



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 030

Le mercredi 28 septembre 2022

Président : M. Peter Schiefke



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

Le mercredi 28 septembre 2022

• (1700)

[Français]

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

Bienvenue à la 30^e réunion de Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

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

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

[Traduction]

Mesdames et messieurs, nous accueillons aujourd'hui comme témoins Martin Massé, vice-président des Affaires publiques et du développement durable aux Aéroports de Montréal; John McKenna, président et chef de la direction de l'Association du transport aérien du Canada; Carmelle Hunka — j'espère bien prononcer votre nom, faute de quoi veuillez prendre le temps de me corriger lorsque ce sera votre tour de parler —, vice-présidente, Personnel, risques, et avocate générale de la Calgary Airport Authority; ainsi que Trevor Boudreau, gestionnaire des Relations gouvernementales à l'Administration aéroportuaire de Vancouver.

J'aimerais tout d'abord m'excuser auprès des témoins qui se joignent à nous aujourd'hui de commencer si tard. Malheureusement, les votes nous ont pris beaucoup de temps à la Chambre, et nous essaierons de rattraper le temps perdu au fur et à mesure.

Nous commencerons par la déclaration préliminaire des Aéroports de Montréal. Monsieur Massé, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Français]

M. Martin Massé (vice-président, Affaires publiques et Développement durable, Aéroports de Montréal): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour, mesdames et messieurs les élus.

À l'instar des autres autorités aéroportuares canadiennes, Aéroports de Montréal, ou ADM, est un organisme à but non lucratif issu de sa communauté. ADM est l'autorité aéroportuaire responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'aéroport international Montréal-Trudeau, ou YUL, et de l'Aérocité internationale de Mirabel, ou YMX, en vertu d'un bail conclu avec Transports Canada en 1992 et qui viendra à échéance en 2072.

Gouvernée par un conseil d'administration autonome formé de gestionnaires professionnels et indépendants, ADM ne reçoit aucune subvention gouvernementale d'exploitation et finance généralement ses projets d'infrastructure et autres à même ses fonds auto-générés et sa dette. ADM emploie environ 500 personnes sur ses deux sites aéroportuares.

Afin qu'ADM remplisse sa mission au bénéfice de la communauté et finisse par remettre une infrastructure de pointe au gouvernement du Canada, le bail édicte certains droits et obligations des parties. En parallèle, ADM se doit de respecter divers processus, comme celui en lien avec l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, lorsqu'elle veut exploiter ses terrains. Ces droits et obligations forment un tout.

Afin de doter le Grand Montréal d'infrastructures adéquates, le modèle des aéroports canadiens est basé sur la capacité d'emprunt des autorités aéroportuares en vue de réaliser les investissements requis.

ADM est donc une société privée qui gère des services publics. Elle a pour mission, dans une perspective de développement durable, de connecter Montréal au monde entier par le talent et la passion de ses équipes, d'offrir une prestation de services remarquable, sécuritaire et performante tout en assurant la mise en valeur de ses installations, et de contribuer à la prospérité de sa communauté en incarnant la vitalité du Grand Montréal.

ADM entend réussir dans ses divers secteurs d'activité, à savoir les services aéroportuares, immobiliers et commerciaux, et exploiter chacun de ses deux sites à leur plein potentiel. Dans cette optique, YUL agit comme carrefour du transport intérieur ou transfrontalier de passagers au Canada ou à l'international. C'est la porte d'entrée à l'est des Grands Lacs vers les régions du Québec.

Jusqu'au premier trimestre de 2020, YUL était en pleine croissance et engagé à offrir une plateforme efficace à ses partenaires de transport aérien et des services aéroportuares de classe mondiale. YUL offre une desserte internationale qui en fait une plaque tournante enviée du trafic aérien dans le nord-est de l'Amérique du Nord.

YUL soutient plus de 50 000 emplois au Québec et contribue à hauteur de 6,8 milliards de dollars du produit intérieur brut nominal au Québec. Avec plus de 200 entreprises sur son site, c'est un moteur de l'activité économique.

En 2019, YUL desservait au moyen de 34 transporteurs un total de 152 destinations permanentes et saisonnières, soit 90 à l'international, 30 aux États-Unis et 32 au Canada, dont 13 au Québec. Il était le troisième aéroport au Canada avec plus de 20 millions de passagers annuellement, et occupait le premier rang quant à sa proportion de passagers à destination ou en provenance d'une ville étrangère. Si, dans certains cas, YUL fait déjà aussi bien, sinon mieux, qu'en 2019, un retour complet aux activités et à l'offre pré-pandémique n'est prévu que d'ici 2024. Après plus de deux ans de pandémie, YUL est appelé à retrouver rapidement son rôle.

YMX, pour sa part, est un pôle aéronautique en plein essor qui compte parmi ses partenaires les chefs de file de l'industrie aéronautique et des entreprises de classe mondiale. C'est aussi un pôle industriel et logistique accueillant une filière de l'électrification des transports en pleine émergence. Cette dualité entraîne des défis uniques pour ADM, par exemple au chapitre de l'expertise des équipes et des coûts additionnels.

ADM doit donc gérer deux sites dont les missions et les vocations sont totalement différentes. Malgré ces différences, il n'y a pas de distinction dans notre bail entre YUL et YMX, particulièrement pour ce qui est du loyer demandé par Transports Canada. Jusqu'en 2020, les revenus générés par YUL palliaient le déficit d'exploitation de YMX. Or, avec la pandémie, YUL n'a plus généré de revenus suffisants pour assumer ces frais.

D'autres défis se posent aussi. ADM est l'autorité aéroportuaire qui débourse les paiements versés en remplacement d'impôts, les PERI, les plus élevés au Canada. En 2019, cette charge était de 36,4 millions de dollars seulement pour YUL, soit 16 % de ses dépenses d'exploitation et un coût par passager de 1,79 \$, alors qu'il n'était que de 1 \$ ou moins pour l'ensemble des grands aéroports. En 2020, avec la chute drastique du nombre de voyageurs, ce coût s'est établi à 6,44 \$ par passager, et à 6,65 \$ en 2021. Depuis des années, nous martelons le besoin de mettre fin à cette iniquité, sans aucun soutien des trois ordres de gouvernement.

En plus de devoir assumer les coûts d'entretien et d'exploitation de deux sites, de payer un taux unifié unique à Transports Canada, et de verser les PERI les plus élevés des grands aéroports, ADM a aussi hérité, lors de sa création il y a 30 ans, de la plus vieille aéroportuaire au Canada. En effet, la partie principale de l'aéroport international Montréal-Trudeau date des années 1960.

• (1705)

En terminant, l'aide apportée par le gouvernement fédéral par l'entremise du Programme des infrastructures essentielles des aéroports a été très bénéfique. Malheureusement, celui-ci est maintenant terminé et, lors du dernier budget, aucune somme additionnelle n'a été annoncée.

Or, à la suite de la pandémie qui a touché de façon radicale les finances de notre organisation avec une dette supplémentaire de près de 1 milliard de dollars, ADM doit poursuivre son programme d'investissements afin que les infrastructures de YUL répondent aux besoins de la collectivité. ADM doit notamment construire une station du Réseau express métropolitain et assumer 500 millions de dollars du coût total du projet, qui est de 600 millions de dollars. ADM doit également investir massivement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et ainsi contribuer à la décarbonation des activités aéroportuaires.

C'est là le défi colossal qu'ADM devra relever au cours de la prochaine décennie. Sans revoir le modèle des aéroports canadiens, il

est impératif de considérer les exigences qui se sont ajoutées depuis la privatisation des aéroports dans les années 1990. La sortie de la pandémie entraîne de grands défis pour l'industrie du transport aérien, mais elle offre également l'occasion d'améliorer le modèle des aéroports canadiens, pourvu que nous en ayons les moyens.

Je vous remercie.

• (1710)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Massé.

[Traduction]

Nous entendrons maintenant M. McKenna, au nom de l'Association du transport aérien du Canada.

Monsieur McKenna, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes pour votre déclaration préliminaire.

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

L'Association du transport aérien du Canada représente l'industrie du transport aérien commercial de ce pays depuis 1934. Nous représentons environ 175 membres engagés à tous les niveaux de l'aviation commerciale et de la formation au pilotage dans toutes les régions du Canada. Nos membres comprennent de très grands transporteurs internationaux et transfrontaliers, des transporteurs régionaux, des organismes de formation au pilotage et l'industrie canadienne de soutien au transport aérien.

[Français]

L'objectif premier des deux dernières années était de traverser la pandémie alors que, maintenant, nous misons sur la relance dans un contexte socioéconomique complètement changé, où le comportement du consommateur a été modifié à jamais. Non seulement est-il devenu extrêmement difficile de prévoir la demande future en matière de transport aérien, mais le public voyageur fait face à des augmentations de coûts qui pourraient complètement modifier la demande pour nos services.

[Traduction]

Des services gouvernementaux inefficaces, au ministère, à la sécurité des aéroports et aux douanes, ne font qu'ajouter au chaos. Le fait que le Canada ait tant tardé, par rapport aux autres pays du monde, à alléger les mesures de santé publique n'a certainement pas aidé à créer les conditions gagnantes dont nous avons tant besoin pour la relance.

Afin de limiter les séquelles pour l'industrie du transport aérien et de contribuer à la relance postpandémique, le gouvernement doit changer son attitude envers l'aviation commerciale au Canada. Le gouvernement doit cesser de considérer l'industrie du transport aérien comme une source de revenus. Aucun autre mode de transport n'est lésé comme l'industrie du transport aérien. Pourquoi le gouvernement, d'une part, tire-t-il plus de 1 milliard de dollars par an de frais et redevances de l'aviation imposés à aucun autre mode de transport, et d'autre part, finance-t-il le transport ferroviaire de passagers à hauteur de centaines de millions de dollars?

[Français]

En 2020, le nombre total de passagers de VIA Rail Canada était de 1,15 million, soit une baisse de 75 % par rapport à 2019, ce qui est semblable au pourcentage de perte de passagers pour le transport aérien au cours de la même période. Pourtant, VIA Rail Canada a reçu des subventions d'exploitation et d'immobilisation de 669 millions de dollars en 2020, ce qui équivaut à 582 \$ par passager.

Je rappelle aux membres du Comité qu'en période prépandémique, VIA Rail Canada transportait chaque année moins de 5 millions de passagers, contre près de 150 millions de passagers dans le secteur aérien. On pourrait conclure que le secteur aérien subventionne le secteur ferroviaire au pays.

[Traduction]

Pour limiter les dommages à long terme à l'industrie aérienne, le gouvernement du Canada doit mettre en œuvre les 10 recommandations suivantes.

Un: cesser d'utiliser l'aviation comme source de revenus.

Deux: à défaut de cela, le gouvernement doit au moins réinvestir dans l'aviation les revenus générés par les frais et redevances provenant du secteur.

Trois: il faut considérer l'aviation régionale comme un lien vital dans la connectivité du Canada.

Quatre: il faut investir dans l'infrastructure aérienne régionale et nordique, car le modèle utilisateur-payeur ne peut tout simplement pas soutenir les opérations dans ces régions qui dépendent presque entièrement de l'aviation. C'est la clé de leur capacité à fournir les services nécessaires pour soutenir le flux des passagers partout au Canada. Non seulement les aéroports éloignés et nordiques offrent un lien socioéconomique vital avec le reste du Canada, mais ils jouent un rôle-clé dans le rabattement de passagers internationaux à destination et en provenance d'autres aéroports au Canada.

Cinq: il faut établir un programme de financement soutenu par le gouvernement fédéral pour tous les étudiants qui fréquentent des établissements d'enseignement désignés offrant une formation professionnelle en vol ou des établissements postsecondaires offrant des programmes de technicien d'entretien d'aéronefs approuvés par Transports Canada et accrédités par les lois provinciales telles que la Loi sur les collèges privés d'enseignement professionnel de l'Ontario. Cela aiderait à attirer le nombre accru d'élèves-pilotes et de stagiaires en maintenance si désespérément nécessaires pour faire face aux pénuries qui frappent déjà à nos portes.

Six: le ministre de l'Immigration doit corriger l'arriéré et accélérer le traitement des visas d'étudiants et des permis de travail dans le monde de l'aviation.

[Français]

La septième recommandation est de privatiser l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, sans frais pour l'industrie du transport aérien ou pour ses passagers. En d'autres mots, il faut abandonner l'idée d'imposer un prix de 600 millions de dollars pour des actifs déjà payés par les passagers à maintes reprises au fil des ans au moyen du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien.

La huitième recommandation est de considérer NAV CANADA comme un service essentiel et de soutenir financièrement cette so-

ciété si elle subissait une autre baisse catastrophique de ses revenus en raison d'une crise nationale, plutôt que de l'obliger à augmenter les redevances que lui versent les transporteurs aériens.

[Traduction]

Neuf: au lieu de dépenser de l'argent dans des projets politiquement motivés tels que le train à grande fréquence que les volumes de trafic ne justifieraient jamais ni ne soutiendraient financièrement, le gouvernement doit développer en coopération avec l'industrie une politique nationale de transport aérien axée sur l'intermodalité. Une telle vision stratégique durable serait bénéfique à la fois pour l'économie, la connectivité et l'environnement.

Dix: gardez à l'esprit que le transport aérien est désormais un mode de vie, en fait un moyen de survie pour plusieurs, pas un luxe mais un catalyseur économique.

Je vous remercie.

● (1715)

Le président: Merci beaucoup, monsieur McKenna.

La prochaine intervenante sera Carmelle Hunka, de l'Administration aéroportuaire de Calgary.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

Mme Carmelle Hunka (vice-présidente, Personnel, risques et avocate générale, Calgary Airport Authority): Merci, monsieur le président.

Je salue tous les membres du Comité.

Je m'appelle Carmelle Hunka, et je suis vice-présidente de l'Administration aéroportuaire de Calgary. Je suis très heureuse de comparaître devant le Comité aujourd'hui au nom de l'Administration.

Je tiens d'abord à préciser que l'expérience que nous offrons aux clients de l'Aéroport international de Calgary YYC est le fruit de notre collaboration avec divers partenaires qui veillent à ce que les voyageurs vivent une expérience fluide et efficace. Ces partenaires comprennent les compagnies aériennes et nos partenaires gouvernementaux, comme Transports Canada, l'ACSTA, l'ASFC et l'ASPC. L'Aéroport international de Calgary YYC s'est adapté et continue de s'adapter efficacement aux mesures, qui changent constamment, et aux nouvelles préoccupations dans les aéroports. La création d'expériences de voyage positives pour les passagers aériens exige que tous les partenaires fassent leur part.

Dans cette optique, l'Administration aéroportuaire de Calgary se réjouit des récentes annonces du gouvernement fédéral, qui a supprimé les tests aléatoires obligatoires pour les passagers aériens internationaux à l'arrivée et rendu facultatifs l'utilisation de l'application ArriveCAN et le port du masque. La levée de ces dernières restrictions permet aux Canadiens de voyager sans restrictions, comme les citoyens du reste du monde, en plus de placer notre industrie en position de force pour se rétablir.

La pandémie a eu un impact énorme sur nos activités, comme sur celles des autres aéroports du Canada. En 2019, nous avons accueilli 18 millions de passagers à l'Aéroport international de Calgary et généré 8 milliards de dollars du PIB, un record absolu. Lorsque la pandémie a frappé, les conséquences sur notre aéroport en ont été catastrophiques. Le volume total de passagers a chuté à 5,7 millions de passagers en 2020 et ne s'est que légèrement redressé à 6,3 millions de passagers en 2021, mais nous sommes sur la voie de la reprise.

En 2022, nous estimons que le volume de passagers devrait plus que doubler pour atteindre les 14,3 millions de passagers qui sont passés par notre aéroport pendant l'année, une amélioration bienvenue quoique toujours bien inférieure au sommet de 2019. Nous sommes fiers d'annoncer que YYC est le grand aéroport qui s'était déjà le mieux rétabli en juillet et en août au Canada, avec des volumes de passagers atteignant les seuils de 2019. Plus nous sommes forts, à l'Aéroport international de Calgary, plus nous contribuons à l'essor de la ville, de la région et du pays dans son ensemble.

L'une des grandes réussites de notre aéroport a été la mise en place d'une file d'attente virtuelle pour nos points de contrôle de sécurité. La file d'attente virtuelle, qu'on appelle la YYC Express, permet aux passagers de s'inscrire en ligne jusqu'à quatre jours avant leur vol pour obtenir une place dans la file d'attente à l'un de nos points de contrôle de sécurité. Cela permet à l'aéroport de répartir les passagers entre les points de contrôle les moins fréquentés pendant les périodes de pointe, ce qui réduit les temps d'attente. La YYC Express donne aux passagers une heure précise dans la file d'attente, ce qui leur donne une certitude et réduit le temps passé dans la file pour passer au contrôle de sécurité. La YYC Express a connu un tel succès que d'autres aéroports canadiens comptent adopter la même technologie pour créer leur propre version de cette file d'attente virtuelle.

Cette file d'attente virtuelle a été mise en œuvre et financée exclusivement par l'Administration aéroportuaire de Calgary. Nous payons le personnel chargé de gérer la file d'attente, de scanner les codes QR et de mettre en œuvre la technologie associée à la file d'attente. Nous avons financé la YYC Express au moment même où nous devions contracter près de 300 millions de dollars de dettes supplémentaires, pendant la pandémie, mais c'est un investissement que nous avons fait pour offrir une expérience plus efficace à nos clients.

Nous demandons au gouvernement fédéral d'investir dans la technologie pour améliorer l'expérience des voyageurs, notamment dans les files d'attente virtuelles, dans des appareils de contrôle plus efficaces et dans des technologies leur permettant de passer plus efficacement aux douanes et à l'immigration.

En ce qui concerne le bail foncier, nous demandons des mesures supplémentaires pour réduire la bureaucratie. Premièrement, nous recommandons la modernisation des exigences de conformité aux baux fonciers. Les aéroports dépensent chaque année des sommes considérables pour satisfaire aux exigences de conformité administrative et démontrer qu'ils respectent les conditions de leur bail, mais ils paient surtout des loyers élevés au gouvernement conformément à leur bail foncier. Rien que pour juillet et août, YYC paiera chaque mois plus de 2 millions de dollars de loyer au gouvernement fédéral sans rien recevoir en retour. En 2020, les paiements de loyer ont été suspendus compte tenu de la baisse imprévisible et radicale du volume de la clientèle, mais les paiements de loyer de 2021 ont seulement été reportés à une date ultérieure. Bien que nous ayons accueilli favorablement ce soutien, l'approche du gouvernement en matière de paiements de loyer n'a pas suffi pour compenser la baisse continue des revenus que nous avons connue en raison de la pandémie.

En tant que locataire, l'Administration espère que le gouvernement fédéral réinvestisse les loyers perçus en vertu du bail foncier dans l'aéroport, qu'il investisse dans des infrastructures essentielles durables sur le plan environnemental, et nous lui demandons de nous redonner accès à du financement pour les projets d'immobili-

sations essentiels par le biais du Fonds national des corridors commerciaux ou le rétablissement du PIEA.

● (1720)

Merci.

Le président: Merci beaucoup, madame Hunka.

Enfin, nous entendrons M. Boudreau, qui représente l'Administration de l'aéroport de Vancouver.

Monsieur Boudreau, la parole est à vous. Vous avez cinq minutes pour votre déclaration préliminaire.

M. Trevor Boudreau (gestionnaire, Relations gouvernementales, Administration de l'aéroport de Vancouver): Merci, monsieur le président, et merci aux membres du Comité.

Je me joins à vous aujourd'hui depuis l'Aéroport international de Vancouver, qui est situé sur le territoire traditionnel non cédé de la bande indienne de Musqueam. Avant de commencer, j'aimerais exprimer mon respect aux aînés d'hier et d'aujourd'hui.

Je suis ici aujourd'hui pour représenter les plus de 20 000 personnes qui travaillent chaque jour à l'Aéroport international de Vancouver YVR.

Aujourd'hui, je présente les recommandations suivantes sur la façon dont le gouvernement peut soutenir les aéroports du Canada, dans l'intérêt des voyageurs canadiens et de notre économie. Ces recommandations s'articulent autour des points suivants: premièrement, améliorer les processus gouvernementaux et lever les obstacles réglementaires; deuxièmement, accélérer l'adoption de la technologie et de l'innovation; troisièmement, travailler en partenariat avec les aéroports afin d'accélérer les investissements que nous faisons déjà pour transformer les aéroports du Canada en moteurs économiques de prochaine génération.

Les aéroports du Canada forment un écosystème dynamique. Notre industrie exploitait jusque là de main de maître des chaînes d'approvisionnement juste-à-temps qui faisaient transiter chaque jour des millions de bagages, de personnes et de marchandises dans nos aéroports, il a donc été difficile pour nous de nous heurter aux problèmes de croissance que nous avons connus au cours des derniers mois.

Aujourd'hui, nous sommes sur la voie du retour à notre rendement pré-pandémique, et ce, en grande partie grâce à notre personnel dévoué et fantastique, à notre planification proactive, à notre coordination avec nos partenaires, ainsi qu'à notre souci constant d'innovation.

Tout d'abord, concernant la main-d'œuvre, il est important de souligner que l'aéroport de Vancouver est un employeur reconnu pour offrir des salaires décents, c'est-à-dire que nous payons à nos travailleurs un salaire équitable pour notre région. D'ailleurs, cette politique de salaire décent nous a permis de recruter plus de 80 nouveaux travailleurs de première ligne ce printemps et de faire en sorte qu'ils soient en poste en quelques semaines. Plus de 600 personnes ont alors postulé pour travailler à l'YVR.

Pendant la pandémie, nous avons également accéléré notre transformation numérique et lancé une nouvelle plateforme jumelle numérique. Cet été, nous avons mis cette technologie entre les mains de nos travailleurs de première ligne, ce qui leur a permis d'améliorer la surveillance afin de déployer des ressources en temps réel pour soutenir les voyageurs, les compagnies aériennes et les organismes gouvernementaux quand ils en ont besoin.

Nous nous sommes également associés à nos collègues des aéroports canadiens et aux organismes gouvernementaux pour mettre au point, tester et déployer rapidement de nouveaux outils. Ces solutions permettent aujourd'hui de réduire les temps d'attente et les coûts.

Bien sûr, je m'en voudrais de ne pas mentionner les 150 millions de dollars que nous dépenserons au cours des 10 prochaines années pour devenir le premier aéroport canadien carboneutre d'ici 2030.

Comment le gouvernement peut-il nous soutenir davantage?

En ce qui concerne notre première recommandation, YVR encourage vivement le gouvernement fédéral à supprimer les obstacles réglementaires qui freinent la modernisation des processus de contrôle de la sécurité des voyageurs, qui s'effectuent actuellement sous la supervision de l'ACSTA. La réalité est telle que la structure réglementaire du Canada en matière de contrôle de sécurité est dépassée et ne permet pas au Canada d'évoluer vers l'approche fondée sur le risque dont nous avons besoin aujourd'hui et que nous observons dans les autres pays du G7.

Plus précisément, il faut redéfinir les mesures de contrôle de sécurité nécessaires pour repartir sur de nouvelles bases. Il importe de souligner que nos partenaires ont besoin d'une réglementation simplifiée pour jouir de la flexibilité opérationnelle dont ils ont besoin pour améliorer les débits aux contrôles de sécurité, sans pour autant nuire à la fonction de sécurité essentielle qu'assurent les agents de contrôle de sécurité en première ligne.

En outre, il est urgent que le gouvernement du Canada collabore avec le gouvernement américain et rouvre les centres d'inscription NEXUS au Canada. Le programme NEXUS a connu une croissance importante au cours des dernières années et a été extrêmement bien adopté par les Canadiens. Toutefois, les Canadiens ne peuvent actuellement pas obtenir de nouvelle carte NEXUS ni renouveler leur inscription.

En ce qui concerne notre deuxième recommandation, notre aéroport a clairement démontré comment il peut utiliser les données et les solutions numériques pour améliorer son rendement opérationnel. Non seulement avons-nous lancé notre propre plateforme de jumelage numérique, mais tous les aéroports qui comparaissent devant le Comité aujourd'hui collaborent au déploiement de nouvelles innovations.

J'attire votre attention sur la file d'attente virtuelle pour le contrôle de sécurité que Mme Hunka a mentionnée il y a un instant. Ce système a été mis à l'essai à l'Aéroport international de Calgary et, comme elle l'a mentionné, il a connu un succès retentissant. Il sera mis en oeuvre dans tous les autres grands aéroports du Canada très prochainement, et je suis fier d'annoncer que la YVR Express sera lancée dès la semaine prochaine pour nos passagers.

Le gouvernement fédéral a l'occasion de se joindre à nous pour explorer d'autres innovations et les déployer rapidement.

Pour ce qui est de notre dernière recommandation, nous pouvons nous attendre à vivre dans un monde où l'offre sera limitée dans la prochaine décennie. Par conséquent, nous devons faire d'importants investissements collectifs dans l'infrastructure du Canada.

À l'Aéroport international de Vancouver, pendant la pandémie, nous avons compris qu'il fallait accroître notre volume de marchandises transportées et améliorer la logistique. Nous investissons donc proactivement 150 millions de dollars dès maintenant pour accroître les opérations du fret aérien de YVR, et ce, au profit des transporteurs de marchandises canadiens. Fait important, cet investissement de 150 millions de dollars facilitera un commerce intérieur et extérieur de plus de 250 milliards de dollars au cours des 20 prochaines années. C'est considérable.

Nous croyons qu'un financement fédéral continu au moyen de divers programmes comme le Fonds national des corridors commerciaux, conjugué aux investissements des aéroports, des Autochtones et d'autres acteurs non gouvernementaux, contribuera à accélérer nos investissements.

• (1725)

En conclusion, nous nous attaquons aux défis qui se présentent à nous tout en faisant notre part pour que le transport aérien demeure abordable et sécuritaire pour les Canadiens. Nous remercions le Comité de sa volonté de réfléchir aux autres moyens de réduire les formalités administratives et les coûts.

Je serai ravi de répondre à vos questions. Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Boudreau.

Nous demanderons à Mme Rood de poser la première série de questions aujourd'hui.

Madame Rood, la parole est à vous. Vous avez six minutes.

Mme Lianne Rood (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui pour participer à cette étude très importante.

Cet été, j'ai eu l'occasion de voyager beaucoup à travers le pays, de visiter de nombreux aéroports, de parler avec les gens sur le terrain, de parler avec des gens de collectivités plutôt rurales et de certaines de nos communautés nordiques également. J'ai été témoin de bien des frustrations dans les aéroports, à cause des files d'attente, des retards, des bagages qui traînaient partout, du manque de sécurité ou des problèmes liés au fait de ne pas avoir de carte NEXUS. Nous constatons que tous ces éléments contribuent à rendre les voyages pénibles pour bien des Canadiens partout au pays.

Heureusement, nous avons vu ces derniers jours que le gouvernement a enfin clarifié la situation en se débarrassant de toutes les mesures sanitaires liées à la COVID, afin que nous puissions recommencer à voyager normalement au Canada. Nous voyons également notre économie reprendre un peu, espérons-le, grâce aux voyageurs internationaux qui hésitaient à venir au Canada en raison de l'obligation d'utiliser l'application ArriveCAN ou de notre politique de vaccination.

Je ne sais pas trop qui voudra répondre à ma première question, peut-être les représentants des aéroports.

Monsieur, vous avez mentionné que l'aéroport de Vancouver compte investir davantage. Je me demande simplement comment les aéroports prévoient de faire face à l'afflux important de passagers qui est à prévoir dans les jours à venir avec la levée des restrictions. Je peux vous dire qu'il y a beaucoup de gens d'ailleurs à qui j'ai parlé qui attendaient de pouvoir venir au Canada pour rendre visite à des proches qui espèrent vivement prendre l'avion très bientôt.

Pourriez-vous nous dire ce que vous comptez faire pour atténuer les difficultés dans les aéroports ou ce que le gouvernement pourrait faire à très court terme pour atténuer certaines des difficultés actuelles?

M. Trevor Boudreau: Merci, madame Rood.

Nous avons très hâte de les accueillir de nouveau au Canada et à l'aéroport de Vancouver. Il convient de préciser, pour le Comité, que YVR n'a pas connu les mêmes grandes difficultés que d'autres aéroports du Canada. Dans une certaine mesure, cela est dû à la façon dont les voyages aériens ont repris plus tôt cette année, mais c'est aussi grâce à une planification et à des investissements judicieux que nous avons faits avant et pendant la pandémie. Ainsi, l'un des projets que nous avons pu mener à bien pendant la pandémie a été l'agrandissement, au coût de 300 millions de dollars, de notre zone d'arrivée internationale. Cela nous a été bien utile quand les voyages en avion ont repris.

Nous avons beaucoup travaillé avec l'ASFC et avons établi un partenariat très étroit avec elle pour intégrer des guichets universels à la salle des douanes. Il s'agit là d'une innovation conçue par l'aéroport de Vancouver il y a quelques années. Elle a été reprise par d'autres aéroports partout au Canada, notamment à Halifax, Winnipeg, Edmonton et Québec. Dans le contexte du virage technologique actuel, nous sommes très favorables à l'idée de sortir les procédures douanières de la salle des douanes. Il est certain que des applications comme ArriveCAN, qui a été conçue à des fins particulières, soit pour faciliter les déclarations préalables que tout le monde doit faire quand il entre au Canada par voie aérienne, sont utiles.

Cet été, nous avons travaillé de concert avec l'ASFC à la création d'une plateforme qui est maintenant installée à nos guichets, qui permet de faire des déclarations à l'avance et de réduire de moitié le temps d'attente des voyageurs dans la salle des douanes. Je souligne que nous constatons que le temps d'attente a diminué même pour les familles nombreuses, dans lesquelles il peut y avoir des personnes habiles avec les technologies qui peuvent avoir fait une déclaration préalable, mais où la mère et le père ne savent peut-être pas comment utiliser la technologie. Les enfants doivent les aider. Certains ont des enfants en bas âge aussi. Cela peut leur faciliter la tâche.

Nous voyons là beaucoup de potentiel, ce qui nous pousse à continuer de nous associer avec les organismes gouvernementaux pour concevoir des solutions technologiques.

• (1730)

Mme Lianne Rood: Merci.

Madame Hunka, je me demande si vous aimeriez dire quelque chose à ce sujet également et nous parler de ce que vous faites à Calgary. Prévoyez-vous d'avoir recours à un plus grand nombre de gardes-frontières pour prévenir les problèmes frontaliers? J'entends que c'était un problème à Vancouver. Vous avez maintenant une grande salle pour accueillir les passagers internationaux, mais cela

n'accéléra les choses en rien s'il n'y a pas suffisamment de gardes-frontières dans les aéroports pour les accueillir.

Mme Carmelle Hunka: Je vous remercie de cette question.

Comme l'aéroport de Vancouver, l'aéroport de Calgary n'a pas connu les mêmes difficultés que d'autres, récemment, quand le nombre de passagers a bondi. Nous sommes très vigilants et nous avons une relation très solide avec notre directeur de bureau de l'ASFC. Par conséquent, nous avons été en mesure d'aider l'ASFC en lui fournissant du personnel supplémentaire dans la salle des douanes pour accueillir les passagers aux guichets universels et les diriger vers la file appropriée. C'est la stratégie que nous avons adoptée. Il s'agit vraiment de travailler en partenariat et d'affecter du personnel supplémentaire aux endroits nécessaires pour diriger les passagers.

Comme M. Boudreau l'a indiqué, en ce qui concerne les avancées technologiques, il serait assurément utile que la déclaration électronique ou la déclaration préalable en ligne soit intégrée au système. Les passagers ne seraient pas obligés de s'y soumettre deux fois. À l'heure actuelle, il faut faire la déclaration dans l'application, puis confirmer les réponses à toutes les questions une deuxième fois au guichet. Si nous pouvions éviter ce doublon et n'avoir à répondre aux questions qu'une fois, cela réduirait sûrement la congestion et accélérerait les déplacements des passagers. C'est ce que nous privilégierions.

Mme Lianne Rood: Merci beaucoup.

Monsieur le président, mon temps est-il presque écoulé?

Le président: Il vous reste 17 secondes, madame Rood.

Voulez-vous les laisser au suivant?

Mme Lianne Rood: Je vais céder mes 17 secondes au suivant.

Merci beaucoup pour ces réponses.

Le président: Merci beaucoup. C'est très apprécié.

Le prochain intervenant sera M. Rogers.

Monsieur Rogers, à vous la parole. Vous avez six minutes.

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

Je souhaite la bienvenue à nos témoins d'aujourd'hui.

Je voudrais simplement faire remarquer que, bien sûr, au cours des trois dernières années, nous avons entendu de nombreux témoins, à ce comité, parler du fait que l'industrie du transport aérien a connu des temps très difficiles au plus fort de la pandémie. Il est indéniable que l'industrie du transport aérien a traversé une période très difficile.

Nous avons assisté à une reprise surprenante dans le nombre de personnes qui ont recommencé à voyager. Je serais simplement curieux de savoir quelles prévisions les représentants des aéroports faisaient quant à l'avenir du transport aérien l'année dernière, combien de temps ils s'attendaient à ce qu'il faille à l'industrie aérienne et aux compagnies aériennes pour renouer avec une demande comme celle qu'on observe aujourd'hui et des volumes comparables à ceux d'avant la COVID?

À quoi ressemblaient vos prévisions? Que prévoyez-vous maintenant pour l'année prochaine ou la suivante?

Je vais commencer par M. Massé, puis je donnerai la parole aux deux autres représentants des aéroports.

M. Martin Massé: Je vous remercie de votre question.

Lors de ma première intervention, j'ai dit sans équivoque que nous nous attendions à retrouver nos volumes pré-pandémiques au plus tard en 2024. Nous enregistrons déjà des taux de fréquentation de 85 à 90 %— et c'est probablement la même chose dans les autres grands aéroports. Nos chiffres seront légèrement supérieurs en 2023. Nous prévoyons un rétablissement à 100 % d'ici 2024 au plus tard.

Pour ajouter à ce que mes collègues ont dit, nos situations étaient légèrement différentes en raison de la configuration de nos réseaux. Notre aéroport est le plus international. Nous avons eu beaucoup de problèmes avec le transfert des bagages, les frontières américaines, le système de prédédouanement et le personnel, mais pas tellement avec l'ASFC.

C'est aussi une question de personnel chez nos partenaires, y compris les compagnies aériennes, pour les agents de service d'escale, notamment. C'est beaucoup ce sur quoi il faut nous concentrer maintenant, jusqu'à ce que la situation soit rétablie, en 2024 au plus tard.

M. Churence Rogers: Madame Hunka, vous avez la parole.

Mme Carmelle Hunka: À Calgary, oui, nous entrevoyons aussi l'horizon de 2024.

Au départ, nous pensions que ce serait en 2025, mais la reprise s'est faite plus vite. Je pense, cependant, qu'il faut vraiment que le Comité comprenne que même si Calgary n'a pas connu les mêmes difficultés que Montréal et Toronto, les aéroports forment un seul et même écosystème. Ce qui se passe dans un aéroport a des répercussions sur tous les autres aéroports. Quand les transporteurs aériens sont touchés, quand les départs de Montréal et de Toronto vers Calgary sont perturbés, dans l'écosystème, les services offerts à Calgary s'en ressentent. Il est vraiment important de tenir compte de tout l'écosystème et de soutenir l'ensemble de l'écosystème à mesure que nous avançons.

• (1735)

M. Churence Rogers: Allez-y, monsieur Boudreau.

M. Trevor Boudreau: Je suis d'accord avec tout ce que M. Massé et Mme Hunka ont dit, donc je n'ajouterai rien de plus de ce côté.

Pour ce qui est de la dotation, je répète que c'est un enjeu que nous surveillons de près dans nos activités. Avant même que la pandémie ne frappe, nous avons constaté de nombreux mouvements de main-d'œuvre parce que les salaires étaient insuffisants. J'ai mentionné notre politique de salaires décents, qui s'applique maintenant à certains de nos fournisseurs de services directs et à tous nos employés. Elle sera élargie, à partir de mars prochain, à tous les contrats de service de l'Administration de l'aéroport de Vancouver.

Nous pensons que c'est important, parce que nous ne voulons pas que les gens soient embauchés, pour être recrutés ensuite par d'autres exploitants de l'aéroport. Nous voulons que les travailleurs restent fidèles à leur employeur et qu'ils continuent d'aider l'aéroport et notre communauté, que nous sommes là pour servir, en fin de compte.

M. Churence Rogers: Merci.

Je pense que nous comprenons tous à quel point la pénurie de main-d'œuvre a amplifié les problèmes de congestion de nos aéro-

ports, en particulier dans les aéroports internationaux. Qu'aimeriez-vous dire aux travailleurs qui ont tenu bon et qui ont continué de travailler malgré un redémarrage si difficile?

Je vais d'abord demander à M. McKenna de répondre à cette question.

M. John McKenna: L'embauche de personnel qualifié, préposés à l'entretien, pilotes, etc. n'a jamais été facile pour nous. Ça s'est aggravé au point que les pénuries de main-d'œuvre touchent tous les niveaux de service qui nous sont familiers.

Or c'est entièrement au détriment de l'expérience passager. Dans un aéroport, les retards ne sont pas imputables au lieu. Certains sont causés par l'ACSTA, les services d'immigration, toutes sortes de facteurs de cette nature, et tout ça s'ajoute à l'expérience passager. Même le port du masque à bord de l'avion contrariait beaucoup les passagers et le personnel contre qui était dirigé leur mécontentement.

Nous sommes vraiment redevables à ceux qui ont tenu bon avec nous. Tous travaillent maintenant au retour à la normale. Mais l'État doit nous rattraper et nous aider dans tous ces efforts.

M. Churence Rogers: Merci.

Monsieur le président, je crois que mon temps est écoulé.

Le président: Oui. Merci beaucoup, monsieur Rogers.

[Français]

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

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

Monsieur McKenna, plusieurs membres du Comité ont parlé des répercussions de la pandémie sur l'industrie aérienne et j'aimerais poursuivre dans le même ordre d'idées.

Dans le cadre de l'étude que nous menons, je pense à l'exemple frappant de l'augmentation pharaonique des frais imposés par NAV CANADA aux compagnies aériennes et à tous les autres utilisateurs de ses services. Vous en avez parlé dans votre mot d'ouverture, mais pensez-vous qu'on devrait aller voir plus loin? Je prends l'exemple de NAV CANADA, mais il y a d'autres cas où le gouvernement fédéral semble considérer les aéroports comme une vache à lait plutôt que comme un service pour la collectivité.

Pourriez-vous nous en dire plus là-dessus?

M. John McKenna: C'est effectivement un bon exemple. Tout le monde dans l'industrie a été choqué de voir que le gouvernement n'était pas venu en aide à NAV CANADA, qui fournit un service que nous considérons comme essentiel. NAV CANADA avait demandé de l'aide au gouvernement après avoir, elle aussi, vu ses revenus chuter de 90 %. Cependant, celui-ci lui a dit que, comme elle était maintenant une entreprise privée, elle n'avait qu'à se débrouiller toute seule. Conséquemment, NAV CANADA a dû augmenter ses frais de 29,5 %.

Toutes ces augmentations de frais, sans même parler de l'augmentation du prix du carburant, retardent la reprise de notre industrie et sont énormément nuisibles. Je considère donc que le gouvernement aurait vraiment dû venir en aide à NAV CANADA dans ces circonstances. À tout le moins, il pourrait commencer à payer des frais de service pour ses avions et pour les avions militaires, ce qu'il n'a encore jamais fait. Pourtant, NAV CANADA a dû assumer toutes ces dépenses quand même.

Je siège actuellement au comité qui se penche sur la privatisation de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Nous nous demandons ce qu'il arriverait à cette dernière une fois privatisée s'il devait y avoir une autre pandémie. Le gouvernement nous laisserait-il nous débrouiller tout seuls?

Le gouvernement doit soutenir les entreprises qui offrent un service essentiel, service dont il a lui-même édicté les normes.

• (1740)

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup, monsieur McKenna.

Monsieur Massé, d'Aéroports de Montréal, on a vu durant l'été des palmarès pas très élogieux pour les aéroports canadiens, notamment ceux de Toronto et de Montréal. Nos aéroports auraient fait partie des pires au monde en ce qui concerne les retards.

Tout à l'heure, vous aviez l'air de nous dire que ce ne sont pas nécessairement des éléments qui relèvent de votre responsabilité. Pourtant, c'est votre réputation qui en souffre au bout du compte. Y a-t-il des leçons à en tirer, selon vous?

M. Martin Massé: C'est une excellente question.

Je crois que M. Boudreau a un peu parlé de la question des salaires offerts aux employés aéroportuaires ainsi que du maraudage qui se pratique entre entreprises ou services. En fin de compte, nous servons la même clientèle, les passagers, et il faut désormais apprendre à bien traiter les gens qui occupent ces emplois et qui se présentent au travail.

C'est pour cela que nous avons mis en place avec les employeurs des programmes d'assiduité et de rétention du personnel. Nous voulons ainsi pouvoir pallier le manque chronique de personnel dans des emplois qui, même s'ils n'exigent pas nécessairement de compétences reconnues, sont essentiels, comme nous l'avons observé durant l'été.

Il est important qu'un calendrier de vols puisse être soutenu, non seulement à bord de l'avion par une équipe de pilotes et d'agents de bord, mais aussi au sol, que ce soit par la compagnie aérienne ou un prestataire de services qui lui est affilié. Il faut bien traiter les gens qui se présentent au travail.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

Il n'y a pas si longtemps, nous avons accueilli au Comité des représentants de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ainsi que des fonctionnaires. À cette occasion, nous avons souligné l'entrée en vigueur de nouvelles normes en matière de droits des passagers et nous avons reconnu que nous les aurions aimées encore plus contraignantes. Cependant, nous avons salué le fait qu'il y avait eu une amélioration.

Nous avons aussi soulevé un point qui aurait pu être intéressant, suggérant que ces normes s'appliquent, non seulement aux compagnies aériennes, mais aussi aux organismes qui relèvent du gouvernement. En effet, les compagnies aériennes finissent par être forcées d'assurer un niveau de service et d'offrir une fiabilité que le gouvernement lui-même n'assure pas, ce qui envoie un drôle de message.

Messieurs Massé et McKenna, auriez-vous des commentaires à ce sujet?

M. Martin Massé: Je n'ai pas de position de mon organisation à transmettre au Comité à ce sujet.

Cela dit, l'objectif est évidemment de servir les passagers le plus rapidement possible. Nous savons que, depuis la pandémie, le seuil de tolérance aux files d'attente à différents points de contact durant le parcours des passagers est à la baisse. Il faut donc bien servir les gens, et ce, le plus rapidement possible.

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur McKenna, voulez-vous vous prononcer?

M. John McKenna: Je vous remercie.

Ces temps-ci, notre industrie subit des retards jamais vus dans le passé en lien avec les services offerts par Transports Canada ou d'autres organismes du gouvernement. Ces retards dépassent l'entendement, qu'il s'agisse de l'émission de cartes d'accès à des endroits restreints, de la certification de titres pour les pilotes, du renouvellement de licences de pilotes, de l'administration d'examen professionnels et de tests périodiques que les pilotes doivent subir, de la certification d'aéronefs, et ainsi de suite. Le gouvernement ne fournit aucune explication pour ces retards, et cette situation retarde notre reprise.

Même si les compagnies annoncent l'achat d'équipements, ces derniers ne pourront pas être utilisés tant et aussi longtemps qu'ils n'auront pas été approuvés et qu'ils ne figurent donc pas au certificat d'exploitation de la compagnie.

• (1745)

Le président: Merci beaucoup, messieurs.

[Traduction]

La parole est maintenant à M. Bachrach.

Vous disposez de six minutes.

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

Je remercie d'abord tous les témoins pour leurs exposés. La question d'aujourd'hui intéresse visiblement et vivement notre comité.

Je questionnerai d'abord Mme Hunka, de l'Aéroport international de Calgary.

Vous avez évoqué la notion de responsabilités partagées, et je crois que vous avez dit que tous les partenaires devraient s'y mettre. Ça répond à un des besoins révélés pendant la pandémie, celui de se responsabiliser. Ma question n'a rien d'un piège, mais je suis très curieux, ayant eu la chance, du fait de notre appartenance au Comité, de converser avec tous les différents partenaires de l'écosystème aéroportuaire.

Nous entendons souvent les différents acteurs en incriminer d'autres pour les difficultés éprouvées. Ceux qui sont au bout de la chaîne sont d'abord les passagers qui dormaient sur le sol de nos aéroports, puis les salariés soumis à des conditions incroyablement difficiles.

Dans cette situation manifestement complexe, nous distinguons toutes sortes d'acteurs ou de facteurs: le contrôle de sécurité, l'administration, chargée de la maintenance des infrastructures, les compagnies aériennes, qui font voler les avions. Mais, dans le délabrement général, les passagers cherchent des responsables.

Comment créer un système de responsabilisation? Aujourd'hui, l'Office des transports du Canada a à traiter 24 000 plaintes accumulées de passagers dont les vols ont été retardés et annulés. Ils ne sont que la partie visible, ayant réussi à franchir l'étape complexe du formulaire de plainte en ligne

Parlez-nous de la façon de créer un système de responsabilisation qui évitera aux passagers de faire les frais des problèmes comme ceux que nous avons observés ces derniers mois.

Mme Carmelle Hunka: Merci beaucoup pour cette question.

Qu'on dise que l'expérience implique la participation de tous les acteurs, ça ne m'étonne pas. C'est une responsabilité commune à nous tous. Pour répondre aux observations selon lesquelles le problème se situe à l'ACSTA ou à l'Agence des services frontaliers du Canada, pour nous les administrateurs aéroportuaires, la question vient sur le tapis.

Nous, les administrateurs de l'aéroport, nous considérons que notre rôle consiste à rassembler tous ces acteurs pour la discussion visant la prestation du service nécessaire au passager. Avant le début de l'été, nous avons convoqué à l'aéroport tous les acteurs de l'ACSTA, de l'Agence des services frontaliers du Canada, du Service des douanes et de protection des frontières des États-Unis et de l'Agence de la santé publique du Canada, avec les médias, pour discuter de la signification des voyages, de ce à quoi ils ressembleraient et de ce à quoi les passagers pouvaient s'attendre dans les aéroports.

Notre investissement dans YYC Express et la création d'une file d'attente virtuelle prouvent notre détermination à faciliter la tâche à nos partenaires. Il faut aussi que nos partenaires soient francs avec nous et ne nous cachent pas certains des renseignements.

L'une des difficultés concernant l'ACSTA découle du fait qu'elle communique au public des temps d'attente qui ne se fondent pas sur ceux qu'on observe à la fin de la file, mais à l'endroit où elle commence la surveillance et le contrôle, ce qui manque de transparence, une transparence dont nous avons bien besoin.

Conscients que, dans cet écosystème, nous sommes solidairement responsables de notre réputation commune, nous avons besoin de l'appui de nos partenaires, un appui qui est mutuel.

M. Taylor Bachrach: Madame Hunka, mettez-vous à la place du passager et dites-nous à qui il revient d'assumer toute la responsabilité? Le passager cherche simplement à arriver à destination. Il a déboursé beaucoup d'argent et, maintenant, à deux heures du matin, il dort sur le sol de l'aérogare.

Parmi tous les acteurs que vous avez décrits, le ministre est-il ce responsable? Qui doit l'être? J'essaie simplement de déterminer qui doit répondre de ce fiasco.

• (1750)

Mme Carmelle Hunka: Il importe beaucoup que nous, dans l'administration de l'aéroport, nous procurions l'expérience la mieux réussie à nos invités. Voilà qui explique nos investissements, mais nous avons besoin de l'appui de l'État. Le ministre des Transports doit se mouiller, investir dans les infrastructures, miser sur les partenaires et les services, les meilleures technologies pour faire passer plus rapidement au passager l'étape de l'ACSTA et les points de contrôle, sans l'obliger à vider ses bagages. Voilà certaines de nos exigences pour que le passager ait l'impression que tout baigne.

Les discussions et les comités sont nombreux. En ce moment, nous devons voir des investissements dans de meilleures technologies et dans les partenariats en question, pour procurer la meilleure expérience possible au voyageur.

Vous avez absolument raison. Si je dormais à même le sol, j'alerterais les médias sociaux, je prendrais la photo dans l'aérogare. La réputation des aéroports est en jeu. Voilà pourquoi il est si important pour nous d'en discuter avec le gouvernement, parce que, pour nos investissements, nous aurons besoin de l'aide de l'État.

Nous sommes un secteur d'activité captif. Nous ne pouvons pas compter sur de multiples sources de revenus. Voilà pourquoi nous avons besoin de cette aide. Les loyers que nous versons en pure perte hypothèquent notre viabilité.

M. Taylor Bachrach: Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Encore 20 secondes.

M. Taylor Bachrach: Si j'avais su! Je voulais questionner M. Boudreau sur les salaires minimums vitaux et les salaires inférieurs à la normale, mais ce n'est que partie remise.

Monsieur le président, je vous remets mon temps.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Monsieur Jeneroux, vous disposez de cinq minutes.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci, monsieur le président.

L'aéroport de Montréal s'est vu attribuer le deuxième rang parmi les pires aéroports du monde, pour les vols retardés, dont le taux s'élevait à 47,8 %. Le 10^e rang est allé à l'aéroport de Vancouver, où plus du tiers des vols était retardé.

Monsieur Boudreau, je commence par vous.

En juin, des témoins nous ont dit que le port obligatoire du masque, l'obligation vaccinale, le traçage obligatoire et l'appli ArriveCAN ont contribué à ces retards. Seriez-vous d'accord là-dessus?

M. Trevor Boudreau: Ce n'est pas ce que nous avons constaté à Vancouver, où les retards résultaient de phénomènes répercutés d'ailleurs dans le secteur de l'aviation, pas uniquement au Canada, mais dans le monde entier. C'est ce que nous avons vécu.

M. Matt Jeneroux: Je me souviens de reportages qui concernaient votre aéroport, monsieur Boudreau, où des vols internationaux étaient retardés, et les retards se prolongeaient pendant des jours, ce qui faisait rater leurs vols aux voyageurs. Qu'est-ce qui contribuait à ces retards?

M. Trevor Boudreau: Puis-je vous demander d'être plus précis? Je ne vois pas très bien ce à quoi vous faites allusion.

M. Matt Jeneroux: Il y a un mois, environ, des voyageurs attendaient leur avion pour l'Alaska ou Detroit dans le secteur des vols internationaux. Global News était sur place, ses journalistes filmaient les lieux et s'interrogeaient sur la cause des retards dans votre aéroport. D'après un certain nombre de personnes présentes, les vaccins, le traçage et l'appli ArriveCAN contribuaient au problème. Vous dites qu'elles avaient tort, que c'était autre chose.

M. Trevor Boudreau: Je crois que vous faites allusion à ce dimanche, en août, quand le dépistage par l'ACSTA a éprouvé des retards à cause d'un manque de personnel. Beaucoup d'employés avaient réservé à l'improviste une journée de congé. Ça causé une rupture assez importante du service, ici, à Vancouver, qui a duré une journée et à laquelle on a mis fin aussitôt que possible.

Vous avez dit que des voyageurs prenaient des vols internationaux. Certains de nos partenaires, du Service des douanes et de protection des frontières des États-Unis, continuent d'avoir des retards en raison de leur nouveau processus simplifié de traitement des arrivées, qui, même s'il est simple d'emploi, éprouve des difficultés initiales pendant son déploiement. Nous les aidons à les résoudre. Nous collaborons également avec eux pour ramener leurs effectifs à ce qu'ils étaient en 2019, ce qui, d'après nous, devrait continuer d'aider les passagers.

L'ACSTA est demeurée stable depuis août. Quant à nous, nous n'avons pas vécu les problèmes de ce mois-là.

M. Matt Jeneroux: Monsieur Boudreau, je vous remercie. Veuillez simplement vous mettre à la place des passagers qui attendent depuis deux jours et qui vous entendent évoquer une crise de croissance et des anicroches. Eux, ils ratent des rendez-vous avec leur médecin, des réunions familiales. C'est marquant pour chacun d'eux.

Monsieur Massé, votre aéroport a été classé au deuxième rang des pires aéroports, à cause d'un taux de retard des vols de 47,8 %. Je répète que, en juin, des témoins nous ont expliqué que c'était attribuable au port obligatoire du masque, à l'obligation vaccinale, au traçage obligatoire et à l'appli ArriveCAN. Êtes-vous d'accord avec eux?

• (1755)

M. Martin Massé: Ces facteurs ont peut-être joué. Mais la cause première est un orage qui nous a complètement paralysés pendant des heures. Dès ce moment, tout a complètement basculé... sans possibilité, pour nous, de reprendre le dessus, par la suite, sur les retards.

[Français]

Lors de cet événement, notre équipe de direction a d'ailleurs passé la nuit à informer le mieux possible les passagers. C'est à compter de ce moment que l'ensemble du réseau n'a pas été en mesure de reprendre le retard provoqué par cet arrêt complet de la plateforme, qui a duré des heures. Comme M. Boudreau le mentionnait, se sont aussi ajoutées les absences inattendues d'employés de certains partenaires, ainsi que l'absence d'investissements durant la pandémie.

En effet, nous aurions souhaité faire certains investissements durant la pandémie. Toutefois, le mode de financement des autorités aéroportuaires fait qu'il n'y a malheureusement pas de revenus quand il n'y a pas d'usagers. Par...

[Traduction]

M. Matt Jeneroux: Je dois vous interrompre, seulement parce qu'il ne me reste qu'une demi-minute.

Votre aéroport est-il revenu à ce qu'il était avant la pandémie? Sinon, et je le suppose, aurait-il été utile de mettre fin à ces obligations, peut-être au début de la saison touristique?

[Français]

M. Martin Massé: Il est certain que nous aurions voulu un allègement des restrictions le plus tôt possible et c'est ce que nous

avons demandé. Par contre, force est de constater que notre plateforme n'a malheureusement pas été en mesure d'offrir une expérience digne de celle que nous souhaitons offrir. De façon réaliste, il aurait été difficile d'avoir plus de passagers au moment où nous avons vécu cette crise.

Le président: Merci beaucoup, messieurs Massé et Jeneroux.

[Traduction]

La parole est maintenant à Mme Koutrakis.

Vous disposez de cinq minutes.

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

Je remercie tous les témoins pour leurs témoignages importants.

Je questionnerai les représentants des autorités aéroportuaires ici présents.

Même si l'été a été agité, nous avons perdu de vue la situation générale. Après deux années et demie de confinement plus ou moins continu, les voyages par avion ont recommencé avec vigueur, et la plupart des voyageurs ont pu se rendre à leurs destinations choisies.

Croyez-vous que les détracteurs comprennent bien la difficulté de recommencer si rapidement?

M. Trevor Boudreau: Si Mme Hunka et M. Massé n'y voient pas d'objection, je me lance le premier.

Vous semblez d'accord. Merci.

Je vous remercie pour la question. En effet, en l'espace de quelques mois, nous avons assisté, ici, à Vancouver, à la plus vigoureuse augmentation du nombre de passagers en 90 ans d'existence. Nous sommes passés de quelque 40 000 passagers par jour, en février, à 65 000 à 70 000 par jour en mai, juin, juillet et août, une augmentation phénoménale alors que nous nous débattions contre des pénuries de main-d'œuvre et des mesures imposées aux voyageurs.

Je pense que M. Bachrach — ou un autre député, toutes mes excuses — a voulu savoir ce que nous dirions à notre personnel. Nous disons à tous un gros merci, pour leurs efforts redoublés. Nos partenaires ont fait de même aussi rapidement qu'ils ont pu.

Avant l'été, nous étions retournés à nos effectifs antérieurs à la pandémie et, effectivement, nous avons rapatrié près de 100 emplois et plus dans notre administration aéroportuaire, pour notre programme relatif à l'expérience voyageur, tout en accueillant un grand nombre de bénévoles dans l'aérogare. Puis dans la journée du dimanche, en août, quand nous avons connu notre journée difficile, plus de 500 bénévoles sont venus aider les passagers à remplir toutes les formalités aussi rapidement que possible, les appuyer, les aider à parvenir à destination, à parler à leurs compagnies aériennes, à comprendre un peu mieux la situation et à calmer leurs inquiétudes, réduire leur irritation et, bien sûr, leur crainte de rater un rendez-vous médical ou une importante réunion familiale.

Voilà ce que je dirais.

Je cède mon temps à mes homologues.

• (1800)

Mme Carmelle Hunka: J'interviens seulement pour communiquer un élément supplémentaire de contexte, sur le retour rapide à la normale.

Nous, dans les aéroports, nous affrontons également des problèmes semblables à ceux qui touchent les bureaux des passeports, mais ça concerne nos bureaux qui distribuent les cartes d'identité de zone réglementée aux nouveaux employés et à notre personnel nouveau ou qui revient au travail. Le délai de traitement de ces cartes a augmenté, ce qui a accru la pression sur le système.

C'est un autre élément qui s'est répercuté sur les problèmes de recrutement ayant touché les aéroports à tous les niveaux, que ce soit avec l'ACSTA ou les nouveaux employés de notre aéroport.

[Français]

Mme Annie Koutrakis: Monsieur Massé, voulez-vous formuler des commentaires?

[Traduction]

M. Martin Massé: Je suis absolument d'accord avec mes deux homologues.

Mme Annie Koutrakis: D'accord. Excellent!

Quoi de neuf, maintenant, sur les pénuries de personnel dans le secteur aéroportuaire, et qu'est-ce que ça présage pour les prochaines vacances de Noël et l'été prochain?

Je pose la question aux autorités aéroportuaires, vu le peu de temps dont nous disposons. Vous me semblez les mieux aptes à me répondre.

M. Trevor Boudreau: Allez-y, madame Hunka.

Mme Carmelle Hunka: Je peux également présenter un peu mon point de vue. Il ne fait aucun doute que les problèmes de pénurie de main-d'œuvre que certains de nos partenaires voyaient se stabilisent. À l'aéroport de Calgary, l'effectif du service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis sera de nouveau complet à compter du 1^{er} novembre. C'était un gros problème pour nous, un des problèmes à régler.

Nous savons que NAV CANADA a encore des problèmes de dotation et que ses employés font des heures supplémentaires pour qu'il y ait assez de monde dans les tours. C'est donc encore préoccupant pour nous.

Nous devons sans aucun doute faire preuve d'une certaine cohérence. À vrai dire, c'est à l'aéroport de Calgary que nous avons le plus de difficulté. Je dirais que c'est parce qu'il manque certains types de travailleurs peu spécialisés. Les agents de service d'escale sur les pistes étaient payés 16 ou 17 \$ l'heure. Ils sont passés à une autre entreprise de service d'escale pour 18 \$ et à une autre pour 19 \$. Nous avons donc eu beaucoup de mouvements.

Les choses commencent à se stabiliser, car je pense que ces organisations ont vraiment déterminé quel est le bon taux, mais les salaires continuent d'augmenter avec l'inflation, ce qui continue de poser problème.

Le président: Merci beaucoup, madame Koutrakis.

[Français]

Nous poursuivons avec M. Xavier Barsalou-Duval, pour deux minutes et demie.

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

Monsieur Massé, l'étude que nous menons présentement porte sur la réduction des formalités administratives et des coûts dans les aéroports ruraux et urbains du Canada. L'idée est de réduire les coûts pour les passagers. Parmi ces coûts, certains vous sont facturés, mais il y en a d'autres que vous facturez.

ADM gère, entre autres, le site de Mirabel. Puisque cela s'est produit sous votre administration, vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a eu une augmentation extrêmement importante des frais facturés pour les atterrissages et les posés-décollés des avions à pistons sur le site de Mirabel, où environ 33 % des pilotes francophones étaient formés.

Depuis que cela a été mis en place, quelles en ont été les conséquences sur les écoles de pilotage du territoire de Mirabel?

M. Martin Massé: Merci beaucoup de votre question. Je vais devoir être prudent en faisant mes commentaires, étant donné qu'il plane une menace de recours devant les tribunaux.

Nous avons effectivement effectué un rattrapage important des frais d'atterrissage et de décollage à l'aéroport international de Mirabel. Ce dernier est une infrastructure de calibre international, qui demande une gestion et des frais afférents du même calibre. Le principe suivi par les autorités aéroportuaires canadiennes est celui de l'utilisateur-payeur, ce qui justifie le fait que nous avons dû effectuer ce rattrapage.

Compte tenu du type de locataires que nous avons, la sécurité est extrêmement importante pour nous, en tout temps. Mirabel accueille des avions de la Défense nationale, l'Airbus A220 et des avions-cargos. À cela se mêlent également de plus petits avions qui, dans nos systèmes de gestion de la sécurité, peuvent parfois provoquer des incidents. La question est donc de gérer la plateforme en toute sécurité.

• (1805)

M. Xavier Barsalou-Duval: Selon les écoles de pilotage, les frais sont passés de 540 \$ à 38 000 \$ annuellement pour l'exploitation d'un avion, et ce, seulement pour les posés-décollés.

D'une part, j'ai de la misère à comprendre pourquoi le coût a augmenté de façon aussi importante en si peu de temps. D'autre part, sachant qu'environ le tiers des pilotes francophones étaient formés chez vous et qu'il y a présentement une pénurie de pilotes, les répercussions de ces mesures ne vous ont-elles pas traversé l'esprit?

M. Martin Massé: Comme n'importe quelle industrie, celle des écoles de pilotage peut s'adapter. Contrairement à une piste de course en transport routier, où il faut absolument revenir à l'arrivée au même endroit qu'au départ, il est possible en aéronautique de décoller d'un aéroport pour atterrir à un autre.

Il est certain que si la réaction est de ne pas changer de modèle d'affaires et de faire les posés-décollés à un même aéroport international, par ailleurs de plus en plus occupé, il est alors facile de faire une règle de trois et d'arriver au montant que vous mentionnez. Par contre...

Le président: Malheureusement, il ne reste plus de temps, monsieur Massé. Merci beaucoup.

[Traduction]

Nous avons ensuite M. Bachrach.

Vous avez deux minutes et demie à votre disposition.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je vais reprendre où je me suis arrêté. Si vous pouviez me donner les 20 secondes, ce serait vraiment très généreux.

Monsieur Boudreau, vous avez parlé de salaires convenables. À l'aéroport international de Vancouver, j'ai parlé avec des agents de contrôle au plus fort des problèmes que nous avons observés pendant la pandémie. Ils m'ont dit qu'être agent de contrôle dans un aéroport était auparavant un excellent travail. De nombreuses formations et certifications sont nécessaires, mais le salaire était bon et le poste était très respecté. La qualité de ces emplois a toutefois grandement souffert du recours à la sous-traitance. Leur salaire est maintenant comparable à celui d'autres postes à l'aéroport pour lesquels il ne faut pas être constamment surveillé et avec le public. On leur lance des bagages enregistrés, ils manquent de personnel, ils ratent des pauses et ainsi de suite. Vous comprendrez qu'il s'agit de conditions de travail vraiment stressantes. Je signale également qu'ils ne travaillent pas directement pour l'aéroport.

Payons-nous assez les agents de contrôle? Le modèle de sous-traitance menace-t-il le salaire de ces personnes?

Puisque Vancouver est une des villes les plus chères au Canada, en quoi consiste un salaire convenable pour un travailleur de l'aéroport de nos jours?

M. Trevor Boudreau: Ici, dans le Grand Vancouver, le salaire de subsistance est de 20,52 \$ l'heure, ce qui englobe le salaire et les avantages. Grâce à notre politique sur le salaire de subsistance, tous les employés qui travaillent directement pour l'aéroport, tout comme les fournisseurs de services que nous embauchons directement, reçoivent au minimum le salaire de subsistance.

Pour ce qui est de votre question sur les agents de contrôle, je suis d'accord avec vous. C'est sans aucun doute un travail très difficile. Les agents de contrôle en première ligne assument une fonction vitale dans le système aéroportuaire du Canada. Ils font un excellent travail.

Tout au long de l'été, lorsqu'il y avait des problèmes, nous étions là pour les soutenir en veillant à ce que les nouveaux employés puissent obtenir leurs cartes d'identité de zones réglementées en moins de 14 jours afin de pouvoir être formés sur le terrain le plus tôt possible. Ce sont des travailleurs hautement qualifiés et compétents. Il faut un certain temps avant qu'ils puissent atteindre tout leur potentiel sur le terrain, mais nous les soutenons.

Lorsqu'il y avait des problèmes de dotation, qui ont créé de longues files à l'aéroport, nous étions là pour les aider à préparer les gens au processus de contrôle, en nous assurant qu'ils n'avaient pas de liquides non autorisés, qu'ils sortaient leurs liquides et qu'ils étaient prêts pour le processus. Nous avons essayé de faciliter le processus autant que possible.

Nous avons encouragé les voyageurs à être attentifs aux agents de contrôle, car ils font un travail très important à l'aéroport.

• (1810)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Boudreau.

Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Nous avons ensuite M. Muys.

Vous avez cinq minutes à votre disposition.

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

Je remercie tous les témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

J'aimerais poser d'autres questions à M. McKenna.

Vous avez parlé de l'inefficacité des services gouvernementaux et, il s'en est fallu de peu, de la façon dont le gouvernement traite le secteur de l'aviation comme une vache à lait. Nous vous remercions pour vos 10 recommandations. Je pense qu'elles seront utiles lorsque nous examinerons votre témoignage et celui d'autres personnes au moment d'écrire le rapport.

Je veux être plus précis, car ce rapport portera sur la réduction des formalités administratives et des coûts. Je pense qu'il finira par y avoir d'énormes répercussions sur les coûts dans le secteur de l'aviation et les aéroports, à cause du triplement de la taxe sur le carbone qui est proposé.

Je ne sais pas si vous avez des observations à faire à ce sujet, ou si vous pouvez parler de l'incidence économique de cette mesure sur les aéroports et le secteur de l'aviation.

M. John McKenna: L'industrie du transport aérien a fait beaucoup de chemin pour réduire son empreinte carbone, grâce à l'amélioration des moteurs, les matériaux utilisés et ainsi de suite. Nous devons toutefois composer avec une taxe sur le carbone, des taxes d'accise et toutes sortes d'autres taxes. Le gouvernement souhaite maintenant que nous utilisions des carburants de remplacement d'ici quelques années. Nous nous attendons donc à une autre hausse probable de 20 % du coût du carburant à court terme. Il ne fait aucun doute que ces coûts supplémentaires nuisent à notre reprise.

Oui, on a instauré la taxe sur le carbone, et elle augmente chaque année. Elle aura une incidence très importante sur les frais de déplacement. Bien entendu, les taxes gouvernementales au-delà des taxes sur le carburant, sans tenir compte de la taxe sur le carbone, sont considérables. À notre connaissance, le gouvernement n'a pas envisagé de reporter ces hausses jusqu'à ce que nous nous soyons complètement rétablis.

M. Dan Muys: Oui, la hausse de 20 % alors qu'on tente de se rétablir aura sans aucun doute des conséquences.

À ce sujet, pour ce qui est de l'incidence sur les coûts et des répercussions économiques, connaissez-vous le coût ou peut-être l'effet sur le PIB d'autres situations qui sont survenues, c'est-à-dire les retards de vol et l'annulation de vols ainsi que leurs conséquences sur les déplacements et l'industrie du voyage? Pouvez-vous en parler un peu en ce qui a trait aux répercussions économiques et à la compétitivité?

M. John McKenna: Je ne peux pas vous donner de chiffres précis, car nous les compilons encore, mais la conséquence, c'est un ralentissement de notre reprise, bien entendu. C'est ce qui nous préoccupe. C'est notre capacité à servir les voyageurs.

Je tiens à mentionner, pour compléter ce qui a été dit, que les compagnies aériennes, NAV CANADA ou l'Association canadienne de la sûreté du transport aérien, ont dû demander à environ 50, 60 ou 90 % de leurs employés de retourner chez eux. Toutes ces personnes reviennent, et il faut les former.

Je pense que NAV CANADA s'est départi de 700 contrôleurs aériens. On ne peut pas les remplacer par des gens trouvés dans la rue. Il faut les former. C'est la même chose pour l'Association canadienne de la sûreté du transport aérien, pour nos pilotes. Lorsqu'une compagnie aérienne laisse partir 90 % de ses pilotes, ils ne reviennent pas tous dans l'industrie, et ceux qui reviennent ont besoin d'être formés à nouveau. Tout cela ralentit la reprise.

M. Dan Muys: La politique gouvernementale a donc manifestement eu une incidence sur les coûts pour les aéroports au cours des dernières années.

M. John McKenna: Oh, je dirais que c'est le cas depuis 50 ans.

M. Dan Muys: Bien sûr, mais c'est d'autant plus vrai depuis quelques années.

À propos de vos 10 recommandations, si vous pouviez les ramener à une ou deux recommandations hautement pertinentes, quelles seraient-elles?

M. John McKenna: Le gouvernement doit agir davantage en tant que partenaire et moins en tant que percepteur de taxes et d'impôts. Il doit agir en tant que partenaire. Tous les témoins aujourd'hui ont indiqué que nous travaillons étroitement avec le gouvernement. Toutes ces personnes contribuent à l'expérience des passagers, et elles doivent nous aider à améliorer la technologie, à faciliter le processus et à réduire les formalités administratives. Elles jouent un rôle important, et elles doivent travailler avec nous pour éliminer une grande partie de ces irritants.

• (1815)

Le président: Il vous reste 20 secondes, monsieur Muys.

M. Dan Muys: Monsieur McKenna, pouvez-vous nommer une formalité administrative que vous élimineriez sur-le-champ pour améliorer grandement la situation?

M. John McKenna: L'immigration me vient à l'esprit. Nous devons avoir accès aux travailleurs étrangers.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Muys.

Merci beaucoup, monsieur McKenna.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie les témoins d'être présents aujourd'hui.

Monsieur Massé, y a-t-il des limites physiques au volume du trafic qu'un aéroport comme celui de Montréal peut gérer, simplement en raison de son aménagement? Cela fait-il partie des raisons expliquant les retards auxquels nous avons assisté cet été?

M. Martin Massé: Merci beaucoup, monsieur Iacono.

À l'aéroport international Montréal-Trudeau, le principal défi n'est pas la capacité des pistes. Nous pouvons très bien continuer à fonctionner avec les deux pistes en parallèle jusqu'à la fin de notre bail, en 2072. En 2019, nous comptons entre 220 000 et 225 000 mouvements d'avions sur ces deux pistes. À Londres, l'aéroport de Heathrow a la même configuration et il compte 475 000 mouvements d'avions par année. La capacité des pistes ne représente donc pas un défi.

Sur le plan de l'infrastructure comme telle, il est évident qu'il y a une limite. Il y a des limites à repousser les murs ou à établir une

distanciation sociale dans l'aéroport comme celle demandée durant la pandémie et que ce soit viable. C'est pourquoi la technologie et la biométrie permettront de servir davantage de passagers à l'intérieur de la même infrastructure. Mes collègues en ont d'ailleurs beaucoup parlé. Je rajouterais que le défi physique se pose davantage en matière d'accès routier ou autre à l'aéroport — je pense notamment au Réseau express métropolitain — qu'à l'intérieur du site aéroportuaire.

M. Angelo Iacono: Merci, monsieur Massé.

Monsieur Boudreau, nous avons constaté de sérieux problèmes dans le monde entier, mais surtout dans les aéroports canadiens. Quelles nouvelles technologies pourraient être utilisées dans ces derniers pour accélérer les choses?

M. Trevor Boudreau: Je vous remercie de la question. Je vais répondre en anglais, ma langue maternelle.

[Traduction]

J'ai beaucoup parlé de la plateforme numérique que nous avons mise au point à l'aéroport international de Vancouver. C'était un investissement de 4,5 millions de dollars au cours des dernières années. Pour situer le contexte, avant la pandémie, nous envisagions d'investir environ 9,6 milliards de dollars dans les infrastructures au cours des 10 prochaines années.

La plateforme numérique nous permet d'utiliser au mieux les ressources que nous avons actuellement et renforcera notre capacité à servir les passagers, mais surtout, dans un monde où l'approvisionnement est limité, elle nous permettra aussi de mieux utiliser notre infrastructure dans l'intérêt des chaînes d'approvisionnement du Canada. J'ai aussi parlé un peu de l'investissement que nous ferons pour favoriser des échanges commerciaux et des investissements de 250 milliards de dollars au cours des 20 prochaines années.

Ces solutions numériques nous aideront à servir les passagers et nous prêteront main-forte pendant que nous continuons d'être les moteurs économiques du Canada.

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

Monsieur Massé, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Martin Massé: Non, je n'ai rien à ajouter. Je suis d'accord avec mon collègue.

M. Angelo Iacono: Merci.

[Traduction]

Ma prochaine question est pour Mme Hunka.

Vous avez souligné dans vos observations liminaires le grand succès des progrès technologiques dans les protocoles de contrôle et l'utilisation efficace des systèmes de données. Ces observations sont très intéressantes à une époque où les données sont si importantes.

La collecte de données présente toutefois des risques lorsqu'on ne protège pas les renseignements personnels. J'aimerais juste connaître les protocoles en place pour en assurer la protection.

Mme Carmelle Hunka: Merci beaucoup de poser la question.

La protection des renseignements personnels des clients et des passagers est sans aucun doute extrêmement importante, et il faut vraiment en tenir compte dans l'utilisation de ces technologies. Nous devons établir des partenariats avec les organisations qui ont réussi à protéger ces technologies et qui possèdent les processus nécessaires pour continuer de les surveiller et d'éviter les excès à mesure que nous progressons.

Nous devons également comprendre à quel endroit nous recueillons ces données grâce à cette technologie, et comprendre également à quel endroit nous l'utilisons pour assurer le mouvement des gens dans nos aéroports et veiller à détruire ensuite les données pour qu'elles ne soient plus accessibles. Je crois que ce sont des stratégies auxquelles nous devrions réfléchir.

Nous savons que c'est un enjeu, mais je sais aussi que l'information n'est souvent pas conservée. Elle est utilisée à un certain moment et ensuite supprimée dans le système.

C'est le genre de choses auxquelles nous devons porter attention.

• (1820)

[Français]

M. Angelo Iacono: Monsieur Massé, est-ce la même chose chez vous?

M. Martin Massé: Oui, nous avons le même point de vue.

Il faut savoir qu'aujourd'hui, une autorité aéroportuaire dispose de très peu de données comparativement à ce qui prévaut dans l'Union européenne, par exemple. En effet, les compagnies aériennes partagent très peu de données avec nous, ce qui rend très difficile l'utilisation de la technologie.

C'est certainement un dossier sur lequel on devra se pencher dans l'avenir. La cybersécurité est un défi majeur, non seulement pour une autorité aéroportuaire, mais aussi pour les actifs stratégiques du pays. On voit à quel point les aéroports ont pu être très vulnérables lors de divers conflits dans le monde. C'est certainement un dossier qui sera étudié de près dans l'avenir.

M. Angelo Iacono: Je remercie tous les témoins.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Iacono.

[Traduction]

Chers collègues, compte tenu des ressources limitées de la Chambre, nous devons nous arrêter sans faute à 18 h 30. Il nous reste deux tours à faire.

M. Dowdall aura d'abord cinq minutes, et il sera suivi de M. Chahal.

Monsieur Dowdall, vous disposez de cinq minutes.

M. Terry Dowdall (Simcoe—Grey, PCC): Merci beaucoup.

Je veux remercier tous les intervenants et les invités qui témoignent aujourd'hui.

Je veux également saisir l'occasion pour remercier toutes les personnes qui travaillent dans le secteur. Je sais que nous avons traversé une période frustrante, qui a probablement été plus longue que ce qui était nécessaire, mais je tiens certainement à les remercier, car ils n'étaient pas responsables d'une grande partie des raisons pour lesquelles les gens leur adressaient des injures et leur criaient après: c'était essentiellement à cause de la réglementation gouvernementale.

Je veux revenir à ce que M. McKenna, je crois, a dit un peu plus tôt à propos d'un partenariat avec le gouvernement. On dit souvent que le seul navire qui ne quitte pas le port est un partenariat, et je dois dire que dans cette optique, c'est ce que je vous ai entendu dire, tout comme beaucoup de monde dans ma circonscription, Simcoe—Grey.

Nous avons Honda dans le secteur de l'automobile, beaucoup d'activités agricoles. Les gens disent qu'ils n'ont pas l'occasion de participer, que les décisions sont prises sans consultation visant à savoir exactement quelles répercussions elles auront sur leurs secteurs. Pouvez-vous nous dire quelle est la situation pour vous auprès du ministère? Y a-t-il des réunions? Ce que j'entends de votre part, c'est de la frustration.

M. John McKenna: Merci, monsieur.

Je dirais que oui, surtout pendant la pandémie. Je pense que les gens de Transports Canada ont fait de leur mieux pour nous accommoder, mais ils n'ont pas pris part au processus décisionnel concernant les mesures imposées à notre secteur. Il n'y avait personne à la table pour défendre notre position. Tout le monde disait: « Attendez, car nous ne pouvons pas faire ce que vous proposez dans le délai imparti. »

Je pense que Transports Canada a certainement aidé à relayer ces messages et peut-être à relayer les nôtres, mais nous avons l'impression que les personnes qui prenaient ces décisions n'étaient pas du tout conscientes de leur incidence sur notre secteur et qu'elles ne s'en souciaient pas.

Cette période a été très frustrante à cet égard.

M. Terry Dowdall: Je vous remercie pour ces explications.

J'ai une autre question sur la suite des choses. Des gens de ma circonscription disent qu'ils traversent une période difficile. Nous parlons — et il en est également question dans les journaux — d'une éventuelle récession. Je ne sais pas.

Vous vous affairez actuellement à prévoir les effectifs pour ce genre de situation. Les gens veulent sortir de chez eux et ils ont des économies, mais quel est le point de vue de l'industrie à long terme? Je suppose que je veux en venir à vos loyers, à l'incidence qu'ils auront pour vous à l'avenir?

M. John McKenna: À qui adressez-vous la question, monsieur?

M. Terry Dowdall: Quiconque à un avis là-dessus peut intervenir.

Pensez-vous tous que la situation actuelle va tout simplement se poursuivre? Les gens sont-ils préoccupés par la situation économique?

À titre d'exemple, nous faisons plus de réunions Zoom. C'est l'application que vous utilisez en ce moment. À la Chambre, nous tenons des séances hybrides, ce qui signifie que les gens ne prennent plus l'avion autant qu'avant. Étant donné que c'est ce qu'ils font depuis longtemps, est-ce que ce sera dorénavant la norme? Les entreprises ne feront peut-être plus voyager leurs employés autant qu'avant.

De plus, sur le plan économique, pour revenir au risque de récession, que devons-nous faire à cet égard?

• (1825)

M. John McKenna: Absolument, monsieur, c'est très préoccupant. Comme je viens tout juste de le dire dans mes observations liminaires, nous ne savons pas ce que l'avenir réserve au secteur. Auparavant, les voyages d'affaires représentaient jusqu'à 60 % des déplacements, et les gens s'habituent effectivement à travailler autrement. Cette réalité aura donc d'énormes répercussions sur l'industrie du transport aérien, sur l'équipement utilisé et ainsi de suite, mais nous ne savons tout simplement pas ce qu'il en sera.

À l'heure actuelle, nous faisons notre possible pour nous rétablir, et nous nous préparons à la prochaine pandémie, qui peut survenir à n'importe quel moment. Nous ne le savons pas. Nous ne voulons certainement pas revivre les deux dernières années. Il est impossible de se préparer à une pandémie, mais nous devons être mieux préparés la prochaine fois que nous nous retrouvons soudainement dans ce genre de situation.

M. Terry Dowdall: J'aimerais poser une autre question, rapidement.

J'habite près de Toronto — à une heure des vols offerts de l'autre côté de la frontière — et si tout se passe bien, j'irai en Floride cette année... Je croise les doigts. Je ne sais pas s'il y a des mesures à prendre en ce qui a trait au nombre de personnes qui traversent la frontière pour prendre un vol. Je crois que c'est important pour les services essentiels, les entreprises et tout ce qui a trait au secteur aéroportuaire, et que nous devons voir la situation sous un nouveau jour.

Avez-vous subi des pertes importantes? Comment gérez-vous le fait que dans certaines régions comme la mienne, il revient beaucoup moins cher de se rendre à Buffalo pour prendre un vol, et que vous perdez d'importants revenus en conséquence?

M. John McKenna: Au cours des années précédant la pandémie, nous perdions environ cinq millions de passagers par année, qui traversaient la frontière pour prendre un vol... C'est une estimation approximative. Nous ne croyons pas que la situation soit près de changer. Bien sûr, pendant la pandémie, c'était plus tranquille parce que les gens ne pouvaient pas traverser la frontière, mais c'était temporaire.

Oui, c'est préoccupant. Nous devons être concurrentiels à l'échelle nationale et internationale, et offrir de nombreux vols transfrontaliers. Ce n'est pas le cas à l'heure actuelle.

M. Terry Dowdall: La valeur du dollar changera peut-être un peu les choses.

Est-ce que mon temps de parole est écoulé, monsieur le président?

Le président: Oui. Merci beaucoup, monsieur Dowdall.

Merci beaucoup, monsieur McKenna.

Nous allons entendre notre dernier intervenant, M. Chahal.

Vous disposez de cinq minutes. Allez-y.

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

Je vais aller droit aux questions, qui s'adressent aux représentants des aéroports de Vancouver, de Calgary et de Montréal. J'aimerais que vous me répondiez l'un après l'autre. J'aimerais savoir si les communications avec le ministre et avec Transports Canada étaient

bonnes. Est-ce que le cabinet du ministre vous a consultés, vous et les intervenants?

J'aimerais entendre le représentant de l'aéroport de Vancouver d'abord.

M. Trevor Boudreau: Nous entretenons de solides relations avec les cadres supérieurs et le cabinet du ministre. En fait, le ministre était ici en juillet pour rencontrer mon président-directeur général et visiter nos installations.

M. George Chahal: C'est excellent, merci.

J'aimerais maintenant entendre la représentante de l'aéroport de Calgary.

Mme Carmelle Hunka: Au cours de la pandémie, les communications avec Transports Canada et le ministre se sont améliorées. Nous avons accès à eux pour discuter des divers enjeux. Nous avons parfois été consultés au sujet de diverses décisions: nous avons discuté et nous avons fait valoir notre point de vue au ministre. Nous avons ensuite été avisés des décisions qui avaient été prises à la suite de ces discussions.

M. George Chahal: C'est excellent: il y a eu consultation et collaboration.

J'aimerais entendre le représentant de l'aéroport de Montréal.

[Français]

M. Martin Massé: La situation a été la même de notre côté.

Ce qui a été différent durant la pandémie, c'est que des intervenants du secteur de la Santé ont été très présents, avec lesquels nous étions moins habitués à faire affaire. Cependant, pour ce qui est du ministère des Transports et du bureau du ministre, les communications sont demeurées constantes.

[Traduction]

M. George Chahal: Merci. C'est ce que je voulais savoir: il y a eu communication et collaboration entre les intervenants, le ministre et Transports Canada.

Je vous remercie pour vos réponses.

Madame Hunka, j'aimerais revenir à vous.

Vous avez parlé, dans votre déclaration préliminaire, de l'importance du Fonds national des corridors commerciaux. Je sais que le projet Airport Trail de 153 millions de dollars est très important dans le nord-est de Calgary pour le déplacement des biens et services — qui représentent 8 milliards de dollars du PIB —, des passagers et des travailleurs qui se rendent à l'aéroport.

Quels autres projets d'immobilisations essentiels devraient être réalisés à l'aéroport YYC?

Mme Carmelle Hunka: YYC est le seul des quatre grands aéroports qui n'a pas de liaison ferroviaire directe entre l'aéroport et le centre-ville ou de plan en ce sens. Nous savons que la région des services et notre ville demandent de telles infrastructures essentielles. Nous savons que divers projets font l'objet de discussions, mais c'est important, voire essentiel pour nous.

En ce qui a trait à la demande en vertu du Fonds national des corridors commerciaux et à l'accès à ce fonds, je dirais que certains des programmes d'infrastructures essentielles en cours subissent des pressions inflationnistes.

• (1830)

M. George Chahal: Excusez-moi, madame Hunka. Il me reste environ 10 secondes et j'aimerais poser une dernière question.

Je crois qu'une étude fonctionnelle a été réalisée sur la liaison ferroviaire entre la station Saddletowne, de la ligne bleue, et la 88^e Avenue. Nous avons collaboré à cette étude.

Croyez-vous qu'une telle liaison permettrait aux travailleurs et aux passagers de se rendre à l'aéroport rapidement et efficacement? Est-ce que des discussions sont en cours à ce sujet? Est-ce que l'étude est terminée? Est-ce que nous sommes prêts à aller de l'avant et à travailler avec tous les ordres de gouvernement pour réaliser le projet?

Mme Carmelle Hunka: Tout à fait. Nous croyons que la ligne bleue représente la façon la plus rapide et la plus efficace de déplacer les travailleurs. Elle permettra leur transport vers les installations aéroportuaires et les autres secteurs de l'aéroport.

Nous avons eu d'importantes conversations à ce sujet et nous croyons que la ligne bleue, si elle était financée, pourrait être fonctionnelle et efficace.

M. George Chahal: Merci beaucoup, monsieur le président.

Est-ce que j'ai le temps de poser une autre question?

Le président: Malheureusement non, monsieur Chahal.

Je tiens à vous remercier, vous et tous les membres du Comité, pour vos questions aujourd'hui.

Je remercie également M. Massé, M. McKenna, Mme Hunka et M. Boudreau pour leurs témoignages et leur contribution à cette importante étude.

Je vous souhaite une belle fin de journée.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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