



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 026 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 9 mai 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 9 mai 2005

• (1535)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Nous reprenons notre étude sur la libéralisation du transport aérien et le réseau aéroportuaire du Canada. Nous retrouvons M. Janda, de l'Institut du droit aérien et spatial à l'Université de McGill, qui était là à notre dernière réunion.

Encore une fois, monsieur Janda, nous vous prions d'accepter nos excuses pour ce qui s'est passé lors de votre dernière comparution. Nous ferions bien de commencer tout de suite au cas où la cloche se mettrait à sonner.

M. Richard Janda (professeur, Université de McGill, Institut du droit aérien et spatial): Merci beaucoup, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité.

J'ai bien aimé le petit aperçu de l'intérieur de ce que vous avez appelé la « saison de folie » la dernière fois que nous étions ici. Je suis heureux de constater que le Parlement fait quand même son travail et que le pays peut s'occuper de questions aussi importantes que celle dont vous êtes saisis.

[Français]

Je me présente très rapidement. Je suis professeur à la Faculté de droit de l'Université McGill et membre de l'Institut du droit aérien et spatial.

Malheureusement, mes collègues ne m'accompagnent pas aujourd'hui. Le directeur de l'institut, Paul Dempsey, et mon collègue Armand de Mestral étaient présents la dernière fois que j'ai témoigné devant vous, mais ils ne pouvaient être ici aujourd'hui. Cela me donnera peut-être l'occasion d'exprimer plus librement ma pensée puisque nous avons partagé notre temps d'intervention la dernière fois.

[Traduction]

Je tiens à dire que je suis particulièrement heureux d'être présent à votre comité en ce jour important pour la politique aéroportuaire du Canada. Je crois que c'est essentiellement grâce au travail de votre comité permanent que nous en sommes finalement arrivés à une politique de loyers aéroportuaires plus rationnelle. J'en conclus que les travaux de ce comité, même s'ils n'ont pas d'incidence politique immédiate, finissent néanmoins par se retrouver dans le discours public.

Je sais que nous sommes aujourd'hui en pleine... incertitude quant à l'avenir de cette législature et quant à ce que vont devenir les recommandations de votre comité, mais j'espère néanmoins que vous allez continuer votre travail pour faire progresser la libéralisation des transports aériens, si ce n'est au cours de cette législature, du moins au cours de la prochaine.

[Français]

Je voudrais souligner le fait que le travail que je vous ai soumis, la semaine dernière, est le fruit d'une subvention provenant du Conference Board du Canada et du Conseil de recherches en sciences humaines du Canada.

De concert avec nos partenaires de l'Université Concordia, nous, de l'Institut du droit aérien et spatial, sommes en train de préparer un rapport sur la libéralisation du transport aérien. Nous nous sommes dit qu'il serait important de partager avec vous nos réflexions préliminaires, surtout sur la question des rapports bilatéraux entre les États-Unis et le Canada. Mes remarques d'aujourd'hui vont donc porter sur cela essentiellement.

Le rapport du Comité permanent des transports de 1999 sur la restructuration du transport aérien a certainement influencé nos propres réflexions. Comme vous le savez, beaucoup de travail avait déjà été fait sur l'intégration des marchés nord-américains avant l'étude de votre comité. Il y a eu des controverses et des difficultés, mais il me semble que l'orientation qu'a adoptée votre comité dans le passé, c'est-à-dire de viser l'intégration, est la bonne.

[Traduction]

Le document que nous vous avons remis, et que je ne vais pas examiner en détail, cherche à décrire les mesures que nous pourrions prendre pour intégrer les marchés canadien et américain. Je voudrais simplement souligner trois points et j'espère qu'ensuite nous pourrions poursuivre cette discussion durant la brève période de questions.

Tout d'abord, à la suite de la réunion trilatérale des représentants du Canada, du Mexique et des États-Unis le 23 mars à Waco, au Texas, je crois que nous avons maintenant une base pour poursuivre la libéralisation du transport aérien.

Ensuite, je voudrais vous préciser que nous avons une suggestion à propos de la délicate question de la coterminisation du fret, dont nous aimerions vous faire part, car nous espérons qu'elle va faire avancer le débat.

Enfin, je voudrais souligner que les droits modifiés de la sixième liberté pour le Canada, et naturellement aussi pour les États-Unis, offrent au Canada une conjoncture favorable en nous apportant, je crois, sinon à court terme, du moins à moyen terme, un avantage asymétrique sur les transporteurs de notre voisin du Sud. Plus vite nous mettrons à profit ce programme, mieux cela vaudra tant pour les voyageurs que pour la santé de l'industrie canadienne du transport aérien.

Je vais reprendre ces trois points un par un.

Le premier concerne le Partenariat pour la sécurité et la prospérité. Naturellement, de nombreux commentateurs des relations commerciales entre le Canada et les États-Unis croyaient que l'heure d'une nouvelle grande idée, d'une sorte de big-bang dans les relations canado-américaines, avait sonné. Je crois qu'on peut dire à la lumière du sommet Waco que ce n'est pas vers cela que s'oriente la relation trilatérale, du moins à court terme.

Toutefois, le fait que les parties aient choisi d'affirmer qu'il était essentiel pour l'avenir des relations entre les pays de faciliter le mouvement des personnes d'un pays à l'autre, et en particulier de « cerner des mesures visant à faciliter davantage la circulation des gens d'affaires en Amérique du Nord » s'inscrit parfaitement dans le programme de libéralisation du transport aérien. Après tout, le transport aérien est l'un des moyens les plus fondamentaux pour la plupart des gens d'affaires au Canada de faciliter le mouvement entre les deux pays.

Il y a une chose que j'exhorterais votre comité à faire lorsque vous formulerez vos recommandations et votre rapport, c'est d'essayer de lier ce programme de libéralisation des transports aériens au processus du groupe de travail mis en place dans le cadre du Partenariat pour la sécurité et la prospérité.

Mon second point concerne la coterminalisation du fret. Je suis sûr que vous avez beaucoup entendu parler de cette question, peut-être pas *ad nauseam* mais certainement beaucoup. Je me contenterai de dire qu'à notre avis il est extrêmement difficile de cerner exactement les avantages que peut entraîner la coterminalisation sur le plan des coûts. On a l'impression d'un côté que l'accès à la coterminalisation pourrait être avantageux pour les Canadiens. Je suis sûr que vous connaissez bien le rapport publié par l'Alberta Transportation sur la question.

Le petit grain de sel que nous souhaiterions ajouter, ce serait de proposer d'avoir la coterminalisation tout en maintenant un système d'appels d'offres qui permettrait aux transporteurs existants de soumissionner sur les lignes de coterminalisation. Nous essayons de développer un peu cette notion dans notre document, mais nous pensons qu'il ne serait pas logique, c'est le moins qu'on puisse dire, que nous ouvrons les marchés en accroissant les coûts pour les expéditeurs. Je pense que nous verrons bien à l'usage. Nous verrons si UPS et FedEx d'un côté réalisent vraiment les économies qu'ils prétendent pouvoir obtenir, ou si les avions cargos du monde auront les avantages en termes de coûts qu'ils prétendent avoir.

Enfin, en ce qui concerne la sixième liberté modifiée, je voudrais simplement souligner que nous sommes plus avancés que les États-Unis sur la question des installations de transit dans les aéroports. Nous ne le sommes pas encore autant que nous le souhaiterions. Toronto est un parfait exemple. Mais vous savez certainement qu'à la suite du 11 septembre le programme de transit international à international qui était en place aux États-Unis a été annulé. Vous êtes aussi au courant des modifications concernant les visas. Du coup, l'Aéroport Miami-Dade est le seul des États-Unis qui dispose actuellement d'installations de transit.

Si le Canada pouvait investir dans ce domaine conformément aux dispositions de prédédouanement que nous avons déjà avec les États-Unis, nous pensons qu'au moins à court terme, sinon à moyen terme, Air Canada pourrait faire dans ses plaques tournantes des choses que des transporteurs en situation semblable aux États-Unis ne pourraient pas faire dans les installations de transit de leurs plaques tournantes. En fin de compte, c'est une question de voyageurs, et nous pensons que si nous pouvons accroître la concurrence transfrontalière et renforcer l'intégration, ce sera à l'avantage des Canadiens.

● (1540)

Je vais vous donner un dernier exemple. Il n'y a pas si longtemps, jamais les gens qui réfléchissaient au réseau ferroviaire canadien n'auraient imaginé la possibilité de remplacer l'axe est-ouest par un axe nord-sud. Or, aujourd'hui, le service des transports du CN est un modèle de réussite. Nous ne voyons pas pourquoi on ne pourrait pas imaginer quelque chose d'analogue dans le domaine du transport aérien.

Le président: Merci beaucoup. Nous allons avoir des questions.

Je crois que M. Gouk va commencer.

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

J'ai quelques questions à poser. Par où commencer?

En fait, la plus facile concerne le fret, la notion de coterminalisation. Vous nous avez intrigués avec cette idée de soumissions sur les lignes, et il faudra que j'examine cela pour voir ce qu'il en est précisément.

Cela a l'air bien d'un côté, quand on écoute les gens parler, mais ce qui me dérange c'est le genre de choses que nous avons vues dans l'exemple qu'on nous a donné. Si un transporteur de fret américain allait à Montréal, il pourrait y déposer certaines choses et aller ensuite à Québec où il en déposerait aussi. Il pourrait ensuite en prendre à destination des États-Unis à Québec, et s'arrêter encore à Montréal, etc. Ce qui est important, c'est qu'actuellement, évidemment, ces transporteurs ne vont pas aller à Québec pour la quantité de marchandises qu'ils peuvent y prendre, pour utiliser cet exemple. C'est donc un transporteur canadien qui va prendre les marchandises pour les emmener à Montréal à un point de centralisation, et il y aura donc une transaction au Canada.

Il faut bien réfléchir aux compromis à faire si nous autorisons cela et deuxièmement bien soupeser les avantages réels que nous pourrions en retirer au Canada, étant donné que nous avons déjà plus de concurrence au Canada que les Américains n'en ont aux États-Unis, et que nous avons des prix inférieurs à ceux qui se pratiquent aux États-Unis. Est-ce que nous allons réduire encore les coûts en ayant des transporteurs qui ne peuvent pas créer ce marché à coût réduit aux États-Unis, ou est-ce qu'on va faire pression sur nous pour que nous réduisions la concurrence à long terme et que nous ayons un régime plus proche de celui qu'ont actuellement les Américains?

● (1545)

M. Richard Janda: Merci pour cette excellente question, monsieur Gouk.

Tout d'abord, nous savons que dans le cadre des négociations sur un accord de Ciels ouverts, si nous excluons la coterminalisation, nous n'aurons certainement pas ce que les Américains appellent un accord de Ciels ouverts, ce qui fait qu'Air Canada en particulier ne pourra pas avoir l'immunité antitrust aux États-Unis, et nous savons que cela a des répercussions importantes sur sa participation à Star Alliance. Nous sommes donc un peu coincés sur cette question de coterminalisation dans toute négociation d'un accord de Ciels ouverts.

Mais attaquons directement la question des coûts. J'ai essayé d'en discuter avec les transporteurs. Les transporteurs de fret au Canada me disent que leur structure de coûts est meilleure que celle des transporteurs américains. En revanche, quand je parle à des représentants d'UPS—et j'imagine que vous allez vous rendre aux États-Unis et que vous aurez l'occasion de le faire vous aussi—they me disent que cela leur coûte beaucoup plus cher d'aller d'un point à un autre au Canada que de faire faire à un avion éventuellement plus gros le trajet Toronto-Ottawa-Louisville de cette manière, par exemple. Et vous savez évidemment que nous ne parlons pas de cabotage. Nous ne parlons pas de transporter du fret entre divers points au Canada, du fret canadien, donc les transporteurs de fret canadiens peuvent toujours faire leurs preuves en ce qui concerne cet aspect du marché qui est en expansion.

Je dis simplement qu'il est difficile de savoir qui a raison sur cette question. Si vous me poussez dans les cordes, je dirais qu'à mon avis il doit y avoir des gains d'efficacité à réaliser avec la coterminalisation. Je ne vois pas comment cela ne serait pas le cas, ne serait-ce qu'en raison de la nécessité de faire voler des avions le plus possible pour les rentabiliser au maximum.

C'est pour cela que nous avons eu cette idée d'appel d'offres. Nous nous sommes dit que nous allions voir qui avait raison. Nous ne souhaitons pas voir une pression à la hausse sur les prix. En substance, c'est un moyen de contourner les effets de la clause de portée.

M. Jim Gouk: Nous essayons d'être très ouverts sur cette question et de faire pour le mieux, mais la décision n'est pas évidente.

J'imagine que les transporteurs américains vont venir au Canada et concurrencer plus ou moins les transporteurs canadiens en leur enlevant une partie de leur trafic. Or, ce que nous disent les transporteurs canadiens, c'est que s'ils vont aux États-Unis, où les entreprises américaines ont cette infrastructure incroyable qu'eux-mêmes n'ont pas, ils vont être obligés de créer tellement de nouvelles installations qu'ils seront incapables de concurrencer les Américains à moins de s'en tenir à des marchés ponctuels, ce qui ne serait pas très logique.

Comme dans l'exemple canadien où l'on parle de mettre quelque chose à Québec au lieu de Montréal simplement, ces compagnies seraient obligées d'aménager des infrastructures dans tellement d'endroits que, comme elles sont relativement petites comparées aux deux géants américains, ce seraient les Américains qui seraient avantagés en venant ici. Les transporteurs canadiens qui iraient là-bas n'obtiendraient pas un avantage équivalent.

Vous êtes-vous posé cette question et quelles conclusions en tirez-vous?

M. Richard Janda: Je crois que si l'on se contente de comparer les avantages pour les transporteurs canadiens et pour les transporteurs américains, vous avez sans doute raison de dire que ça semble être un vrai cadeau pour les transporteurs américains.

J'aurais plutôt tendance à voir la question sous l'angle des expéditeurs et de la relation globale. Il n'est pas question que Cargojet devienne un grand dans la cour américaine, alors que UPS et FedEx sont déjà des grands dans la cour canadienne.

La question est de savoir s'ils vont pouvoir fonctionner plus efficacement au Canada en ayant la possibilité de desservir plusieurs endroits. S'ils ont des activités plus efficaces au Canada, est-ce que le trafic de fret transfrontalier, qui coûte encore très cher...?

Voyons ce que cela coûte comparativement d'envoyer un paquet sur eBay à l'étranger à partir du Canada et à partir des États-Unis. Je crois que ce sont des comparaisons de coûts intéressantes à faire. Elles permettront de voir les avantages de la coterminalisation pour les expéditeurs.

Je vous recommanderai simplement le rapport sur la question publié par Alberta Infrastructure and Transportation, qui a essayé de montrer dans quelle mesure l'absence de coterminalisation pénalisait les expéditeurs qui veulent envoyer des marchandises de l'autre côté de la frontière.

• (1550)

M. Jim Gouk: En ce qui concerne Ciels ouverts en général, si nous allons à l'extrême, nous parlons de droits de transport complètement ouverts de part et d'autre de la frontière. Ce qu'on a dit, c'est que nous pourrions décider d'ouvrir la porte à tout, y compris le cabotage, et d'ouvrir le Canada aux transporteurs américains et étrangers.

Avec certaines limites, nous avons un bon accès aux barrières des aéroports canadiens, et nous avons d'assez nombreux créneaux dans notre système de contrôle du trafic aérien et d'options pour mettre en place le système. Mais les transporteurs canadiens qui vont aux États-Unis auront beaucoup de mal à avoir accès à une porte, notamment aux heures les plus convoitées, et à obtenir des créneaux dans le système de contrôle de la circulation aérienne.

Encore une fois, que pouvons-nous faire face à ce déséquilibre sachant que nous disons que les choses sont égales pour tous, mais qu'elles sont plus égales d'un côté que de l'autre?

M. Richard Janda: J'ajouterais à cela la difficulté qu'ont les transporteurs canadiens à pouvoir utiliser les installations de prédédouanement, tout le problème de la facilitation aux aéroports, sur lequel a insisté, je crois, George Petsikas d'Air Transat quand il s'est adressé à vous. Traditionnellement, dans les négociations bilatérales, on ne discute pas de ce genre de choses, mais je crois qu'il faut que les négociateurs canadiens les mettent sur la table. Comme vous le savez, nous avons réussi lors des négociations bilatérales de 1995 à obtenir accès à plus de créneaux grâce à ce dispositif, et je pense qu'il faut poursuivre sur cette voie.

M. Jim Gouk: Merci.

Le président: Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour, monsieur Janda.

C'est intéressant de vous entendre, puisque vous ne représentez pas des intérêts directement impliqués dans le transport. Vos études sont donc le fruit de votre pensée à vous.

M. Richard Janda: Espérons-le.

M. Robert Carrier: En écoutant vos réponses, j'ai cru comprendre qu'il y avait de l'incertitude quant à la libéralisation et à la co-terminalisation. On se demande si les Canadiens feraient des gains par rapport aux Américains. Étant donné la façon dont vous avez répondu tout à l'heure, cela semble douteux.

Tous ceux qui sont en faveur de la libéralisation pensent qu'on obtiendrait ainsi de meilleurs services et une meilleure concurrence. Peut-on conclure que cela se ferait nécessairement au détriment d'entreprises canadiennes, ce qui aurait des effets négatifs sur toute notre industrie canadienne?

M. Richard Janda: Monsieur Carrier, un peu comme dans le cas de l'Accord de libre-échange canado-américain ou de l'ALENA, on ne peut pas dire qu'il n'y a que des gagnants, et pas de perdant. Il me semble que s'il y a possibilité de perte de parts de marché, c'est plutôt du côté du fret.

Par contre, je pense qu'il est nettement exagéré de penser que ce sera la fin de l'industrie canadienne du fret si on permet la coterminalisation. Je n'ai vu aucune étude qui le démontre. Il me semble qu'il faut regarder aussi la croissance des mouvements entre les deux pays, ainsi que la croissance des mouvements de fret à l'intérieur du Canada. Puisqu'on ne va pas permettre le cabotage à court terme, il y aura quand même un marché très important pour les transporteurs canadiens.

En ce qui concerne les autres aspects de la libéralisation, il me semble que l'ouverture du marché américain est d'une importance capitale pour Air Canada surtout, mais aussi pour WestJet. J'irais même jusqu'à dire que c'est aussi une question d'emplois pour les Canadiens, car Air Canada pourrait ainsi renforcer sa position sur le marché américain.

•(1555)

M. Robert Carrier: Tous ceux qui font la promotion de la libéralisation sont certains qu'ils obtiendront plus de lignes pour desservir différentes villes canadiennes. Cela se fera nécessairement au détriment d'entreprises canadiennes. Vous parliez de WestJet. Quand on a rencontré les gens de WestJet à Calgary, ils nous ont bien dit qu'ils n'étaient pas en faveur de la libéralisation. Ils se sont établis sur le marché canadien, et la libéralisation représente pour eux une concurrence accrue.

M. Richard Janda: Je pense que nous sommes presque dans une situation de duopole actuellement. C'est une situation assez confortable pour les transporteurs, surtout pour WestJet. Il s'agit de regarder la situation des passagers et celle des villes qui ne sont pas aussi bien desservies qu'elles pourraient l'être. Nous avons dans notre texte un petit graphique qui illustre la différence entre le service avant 1995 et après 1995. Les liaisons se sont multipliées de façon remarquable. Il n'y avait même pas de ligne entre Ottawa et Washington avant l'entente de 1995. Je ne dis pas que l'expansion sera aussi dramatique, mais il y aura certainement d'autres possibilités et d'autres liaisons qui n'existent pas aujourd'hui.

[Traduction]

Le président: Monsieur Carrier, vous avez parlé du Partenariat pour la sécurité et la prospérité et de faciliter les déplacements des gens d'affaires en Amérique du Nord. L'ALENA comportait un certain nombre de dispositions qui visaient précisément ce but.

Que faut-il faire de plus à votre avis? On parle là de gens d'affaires et pas des gens qui sont ici et qu'on appelle généralement des gens de métier qualifiés, qui ont de la difficulté à aller travailler aux États-Unis. Que faut-il faire donc de plus que...?

M. Richard Janda: Je ne prétends pas être expert sur toute la question de l'accès à des permis de travail, etc., qui fait partie du programme pour la sécurité et la prospérité, de tout cet effort de facilitation.

J'essaie simplement de me concentrer sur le mouvement, la mobilité. Si l'on avait par exemple au moins des droits modifiés pour

la sixième liberté, à défaut de droits de cabotage de tronçon final, entre les deux pays, je crois que cela permettrait aux transporteurs de desservir plus de lignes qu'ils ne le font actuellement, ce qui contribuerait à améliorer la mobilité.

Mais je ne peux pas dire que c'est là la totalité de ce programme; il y a tout un autre aspect commercial qui sort de mon champ de compétence.

Le président: Eh bien, je vous remercie d'être revenu aujourd'hui pour une deuxième fois.

M. Richard Janda: Merci beaucoup.

Le président: C'est une belle journée pour venir ici ou pour aller à Montréal, alors je vous remercie d'être venu. Cela nous a été très utile.

Monsieur Murphy et monsieur McKinstry, je vous présente aussi nos excuses pour la dernière fois où nous vous avons fait venir. Cela dit, je vous donne la parole.

•(1600)

M. Michael Murphy (premier vice-président, Politiques, Chambre de commerce du Canada): Merci, monsieur le président. C'est un plaisir d'être parmi vous.

Nous sommes enchantés d'avoir l'occasion de vous présenter le point de vue de nos membres sur l'orientation que devrait prendre le gouvernement pour accroître la libéralisation de notre industrie aérienne intérieure. Nous souhaitons en outre examiner les retombées des coûts imposés par le gouvernement sur la viabilité de notre industrie aérienne intérieure et mettre en relief l'importance des aéroports régionaux.

La Chambre de commerce du Canada félicite le Comité permanent des transports de la Chambre des communes d'étudier ces importantes questions en consultant largement les Canadiens. Ces questions auxquelles est confrontée l'industrie du Canada sont toutes très importantes. Le gouvernement fédéral a l'occasion d'établir de bonnes politiques qui permettront à notre industrie d'être compétitive à l'échelle internationale et de bénéficier de politiques intérieures judicieuses pour exploiter les possibilités qui s'offrent sur les marchés internationaux.

Le transport aérien facilite le commerce et est essentiel pour le fonctionnement de l'économie du Canada. En accroissant la libéralisation de l'industrie aérienne au Canada, nous favoriserons l'apparition de nouveaux services et d'une concurrence accrue, ce qui stimulera la croissance économique. Dans ces conditions, la CCC estime que les Canadiens et les entreprises canadiennes profiteront d'une politique aérienne qui permettra à nos transporteurs intérieurs d'être plus compétitifs grâce à cette libéralisation accrue de l'industrie aérienne intérieure, transfrontalière et internationale du Canada.

[Français]

L'approche adoptée par le gouvernement fédéral pour libéraliser le secteur du transport aérien doit permettre aux transporteurs nationaux d'exploiter les possibilités de croissance, tout en assurant la viabilité de l'industrie. Afin d'obtenir l'accord le plus favorable pour notre industrie intérieure, le gouvernement fédéral pourrait négocier des accords séparés pour les fournisseurs de services de passagers et les fournisseurs de services exclusifs de fret.

Cette avenue serait sans doute la plus avantageuse étant donné les intérêts commerciaux différents des deux groupes de fournisseurs.

La Chambre de commerce du Canada croit que toute politique de libéralisation doit tenir compte des besoins distincts des transporteurs exclusifs de fret, car ils sont moins aptes à tirer parti de l'accès aux marchés internationaux, notamment les États-Unis, que les transporteurs de passagers.

En ce qui a trait à l'exploitation des possibilités de croissance, le gouvernement fédéral devrait axer ses efforts sur la négociation d'accords de libéralisation des services passagers avec les pays dont les marchés intéressent particulièrement les joueurs canadiens, par exemple les États-Unis.

• (1605)

[Traduction]

L'un des grands problèmes auxquels est confrontée cette industrie du transport aérien concerne le niveau permis de propriété étrangère. Il s'agit d'une industrie à fort apport de capital, qui doit donc pouvoir puiser dans de vastes sources de capital. En ce qui concerne la limite de la propriété étrangère fixée à 25 p. 100 pour les transporteurs, la Chambre de commerce ne voit pas la justification ou les avantages du maintien de ces restrictions sur la propriété étrangère des compagnies aériennes canadiennes de transport de passagers.

La Chambre de commerce est d'avis qu'il faudrait supprimer les restrictions de propriété étrangère pour les compagnies aériennes de transport de passagers. Les compagnies intérieures de transport de passagers auraient ainsi accès à de plus vastes sources de capital. En supprimant ces restrictions, on réduirait le coût du capital pour ces transporteurs aériens, on leur permettrait de devenir plus compétitifs et on permettrait aux transporteurs de passagers de mener un programme d'expansion. De plus, en supprimant ces restrictions, on permettrait à de nouvelles compagnies de transport de passagers de se lancer car les investisseurs dans ce domaine qui auraient une expérience ailleurs dans le monde pourraient venir investir dans de nouvelles entreprises intérieures.

La Chambre de commerce estime qu'il serait avantageux pour les entreprises canadiennes que le gouvernement fédéral passe des ententes avec d'autres pays pour permettre à des intérêts étrangers de prendre le contrôle de transporteurs aériens au Canada en vue d'assurer des services de transport de passagers intérieurs. Il faudrait toutefois que les ententes soient conclues sur une base réciproque.

Les entreprises canadiennes doivent pouvoir bénéficier des mêmes privilèges et avoir des activités dans le pays avec lequel l'entente commerciale est conclue. Le gouvernement devrait tenter d'obtenir des ententes avec des pays comme les États-Unis où les transporteurs de voyageurs pourraient exploiter des créneaux d'expansion en s'appuyant sur leur propre réseau déjà existant.

[Français]

Le gouvernement fédéral devrait immédiatement réclamer la tenue de négociations visant à libéraliser l'accord de transport aérien entre le Canada et les États-Unis. Étant donné leur taille et leur proximité, les États-Unis constituent un marché clé et ils offrent à nos transporteurs aériens d'énormes possibilités de croissance en Amérique du Nord et à l'échelle internationale. Les États-Unis représentent le plus grand marché de services passagers du monde. Nos transporteurs aériens tireraient un énorme avantage d'un meilleur accès au marché américain. En outre, les passagers voyageant à l'intérieur du pays bénéficieraient de la concurrence accrue qui découlerait de l'arrivée des transporteurs de passagers américains sur le marché canadien.

[Traduction]

L'approche bilatérale actuelle en matière de libéralisation a entraîné une hausse de services mais a créé un environnement international assez compliqué dans le domaine des services aériens. Une approche multilatérale serait la plus avantageuse mais serait aussi la plus difficile à réaliser à court terme; par conséquent, le gouvernement devrait plutôt adopter une approche plurilatérale—de petits groupes de pays partageant la même vision—pour faire avancer la libéralisation aérienne. Le développement d'une zone d'aviation transatlantique commune est une initiative que le gouvernement pourrait envisager, et si les États-Unis et l'Union européenne continuent leurs pourparlers de libéralisation, le Canada doit y participer.

Pour pouvoir profiter davantage de la libéralisation du transport aérien, le gouvernement fédéral doit adopter une politique qui rendra nos transporteurs aériens plus compétitifs sur les marchés internationaux. Le gouvernement fédéral a une très grande influence sur la compétitivité du secteur aérien canadien. Actuellement, le gouvernement impose une pléthore de taxes, de droits et de loyers qui entravent la compétitivité du secteur et le désavantage par rapport à nos principaux partenaires commerciaux.

Le gouvernement fédéral perçoit le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien et devrait toucher plusieurs centaines de millions de dollars à ce titre au cours de l'exercice 2005-2006. Le secteur aérien paie environ 100 millions de dollars par an en taxe d'accise sur le carburant, une taxe créée pour combattre le déficit. Cette taxe n'a plus de raison d'être.

En outre, le gouvernement impose des loyers aux aéroports du réseau national des aéroports exploités par les autorités aéroportuaires. En 2005, 10 aéroports verseront approximativement de 270 millions à 280 millions de dollars en loyer au gouvernement. La Chambre de commerce note que le gouvernement a annoncé aujourd'hui une nouvelle formule pour les loyers aéroportuaires, qui réduira, dans certains cas considérablement, les loyers payés au cours des années à venir. Cependant, avec la nouvelle formule, le gouvernement doit encore percevoir un peu plus de 5 milliards de dollars au cours des 15 années à venir.

Il faut souligner qu'au moment où le gouvernement fédéral a commencé à se défaire des aéroports, il dépensait environ 150 millions de dollars par an pour les gérer et allait devoir payer des milliards en rénovation. Jusqu'ici, le gouvernement a perçu un peu moins de 2 milliards de dollars de loyer et n'a presque rien réinvesti dans le système depuis le début.

Il incombe au gouvernement fédéral d'assurer la compétitivité du secteur aérien, et la meilleure façon d'améliorer le contexte opérationnel serait d'abolir immédiatement les loyers aéroportuaires, le droit pour la sécurité des passagers et du transport aérien et la taxe d'accise sur le carburant. Ces taxes, loyers et droits imposés au secteur aérien représentent environ 700 millions de dollars par an. Les transporteurs seraient mieux placés sur la scène internationale si on leur donnait la possibilité de fonctionner dans un environnement intérieur compétitif au plan international.

Monsieur le président, ceci met fin à mes remarques. Je vous remercie de m'avoir permis d'être là.

Le président: Eh bien, je vous remercie. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de critiques sur ce que vous venez de dire, mais nous allons voir ce qu'il en est.

Monsieur Gouk.

M. Jim Gouk: Merci, monsieur le président.

Je suis d'accord avec vous, et c'est une bonne chose de voir que le gouvernement reconnaît enfin que les loyers aéroportuaires posent problème. Malheureusement, ce qui a été annoncé a un certain potentiel, pas pour vous et moi, mais peut-être pour nos petits-enfants, s'ils dirigent ces aéroports et que ceux-ci sont toujours actifs.

Vous avez parlé d'éliminer les restrictions sur les investissements étrangers. Pensiez-vous au 49 p. 100 qui a été cité, ou voulez-vous complètement éliminer ces restrictions et permettre aux étrangers d'acheter librement?

M. Michael Murphy: Oui, les éliminer complètement. Je sais que dans le document qu'il a envoyé au comité en automne dernier, le ministère parlait de passer de 25 p. 100 à 49 p. 100, et nous sommes tout à fait d'accord sur ce point. Il n'y a aucun doute.

En examinant la question un peu plus à fond ces derniers temps, nous nous sommes dit qu'il fallait voir pour quelle raison on s'arrêterait là. En quoi ce chiffre de 49 p. 100 serait-il magique? Je comprends qu'il faudrait régler des questions délicates pour ce qui est des accords internationaux, etc., et c'est absolument vrai. Bien que ceci ne soit peut-être pas vrai dans d'autres secteurs de l'économie où il y a des restrictions sur les investissements étrangers directs, dans ce cas, nous avons pensé qu'il n'y avait pas vraiment de raison valable pour justifier que l'on s'arrête à 49 p. 100. C'est pourquoi nous recommandons que l'on examine la question d'une façon approfondie, beaucoup plus qu'on ne le fait dans le document proposé en novembre.

M. Jim Gouk: Il y a peut-être des avantages. Je me souviens que lorsque le gouvernement a privatisé les chemins de fer du CN, une idée que j'appuyais, il a décrété quel serait le pourcentage d'actions qui seraient vendues aux Canadiens et aux investisseurs étrangers. C'était prédéterminé. Ce que j'ai essayé de faire, et malheureusement ça n'a pas été accepté, c'était de proposer d'abord les actions aux investisseurs canadiens pendant une certaine période pour voir ce qu'ils allaient acheter, puis ensuite simplement, de proposer aux investisseurs étrangers ce qui n'avait pas été vendu. Il s'est trouvé que les Canadiens voulaient acheter des actions du CN, en ayant manifestement du flair, mais qu'ils n'ont pas pu les obtenir.

Vous avez parlé de contrôle étranger des transporteurs aériens canadiens sur le marché intérieur. Est-ce que vous voulez parler en substance de ce que la plupart des gens appellent le droit d'établissement, ou envisagez-vous une variante de ce droit?

• (1610)

M. Michael Murphy: Non, je pense que cela fait partie d'une vision plus générale consistant à voir tout ce qui pourrait être utile pour renforcer le secteur. Comment peut-on attirer les investissements? Comment peut-on encourager une croissance économique vraiment importante dans ce secteur?

Les députés ont eu beaucoup de temps pour y réfléchir, et pas seulement depuis le document de novembre, mais depuis plusieurs années. Je crois que nous sommes devenus profondément conscients, en tout cas depuis que je suis à la Chambre, de l'importance des transports, et de l'importance de ce secteur dans l'ensemble de l'économie. Par conséquent, nous sommes entièrement favorables à tout ce qui peut faciliter cette évolution. Nous avons mis cette idée à l'épreuve.

De notre point de vue, il s'agissait de quelque chose qui s'inscrivait dans la volonté générale d'agir positivement au profit de ce secteur.

M. Dave Batters (Palliser, PCC): Merci beaucoup, messieurs Murphy et McKinstry. Je vous suis reconnaissant d'être venus nous présenter le point de vue de la Chambre de commerce du Canada.

Mes questions vont porter sur le sujet brûlant d'actualité, c'est-à-dire l'annonce au sujet des loyers des aéroports—enfin, quand je dis brûlant, cela dépend du point de vue où l'on se place. J'aimerais avoir vos réactions. J'ai déjà eu quelques commentaires initiaux à propos des répercussions sur l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto.

Lors du voyage de notre comité, nous avons constaté que c'était là que le problème était le plus crucial, à cause de ce loyer exorbitant infligé à Toronto et par extension aux voyageurs, à tous les gens qui prennent l'avion ou atterrissent à Toronto. Que pensez-vous de l'allègement de loyer que va apporter cette annonce aujourd'hui pour cette autorité aéroportuaire? Quel est votre avis? Personnellement, j'ai l'impression qu'il n'y aura pas beaucoup de changements avant 2012.

Au cours de nos voyages, nous avons entendu divers représentants. Je me souviens d'un représentant de la compagnie israélienne El Al. Il nous a dit qu'avec le régime de loyer imposé actuellement par ce gouvernement, El AL Israël envisageait de ne plus venir au Canada, à l'Aéroport international Pearson, parce que ce n'était tout simplement pas viable économiquement. Je crois qu'il a parlé de 12 800 \$ à payer pour faire atterrir un 747 à Toronto. Dans un aéroport flambant neuf à Tel Aviv, en Israël, c'était de l'ordre de 3 000 \$.

Je vous laisse la parole. J'aimerais entendre vos commentaires sur l'annonce d'aujourd'hui, et sur ses répercussions sur l'Aéroport de Toronto, si vous avez des observations à ce sujet.

M. Michael Murphy: Bien sûr. Je dirai tout d'abord, d'une façon générale, qu'il aurait fallu le faire depuis longtemps. Nous travaillons sur ce dossier particulier depuis très longtemps, et il était grand temps que le gouvernement s'en préoccupe. Ceci aurait dû se faire plus tôt. Nous avons pensé qu'il y aurait peut-être quelque chose dans le budget de cette année, et nous croyions qu'il y aurait d'autres initiatives possibles avant cela.

Donc de ce point de vue, nous sommes heureux de voir qu'il y a un certain progrès dans le dossier, si je puis présenter la chose ainsi. S'il y a déception, c'est bien sûr de voir qu'il n'y a pas de soulagement immédiat. Nous avons toujours pour 2005 des loyers encore plus élevés pour tous les aéroports mis à contribution au Canada, sans aucune amélioration en vue. Et maintenant nous allons amorcer 2006 sachant que ce processus ne va pas commencer vraiment avant quand? Il y a un problème de coût actuellement dans l'industrie et le problème est qu'il n'en est pas fait mention dans l'annonce d'aujourd'hui en général.

Cela étant dit, je dirais que l'élimination du processus vraiment très flou qui était utilisé pour déterminer les loyers en fonction de toutes sortes de critères et d'accords différents entre les aéroports—et très difficile à suivre— et le fait d'éliminer certaines inégalités en normalisant la formule et en donnant davantage de certitude est toujours une bonne chose pour les entreprises en général. C'est certainement vrai pour les moteurs économiques importants comme les aéroports du pays.

Donc de ce point de vue-là, je pense que c'est un pas dans la bonne direction. Par contre, nous sommes bien sûr très déçus de devoir attendre avant de pouvoir bénéficier pleinement des changements.

Pour ce qui est des spécificités des différents aéroports, nous avons bien sûr beaucoup d'aéroports parmi nos membres et—ce qui est important—des gens qui utilisent le système. Et c'est ce qu'il y a de bien quand on travaille dans cette organisation. Nous sommes proches non seulement de ceux qui sont à l'intérieur du système, mais aussi de ceux qui l'utilisent—la base de nos membres—et les coûts que le secteur aérien répercute sur les usagers préoccupent beaucoup les gens.

Donc dans la mesure où l'on ne réussit pas vraiment à obtenir quelque chose aujourd'hui, il n'y aura rien pour améliorer la compétitivité du secteur aérien ou le coût pour les usagers.

En ce qui concerne Toronto, je dirais brièvement que Toronto paie environ—et je n'ai pas les chiffres exacts sous les yeux—la moitié des loyers aujourd'hui, ce qui est une somme considérable, et il n'y a que des améliorations limitées à attendre à court terme. Donc manifestement, pour l'ensemble, cela a un impact majeur.

• (1615)

Le président: Allez-y, il y a encore du temps.

M. Dave Batters: Je comprends ces commentaires et je suis assez d'accord. D'après les réactions que j'ai entendues, certes c'est une bonne chose que le gouvernement ait finalement décidé d'agir sur ce dossier mais l'on pourrait néanmoins continuer à discuter de la nécessité de loyers aéroportuaires au Canada. C'est une question de politique que ce gouvernement ou les gouvernements futurs devront attaquer. Que les loyers aéroportuaires et les redevances répercutées sur les voyageurs aériens soient ou non nécessaires, c'est en tout cas une source de revenus considérable pour le gouvernement et une autre forme d'imposition. Ce sont des avoirs qui ont été payés, et très largement.

En ce qui concerne Toronto, j'entrevois un problème. En 2006, avec l'ancienne formule, la GTAA allait payer 147 millions de dollars en loyer, et elle suppliait pour obtenir une réduction de loyer, en disant que c'était une charge insupportable. Et l'Al a même dit que le Canada était en train de devenir une île.

Nous avons vu beaucoup de statistiques montrant que chaque gros porteur arrivant à Toronto représente des centaines d'emplois, et je pense que c'est ce qui vous intéresse à la Chambre de commerce. Et les gens cherchaient désespérément un allègement. Eh bien, les ministres M. Goodale et M. Lapiere ont ramené le montant de 147 millions de dollars à 144 millions de dollars pour 2006. Et nous avons déjà des compagnies aériennes qui disent qu'elles vont peut-être cesser d'aller à Pearson.

Nous sommes donc sur la même longueur d'onde. Je crois qu'il faut répéter que ce problème demeure important, et c'est vrai aussi pour l'aéroport de Montréal. Il y a certains aéroports qui ont eu des réductions de loyer importantes, et l'on peut se demander s'il est normal qu'ils paient quoi que ce soit.

Mais je vais m'en tenir là. Je ne sais pas si vous avez quelque chose à ajouter, monsieur Murphy.

M. Michael Murphy: La seule chose que j'ajouterais, c'est que voilà déjà un certain temps que notre organisation considère qu'il ne devrait pas y avoir de loyer à payer, d'une façon générale. Il aurait fallu éliminer les loyers il y a déjà un bon moment. Nous maintenons ce point de vue. Nous sommes du même avis en ce qui a trait au DSPTA.

Comme le secteur n'a d'autre recours que de répercuter les coûts comme d'autres doivent le faire, vous avez un impact non seulement sur les aéroports eux-mêmes—ce qui est bien sûr le cas, et nous avons déjà parlé du rôle significatif que les aéroports jouaient dans leur

communauté comme moteur économique, mais aussi sur les transporteurs qui achètent leurs services et sur toutes les personnes qui utilisent leurs services, soit à un aéroport, soit en prenant l'une des lignes aériennes qui doit payer les coûts.

Donc de notre point de vue, la compétitivité est à la base de l'économie. C'est très important. Nous estimons que ces coûts ne devraient pas être dans le système. Ils devraient être éliminés.

Le président: Monsieur Murphy, je voudrais vous poser deux questions.

Je commence à croire qu'à un certain moment—et nous n'avons plus de temps pour tout cela—nous devrions demander à un expert immobilier de venir nous parler, parce que j'essaie de comprendre quel type de bail permet... Premièrement, les autorités aéroportuaires ont payé, en gros, si l'on arrondit bien, 500 millions de dollars de plus que la valeur comptable des aéroports lorsque ceux-ci leur ont été remis entre 1995 et 1997, selon les années. C'est un retour sur un investissement d'environ 33 p. 100.

Quand on pense aux différents types de baux immobiliers, du triple à... Il y a beaucoup de variantes dans les baux, mais je ne sais pas qui obtient ce genre de rendement sur ses investissements en 10 ans, pour commencer, puis continue à l'avenir. Je suis bien d'accord avec vous pour dire que l'idée de faire passer les loyers de 13 milliards à 5 milliards, ou quel que soit le chiffre, sur 50 ans, c'est un peu comme d'aller voir la colline magnétique ou les chutes qui s'inversent—c'est un peu une illusion d'optique.

Je voulais vous remercier du dernier paragraphe de votre déclaration, que vous n'avez pas lu, et selon lequel le gouvernement fédéral doit saisir l'occasion d'adopter des mesures qui augmentent la compétitivité du secteur aérien au Canada. Je pense que l'annonce d'aujourd'hui ne va pas vraiment nous amener là. C'est un premier pas.

Je vous remercie de votre déclaration ici aujourd'hui. Ceci nous aide beaucoup dans la préparation de notre rapport. Donc merci d'être venu une deuxième fois.

• (1620)

M. Michael Murphy: C'était un plaisir. Merci. Je vous en suis reconnaissant. Merci beaucoup du temps que vous nous avez accordé.

Le président: Selon la théorie qui veut—et je ne veux pas tenir des propos bibliques—que les premiers seront les derniers, nous accueillons M. Jim Facette, président-directeur général du Conseil des aéroports du Canada. Je suis sûr qu'aujourd'hui il va chanter les louanges de ce qui a été annoncé à 11 heures ce matin.

Monsieur Facette, nous vous écoutons.

M. Jim Facette (président-directeur général, Conseil des aéroports du Canada): Bonjour, monsieur le président, et merci de cette occasion que vous nous donnez. Je n'ai pas eu la chance d'être le frappeur principal pour notre association, mais je pense que j'ai le rôle du frappeur-clé pour tous les aéroports du Canada. Je ne veux pas dire que nous avons tout nettoyé aujourd'hui, mais néanmoins, nous avons probablement marqué quelques points.

M. Raymond Bonin: Vous pourriez passer directement au champagne.

M. Jim Facette: Oh, je n'aime pas le champagne. Ne m'en veuillez pas, monsieur Bonin, mais merci de votre offre.

Avant de commencer mes remarques, je voudrais vous remercier ainsi que les membres du comité de vos efforts. Vous avez entendu les représentants de plusieurs aéroports et d'autres au cours de vos voyages à travers le pays. Les aéroports sont des moteurs importants de l'économie du Canada et les audiences du comité sur les aéroports et sur l'amélioration des services aériens bilatéraux pour le Canada ont enfin attiré les projecteurs longtemps attendus sur les aéroports canadiens.

[Français]

Au cours de vos voyages des dernières semaines, vous avez eu l'occasion d'entendre ce qu'avaient à dire bon nombre de représentants et de membres du Conseil des aéroports du Canada, le CAC. En tant que président et chef de la direction du Conseil des aéroports du Canada, qui représente les aéroports, je ne suis plus certain si je suis encore le meneur de jeu ou si je suis à la remorque de quelqu'un d'autre. Une chose est certaine. Les aéroports ont toujours livré le même message et je peux vous assurer que leur association les appuie en ce sens.

Tout récemment, le CAC a remis au comité un mémoire détaillé en deux parties. Nous avons répondu aux questions du ministre des Transports, M. Lapierre, et nous avons décrit la façon dont les aéroports répondent et sont attentifs aux besoins des groupes qu'ils desservent.

• (1625)

[Traduction]

Je voudrais tout d'abord parler de gouvernance et de transparence. Mes commentaires sont axés sur les aéroports du système aéroportuaire national. Ces aéroports ont des baux avec le gouvernement fédéral et représentent environ 99 p. 100 du trafic passagers. Pour mettre les choses en contexte pour les membres du comité, Vancouver, Montréal, Regina et Toronto sont des aéroports du réseau national; Sudbury, Sarnia et Castlegar ne le sont pas.

On a fait toute une histoire du manque présumé d'imputabilité et de transparence des autorités aéroportuaires. Il est intéressant de remarquer que beaucoup de ces commentaires viennent des compagnies aériennes et non des communautés desservies par ces aéroports. Soyons très clairs. Les aéroports desservent leurs communautés, sont responsables vis-à-vis d'elles et leur rendent des comptes. C'est l'aéroport qui représente les intérêts de la communauté en matière de transport aérien, pas les compagnies aériennes. Les compagnies aériennes doivent rendre des comptes à leurs actionnaires. Leurs décisions sont à juste titre dictées par leurs états financiers.

Les décisions des aéroports sont dictées par l'intérêt bien compris de leurs communautés. Les conseils d'administration des aéroports sont constitués de représentants de ces communautés. Le fait que ces conseils d'administration ne soient pas coulés dans un moule immuable dicté par le gouvernement constitue un véritable atout de ce processus de transfert aéroportuaire.

Les membres des conseils d'administration des aéroports sont choisis parmi les candidats proposés par des organisations et des administrations locales. Ils sont choisis en fonction du besoin d'expertise dans des domaines particuliers, comme le stipulent les principes de comptabilité publique des autorités aéroportuaires canadiennes. Parmi ces domaines d'expertise, il y a l'expérience en matière de transport aérien. Chacun des huit plus grands aéroports du Canada compte au moins une personne possédant une vaste expérience des compagnies aériennes dans son conseil d'administration. On compte notamment au moins trois anciens PDG de

compagnies aériennes et plusieurs vice-présidents principaux de compagnies aériennes canadiennes.

[Français]

Les autorités aéroportuaires ont des exigences très particulières: celles contenues dans leur bail et les principales responsabilités publiques qui y sont incluses. Voici quelques-unes des sections comprises dans ce document.

[Traduction]

On trouve dans ces rapports annuels la composition des conseils d'administration et les qualifications des dirigeants, les processus de nomination, les lignes directrices en matière de conflits d'intérêts, les appels d'offres publics, les vérifications, les transactions liées et bien d'autres choses encore.

Pour établir solidement le lien entre l'aéroport et la communauté et pour étayer les exigences du bail de l'aéroport et de reddition de comptes sur les principes, les aéroports ont établi des mécanismes garantissant que l'autorité aéroportuaire demeure liée à sa communauté. Il s'agit notamment de réunions générales annuelles, de comités consultatifs, de comités sur le bruit, de comités sur l'accès, de vérifications environnementales d'Environnement Canada, d'exposés aux conseillers municipaux, d'exposés à divers groupes communautaires, notamment le Rotary, la Chambre de commerce, le club Kiwanis, etc.; des exposés à votre intention ou à l'intention des députés provinciaux; des préavis de 60 jours aux médias locaux lors des augmentations de tarifs et de redevances; et des examens quinquennaux—certains de ces éléments sont stipulés dans les baux que nous avons signés.

[Français]

La situation financière d'un aéroport ne peut pas être plus transparente qu'elle ne l'est présentement. Tous les aéroports rendent leurs états financiers disponibles. On peut y avoir accès par Internet. Il s'agit d'états financiers détaillés qui incluent la comptabilité des frais d'amélioration aéroportuaires. J'invite tous les membres du comité à consulter le site web de leur aéroport local. Je les invite à y jeter un coup d'oeil.

[Traduction]

Pendant que vous serez sur le site Web, jetez un coup d'oeil sur le reste. Vous trouverez la liste complète des membres du conseil d'administration, les rapports des divers comités, des bulletins d'information et des occasions de formuler des commentaires. Les membres d'un conseil d'autorité aéroportuaire lisent le journal aussi. Ils sont bien conscients de l'importance considérable accordée à la gouvernance dans ce monde de l'après-Enron et de la Loi Sarbanes-Oxley. Diverses autorités aéroportuaires ont des comités de gouvernance et se sont activement occupées de mettre à jour leurs procédures de gouvernance pour être le plus transparentes possible. Ces deux dernières années seulement, plusieurs autorités aéroportuaires ont modifié leur réglementation à la lumière de cette évolution de la nature de la gouvernance.

Pour ce qui est de l'accord Ciels ouverts,

• (1630)

[Français]

comme je l'ai mentionné plus tôt, le CAC a fourni au comité ses réponses aux questions du ministre des Transports qui portaient sur l'amélioration des services aériens bilatéraux au Canada.

En février dernier, nous avons organisé un colloque sur le Ciel ouvert auquel ont participé les chefs négociateurs en matière de services aériens du Canada, des États-Unis et de l'Europe. Nous avons invité des représentants syndicaux, des opérateurs de marchandises et d'autres personnes qui ne partageaient peut-être pas notre point de vue sur l'aspect positif d'un accord sur le Ciel ouvert.

Finalement, le ministre des Transports, M. Lapierre, ainsi que le secrétaire américain responsable des Transports, M. Mineta, ont parlé lors de ce colloque et ont annoncé le début d'entretiens exploratoires sur la création d'un cadre de négociation visant à améliorer l'accord bilatéral relatif aux services aériens.

[Traduction]

Monsieur le président, je vous invite, vous et les membres de votre comité, à visiter notre site Web. Nous y avons publié tous les exposés de référence à notre conférence sur les Ciel ouvert, ainsi que plusieurs des discours thèmes. Nous n'aurions pas pu être plus enchantés du résultat. Notre tribune a coulé sous les éloges de tous les consortiums y compris les autorités gouvernementales, les universitaires et les participants.

Nous avons veillé à inclure tout le monde à cette tribune sur les Ciel ouverts, mais soyons bien clairs. Le Conseil des aéroports du Canada est fortement favorable au régime de Ciel ouverts le plus ouvert possible. Les aéroports et leurs communautés obtiendront les meilleurs résultats lorsqu'ils pourront affronter la concurrence ouvertement, sans restriction, pour obtenir des passagers ou du fret supplémentaire. Cette progression entraîne une réduction des coûts des aéroports mais surtout une croissance de l'économie de la communauté.

Nous avons connu un grand jour pour les loyers aéroportuaires et les paiements mobiliers, et je manquerais à mon devoir si je n'en parlais pas un peu. Les autorités aéroportuaires du Canada sont enchantées de la solution à long terme annoncée aujourd'hui par le gouvernement fédéral. Les aéroports vont obtenir des réductions importantes des montants de leur loyer et de leurs paiements au titre des biens meubles pour le reste de leurs baux. Des paiements au titre des biens meubles représentant un total de presque 22 millions de dollars ont été effacés. Cet allègement va beaucoup aider les petits aéroports nationaux à rester viables et à continuer de desservir leurs communautés.

Cette annonce publiée aujourd'hui n'apporte pas les réductions immédiates et importantes de loyer aéroportuaire que le CAC réclamait pour tous ses aéroports membres. Toutefois, elle règle le problème important de l'escalade des loyers qui était prévue à plus long terme. Les répercussions de la nouvelle formule varieront selon les aéroports.

Les aéroports sont des entités sans but lucratif. Toutes les recettes perçues servent à défrayer les frais de fonctionnement et les frais administratifs, sont réinvesties dans l'infrastructure et sont utilisées pour réduire la dette à long terme. Dans une société sans actionnaires, il n'y a pas de distribution d'argent et toutes les recettes nettes servent à améliorer les services aéroportuaires au profit de la communauté.

Les aéroports sont en concurrence avec d'autres aéroports sur le marché international. L'allègement des loyers et des paiements au titre des biens meubles annoncé aujourd'hui aura des avantages à long terme en permettant aux aéroports de disposer d'une plus grande souplesse pour s'adapter aux pressions de l'industrie. De nombreux aéroports du Canada sont en concurrence avec des aéroports aux États-Unis et à travers le monde entier. Les économies réalisées leur

permettront d'avoir une plus grande sécurité financière et d'être mieux en mesure d'affronter la concurrence.

En conclusion, monsieur le président, quand le gouvernement a annoncé sa politique de transfert aéroportuaire, il a énoncé huit objectifs stratégiques centraux. Je pense que tout le monde peut s'entendre, monsieur le président, pour dire : mission accomplie. Le transfert des aéroports du réseau national d'aéroports a incontestablement été un succès. On a réinventé les aéroports du Canada en tant que moteur important de la croissance au service des communautés.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Facette.

M. Gouk veut commencer.

M. Jim Gouk: Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs, d'être venus aujourd'hui. Nous avons eu du mal à faire venir les témoins, avec tout ce qui se passe au Parlement.

J'ai personnellement passé presque toute ma vie dans le secteur de l'aviation et, à ce titre, je voudrais féliciter les autorités aéroportuaires du travail qu'elles ont effectué. Pendant que je travaillais dans le système, j'ai vu l'infrastructure s'effriter, en attente d'investissements qui n'arrivaient pas. Et sans parler des autres facteurs, ce que vous avez fait pour l'industrie au cours des 10 dernières années a vraiment été remarquable. Je n'ose imaginer dans quel état serait le secteur aérien au Canada, malgré tous les problèmes qu'il a maintenant, si nous avions continué comme nous le faisons.

Cela étant dit, vous nous avez longuement parlé de votre position sur les loyers aéroportuaires. Mais la situation est celle-ci, c'est la réalité : si vous aimez ce que vous avez aujourd'hui et ne voulez rien changer, tout va bien, mais s'il vous reste un gros problème à régler, alors, dans un sens, c'est pire d'avoir ce qui est donné aujourd'hui que de ne rien avoir en attendant mieux, parce que vous savez, au moins par le gouvernement qui a annoncé cela aujourd'hui... Et ça n'a pas d'importance; je ne m'en prends pas au gouvernement libéral. Quand un gouvernement lance une grosse initiative comme celle-là, on sait qu'il ne va pas changer pour passer à autre chose dans un avenir proche.

Pensez-vous donc que les allègements des loyers aéroportuaires annoncés aujourd'hui sont suffisants pour régler les problèmes des aéroports, ou y a-t-il encore un grand écart entre la situation actuelle et le but recherché?

• (1635)

M. Jim Facette: Selon la politique officielle du CAC, les aéroports ne devraient pas payer de loyer. Et je ne peux absolument pas vous dire si l'annonce d'aujourd'hui change cela. J'ai une réunion du conseil en juin, et je poserai la question à ce moment-là.

De plus, le CAC reconnaît que notre membre principal, Toronto, a encore beaucoup de chemin à faire. Comme je l'ai dit dans notre communiqué de presse aujourd'hui et dans notre déclaration ici, la solution proposée aujourd'hui n'est pas la solution idéale que nous avons préconisée. C'est néanmoins un compromis qui, dans le climat actuel, va faire une différence.

La solution parfaite est d'éliminer les loyers pour les aéroports, mais on n'y est pas arrivé. Cela veut-il dire que c'est fini pour nous? Dans le monde associatif, ce n'est jamais fini; on revient toujours pour représenter ses membres au mieux de leurs intérêts—et ceci inclut Toronto.

Toronto appuie beaucoup le CAC et soutient notre position. Nous connaissons les difficultés de l'aéroport de Toronto, et nous ferons le maximum pour trouver des solutions à l'avenir. Mais cela dit, les autorités aéroportuaires de Toronto reconnaissent aussi que les aéroports canadiens vont bénéficier de loyers réduits dans un avenir immédiat—on pense à Calgary et à Edmonton. À mon avis, pour les petits aéroports du pays, il y a eu quelque chose d'important aujourd'hui, un grand progrès pour les petits aéroports du Canada, c'est l'allègement des paiements sur les biens meubles. Et pensez que ça signifie 3,5 millions de dollars d'allègement à Gander—ç'aurait été fou—et plus de 4 millions de dollars pour les autres aéroports, dont Thunder Bay. Je crois qu'ils devaient avoir environ 1,5 million de dollars à long terme.

Donc la grande annonce qui est passée inaperçue, si l'on veut, monsieur Gouk, c'est ce qui concerne les petits aéroports au Canada. Mais vous avez raison, il y a encore du travail à faire, et nous le reconnaissons dans notre communiqué. En même temps, nous devons féliciter... Il a fallu beaucoup de travail pour arriver à aujourd'hui—quatre ans de travail. Ce n'était pas facile. Cela dit, il y a encore des obstacles à surmonter.

M. Jim Gouk: Je suis sûr que vous me pardonnerez d'être un peu cynique lorsque je vois le gouvernement annoncer des économies sur 50 ans comme on peut le lire dans le communiqué, surtout dans un environnement politique où le gouvernement pourrait très bien s'effondrer bien avant de pouvoir même adopter ce texte. L'annonce d'aujourd'hui est donc peut-être un très bon exercice de relations publiques, mais ce pourrait n'être que cela. Espérons, le cas échéant, que le prochain gouvernement quel qu'il soit, aura des propositions un peu plus proches des véritables solutions dont vous avez besoin.

En ce qui a trait à la gouvernance, une des contraintes ou l'un des problèmes pour notre comité c'est que nous entendons votre organisation parler au nom des aéroports et expliquer ce que souhaiteraient les aéroports, et ensuite nous entendons les représentants de diverses compagnies aériennes qui nous exposent des besoins un peu différents.

Il y a un argument qui veut que si l'on a une organisation sans but lucratif, quels que soient ses coûts, oui, il faut les répercuter; mais il est aussi logique de dire que quels que soient les coûts qu'ils doivent assumer, ils peuvent les répercuter—au point d'anéantir l'industrie. Particulièrement si l'on réduit leurs coûts d'un seul côté. Qu'est-ce qui les empêcherait dans certains cas, s'il n'y a pas de gouvernance, de construire des terminaux de plus en plus grandioses, d'agrandir, de faire plus chic et plus beau qu'ils n'en ont vraiment besoin? Et les compagnies aériennes disent : « Oui, les clients paient la note, mais les clients sont nos clients. Nous sommes vos clients, et nous vous disons que vous construisez plus qu'il ne nous en faut. Parfois, nous n'avons pas tout ce dont nous avons besoin, mais dans certains cas, vous en faites trop. Comment pouvons-nous exercer un certain contrôle, puisque c'est nous finalement qui payons les factures que vous nous envoyez? »

M. Jim Facette: On suppose là que les compagnies aériennes paient 100 p. 100 des frais d'exploitation pour ce qu'elles utilisent dans un aéroport.

M. Jim Gouk: Le stationnement en paie une grande partie.

M. Jim Facette: Et les concessions aussi. Non. Les compagnies aériennes ne paient pas la totalité des frais de fonctionnement dans les aéroports. C'est la première chose.

Deuxième chose, que veulent-elles réellement? Je vous ai distribué une liste. Il y a des gens très haut placés dans les compagnies aériennes dans huit des grands conseils d'administration

du pays. Nous avons fait appel à leur expertise. Il faut être prudent en ce qui concerne la responsabilité fiduciaire des conseils d'administration. C'est très important légalement.

La seule chose que vous devez comprendre, c'est que si les aéroports cherchent tant à réduire leurs coûts, c'est qu'ils n'ont que quatre sources de revenu : les redevances aéronautiques; les FAA, qui servent presque exclusivement aux projets d'immobilisations; le stationnement, et les concessions. Il n'y a pas d'autres sources de revenu.

Autre chose que les gens ignorent lorsqu'ils commencent à comprendre comment les aéroports fonctionnent, c'est que les compagnies aériennes sont membres de ce que l'on appelle le comité consultatif des compagnies aériennes. Dans le cadre de l'Accord sur les FAA conclu entre les compagnies et un aéroport, celles-ci ont vraiment leur mot à dire sur le choix des projets d'immobilisations entrepris avec les fonds des FAA.

De plus, d'après les personnes avec lesquelles je suis en contact dans les aéroports et selon des conversations privées avec les membres des compagnies aériennes, celles-ci semblent satisfaites de ce qui est fait dans les aéroports. Leurs clients aiment les aéroports où ils vont maintenant. Les clients dépensent... Je ne sais pas vous, monsieur Gouk, vous voyagez sans doute plus que moi, puisque vous faites des allées et venues en Colombie-Britannique, mais je suis sûr que beaucoup d'entre vous passez beaucoup de temps dans les aéroports. Ce ne sont pas de vieilles structures à moitié en ruine. Mais en fin de compte, le nombre de sources de revenu pour payer tout cela est quand même limité.

En ce qui a trait à la gouvernance, nos aéroports sont extrêmement bien administrés dans l'ensemble du pays. Récemment, l'Autorité aéroportuaire de Montréal a présenté son rapport annuel. Je l'ai apporté ici pour vous donner un exemple concret. Il y a une pleine page sur la transparence dans le rapport annuel. Ces rapports annuels sont vraiment des livres ouverts, transparents, pour l'ensemble du Canada. Si vous voulez trouver le salaire d'un PDG, allez voir là. Vous le trouverez; ce n'est pas un secret.

Donc que veulent-ils réellement? Les directeurs des compagnies aériennes font partie des conseils d'administration. Nos aéroports, avec une bonne gouvernance, de bons conseils d'administration, limitent les coûts le plus possible. Ils font de gros efforts pour y parvenir, mais ils ont aussi été obligés de le faire.

Lorsque vous avez commencé tout à l'heure, vous avez dit que vous appréciez le travail que les membres ont fait pour arriver à une norme. C'est ce qu'ont fait nos aéroports. Mais pour cela, il faut de l'argent, il faut des immobilisations. Il a donc fallu s'y mettre. Certaines compagnies achètent des avions flambant neufs. Qui paie?

• (1640)

Le président: Monsieur Carrier. Oh, excusez-moi, monsieur.

Madame St-Hilaire.

[Français]

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

J'aimerais surtout parler des loyers de l'aéroport. C'est une bonne journée pour le faire.

J'imagine que vous le faites depuis plusieurs années, mais depuis quand livrez-vous cette bataille pour obtenir une diminution du loyer ou, éventuellement, son élimination?

M. Jim Facette: C'est ainsi depuis le début de la révision des loyers par Transports Canada en 2001.

Mme Caroline St-Hilaire: Vous attendiez beaucoup du dernier budget. On s'était engagé à ce qu'il y ait une diminution de loyer et vous espériez que le dernier budget en accorde une.

M. Jim Facette: Nous en espérions une, tout comme le ministre Lapierre. Cependant, il n'y avait rien dans le budget du 23 février.

Mme Caroline St-Hilaire: Finalement, on a attendu jusqu'à aujourd'hui, à quelques heures du déclenchement potentiel d'élections.

Cela étant dit, revenons à vos demandes. Selon ce que je lisais dans vos documents, vous souhaitiez que ce soit relié au nombre de passagers plutôt qu'au revenu. Je faisais un calcul pour les gens de ma région. L'aéroport de Québec risque d'être pénalisé. Votre méthode de calcul aurait été plus avantageuse que celle de M. Goodale ou de M. Lapierre. Je ne sais pas qui a pris cette décision.

M. Jim Facette: Je ne sais pas qui a pris la décision finale, qui a choisi entre une méthode de calcul basée sur le pourcentage de revenus et une autre basée sur le nombre de passagers. Cette décision a été prise par le ministère des Finances. Je ne sais pas pourquoi. Ce serait une bonne question à poser.

Vous avez raison. Au début, nous avons effectivement proposé une méthode de calcul basée sur le nombre de passagers. Cependant, le gouvernement a choisi une autre solution. C'est peut-être parce qu'il croit que c'est plus facile. C'est peut-être plus rapide ainsi d'obtenir des revenus des aéroports. Statistique Canada a établi le nombre de passagers. Il faut environ deux ans pour obtenir des statistiques à jour. Pour Transports Canada et pour M. Goodale, c'était peut-être plus simple. Je ne suis pas sûr.

Mme Caroline St-Hilaire: N'avez-vous pas été consultés quand on a voulu changer de méthode?

M. Jim Facette: Non, nous avons fait part de notre point de vue sur cette formule. Par la suite, on ne nous a pas consultés. Transports Canada nous a posé des questions simplement pour clarifier notre position. Avant de prendre la décision, il ne nous a pas demandé notre opinion.

Mme Caroline St-Hilaire: Merci, monsieur.

• (1645)

M. Robert Carrier: Bonjour, monsieur Facette. Je suppose que vous représentez les 726 aéroports qui font partie du Réseau national d'aéroports. Est-ce exact?

M. Jim Facette: Il y a 21 aéroports qui sont membres du Réseau national d'aéroports. Pour notre part, nous représentons 157 aéroports au Canada.

M. Robert Carrier: Une note ici mentionne qu'il existe 726 aéroports agréés au Canada comme Réseau national d'aéroports. Est-ce exact? Vous les représentez tous?

M. Jim Facette: Pas tous, non.

M. Robert Carrier: Sur quelle base les aéroports sont-ils représentés par vous?

M. Jim Facette: En comptant les 21 aéroports nationaux et les autres petits aéroports qui ne font pas partie du système national, nous représentons de 35 à 40 p. 100 des aéroports au Canada.

Il est assez rare qu'une association représente toutes les compagnies d'une industrie. La situation est la même dans le domaine de la construction. Avant de travailler pour le CAC, je travaillais pour l'ACC. Près de 300 000 compagnies travaillent dans le domaine de la construction, mais l'ACC n'en représente que 12 000. Ce n'est donc pas un phénomène nouveau.

M. Robert Carrier: J'avais mal lu. Il y a bel et bien 26 aéroports qui font partie du Réseau national d'aéroports.

M. Jim Facette: Il y en a 26, vous avez raison. Les cinq autres sont membres du système mais ne paient pas, parce qu'ils sont gérés par les municipalités, comme l'aéroport de Kelowna.

M. Robert Carrier: Vous avez certainement des statistiques sur les différents aéroports que vous représentez, par exemple le nombre de passagers, les recettes brutes, le coût des loyers, la taxe sur la sécurité, les frais d'atterrissage. J'aimerais avoir ces données statistiques sur les aéroports. Serait-il possible de les fournir au greffier, qui pourrait ensuite nous les transmettre?

M. Jim Facette: Oui, je peux le faire.

M. Robert Carrier: Nous avons rencontré plusieurs intervenants, et chacun présentait des chiffres différents.

M. Jim Facette: Cela me fera plaisir.

M. Robert Carrier: J'avais aussi une question sur la gouvernance des aéroports. On a entendu certains commentaires sur la représentativité au sein des conseils d'administration aéroportuaires. Certaines lignes aériennes déploraient le fait qu'elles n'étaient pas consultées du tout, et que des décisions étaient prises par l'administration sans tenir compte de leurs commentaires, qui seraient judicieux dans ce domaine. Seriez-vous en faveur d'élargir la représentativité des conseils d'administration?

M. Jim Facette: Peut-être n'est-il pas nécessaire d'élargir les conseils d'administration. Il existe aujourd'hui des comités pour les compagnies aériennes qui veulent savoir pourquoi on a fait telle chose et pas telle autre.

Si un gouvernement veut discuter avec nous de la possibilité de changer le système de gouvernance de nos aéroports, nous sommes toujours ouverts à cette idée. Les informations qui circulent ne sont pas nécessairement à jour. J'ai dressé la liste de tous les membres des différents conseils d'administration au Canada, et cette liste en impose. Ce sont des personnes qui ont travaillé dans des compagnies aériennes auparavant.

Nous sommes toujours ouverts à cette idée. Cependant, nous sommes maintenant d'avis que notre conseil d'administration et ceux qui contrôlent les aéroports au Canada sont de bonnes organisations.

M. Robert Carrier: Ils peuvent consulter des comités.

M. Jim Facette: Absolument. Ces comités existent déjà.

M. Robert Carrier: Merci.

M. Jim Facette: Je vous en prie.

[Traduction]

Le président: Monsieur Batters.

M. Dave Batters: Merci, monsieur le président.

Je voudrais remercier M. Facette et M. Goldberg du CAC, d'être venus comparaître devant le comité.

Je voudrais reprendre les commentaires de M. Gouk. Félicitations pour le merveilleux travail que vous avez fait dans votre organisation.

Je voudrais revenir sur les observations de mon collègue selon qui l'annonce d'aujourd'hui n'aura absolument aucun impact. Il y a peut-être une entente, mais l'affaire est loin d'être entendue, si j'ose dire. D'après ce que je comprends, tous les changements, notamment les allègements de loyer et de paiements sur les biens meubles, doivent entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Le ministère parle d'économies de 8 milliards de dollars sur 50 ans. Nous parlons de 50 ans, alors que le gouvernement peut ne pas survivre deux semaines.

Je sais que M. Karygiannis a des panneaux dans son coffre de voiture et qu'il est prêt à partir en campagne, mais nous avons déjà tout entendu à ce sujet.

• (1650)

Le président: Vous faites des commentaires politiques maintenant.

M. Dave Batters: Nous parlions de champagne tout à l'heure. Monsieur Facette, vous pouvez être certain que les bouchons de champagne ne vont pas sauter à l'Aéroport international Pearson aujourd'hui. Il n'y a pas de véritable allègement avant 2012. Et ça c'est pour notre porte sur le monde.

Toronto est notre principale plaque tournante, et les loyers continuent à pénaliser tous les voyageurs aériens canadiens. Nous sommes nombreux à devoir passer par Toronto régulièrement, même si nous n'habitons pas dans la zone du Grand Toronto. Les gens de Saskatchewan, de ma propre ville de Regina, les gens d'endroits comme Moose Jaw—des citoyens de partout vont être touchés par cette mesure. À Regina, où l'on est censé se réjouir aujourd'hui parce que l'on est soumis à un peu moins de folie, on ne sait pas si c'est une victoire ou pas. Vous avez dit dans votre déclaration liminaire que vous aviez une politique, un rêve où il n'y avait pas de loyer pour les aéroports. Je me bornerai à dire que votre rêve n'a pas été réalisé aujourd'hui, monsieur Facette.

Je vais passer à mes questions maintenant, parce que c'est vraiment pour cela que nous sommes là, n'est-ce pas? M. Karygiannis est un peu susceptible; peut-être qu'il n'a pas préparé ses panneaux.

En ce qui a trait à la libéralisation aérienne, monsieur Facette, il y a deux modèles différents : les compagnies aériennes qui transportent des passagers et celles qui transportent du fret. Je voudrais savoir si vous pensez que l'on peut conclure deux ententes différentes. Ce serait certainement ma préférence : l'une pour les compagnies de transport de passagers, l'autre pour les compagnies de transport de fret. Je ne voudrais pas que l'on compromette les unes, celles qui transportent le fret et leurs intérêts, pour arriver une entente avec les autres, celles qui transportent les passagers.

On dirait que M. Goldberg est prêt à répondre à cela.

M. Howard P. Goldberg (vice-président, Affaires économiques et de l'élaboration des politiques, Conseil des aéroports du Canada): Nous pensons qu'il est possible de négocier une entente qui prévoirait deux accords séparés : l'un pour le fret, l'autre pour les passagers. Nous ne voulons pas que l'accord sur le transport passagers soit retardé à cause de problèmes liés au transport des marchandises. Cependant, nous pensons que dans le programme réservé au fret, nous pouvons donner aux transporteurs de fret la flexibilité qu'ils souhaitent avoir tout en protégeant les Canadiens et les emplois canadiens. Des choses comme la coterminisation peuvent fonctionner sans que l'on doive avoir le cabotage, le transport intérieur de biens qui préoccupe les gens.

On peut tout négocier dans un accord. Nous souhaitons ardemment que le gouvernement négocie pour être sûr d'aboutir à des accords passagers et fret de qualité de même qu'à un bon régime pour assurer le fonctionnement de ces ententes, un régime avec des règles de sécurité qui nous donneraient un accès sûr aux États-Unis. C'est tout un ensemble qui comprend le fret, les passagers et les règles sur la sécurité.

M. Dave Batters: Je vous remercie de vos commentaires. Je crois que nous sommes sur la même longueur d'onde. Nous nous préoccupons avant tout des emplois canadiens et des bonnes entreprises canadiennes comme Purolator. Je pense que tout le monde dans cette salle est d'accord sur ce point.

M. Jim Facette: Monsieur Batters, vous avez dit qu'avec Ciels ouverts, il serait un peu plus facile de négocier l'entente bilatérale sur les passagers que sur le fret. C'est un peu plus compliqué, et l'on optera peut-être finalement pour une approche graduelle.

Le président: Merci.

Monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt, Lib.): Je vous remercie d'être venus ici aujourd'hui.

M. Batters n'a rien dit à propos des compagnies aériennes de toutes origines qui arrivent à Toronto et du bon travail qu'elles font. Ma circonscription est l'une des plus multiculturelles du Canada, et j'entends dire régulièrement que les Canadiens ne font pas confiance au chef du parti de M. Batters, l'honorable Stephen Harper, et que c'est encore plus vrai lorsqu'il s'agit des communautés culturelles. J'entends toujours critiquer l'alliance malsaine avec le Bloc et dire que ceci va détruire notre pays.

• (1655)

Le président: Avez-vous une question à poser, monsieur Karygiannis?

L'hon. Jim Karygiannis: Oui. Ma question est celle-ci : avez-vous entendu le point de vue d'Olympic Airlines ou des lignes aériennes polonaises, et vous a-t-on dit combien la réduction de loyer allait certainement aider les passagers et les communautés ethniques à garder le contact avec leur pays d'origine? Ce qui montre vraiment ce que le Canada fait de bien et ce qu'il représente par opposition à ce que le Bloc et les Conservateurs veulent en faire.

M. Jim Facette: Merci, monsieur Karygiannis, de cette question.

Je vous répondrai brièvement, non, je n'ai pas entendu leurs points de vue. Je représente les aéroports et par conséquent je n'ai personnellement entendu l'avis d'aucun transporteur international, que ce soit El Al ou d'autres. Ce n'est peut-être pas le cas pour certains de mes membres. Cela ne veut pas dire qu'ils n'ont pas contacté soit Montréal, soit Calgary ou Edmonton ou Halifax, mais moi, Jim Facette, en tant que PDG du Conseil des aéroports du Canada, je n'ai reçu aucune commentaire de leur part.

L'hon. Jim Karygiannis: Mon autre question porte sur ce que vous avez dit tout à l'heure, à savoir que dans un monde idéal il n'y aurait absolument pas de loyer.

Une voix: Bravo, bravo!

L'hon. Jim Karygiannis: Est-ce que cela signifie que si vous louez une maison à quelqu'un, vous trouvez qu'il ne devrait pas y avoir de loyer? Ne devrai-il pas y avoir une forme de rémunération quelconque?

M. Jim Facette: Si j'étais propriétaire d'une maison et que je la loue à quelqu'un d'autre, oui, je voudrais que l'on me paie un loyer, bien sûr, dans ce cas particulier. Si vous essayez de faire un parallèle avec les aéroports en général...c'est peut-être un peu différent; je ne suis pas absolument certain.

Cela dit, nos membres ont payé en réalité plus de 2 milliards de dollars au gouvernement pour les travaux d'infrastructure. Le gouvernement a décidé que nous allions continuer à payer des loyers, c'est une décision de politique publique.

Le président: Monsieur Batters veut poser une petite question supplémentaire, très brièvement.

M. Dave Batters: Merci, monsieur le président.

Ce sera très bref, parce que nous avons pratiquement terminé nos travaux d'aujourd'hui.

L'exemple de M. Karygiannis à propos du propriétaire qui loue sa maison est très intéressant. Dans son analogie, il comparait avec les aéroports. Qui en fait est propriétaire des aéroports au Canada? Est-ce que ce ne serait pas la population canadienne, les contribuables?

M. Jim Facette: Ce sont les contribuables, et le ministre M. Lapierre l'a dit aujourd'hui dans sa conférence de presse, ce sont les contribuables qui sont propriétaires des aéroports.

M. Dave Batters: Donc en fait, les contribuables se demanderaient un loyer à eux-mêmes dans cet exemple.

Merci, monsieur le président. Je voulais juste que ce soit clair.

L'hon. Jim Karygiannis: Pour être plus précis, dites-moi, qui est le gardien des contribuables?

Le président: D'abord, je ne sais pas qui loue une maison, en triple la taille, investit des centaines de milliers de dollars dans la maison, et est toujours censé payer un loyer.

De toute façon, je vous remercie, monsieur Facette.

J'ai une petite question, parce que vous avez beaucoup parlé de gouvernance. Je ne fais qu'exprimer une opinion personnelle. Nous avons entendu au cours de nos voyages des commentaires relativement positifs au sujet de la gouvernance des aéroports, à l'exception de Toronto. Je voulais vous poser cette question, parce que vous avez fait allusion à l'annonce de M. Lapierre ce matin, lorsqu'il a déclaré en général qu'il fallait une loi concernant la gouvernance aéroportuaire.

L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto a engagé un PDG sans annoncer le poste.

M. Jim Facette: John Kaldeway, oui.

• (1700)

Le président: M. Kaldeway nous a dit que lorsqu'il avait été embauché, il n'y avait pas eu d'annonces, il n'y avait rien eu; il a été choisi. Comment votre association réagit-elle devant ce comportement de la part du plus grand aéroport du pays?

M. Jim Facette: Nous ne faisons pas de commentaires, monsieur le président, sur les pratiques d'embauche des différents aéroports.

D'après ce que je sais des antécédents de M. Kaldeway, c'est un cadre supérieur très expérimenté en matière d'aéroports, il a travaillé

pour Transports Canada avant de passer à l'autorité aéroportuaire en 1992—je pense que c'était bien cette année-là—où il était vice-président des opérations avant d'être nommé président-directeur général.

M. Kaldeway est un PDG exceptionnel dans ce pays. Je crois que vous l'avez déjà entendu, et il fait beaucoup d'efforts pour faire de l'Aéroport de Toronto un grand aéroport et un très bel endroit pour tous ceux qui voyagent.

Nous ne faisons pas de commentaires sur les pratiques d'embauche individuelles, monsieur.

Le président: Alors, je voudrais que vous nous fassiez quelques commentaires sur ce que vous avez dit dans votre exposé à propos de l'ouverture et de la transparence des opérations dans les aéroports canadiens. Comment dans ces conditions, l'embauche d'un PDG ou je ne sais pas quel est son titre—d'un président—pourrait-elle se faire sans qu'il y ait d'annonces? Je suis sûr que c'est un bon candidat, mais à moins d'annoncer le poste, on ne saura jamais s'il n'y en a pas de meilleurs ailleurs. Comment juxtaposez-vous votre exposé et ceci qui semble être différent?

M. Jim Facette: Ces sociétés sont libres de fonctionner comme elles l'entendent et d'embaucher à l'interne, comme le fait le gouvernement fédéral. On n'annonce pas les postes de sous-ministres dans la presse non plus. Dans ce cas, le GTAA a pris une décision qui est je crois dans son intérêt à long terme.

Si vous pensez à la transparence des aéroports—et vous trouvez peut-être que c'est une chose à changer à l'avenir—nous avons là une décision propre à l'autorité aéroportuaire. Il y a peut-être eu une recherche interne; je ne suis pas absolument certain.

Cela dit, comparez la transparence de nos autorités aéroportuaires peut-être même à celle de certaines compagnies aériennes, avec les salaires des cadres supérieurs inscrits dans les rapports annuels. Je vous dirais, monsieur le président, que nous sommes certainement plus ouverts que beaucoup de sociétés privées. N'oubliez pas maintenant que ces sociétés qui exploitent l'infrastructure sont des entités privées. Ce sont des entités commerciales; ce sont des corporations, mais elles n'ont pas de capital d'actions, et c'est une différence clé.

Le président: Ce sont aussi des organismes publics.

M. Jim Facette: Ce sont des acheteurs publics, et si vous regardez le rapport annuel concernant les pratiques de construction et d'appel d'offres, vous verrez que tout cela est très public et très ouvert. Je peux vous dire que tout récemment, l'Autorité aéroportuaire de Winnipeg a annoncé les gagnants d'un appel d'offres pour son nouveau projet, et cela se trouve sur son site Web. Il y a eu une politique de concours très transparente pour ce travail.

Le président: Merci beaucoup. Merci d'être venus aujourd'hui.

Comme je l'ai dit, le premier aura été le dernier.

Nous allons maintenant lever la séance et nous nous réunirons à nouveau mercredi pour examiner le rapport intérimaire du comité.

La séance est levée. Nous reprendrons à 15 h 30, mercredi.

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.