à toutes vos lignes directrices et vos directives?

M. Brion Brandt: Elle ne fait pas rapport à des fonctionnaires du ministère des Transports. L'ACSTA est une société d'État qui relève d'un conseil d'administration. Ce conseil est responsable devant le Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Il n'y a pas de lien de gouvernance direct entre le ministère et l'ACSTA.

M. Dave Batters: Merci.

Le président: Merci, monsieur Batters.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: On mentionnait tout à l'heure qu'il aurait été intéressant d'obtenir vos recommandations concernant la nouvelle politique des loyers avant la tournée. Je pense plutôt que le ministère ne souhaite pas dévoiler ses cartes avant la tournée du comité afin de ne pas nous donner d'arguments tirés de ses études. Je pense que c'est ce qui se prépare au ministère: vous laissez aller le comité sans lui donner d'information sur toutes les études que vous avez faites. C'est une affirmation, et vous pouvez la réfuter si vous le voulez.

Par contre, je voudrais savoir si, dans l'étude que vous entreprendrez au sujet de la politique des loyers, vous tiendrez compte de la politique de libéralisation du transport aérien, si chère au ministre, qu'on étudie conjointement. J'ai l'impression que la libéralisation peut avoir un effet important sur les loyers, si on veut que les aéroports soient attrayants pour l'ensemble des compagnies. Je veux avoir votre opinion à ce sujet.

[Traduction]

Mme Brigita Gravitis-Beck: En effet, nous nous sommes préoccupés de la compétitivité—de la viabilité dans un premier temps, et de la compétitivité à plus long terme—et ce que nous avons regardé à cet égard, c'est un rendement équitable par rapport aux autres aéroports qui paraissent similaires. Nous cherchons à définir quel serait un loyer équitable que les aéroports canadiens pourraient verser au gouvernement fédéral, mais la viabilité et la compétitivité sont prises en considération.

Toutefois, vous avez raison : nous devons tenir compte de la compétitivité dans le contexte de la libéralisation du transport aérien et de la concurrence.

[Français]

M. Robert Carrier: J'aimerais avoir une précision. Prenez-vous aussi en considération la concurrence avec les aéroports américains? Comme on le disait, la plupart des aéroports américains ne payent pas de loyer. On sait que les coûts des loyers que payent les aéroports sont ensuite facturés aux usagers. Je pense que l'étude sur la concurrence que vous faites doit aussi tenir compte de ce qui se passe aux États-Unis, étant donné la libéralisation. Est-ce bien cela?

• (1625)

Mme Brigita Gravitis-Beck: Oui.

[Traduction]

Le président: C'est M. Bonin qui a le dernier mot.

M. Raymond Bonin (Nickel Belt, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je n'aime pas les acronymes, et je vais vous dire pourquoi. Pour vous, l'acronyme OAG, en anglais, représente le bureau du vérificateur général. Pour moi, qui suis un vétéran de l'aviation, il s'agit du Official Airline Guide. Alors, je n'aime pas les acronymes.

Les compagnies aériennes ne mesurent pas leur profit ou leur position d'après la capacité en passagers. Elles se servent des « coefficients d'occupation passagers », soit le pourcentage de l'aéronef qui génère des recettes.

J'ai deux questions. La première sera courte. Vous voudrez peut-être donner plus de précisions en répondant à la deuxième question.

Je me demande pourquoi les renseignements de ces administrations aéroportuaires sont confidentiels. Elles n'ont pas de

compétiteur et ce sont des organismes publics. Je ne vois pas pourquoi cette information doit être confidentielle.

Lorsque je rencontre des étudiants, nous parlons des lois et je les compare à des ordinateurs. Un ordinateur neuf devient désuet en trois ans. Bien souvent, les lois sont déjà désuètes au moment où elles entrent en vigueur et que nous les adoptons, ou peu de temps après.

Quatorze études ont été réalisées depuis 2001-2002 et portent sur une industrie qui change plus rapidement encore que les ordinateurs. On ne peut pas prendre en considération un nouvel aéroport à Ottawa, un nouveau terminal à Toronto, la fermeture de Mirabel, les coefficients d'occupation qui sont montés en flèche. Je crains que le cabinet prenne des décisions sur 14 études qui sont périmées.

Voilà mes deux questions.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Excusez-moi, puis-je vous demander de reprendre votre deuxième argument, concernant les renseignements périmés...?

Votre premier porte sur la confidentialité des renseignements, et je comprends votre préoccupation.

M. Raymond Bonin: Ce que je crains, c'est que le cabinet prenne des décisions à la lumière de 14 études périmées. Les deux dernières sont plus récentes, mais la plupart de ces 14 études sont sûrement périmées; elles portent sur une industrie qui a vu le sauvetage d'une compagnie aérienne qui a frôlé la faillite et qui se porte maintenant très bien.

Comment des décisions peuvent-elles être prises à la lumière de pareille information?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Ce sont deux bonnes questions.

Concernant la confidentialité, permettez-moi de répondre de façon générale, et je demanderai ensuite à Maria d'apporter certaines précisions.

Les renseignements que nous fournissent les compagnies sont des données commerciales confidentielles, en ce sens qu'elles portent sur des prévisions à long terme. Ces prévisions peuvent se concrétiser ou non, et même si nous préconisons la transparence et une plus grande divulgation dans l'intérêt public, il convient que les aéroports prennent des décisions concernant le degré de certitude qui s'applique à des prévisions très lointaines, leur validité et leur contexte.

De plus, les données qu'ont fournies les administrations aéroportuaires ont été combinées à des prévisions du ministère des Transports. Dans ce sens, l'information réunie sert à brosser un tableau, à fournir une analyse.

M. Raymond Bonin: Mais on ne peut la remettre en question.

Mme Brigita Gravitis-Beck: Les administrations aéroportuaires... l'information a été remise en question par les experts techniques qui disposaient de toutes les données.

• (1630)

M. Raymond Bonin: Nous sommes le conseil d'administration du Canada.

Mme Brigita Gravitis-Beck: En effet. L'approche que nous avons prise, avec l'excellente participation des experts techniques et un groupe consultatif mis sur pied au sein du gouvernement pour nous aider au cours de ces trois années, visait à assurer cette remise en question, une transparence ainsi qu'un examen par les pairs pour allait permettre de garantir la crédibilité. C'est un dossier complexe. Il valait peut-être mieux ne pas l'aborder devant un vaste auditoire d'intérêts très variés. Nous avons eu recours à ces experts pour assurer cette fonction de validité et de remise en question.

Permettez-moi de répondre à votre deuxième question, qui est difficile puisqu'elle porte sur le moment où ces travaux ont été effectués. Je dirais deux choses. D'abord, tout le travail que nous avons fait a été réalisé dans le même contexte, c'est-à-dire que les données des administrations aéroportuaires, les prévisions du ministère, les comparaisons avec les autres pays ont toutes été réalisées dans le même contexte. À cet égard, les tendances qui pourraient influencer sur une série de données influent sur l'ensemble des données, ce qui nous rassure.

Nous avons également mis à jour certaines des données puisque nous avons amélioré les prévisions, en particulier pour la prochaine année et les cinq prochaines années. C'est moins facile de le faire pour toute la durée du bail, que ce soit 60 ans ou peu importe. Nous avons essayé de faire cela à la lumière de nos recommandations. Alors nous avons tenu compte de cet aspect.

Le président: Cela dit, nous n'avons plus de temps. Je vous remercie de votre présence.

J'ai une très brève question sur ce que j'appellerais la véracité des conseils que vous offrez au ministre. À la page 6 de votre document, vous parlez du rapport d'octobre 2000 de la vérificatrice générale, des critiques faites par le Comité permanent des comptes publics—concernant les ententes pour les aéroports cédés—et vous dites, ou vous avez répondu, que Transports Canada a tenu compte des nombreux conseils que des experts lui ont donnés.

Si je vais maintenant à la page 7, concernant les loyers des aéroports, on voit que vous engagez encore des experts. Vous avez dépensé 2,7 millions de dollars. Au sujet des critiques formulées en 2000-2001, vous avez répondu que vous aviez engagé des experts; en tant que membre du comité, pourquoi devrais-je croire que vous allez donner de bons conseils au ministre cette fois-ci, à la lumière de ce que disent ces experts de l'extérieur? Quand allez-vous comprendre que ces experts n'en sont pas toujours?

J'aimerais savoir si les experts que vous consultez maintenant sont ceux auxquels vous avez fait appel avant 2000.

Mme Maria Pagliarello: Je vais essayer de répondre à cette question. Je compte sur mon collègue Rod Dean, qui s'est aussi occupé de près des premières cessions.

Les premières cessions ne reposaient pas uniquement sur les conseils d'experts indépendants. Et non, ce ne sont pas nécessairement les mêmes experts. Cette fois-ci, nous avons fait appel à un groupe d'experts, qui ne viennent pas nécessairement de la même firme. Ensemble, ces experts nous ont beaucoup aidé à converger dans la même direction pour dégager certaines des principales conclusions de l'examen de la politique des loyers.

Nous sommes convaincus que les conseils d'experts que nous avons reçus jusqu'à présent, que ce soit des conseils économiques, des conseils en matière d'immobiliers ou simplement sur le bail commercial dans les secteurs public et privé, nous ont aidés à mener à bien l'examen de la politique des loyers.

Le président: Merci, madame Pagliarello.

Je dois conclure, mais à la page 6 de votre document, vous parlez « d'experts » au pluriel. Or, votre réponse laisse entendre que vous aviez « un expert » à cette époque. Je vous demanderais donc encore une fois si vous utilisez le même bassin d'experts ou s'il s'agit d'un groupe comme vous le dites, dans quelle mesure ce groupe est-il diversifié? Pourriez-vous nous donner une liste? Vous pourriez peut-être nous fournir la liste des experts dont vous parlez à la page 6 de votre document et la liste des experts dont vous parlez à la page 7, et nous pourrions faire une comparaison pour voir ce qui est différent. Pourriez-vous faire cela?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Bien sûr.

Le président: Merci beaucoup.

Merci de votre présence. Je crois que vous pouvez comprendre que vos réponses suscitent une certaine frustration ici aujourd'hui, mais nous comprenons aussi que vous avez des contraintes relativement aux décisions politiques.

Nous allons suspendre nos travaux pour trois minutes. Nous entendrons le représentant de l'ATAC tout de suite après.

Avant de suspendre nos travaux, j'aimerais informer les membres du comité que M. Moore a fourni, dans les deux langues officielles, un avis de motion que nous devons examiner à notre prochaine séance. Je vais lire la motion, mais elle sera distribuée. Elle dit ceci : « Que le ministre des Finances soit invité à comparaître pour informer le comité au sujet de la politique des loyers des aéroports du Canada ».

Merci, monsieur Moore.

Merci de votre présence.

Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: J'aimerais une explication. Il y avait des représentants ici qui devaient parler de la sécurité des aéroports et on nous a remis un dossier de présentation sur cette question, mais j'avais l'impression qu'on allait nous permettre, à un moment donné, d'en discuter un peu.

• (1635)

Le président: Ils vont revenir. Nous allons entendre l'ACSTA la prochaine fois.

Mme Bev Desjarlais: Ils vont revenir?

• (1640)

M. Fred Gaspar (vice-président, Politiques et Planification stratégique, Association du transport aérien du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Avant de commencer, je tiens à préciser que nous parlerons aujourd'hui principalement de la libéralisation. Pour répondre à Mme Desjarlais, nous sommes toujours disposés à comparaître devant le comité sur d'autres questions, et nous avons hâte de revenir séparément pour parler des loyers, de la gouvernance et d'autres questions d'infrastructure.

Au nom de l'ATAC, je suis très heureux de pouvoir témoigner aujourd'hui devant le comité, comme le président l'a mentionné, au sujet de la libéralisation du transport aérien. Vos délibérations auront des répercussions profondes sur le développement futur de notre industrie. Permettez-moi donc d'abord de vous féliciter d'avoir abordé cette question en tenant de vastes audiences publiques partout au pays. Nous croyons que vous êtes sur la bonne voie. Nous espérons pouvoir vous éclairer dans vos travaux.

Comme vous le savez, l'ATAC représente le secteur de l'aviation commerciale au pays. Elle comprend environ 300 membres qui représentent actuellement tous les transporteurs à horaires fixes aussi bien que les écoles de pilotage, les organismes régionaux d'aviation et d'autres intervenants.

Je voudrais que vous sachiez dès le début que nous adhérons au principe d'une libéralisation plus poussée du cadre de la politique canadienne du transport aérien. Néanmoins, il n'existe pas de consensus à l'échelle de l'industrie quant à la direction à prendre en vue d'atteindre les objectifs. Nous sommes toutefois d'accord sur quelques principes de base dont je voudrais vous faire part aujourd'hui et qui pourraient vous guider dans vos délibérations.

Premièrement, une approche fondée sur les faits, basée sur une analyse appropriée des conditions commerciales doit guider le débat. Ne nous précipitons pas pour huiler les rouages qui grincent.

Deuxièmement, il faut viser des objectifs bénéfiques pour tous. Il est raisonnable de s'attendre à ce que toute proposition que vous présenterez soit axée sur un équilibre des avantages. Cela signifie que le Canada devrait d'abord chercher à obtenir une libéralisation du transport aérien auprès des pays dont les marchés sont assez importants pour apporter des avantages économiques aux transporteurs canadiens aussi bien qu'aux transporteurs étrangers.

Troisièmement, la réciprocité. Notre industrie est fière et dynamique, mais fragile aussi. Bien que nos membres ne craignent personne lorsqu'il s'agit de concurrence, ils s'attendent à ce qu'elle soit juste, comme dans tout autre secteur commercial.

Quatrièmement, il y a la méthode de travail. Comme on vous demande de parvenir à des solutions créatrices pour régler des questions complexes, rien ne peut remplacer un dialogue global, interactif et ouvert avec les parties intéressées.

Cinquièmement, il faut se pencher sur l'ensemble de la situation. Au bout du compte, monsieur le président, toute proposition que votre comité présentera devra être réalisable. Aucune mesure de libéralisation ne donnera des avantages substantiels aux Canadiens tant que nous ne traiterons pas des questions clés qui touchent à la gestion des aéroports, à leurs loyers et à l'amélioration des services de douanes et d'immigration. De plus, on ne peut traiter de l'ensemble de la situation sans tenir compte du climat politique dans lequel s'insèrent les propositions que vous souhaitez présenter, si on veut convaincre toutes les parties concernées de leur bien-fondé.

Le président: Monsieur Gaspar, pourriez-vous ralentir un peu? Je crois que les interprètes ont des problèmes.

M. Fred Gaspar: Qu'entendons-nous quand nous disons que les faits et une analyse appropriée des conditions commerciales doivent guider ce débat? Simplement qu'il faut répondre à la demande des passagers telle qu'elle est, et non telle que nous voudrions qu'elle soit. Il ne faut pas croire que ce débat offrira une panacée à toutes les collectivités qui rêvent de vols internationaux. Malheureusement, monsieur le président, les vols internationaux de Cranbrook au Caire ou même de Sarnia à Seattle ne sont pas pour demain, même si vous donniez le feu vert aujourd'hui.

Les principes qui guident l'élaboration de saines politiques gouvernementales exigent que le gouvernement utilise des prévisions économiques et d'autres outils d'analyse pour comprendre les répercussions, voulues ou non, de chaque proposition.

Des répercussions pourraient se faire sentir dans le secteur du fret aérien. Les transporteurs de fret canadiens sont disposés à appuyer une certaine libéralisation, en autant qu'elle respecte le principe d'égalité des chances et leur donne une assurance raisonnable de réussite. Par exemple, certains transporteurs sont particulièrement inquiets au sujet de la co-terminalisation et des droits de septième liberté, qui pourraient, selon eux, faire pencher injustement la balance du commerce en faveur de leurs concurrents des États-Unis. Ces concurrents possèdent des aéronefs gros porteurs tandis que les transporteurs canadiens, qui desservent un marché plus petit, tendent à fonctionner autrement. Ainsi, la réciprocité en elle-même n'assurera aucunement la viabilité des transporteurs de fret canadiens. Pour faire concurrence aux transporteurs américains, les transporteurs de fret canadiens devraient procéder à une expansion énergétique sur les marchés américains, ce qui exigerait des investissements importants de capitaux à court terme pour augmenter leur flotte et une augmentation de la capitalisation à long terme pour gérer efficacement ces activités plus importantes.

Il est évident que cela prendrait du temps et de l'argent. Ainsi toute proposition que vous pourriez avancer devrait comprendre une période d'ajustement dans le cas des services de fret.

Les transporteurs aériens de fret au Canada doivent aussi avoir la garantie que toute proposition offrira plus que de simples avantages ésoériques. Il faut se rappeler que plusieurs grands transporteurs de fret américains possèdent des dispositions strictes d'application dans leurs conventions collectives, qui les empêchent de conclure d'importants contrats de sous-traitance avec les transporteurs canadiens.

Ceci m'amène à mon prochain point : la nécessité de viser des objectifs bénéfiques pour tous. Encore une fois, un équilibre des avantages doit exister dans toute proposition que vous pourriez présenter. Peu importe que ce soit les transporteurs de fret, les petits transporteurs régionaux ou les grandes compagnies aériennes, le gouvernement doit faire en sorte que les lois qu'il rédige et les propositions qu'il met en oeuvre ne transforment pas en échec les réussites commerciales de certaines entreprises. Il ne faut pas libéraliser pour le simple plaisir de la chose. Cherchons d'abord une libéralisation avec les marchés qui nous offrent des avantages en retour. Pourquoi dépenser unilatéralement les ressources gouvernementales limitées à négocier, par exemple, un accès spécial et unique avec les Émirats ou l'Islande, lorsque pareilles ententes ne profitent vraiment qu'aux transporteurs de ces pays.?

Bien que certains aéroports prétendent que la nationalité des exploitants qui utilisent leurs installations n'a pas d'importance, nous disons avec le plus grand respect que tout le trafic n'est pas égal. Les transporteurs canadiens apportent des avantages infiniment plus grands aux aéroports et à l'économie canadienne. Nous sommes ici pour y rester, tandis que les transporteurs étrangers spécialisés n'hésiteront pas à quitter le marché canadien au premier signe de difficulté.

Oui, allons vers la libéralisation, mais parlons aussi à nos transporteurs canadiens de la réciprocité des possibilités commerciales à long terme.

En effet, nous sommes absolument unis dans notre demande de réciprocité commerciale. Si les transporteurs étrangers ont accès à nos marchés, le gouvernement doit garantir que nos transporteurs ont accès à leurs marchés. Nous ne demandons que ce qui est juste, ni plus ni moins. C'est un principe fondamental de l'économie moderne.

L'interdépendance est une autre réalité fondamentale de notre économie moderne. C'est la raison pour laquelle nous vous demandons d'étudier l'ensemble de la situation. Aucune proposition ne peut exister en vase clos. Ainsi, monsieur le président, votre comité a le mérite d'étudier cette question en même temps qu'il examine la question des loyers et de la gouvernance des aéroports. Tant qu'ils ne seront pas libérés du fardeau des loyers, les aéroports canadiens ne seront jamais en mesure de faire efficacement concurrence aux aéroports étrangers pour ce qui est du trafic en correspondance. De même, à moins que les intérêts à long terme des aéroports et des transporteurs soient remaniés par une réforme sérieuse de la gouvernance, les rares ressources seront gaspillées à poursuivre des objectifs que les transporteurs peuvent ne pas être prêts à appuyer.

Nous vous demandons aussi de veiller à ce que les agences de service du gouvernement fassent partie de votre étude. À Toronto, par exemple, un passager qui arrive d'un petit marché des États-Unis et qui veut obtenir une correspondance pour Tokyo doit prendre deux autobus vers trois aéroports différentes, tout en passant aux douanes canadiennes, et sera contrôlé de nouveau par l'ACSTA en dépit du fait que ce passager n'a aucunement l'intention d'entrer au Canada. À moins de solutionner ce fouillis, jamais aucun accord de libéralisation ne fera passer ce passager de nouveau par l'aéroport Pearson lors d'un prochain voyage outre-mer. L'aéroport Pearson doit avoir une installation pour les passagers en transit et les aéroports canadiens doivent avoir le droit d'établir des zones de regroupement de passagers, sujettes aux protocoles de sécurité.

Nous devrions aussi étudier cette question dans le contexte plus vaste des discussions de l'Union européenne. Où le gouvernement devrait-il placer ses rares ressources? Devrions-nous entreprendre un processus parallèle aux discussions de l'Union européenne, ou devrions-nous plutôt nous concentrer sur les pourparlers sur la libéralisation qui sont en cours avec la Chine et l'Inde?

Avec le plus grand respect, nous disons que votre comité devrait se concentrer sur tout ce qui permettra d'offrir des avantages appréciables aux Canadiens. Si vous êtes confrontés à des propositions conflictuelles, vous pourriez alors vous poser cette question : que pouvons-nous faire pour offrir aux Canadiens et aux entreprises canadiennes le plus d'avantages et le moins d'inconvénients?

• (1645)

En dernier lieu, je vous demanderais de vous rappeler que les Canadiens et les entreprises dépendent de la prospérité du secteur de l'aviation. Malheureusement, l'industrie de l'aviation à l'échelle mondiale est rarement à l'abri des difficultés. Au Canada, nous avons dû faire face aux chocs provoqués par le SRAS et les événements du 11 septembre. Air Canada s'est récemment délogée de la protection de la *Loi sur les faillites*. WestJet a enregistré sa première perte trimestrielle, et certains transporteurs offrent les tarifs passagers les plus bas jamais vus sur le marché. Cependant, les prix du carburant n'ont jamais été aussi élevés et on remarque une tendance toujours à la hausse des loyers des aéroports. En opposition à ces réalités, les aéroports investissent avec acharnement dans le développement de l'infrastructure en croyant que « si vous construisez, ils viendront ».

Nous aimerions que vous gardiez en tête ce climat économique lorsque vous rédigerez votre projet de loi ou formulerez des recommandations. Dans le cours de vos importants travaux, je vous prierais de vous souvenir du principe qui guide les médecins depuis les temps les plus reculés : d'abord, ne pas causer de tort.

Encore une fois, j'aimerais vous remercier de m'avoir accordé le temps nécessaire pour présenter le point de vue général de l'industrie sur cette question et je voudrais aussi vous laisser sur cette dernière pensée. Il est plus important d'obtenir une bonne transaction que de l'obtenir rapidement.

Merci, monsieur le président. Je peux maintenant répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Gaspar.

M. Gouk sera le premier à poser des questions.

M. Jim Gouk: J'ai quelques observations. J'ai lu votre document et je vous ai écouté, et je comprends la plupart de ces questions, mais il y a une chose qui manque et j'aimerais connaître votre opinion à ce sujet.

La différence fondamentale entre le système d'aviation américain et le nôtre, c'est la densité. Lorsque nous avons parlé de la libéralisation du transport aérien et de ciel ouvert la dernière fois, un des grands problèmes sur lesquels on s'est heurtés, c'était les créneaux horaires et les portes. La plupart des aéroports ici cherchent à conclure des affaires. Il le faut, puisqu'ils doivent payer ces loyers exorbitants. Ils cherchent donc des occasions d'affaires et, dans la plupart des cas, ils ont la capacité nécessaire. Bien que certaines manoeuvres puissent être faites pour obtenir des créneaux, notre système de contrôle de la circulation aérienne peut faire des accommodements. Mais qu'arrive-t-il aux transporteurs canadiens qui se rendent aux États-Unis? Ont-ils des difficultés à obtenir des portes à certains aéroports, s'il y a des frais? Quelle est votre recommandation en ce qui a trait à la réciprocité sur les créneaux horaires et les portes?

• (1650)

M. Fred Gaspar: C'est une question très épineuse, et vous avez absolument raison. Comme je l'ai dit, une proposition qui n'apporte pas d'avantages appréciables et tangibles a très peu de valeur.

Pour répondre rapidement à cette question, je dirais qu'à notre avis, l'accès aux créneaux et aux portes varie d'un aéroport à l'autre et que les plus gros aéroports sont plus congestionnés aux États-Unis et plus difficiles d'accès. Néanmoins, nos transporteurs se sont montrés extrêmement conciliants à l'idée d'ouvrir de nouveaux marchés et de mener des opérations dans de nouvelles régions.

Nous sommes actuellement au beau milieu de l'hiver et vous savez tous très bien qu'il y a un certain nombre d'aéroports en Floride que les transporteurs canadiens utilisent. Par exemple, tandis que Miami peut subir de véritables pressions pour accepter une arrivée matinale, certains transporteurs ont trouvé une nouvelle ouverture à Sarasota, par exemple, et la réaction des clients est favorable, parce qu'en hiver, il fait quand même plus chaud à Sarasota qu'Ottawa.

M. Jim Gouk: C'est plus chaud partout ailleurs.

M. Fred Gaspar: C'est juste.

Oui, nous croyons qu'il faut régler la question des créneaux, mais il ne faudrait pas qu'elle entrave les discussions sur la libéralisation; si on se trouve dans une impasse et que les gouvernements et les aéroports ne parviennent pas à s'entendre sur les créneaux horaires, les transporteurs peuvent quand même réagir en conséquence.

M. Jim Gouk: Dans votre rôle auprès de l'ATAC ainsi que dans l'autre rôle que vous jouez, quelles garanties pouvez-vous nous donner, si vous croyez effectivement qu'il en existe, que si nous ouvrons notre ciel aux transporteurs étrangers, qui vont évidemment emprunter les routes à forte densité, les compagnies aériennes canadiennes continueront de desservir activement les petites localités et qu'elles ne les abandonneront pas pour pouvoir concurrencer directement les transporteurs américains et étrangers qui viennent au pays? Les petites localités vont-elles en souffrir?

M. Fred Gaspar: Je ne peux pas parler des plans d'affaires de l'un ou l'autre de nos membres, mais je peux vous assurer globalement que les transporteurs canadiens, comme n'importe quelle entreprise, cherchent principalement à accroître leur clientèle. Étant basés au Canada, ils veulent emprunter de nouvelles routes. Ils veulent cerner de nouvelles possibilités d'affaires.

Pour revenir à l'essentiel de votre question, pourquoi un transporteur n'abandonnerait-il pas une localité canadienne s'il avait la chance de faire la navette entre deux localités aux États-Unis? En termes simples, pour desservir une route avec efficacité et efficience, la plupart des transporteurs ont besoin d'une certaine densité, d'une certaine pénétration du marché. Pour pouvoir gérer efficacement ses ressources et faire en sorte qu'en cas de problème mécanique, un aéronef n'est pas cloué au sol loin de son aéroport d'attache, un transporteur voudra toujours maximiser sa croissance le plus près possible de cet aéroport avant de prendre de l'expansion. C'est une question d'efficience. Pouvons-nous vous donner une garantie absolue que ça ne se produirait pas? Non, mais nous avons toutes les raisons de croire que ça n'arriverait pas. Les transporteurs canadiens vont toujours vouloir stimuler leur croissance au Canada avant de songer à prendre de l'expansion ailleurs.

M. Jim Gouk: Dans quelle mesure y aura-t-il des répercussions sur les transporteurs d'apport? Si vous entrez maintenant en concurrence avec d'autres transporteurs à l'extérieur des plaques tournantes, vous voudrez avoir le même accès, sinon davantage, aux petits aéroports pour pouvoir remplir vos plus gros avions qui vont ailleurs, parce que les clients qui commencent leur voyage à bord de votre avion continueront probablement de voyager avec vous lorsqu'ils arrivent à une plaque tournante.

En quoi cela influera-t-il sur votre décision d'être basé dans de plus petits aéroports?

M. Fred Gaspar: Si je comprends bien la question, je crois que les transporteurs... je crois que nos membres vont vouloir... comme le Canada compte une population peu nombreuse et que cette population est répartie ici et là à proximité d'une longue frontière, on cherchera toujours à maximiser l'achalandage dans les aéroports centraux ou les plaques-tournantes. Ce sera toujours nécessaire pour maintenir les services aux plus petits aéroports.

Ces services seront maintenus, que ce soit par des ententes entre un gros transporteur et un transporteur d'apport, ou par une grosse compagnie aérienne qui exploite de petits aéronefs. Mais vous avez raison : on cherchera toujours la façon la plus efficace de maintenir ces services.

Je crois que les petits aéroports peuvent s'attendre à ce que la libéralisation soit une bénédiction pour eux, parce qu'elle leur permettra de se mettre en valeur en rendant leurs opérations plus efficaces et en attirant les compagnies aériennes les mieux placées pour répondre à leurs besoins particuliers.

•(1655)

M. Jim Gouk: Si les transporteurs étrangers viennent ici et font concurrence aux transporteurs canadiens en faisant la navette entre

les principaux aéroports au Canada, on pourrait s'attendre à une réduction des prix puisque la concurrence sera plus forte et que les gens vont s'en tenir à l'essentiel.

Dans quelle mesure cela aura-t-il des effets négatifs sur la structure tarifaire des plus petits aéroports, où il n'y a pas cette concurrence pour compenser la baisse des recettes provenant des principales routes à l'intérieur du Canada?

M. Fred Gaspar: Permettez-moi d'abord d'avouer que je ne le sais pas. Je crois que ce serait un peu risqué de dire ici quels seront les effets précis sur les tarifs dans les petits aéroports d'apport que pourrait avoir toute mesure de libéralisation.

Encore une fois, je peux vous donner mon impression sur ce qui pourrait se produire. J'ai l'impression... Je ne crois pas... D'abord, les vols entre les principales villes du Canada ont rarement été, sinon jamais, aussi peu coûteux, quand on pense au prix des billets offerts sur le marché.

À mon avis, l'effet sur les tarifs ne sera certainement pas inflationnaire; c'est une question de logique : les compagnies aériennes vont toujours surveiller leurs concurrents et, dans le cadre d'un arrangement de réciprocité, elles vont agir sur le même terrain et faire les mêmes choses. Nous sommes convaincus que l'effet ne sera pas inflationnaire, mais nous ne pouvons vous dire avec certitude dans quelle mesure les tarifs vont diminuer.

M. Jim Gouk: Aux États-Unis, les transporteurs aériens américains ont stationné beaucoup d'aéronefs qui sont prêts à voler très rapidement. Ils ont une capacité extraordinaire. Si nous ouvrons le marché, ils ont une capacité extraordinaire d'expansion. Dans quelle mesure les compagnies aériennes canadiennes ont-elles cette capacité de prêt-à-partir pour rendre la pareille aux États-Unis?

M. Fred Gaspar: Eh bien, pour être franc, cette capacité est très faible, mais je ne crois pas qu'elle soit si forte aux États-Unis. Les transporteurs essaient de plus en plus de gérer leurs opérations de manière à maximiser l'utilisation de leur flotte. Les transporteurs n'aiment pas garder des biens d'actif qui ne sont pas utilisés. Aux États-Unis, il y a certainement eu une période de transition après le 11 septembre. Beaucoup d'appareils étaient stationnés dans le désert; bons nombres ont maintenant été retournés à leurs bailleurs ou ont été vendus à des entreprises de location.

Les transporteurs canadiens n'ont pas mis une énorme flotte en réserve, dans l'attente d'une expansion. Néanmoins, nous sommes convaincus...

Encore une fois, je dois faire une distinction entre les transporteurs de passagers et les transporteurs de fret. Les premiers, en particulier, ont hâte au jour où ils pourront accroître leur flotte et investir dans de nouveaux marchés. Ils n'hésiteront sûrement pas à le faire, en autant que les économies d'échelle soient là et que leurs modèles de prévisions montrent qu'il y a des gains à réaliser.

Le président: Merci.

Madame St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): Merci, monsieur le président.

Monsieur Gaspar, dans votre présentation, vous avez soulevé la problématique du grand principe de la libéralisation. Vous étiez un des collaborateurs au forum « Ciel ouvert ». Est-ce qu'on a tiré des conclusions à la suite de ce forum? Je n'ai pas l'impression d'en retrouver dans votre présentation. Vous avez soulevé vos préoccupations, les questions qu'on devrait poser, ce à quoi on devrait s'attendre, mais vous ne semblez pas avoir de piste de solution concrète. Je ne sens pas qu'il y a une suite au forum. Est-ce que cela va venir?

[Traduction]

M. Fred Gaspar: Madame St-Hilaire, vous avez raison. Je me trouve dans une position gênante. Pour ceux qui ne le savent pas, je suis à l'ATAC depuis environ une semaine seulement. Ce forum a eu lieu juste avant mon arrivée à l'ATAC. Néanmoins, beaucoup de questions ont été précisées. Nos commentaires d'aujourd'hui reflètent la position que notre président a fait valoir au forum.

L'ATAC est une organisation axée sur le consensus. C'est pour cette raison que nous ne sommes pas ici aujourd'hui pour présenter un plan d'action précis sur la façon de guider vos délibérations. Pour ce qui est de l'avenir, nous continuerons de consulter nos membres et d'essayer d'en arriver aux solutions les meilleures et les plus proactives possibles.

J'aimerais attirer votre attention sur le fondement de mes propos. Il existe des possibilités bien réelles, tangibles aujourd'hui. Comme je l'ai dit, si vous saisissez les occasions qui existent aujourd'hui pour donner aux transporteurs canadiens des avantages réciproques, vous verrez sans doute un grand nombre de nos membres lorgner ce qu'on appelle le gros éléphant dans la salle, c'est-à-dire le marché américain.

Si nous allons de l'avant avec le programme que le ministre Lapiere et le ministre Mineta ont proposé à cette conférence, qui vise à trouver des façons de libéraliser davantage nos deux marchés, je crois que vous constaterez un consensus général dans l'industrie, tant chez les transporteurs régionaux que chez les plus grands transporteurs, à savoir qu'il y a des occasions à saisir, bien que ce soit à des degrés variés et dans des segments différents du marché.

• (1700)

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Je veux revenir sur la question du forum. Pensez-vous qu'il nous sera possible d'avoir accès aux conclusions? Savez-vous s'il y aura des documents de synthèse pour alimenter les membres du comité?

[Traduction]

M. Fred Gaspar: Je crois que le forum—et vous pouvez me corriger si je me trompe, monsieur le président—était organisé par le Conseil des aéroports du Canada. Je crois qu'il serait mieux placé pour vous fournir ce genre de renseignements.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Vous avez dit à mon collègue que vous étiez pratiquement convaincu de ce que le service en région ne serait pas délaissé, mais que vous n'étiez pas en mesure de donner de garanties à cet égard. Vous avez même dit que les compagnies aériennes avaient intérêt à élargir leur clientèle. C'est un peu la raison pour laquelle on étudie cette question. On comprend bien que les compagnies aériennes souhaitent faire de l'argent. Elles prennent donc des routes payantes. Je ne suis pas certaine que les trajets Montréal-Gaspésie et Montréal-Îles-de-la-Madeleine soient très payants. Comment peut-on s'assurer que ces routes ne seront jamais délaissées au profit de routes plus payantes?

[Traduction]

M. Fred Gaspar: Merci pour votre question. Je crois que vous avez ouvert la porte à une importante discussion sur le rôle que nous devons tous jouer au sein du système.

À mon avis, les transporteurs seraient les premiers à dire que c'est tout à fait légitime pour les petites agglomérations ou d'autres localités du pays de déterminer leurs propres priorités en matière de croissance économique et l'importance qu'elles veulent accorder à leur croissance. Il ne serait toutefois pas utile d'en conclure que les transporteurs devraient réaliser ces objectifs d'une façon peu efficace ou peu rentable, simplement parce que ce n'est pas viable en fin de compte. Certains de nos membres ont répondu récemment en disant que, pour eux, la meilleure façon de desservir les petits centres, c'est de faire appel à de petits avions qui comptent moins de sièges et qui peuvent voler plus fréquemment.

Je voudrais toutefois attirer votre attention sur une solution que les États-Unis ont mise de l'avant en adoptant la *Loi sur les services aériens essentiels*. Il y a peu de temps, les petites localités de ce pays ont déploré elles aussi le fait que les grands transporteurs se livraient la concurrence pour les marchés de New York et de Los Angeles, mais que personne ne s'intéressait à celui de Minot, au Dakota du Nord. Je n'entrerai pas dans les détails de la loi car je ne la connais pas suffisamment bien, mais essentiellement elle permet de lancer des appels d'offres quand on estime qu'il est important de desservir telle localité en y assurant deux fois par jour des vols aller-retour offrant au moins 150 sièges et d'accorder une subvention de tant de dollars. Dans la plupart des cas, non seulement on est parvenu à attirer de nombreuses soumissions, qui étaient même parfois inférieures à la subvention offerte, mais ce sont souvent de petits transporteurs régionaux qui ont décroché les contrats, ce qui a permis d'atteindre du même coup deux objectifs, c'est-à-dire assurer le service voulu et promouvoir le développement de petites entreprises.

Le président: Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Je veux poursuivre là-dessus. Vous avez dit que ce ne devrait pas être aux sociétés aériennes de répondre aux besoins de la politique gouvernementale. Serait-il alors raisonnable de dire que le gouvernement ne devrait pas se prononcer en faveur d'une exemption de loyer qui bénéficie aux transporteurs privés motivés par le profit?

M. Fred Gaspar: Je ne suis pas certain de bien saisir la question. Pouvez-vous préciser votre pensée?

Mme Bev Desjarlais: Ce n'est pas aux sociétés aériennes d'offrir un service qui répond aux besoins d'une politique sociale. Par conséquent, n'est-il pas juste de se demander pourquoi les aéroports, qui appartiennent aux Canadiens, devraient offrir des services exempts de loyer aux transporteurs aériens qui sont axés sur les profits?

M. Fred Gaspar: Votre argument est valable.

L'une des façons d'envisager la question des loyers aéroportuaires, c'est de se rappeler qu'il s'agit d'une forme de double imposition. Pour répondre à votre question, je vous ferai remarquer que la construction de ces aéroports a été financée à même les deniers publics, et si vous le permettez, je vais vous donner un exemple concret. Si mes parents ou mes grands-parents ont contribué à la construction de cet aéroport au moyen de leurs impôts et que, maintenant, je paie encore pour cet aéroport avec les frais d'utilisation qu'on m'impose, il ne s'agit pas d'offrir des subventions, mais plutôt de payer deux fois pour le même élément d'actif.

• (1705)

Mme Bev Desjarlais: Bien, si Air Canada appartenait encore aux Canadiens, je dirais que votre argument est juste, mais compte tenu qu'elle appartient maintenant à des intérêts privés, je dirais que nous ne faisons que veiller à l'intérêt d'une entreprise axée sur le profit. Je ne dis pas que c'est forcément mauvais ou que les entreprises ne devraient pas faire de profits, mais je crois que nous devons garder les choses dans leur contexte. Vous ne devez pas, d'un côté, faire fi de la politique sociale et, de l'autre, dire que vous devriez obtenir cette exemption de loyer parce que c'est bénéfique pour votre société aérienne et que vous faites tant pour le Canada. Je veux simplement qu'on fasse la part des choses.

J'ai quelques autres questions à poser. Comme nous avons de nouveaux membres, pouvez-vous nous dire, pour le bénéfice de mes collègues, ce qu'est l'ATAC. Quelles sociétés aériennes au juste sont membres de l'ATAC? Combien de membres comptez-vous et qui sont-ils?

M. Fred Gaspar: L'association compte environ 300 membres. Je n'ai pas la liste complète avec moi, mais tous les principaux transporteurs connus des Canadiens en font partie.

Mme Bev Desjarlais: Pouvez-vous nous fournir cette liste?

M. Fred Gaspar: Certainement.

Mme Bev Desjarlais: Par ailleurs, qui fait partie du Conseil des aéroports du Canada?

M. Fred Gaspar: Je crois que le Conseil serait mieux placé pour répondre. Je ne suis pas tout à fait certain, mais je crois que la plupart des principaux aéroports en font partie.

Mme Bev Desjarlais: Si je pose la question, c'est que vous avez dit que la conférence avait été organisée par le Conseil, donc j'ai cru qu'en tant que membre de l'ATAC vous sauriez peut-être qui étaient les membres du Conseil des aéroports du Canada. Très bien, je vais me renseigner.

Y a-t-il une structure de droits pour les sociétés aériennes qui font partie de l'ATAC?

M. Fred Gaspar: Il y a une structure en place, mais je le répète, je ne suis là que depuis une semaine. Je crois que c'est fonction du nombre de passagers transportés par année.

Mme Bev Desjarlais: Comment l'ATAC est-elle constituée? S'agit-il d'une société sans but lucratif? Comment fonctionne-t-elle?

M. Fred Gaspar: Je ne peux pas dire que l'association ne fait pas d'argent. Pour ce qui est de la structure précise de gouvernance, je devrai vous fournir une réponse plus tard. Pour vous répondre, il y a un cadre opérationnel qui est susceptible de vous intéresser et, d'ailleurs, j'y ai fait allusion tout à l'heure. L'organisme a un caractère consensuel, c'est-à-dire que les membres ne votent pas à mains levées et ce n'est pas le plus grand nombre de votes qui l'emportent.

Mme Bev Desjarlais: Ce serait intéressant d'avoir ces renseignements car je le répète, le comité compte de nouveaux membres qui, contrairement à moi, n'ont pas eu sept ans pour se familiariser avec le sujet.

En ce qui a trait à l'ouverture des espaces aériens, à l'heure actuelle les transports aériens sont exemptés des dispositions de l'ALENA. Que se passerait-il, à votre avis, si l'accord « Ciel ouvert » s'appliquait au transport aérien de passagers ou de marchandises dans le contexte de la libéralisation dont vous avez parlé?

M. Fred Gaspar: Vous voulez parler de ce à quoi les Canadiens peuvent s'attendre?

Mme Bev Desjarlais: Que se passerait-il à cet égard en vertu de l'ALENA?

M. Fred Gaspar: Je devrai m'en remettre aux experts en commerce commercial sur la question de savoir comment cela peut s'intégrer ou voir quelle mesure législative aurait la priorité en cas de conflit commercial. Je ne peux vraiment pas me prononcer sur cette question. Dans une large mesure, cela dépend des propositions que vous faites et de celles que le ministre présente ensuite sous la forme d'une mesure législative, mais nous sommes convaincus que, si elle est bien faite, la politique de libéralisation n'entrera pas en conflit avec l'ALENA.

Mme Bev Desjarlais: Je me demande comment les secteurs canadiens de l'élevage bovin et du bois d'oeuvre notamment réagiraient à vos propos compte tenu des problèmes qu'ils ont eus avec l'ALENA et du fait qu'ils ne parviennent pas résoudre quelque différend que ce soit.

M. Fred Gaspar: C'est une très bonne question et c'est d'ailleurs l'une des raisons pour laquelle nous vous recommandons de suivre une approche fondée sur les faits qui va dans le sens de l'élaboration d'une solide analyse de rentabilité. Même si cela peut ressembler à ce genre de déclarations qui ne veulent rien dire, là où nous voulons en venir, c'est que nous vous recommandons de faire un examen approfondi de tous les aspects techniques et de préciser au ministre ce que vous voulez et ce que vous ne voulez pas voir dans la proposition. Pour assurer qu'une proposition de libéralisation fonctionne, il faut mettre les points sur les i et cela doit être fait dans le contexte d'un marché qui pourra bénéficier aux transporteurs des deux côtés de la frontière.

Mais pour en revenir au point que vous avez soulevé, c'est très juste. Nous n'avons pas besoin d'un document strictement générique qui ne prépare pas le terrain et qui ne fait pas état des possibilités.

Mme Bev Desjarlais: Très bien.

À propos de ce qui a été dit—je ne suis pas certaine par qui, mais c'est peut-être M. Gouk—sur le nombre d'avions disponibles et le surplus d'appareils aux États-Unis, et de vos observations selon lesquelles ce n'est pas le cas au Canada, est-il possible alors que, si nous n'avons pas d'avion en surplus et qu'un marché serait possible aux États-Unis où la population est plus dense, qu'un avion qui fait, disons, la liaison Regina-Ottawa puisse être utilisé pour assurer une liaison aux États-Unis?

• (1710)

M. Fred Gaspar: C'est tout à fait juste de dire que les transporteurs déploient leurs actifs d'un marché à l'autre chaque fois qu'ils alignent leurs horaires; c'est donc possible.

Je suppose que je dois nuancer ce que j'ai dit plus tôt. À l'heure actuelle, les transporteurs n'ont pas un surplus d'appareils, mais ils peuvent facilement avoir accès à d'autres avions par l'entremise de contrats de location. D'ailleurs, c'est probablement le principal moyen auquel ils ont recours. Un transporteur qui veut desservir un marché arrive assez rapidement à trouver un avion.

Mme Bev Desjarlais: Combien de temps faut-il pour obtenir un avion pour une liaison spécifique?

M. Fred Gaspar: Honnêtement, je ne le sais pas. Je n'ai jamais entendu dire que c'était un obstacle ou une préoccupation au sein de l'industrie; je n'ai jamais entendu quelqu'un dire que cela prenait trop de temps. Surtout maintenant avec l'étude du projet de loi C-4, tout ce qui facilite les choses sur le plan des garanties portant sur des matériels d'équipement mobiles va contribuer, de façon beaucoup plus efficace, à garantir les actifs.

Mme Bev Desjarlais: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Wrzesnewskij.

M. Borys Wrzesnewskij: Vous avez indiqué dans votre rapport que l'aéroport Pearson ne disposait pas d'installations de transit. Compte tenu qu'on vient d'y construire une nouvelle aérogare, je me serais attendu à ce qu'on pense à y aménager ces installations. Est-ce le cas; et si oui, quand l'aéroport Pearson va-t-il disposer de ces installations?

M. Fred Gaspar: Manifestement, les responsables de l'aéroport Pearson sont mieux placés que moi pour parler de leurs plans. Toutefois, je suis heureux que vous ayez soulevé la question, parce que je voulais apporter quelques éclaircissements. Autant que je sache, les responsables de Pearson avaient l'intention d'assurer la connectivité dans le processus de transit de la façon la plus efficace et la plus efficiente possible. Ils ont dû revoir leurs plans après les attentats du 11 septembre, et je précise que nous n'avons rien contre leurs décisions ou le fait qu'ils aient dû réexaminer leurs plans. Cela fait toutefois ressortir la nécessité de revoir toutes ces questions, y compris celle des protocoles de sécurité.

Je suppose que la question que cela soulève est de savoir s'il est nécessaire d'appliquer des mesures aussi radicales à chaque fois? Si les protocoles de sécurité interdisent les installations de transit, on peut se demander s'il y a une façon de rendre les installations sûres et de répondre à l'objectif visé?

M. Borys Wrzesnewskij: Donc, vous ne savez pas très bien ce que les responsables de Pearson ont en tête?

M. Fred Gaspar: Non, malheureusement, je ne le sais pas.

M. Borys Wrzesnewskij: Ma prochaine question porte sur l'important déséquilibre commercial entre le Canada et les États-Unis qui est à notre avantage. Je suppose que nous expédions davantage de marchandises chez eux qu'ils n'en expédient ici. Est-ce exact?

M. Fred Gaspar: Vous savez quoi, il faudrait que je vérifie. Je n'en suis pas certain, mais je sais toutefois que...

M. Borys Wrzesnewskij: Ce serait fort intéressant de le savoir, car il s'agit d'un des facteurs déterminants à l'égard de cette question.

Ce qui m'amène à parler de la question des dispositions d'application. Dans quelle mesure sont-elle répandues parmi les transporteurs américains? Figurent-elles aussi dans nos conventions collectives?

M. Fred Gaspar: Elles sont inscrites dans les conventions collectives de tous les grands transporteurs de marchandises américains. Cela touche l'une des grandes préoccupations que partagent nos transporteurs de marchandises qui cherchent des moyens d'éviter de dépenser des centaines de millions de dollars pour être concurrentiels advenant la libéralisation du transport aérien. Ils pourraient logiquement considérer la sous-traitance comme une possibilité, mais les dispositions d'application les empêcheraient de le faire.

M. Borys Wrzesnewskij: Donc, si on proposait une entente qui exigeait que les transporteurs régionaux aient la possibilité de soumissionner selon un appel d'offres ouvert, cela répondrait-il à vos préoccupations? Cela nous donnerait-il peut-être également un certain avantage compte tenu qu'un certain nombre de transporteurs américains ont les mains liées par leurs conventions?

M. Fred Gaspar: La mesure dans laquelle vous allez répondre à cette préoccupation dans toute proposition que vous pourriez présenter se refléterait sûrement dans l'appui que vous allez recevoir du secteur canadien des transporteurs de marchandises. Je crois bon

nombre de nos membres de ce secteur ont le sentiment que leurs intérêts sont laissés pour compte dans ce grand débat. Aussi, je crois qu'ils seraient très heureux de toute proposition que vous pourriez formuler et qui présenterait des occasions concrètes pour eux de façon à leur permettre de réussir à court terme. Évidemment, je ne peux pas dire quelle serait leur réaction immédiate, mais je crois qu'elle serait très positive.

M. Borys Wrzesnewskij: Très bien.

J'en arrive à ma dernière question. Pour ce qui est des règles sur la propriété étrangère que nous avons, si nous devons les réviser, y aurait-il un coût réel pour les marchés financiers? Les transporteurs payent-ils de l'intérêt pour réunir des capitaux en raison de ces règles, ou est-ce que cela n'est pas vraiment important compte tenu de l'instabilité des marchés financiers par les temps qui courent?

• (1715)

M. Fred Gaspar: À ce sujet, il y a tellement de facteurs qui influencent les taux d'intérêt sur les emprunts des transporteurs et le marché est tellement capricieux qu'il est vraiment impossible d'indiquer pourquoi la mobilisation de capitaux coûte plus cher.

Il est bien certain qu'étendre les limites de la propriété étrangère faciliterait l'accès aux capitaux, et que cela ne peut qu'aider notre industrie qui est tellement à forte intensité de capitaux. Cela ne peut qu'offrir plus de souplesse aux transporteurs canadiens.

M. Borys Wrzesnewskij: Pourriez-vous nous fournir des chiffres et des exemples pour que ce soit plus concret pour nous plutôt que...? Il est facile de présumer que ce n'est pas tellement important vu la situation actuelle des marchés financiers, qui sont très changeants.

M. Fred Gaspar: Certainement. Merci.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Gaspar?

Allez-y, madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Vous ne pourrez peut-être pas me répondre, mais il a été question des dispositions d'application des conventions collectives... Je me demande si on pourrait juger que des dispositions particulières constituent un obstacle commercial en vertu de l'ALENA et qu'elles doivent être changées, à peu près comme les décisions de l'OMC qui obligent le Canada à modifier sa *Loi sur les brevets*, ou l'indemnisation qu'il a dû payer dans le cas de produits jugés nuisibles ici, au Canada, mais pas là-bas. Je me demande si elles pourraient être jugées incompatibles en vertu de l'ALENA.

M. Fred Gaspar: Je ne pourrais qu'émettre des hypothèses n'ayant pas de formation juridique, mais c'est un argument très valable que vous apportez et qu'il faudrait étudier. De toute façon, cela corrobore ce que j'ai dit au début, à savoir que je vous encourage tout à fait à examiner l'ensemble des possibilités afin de répondre à ces questions avant de signer une entente, parce que l'appui que vous recevrez des transporteurs de marchandises canadiens sera directement proportionnel à l'attention que vous aurez portée à leurs préoccupations précises.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Bonjour.

Vous avez soulevé certains problèmes d'établissement de cette politique de libéralisation, surtout en ce qui concerne la concurrence avec les États-Unis. Vous souhaitez que cela ne soit pas fait au détriment des entreprises canadiennes. Vous dites aussi qu'il doit y avoir un certain équilibre entre les différents transporteurs, afin qu'on ne favorise pas seulement quelques transporteurs.

Selon ce que je connais de la façon de fonctionner du ministère des Transports, il semble que les études y soient assez longues à réaliser et surtout confidentielles. Je dis cela parce qu'on a parlé d'études qui ont été commencées 2001 et qui ne sont pas encore terminées. À moins que le ministère des Transports ait déjà fait beaucoup d'études que je ne connais pas, j'ai l'impression qu'il faudra plusieurs années pour trouver une bonne solution aux problèmes que vous soulevez. Vous dites qu'il ne faut pas établir cette politique simplement pour le plaisir de le faire. Il faut être sûr qu'elle sera bénéfique à l'ensemble des entreprises. J'aimerais que vous me donniez une idée de la durée de l'établissement d'une politique semblable. Vous dites également que cela devrait être fait en même temps que l'établissement d'une politique des loyers des aéroports. On attend une décision rapide de la part du ministère. Je souhaite simplement que le ministère ne retarde pas l'application d'une politique d'établissement des loyers jusqu'au moment où la politique de libéralisation sera établie, ce qui peut prendre encore plusieurs années.

Je voudrais avoir votre opinion à ce sujet.

[Traduction]

M. Fred Gaspar: Je prends bonne note de ce que vous dites, et je peux assurément comprendre que vous craigniez que ce soit long étant donné que nous proposons une ligne directrice très générale. Mais nous pensons qu'elle va vous aider à vous concentrer sur les possibilités qui existent, de sorte que vous ne perdrez pas de temps à discuter de questions générales sur la libéralisation et que vous ne risquerez pas de vous éparpiller.

Si vous vous concentrez sur les véritables possibilités à exploiter, nous pensons que cela ne prendra vraiment pas beaucoup de temps. En fait, vous pourrez ainsi accélérer votre examen et accélérer la libéralisation. Évidemment, la première possibilité intéressante pour les transporteurs et les consommateurs canadiens est le marché américain, et ce serait donc à examiner. Nous ne voulons certainement pas limiter votre étude et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle je ne vous ai pas conseillé de commencer par là. En tant que parlementaires, vous êtes tout à fait en mesure de décider quoi examiner. Mais, pour répondre à votre question, je vous signale simplement ce qui pourrait accélérer les choses. C'est dans ce marché que la plupart des Canadiens voyagent, et c'est là que le trafic est le plus important. À mon avis, c'est la première vraie possibilité à exploiter.

Si vous commencez par celle-là, comment pouvez-vous obtenir rapidement des résultats? Je proposerais d'y aller étape par étape. Actuellement, l'accord sur l'ouverture des espaces aériens qui a été signé en 1995 fait en sorte que le Canada et les États-Unis accordent, de façon réciproque, les droits des troisième et quatrième libertés, c'est-à-dire le droit d'aller d'un pays à l'autre.

Si on voulait accorder les droits des cinquième et sixième libertés, de façon à permettre, par exemple, aux transporteurs canadiens de faire un arrêt aux États-Unis pour ramasser des passagers avant de poursuivre vers une autre destination internationale et vice versa... Si vous décidiez d'examiner bien concrètement un élément à la fois, nous croyons que les choses pourraient aller assez rondement. À cet égard, nous avons été bien encouragés d'entendre le secrétaire

Mineta déclarer qu'il était prêt à discuter de la libéralisation dans son marché en particulier.

• (1720)

Le président: Merci.

C'est M. Wrzesnewskyj qui aura le dernier mot.

M. Borys Wrzesnewskyj: Les transporteurs de marchandises ont besoin d'installations bien différentes, dans les aéroports, que les transporteurs de passagers. À l'aéroport Pearson, parce que voudrais revenir à celui-là, je suis curieux de savoir si cela crée des problèmes? Je présume que la plupart des passagers veulent arriver à destination le même jour. Cela cause-t-il des problèmes quand le transporteur de marchandises est forcé de voyager la nuit et qu'il y a des restrictions à ce sujet? J'aimerais en savoir un peu plus là-dessus.

M. Fred Gaspar: Évidemment, je préférerais que ce soit eux qui vous expliquent en détail leurs activités, mais je ne le pense pas. Je crois que la plupart des transporteurs de marchandises aiment mieux travailler quand c'est plus rentable et efficace pour eux de le faire. Ils n'aiment pas beaucoup que les pistes soient encombrées, pour commencer, donc quand les gens d'affaires voyagent le jour... Ils ne veulent pas aller à Orlando juste avant l'ouverture de Disney World, donc je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de problèmes.

M. Borys Wrzesnewskyj: Dans un marché important comme celui du grand Toronto, où le transport des marchandises et des passagers est considérable, serait-il logique d'envisager qu'un aéroport, celui de Pearson, soit réservé au trafic de passagers et que celui de Pickering, peut-être, soit réservé aux marchandises, de sorte que chaque établissement aurait sa spécialité?

M. Fred Gaspar: Je suis heureux que vous souleviez la question parce qu'elle recoupe un autre aspect dont j'ai parlé, la nécessité de redéfinir les intérêts pour ce qui est du cadre de gouvernance. La réponse simple à votre question est peut-être, mais nous n'en avons pas les moyens. Actuellement, notre industrie n'est pas en mesure financièrement de laisser la région du grand Toronto envisager la construction d'un autre aéroport ou la possibilité de spécialiser l'un ou l'autre aéroport.

Au cours d'une très bonne année, nos membres espèrent gagner dix cents sur le dollar. Nous n'avons pas eu une année comme celle-là depuis longtemps. Nous demandons d'y aller petit à petit et de vraiment s'attaquer aux questions de développement en fonction de ce que le consommateur demande et non pas à partir de prévisions dépassées.

Je vais faire vite, monsieur le président, parce que je sais que vous voulez mettre fin à la séance.

Après le 11 septembre, quand les transporteurs ont réduit leur capacité et risqué de disparaître, des administrateurs d'aéroports étaient d'avis que tout allait changer, qu'ils devaient construire un aéroport à utiliser dans 50 ans, parce qu'il n'y a pas de rapport actuellement entre ceux qui prennent les décisions concernant l'affectation de l'actif dans les aéroports et ceux qui paient les factures, c'est-à-dire les compagnies aériennes et, en bout de ligne, les consommateurs.

Le président: Merci beaucoup. Merci beaucoup d'être venu nous rencontrer, monsieur Gaspard. C'est un bon début.

J'aurais une information à transmettre aux membres, avant qu'ils ne partent, sur la question des agents de bord, inscrite au programme d'aujourd'hui. Je voulais vous signaler que Mme Wokes, et d'autres fonctionnaires, comparaitront pour discuter de la proportion d'agents de bord le 6 avril.

Une voix : La séance sera-t-elle publique ou à huis clos?

Le président : Désolé, mais nous siégerons à huis clos. J'aurais dû vous le dire.

Le 4 avril, nous avons prévu aller visiter l'aéroport d'Ottawa.

Nous irons à Winnipeg, à Calgary et à Vancouver durant la semaine du 11 avril et nous nous rendrons au poste frontière de Surrey.

Je vous le dis à titre d'information.

• (1725)

M. Jim Gouk: À propos de la réunion sur les agents de bord, est-ce que le document de Mme Wokes nous sera distribué à tous?

Le président: Oui, c'est pourquoi nous allons siéger à huis clos.

La séance est levée.

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

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

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.