



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 121

Le mardi 11 juin 2024

Président : M. Peter Schiefke



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

Le mardi 11 juin 2024

• (1110)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 121^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le mardi 16 avril 2024, le Comité reprend son étude de la concurrence en matière de voyages aériens vers les collectivités rurales et éloignées.

Chers collègues, j'ai quelques rappels à faire pour prévenir les retours de son.

[Français]

M. Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Monsieur le président, excusez-moi de vous interrompre, mais il n'y a pas d'interprétation en français présentement.

Le président: D'accord. Nous allons nous arrêter quelques instants. Il semble y avoir un délai.

Est-ce que ça fonctionne maintenant?

M. Sébastien Lemire: Je vous entends en français parce que vous parlez en français, mais, quand vous parlez en anglais, je n'entends pas l'interprétation en français.

[Traduction]

Le président: D'accord.

Je vais continuer de parler en anglais très brièvement pour voir si notre collègue, M. Lemire, peut m'entendre.

[Français]

M. Sébastien Lemire: Ça semble marcher maintenant, monsieur le président. Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président: Avec plaisir.

Pour éviter les incidents de retour de son perturbateurs et potentiellement dommageables qui peuvent causer des blessures, tous les participants en personne doivent garder leur oreillette loin de tous les microphones, et ce, en tout temps.

Comme indiqué dans le communiqué que le Président de la Chambre a envoyé à tous les députés le lundi 29 avril, nous avons pris les mesures suivantes pour aider à prévenir les incidents acoustiques. Nous avons remplacé toutes les oreillettes par un modèle qui réduit grandement le risque de retour de son. Les nouvelles oreillettes sont noires, tandis que les anciennes oreillettes étaient grises. Veuillez n'utiliser que les oreillettes noires approuvées.

Par défaut, nous débranchons toutes les oreillettes inutilisées au début des réunions. Quand vous n'utilisez pas votre oreillette, veuillez la poser face en bas au milieu de l'autocollant que vous trouverez sur la table, comme indiqué. Veuillez consulter le carton sur la table pour connaître les directives visant à prévenir les incidents acoustiques. Nous avons aussi modifié la disposition de la salle pour accroître la distance entre les microphones et réduire le risque de retour de son causé par une oreillette à proximité.

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

Merci de votre collaboration.

Chers collègues, j'aimerais maintenant accueillir les témoins.

[Français]

Nous recevons Sébastien Benedict, qui est vice-président des affaires publiques et des communications à l'Alliance de l'industrie touristique du Québec.

Bienvenue à vous, monsieur.

[Traduction]

Nous accueillons Reg Wright, président-directeur général de la Gander International Airport Authority. Il se joint à nous par vidéoconférence.

Bienvenue, monsieur.

Nous accueillons Robert Kendall, président, The Alternate Runway Materials Committee.

Bienvenue à vous aussi.

Je tiens également à souligner, parce que c'est très rare que nous accueillions des invitées, que nous accueillons aujourd'hui Kandra et Beatrice de l'Université d'Ottawa, qui sont assises à l'arrière.

Bienvenue. J'espère que vous aimerez assister à notre réunion.

[Français]

Nous allons commencer par vous, monsieur Benedict. Vous disposez de cinq minutes pour faire votre allocution d'ouverture.

M. Sébastien Benedict (vice-président, Affaires publiques et communications, Alliance de l'industrie touristique du Québec): Merci beaucoup.

Je m'appelle Sébastien Benedict et je suis vice-président des affaires publiques et des communications à l'Alliance de l'industrie touristique du Québec.

L'Alliance est un organisme sans but lucratif qui représente 12 000 entreprises et 50 associations touristiques régionales et sectorielles. Nous sommes donc la plus grande fédération d'affaires spécialisée en tourisme au Canada.

Vous vous demandez donc peut-être pourquoi avoir invité aujourd'hui un représentant du secteur touristique à comparaître devant un comité parlementaire qui traite de la concurrence et de la compétitivité des vols éloignés. C'est parce que le tourisme est vraiment partout dans vos vies. Quand vous allez à l'hôtel et au restaurant, vous faites affaire avec un entrepreneur touristique. Si vous allez à la pêche, à la chasse dans une pourvoirie, en camping, faire du ski ou des activités nautiques, ou si vous vous rendez dans un festival ou autre événement, ce sont généralement des entreprises touristiques qui en sont les organisateurs.

La vitalité de nos régions éloignées dépend fortement de la vitalité de l'industrie touristique en place. Cette vitalité est non seulement importante pour l'économie des régions, mais elle l'est aussi pour l'occupation du territoire et la protection de la langue, en plus de contribuer à la transmission de la culture de chacune de ces communautés.

Le Québec comprend des régions administratives, mais aussi des régions qui sont considérées comme touristiques. Nous avons 21 régions touristiques, dont plusieurs sont nordiques ou éloignées, notamment le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie, les Îles-de-la-Madeleine, l'Abitibi-Témiscamingue, le Saguenay—Lac-Saint-Jean, la Côte-Nord, Baie-James, Eeyou Istchee et le Nunavik.

En 2022, seulement 17 % des vols enregistrés au Québec étaient des vols vers des régions éloignées. Qui plus est, seulement 3 % des passagers ayant effectué ces vols se sont rendus dans des régions éloignées. Devant de tels chiffres, on comprend qu'il est très difficile pour une compagnie aérienne d'offrir des vols fiables, réguliers et rentables qui se rendent en région. D'ailleurs, quand on demande aux touristes pourquoi ils préfèrent ne pas prendre leurs vacances dans les régions éloignées, ils nous donnent toujours les trois mêmes raisons: le prix, la disponibilité du vol et sa fiabilité.

Pour essayer de combler ces lacunes, le gouvernement du Québec a lancé en avril 2022 un nouveau programme: le Programme d'accès aérien aux régions, communément appelé « le programme des billets à 500 \$ ». Le consommateur n'a qu'à se rendre sur le site Web d'un transporteur aérien qui participe au Programme pour y acheter son billet directement. Son vol à destination d'une des régions que je vous ai nommées il y a quelques instants pourrait partir de Québec, de Montréal ou de l'aéroport de St-Hubert. Le transporteur s'adresse ensuite simplement au ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec pour se faire rembourser.

Nous sommes donc très contents du Programme, dont je pourrai vous parler plus tard si vous voulez plus de détails. Cependant, certaines améliorations seraient souhaitables. En effet, nous trouvons ironique que, d'un côté, le gouvernement du Québec subventionne des billets d'avion à l'aide de l'argent des contribuables pour en réduire le coût, alors que de l'autre, le gouvernement fédéral impose de nombreux frais aux aéroports et aux compagnies qui font gonfler le prix de ces billets. C'est comme s'il y avait un feu dans les régions et que le provincial essayait de l'éteindre alors que le fédéral y ajoutait de l'essence. Il est alors impossible de stabiliser le prix

des billets. Il faudrait vraiment revoir cette dynamique entre le fédéral et le provincial, car elle ne fonctionne pas.

Finalement, en 2020, l'Alliance a rédigé, en collaboration avec la Fédération des chambres de commerce du Québec, l'Union des municipalités du Québec et le Conseil du patronat du Québec, un long mémoire sur la situation du transport aérien régional au Québec. Il en est ressorti quatre constats. Le premier est que le transport aérien en région est un service essentiel si on veut occuper notre territoire; le deuxième est que le modèle actuel ne peut pas répondre à nos ambitions si on veut un accès fiable aux régions; le troisième est qu'on observe vraiment un consensus, une volonté non seulement au sein de l'industrie touristique, mais aussi dans le milieu des affaires au Québec, de travailler en étroite collaboration avec les transporteurs actuels; enfin, le quatrième est qu'on pourrait dire que la demande n'a pas été correctement stimulée et qu'il est donc difficile actuellement d'avoir le volume nécessaire pour rentabiliser tout ça.

Quatre ans et une pandémie plus tard, ces quatre constats sont, à notre avis, toujours valables. Malgré les nombreux efforts fournis ces dernières années au niveau provincial pour réunir tous les acteurs, c'est-à-dire le gouvernement, les transporteurs et les aéroports, on se rend compte qu'il faudrait quand même un meilleur arrimage, une meilleure synergie, entre le provincial et le fédéral si on veut que les choses fonctionnent. Sinon, on a l'impression de « pédaler dans le beurre ».

S'il y a une chose que j'aimerais vraiment qu'on retienne aujourd'hui de la comparaison de l'Alliance, c'est que les solutions à mettre en place pour améliorer la fiabilité du transport aérien ne peuvent pas passer à côté du tourisme. Il est en effet essentiel que l'industrie touristique collabore étroitement avec les gouvernements et les entreprises. Si on veut que les vols dans les régions éloignées deviennent un jour rentables et qu'il y ait des liaisons à prix abordable chaque jour, l'industrie touristique doit avoir sa place dans l'équation. C'est ce qui va vraiment permettre de remplir les avions.

• (1115)

Je vous remercie encore une fois d'avoir pris en compte l'industrie touristique dans l'étude de votre comité, et je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benedict.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Wright.

Monsieur Wright, je vous cède la parole. Vous disposez de cinq minutes pour présenter votre exposé, s'il vous plaît.

M. Reg Wright (président-directeur général, Gander International Airport Authority): Merci.

J'aimerais être parmi vous en personne aujourd'hui, mais je suis heureux d'être là pour témoigner.

Je suis à Gander, une ville située au centre de Terre-Neuve, qui n'est peut-être pas considérée comme une région éloignée, mais durant mes déplacements ce matin, j'ai croisé deux originaux et seulement trois feux de circulation, donc c'est bel et bien une région rurale. Comme la plupart des collectivités rurales, le centre de Terre-Neuve est une économie qui dépend beaucoup du commerce. On y trouve une industrie de denrées périssables d'une valeur d'un milliard de dollars et comprenant notamment des pêches et l'aquaculture. Une industrie du charbon naissante crée des milliers d'emplois. Le tourisme est un moteur économique crucial, et il y a ici un grand afflux de gens, de travailleurs et de services.

Dans ce grand et beau pays qu'est le Canada, l'aviation est vraiment le pilier qui nous réunit tous ensemble. Par contre, de longues fissures ont commencé à lézarder les fondations depuis la pandémie, ce qui accable certains d'entre nous, c'est certain.

Malgré la fin de la COVID-19, notre aéroport ici à Gander n'accueille que les deux tiers du nombre de passagers qu'il accueillait en 2019. D'autres aéroports au Canada sont confrontés à une bien pire situation, et certains sont sur le point de fermer.

Comme vous le savez, les aéroports sont des services publics essentiels, mais qui fonctionnent comme des entreprises. Avant tout, un aéroport dépend clairement des avions et des passagers, qui dans bien des cas présentent des chiffres réduits par rapport à auparavant. Dès les premiers jours de la pandémie, il était très clair que les voyages aériens deviendraient moins pratiques et plus dispendieux.

Il y a aussi une grande différence entre le retour des passagers et du service aérien dans les grandes villes et la reprise dans des marchés régionaux comme le nôtre. Je le savais, et je le vois désormais: les petits aéroports sont les derniers à se remettre sur pied.

Voilà quelle est la situation actuelle. Il y a quatre influences majeures qui forment... je ne peux pas dire un triangle des Bermudes, mais un genre de rectangle des Bermudes pour les voyages au Canada et avec lesquelles nous devons tous composer.

Tout d'abord, il y a une pénurie aiguë de pilotes. La situation s'améliore, mais c'est toujours difficile. Cela favorise naturellement les grandes compagnies aériennes dont les vols vont d'une grande ville à une autre, ce qui permet de dégager des économies d'échelle. Cela dit, les problèmes ne se limitent pas au cockpit. Il y a aussi une pénurie de personnel qualifié dans les tours de contrôle, dans les hangars pour l'entretien, derrière le comptoir, sous les ailes, à la frontière et dans d'autres domaines clés.

Ensuite, les fusions entre compagnies aériennes et la diminution des services dans les grands centres touchent les petits marchés canadiens de façon disproportionnée. Nous connaissons aussi des problèmes de flotte, en raison d'un manque d'avions, mais surtout de la mise au rancart d'avions dans le marché des avions de moins de 50 places.

Permettez-moi de vous dire qu'au Canada atlantique, en particulier, les voyages dans les Maritimes n'ont repris qu'à hauteur d'environ 60 %. Le service a vraiment été éviscéré.

Comme nous le savons tous en tant que consommateurs et dirigeants communautaires, le coût de tout a augmenté: le personnel, le carburant, les matériaux et tout. C'est clair que le coût de tous ces intrants a augmenté depuis 2019.

Il importe de se rappeler que toutes les compagnies aériennes au pays sont là pour réaliser un travail important pour nous tous, mais qu'elles doivent aussi générer des recettes pour leurs actionnaires ou leurs propriétaires, et on emploie souvent les résultats trimestriels pour en juger. Il n'y a rien de mal à cela. Les compagnies aériennes au Canada font un travail fantastique en tout et pour tout, et elles doivent être bien capitalisées et en santé financièrement. Toutefois, ce mandat vient en contradiction avec l'utilité sociale et économique d'un service aérien fiable dans les collectivités rurales.

Au bout du compte, les compagnies aériennes doivent choisir des gagnants et des perdants, et elles sont largement responsables de la prospérité de certaines collectivités et de la décrépitude d'autres. Personne d'entre nous ne veut d'un Canada où seulement une douzaine de villes peuvent compter sur un service aérien rapide et abordable. Les économies rurales ont besoin d'un accès aérien pour demeurer un terreau fertile de croissance économique.

Il y a deux ou trois semaines, j'ai participé à une réunion avec tous les PDG des aéroports au Canada. Nous avons discuté de la nécessité d'une stratégie sur l'aviation nationale renouvelée. La Politique nationale des aéroports, qui oriente l'exploitation des aéroports, et la politique Ciel bleu, qui aide à conclure des accords de service aérien internationaux et bilatéraux, ont presque 30 ans maintenant, et pourtant, nous continuons de nous en servir comme références. L'aviation a changé profondément depuis 30 ans, et il faut vraiment recalibrer notre boussole politique.

À mon avis, cette stratégie doit inclure deux ou trois choses. Tout d'abord, il faut revoir la propriété étrangère et le droit de cinquième liberté au Canada. Il faut aussi travailler avec les compagnies aériennes et l'industrie pour recruter de nouveaux talents, surtout des pilotes, mais il y a certainement d'autres postes clés à doter.

Le gouvernement devrait probablement évaluer le rôle qu'il pourrait jouer en subventionnant et en garantissant un service aérien de base dans les collectivités rurales et éloignées, comme dans l'Union européenne, aux États-Unis, en Australie et ici, au Canada, dans une certaine mesure.

De plus, il faut travailler avec les fabricants d'avions pour stimuler la production d'avions de moins de 70 places qu'on peut rentabiliser — et j'insiste sur la rentabilité — dans les petits marchés où la densité de population est faible. Dans l'intervalle, je pense qu'il faut mettre plus d'argent à la disposition des petits aéroports pour qu'ils disposent des capitaux nécessaires pour assurer la sécurité. Nous nous entendons tous là-dessus.

Toutes ces mesures demandent de l'argent. Nous le reconnaissons, tout comme le fait que les temps sont à l'austérité et aux contraintes. Cependant, je dois dire qu'ensemble, les aéroports versent 400 millions de dollars par année en loyer au gouvernement fédéral, qui ne réinvestit pas ces fonds dans le réseau national de service aérien. Ces fonds sont plutôt versés au Trésor.

● (1120)

Cela peut être frustrant, parce qu'il semble bien que les élus de tous les partis le reconnaissent. Les décideurs de Transports Canada, d'Infrastructure Canada et du secteur du tourisme semblent comprendre que ce serait une très bonne chose de réinvestir une partie de ces 400 millions de dollars pour renforcer la sécurité et le service et rendre les voyages aériens abordables pour les Canadiens de la classe moyenne.

Dans le contexte actuel, il y a toujours des incidences bien réelles pour notre aéroport. À l'heure actuelle, notre bilan financier est un peu problématique, et notre rétablissement est constamment repoussé à une date ultérieure. L'aéroport de Gander et d'autres petits aéroports seront confrontés à de grandes difficultés à l'avenir.

En terminant, c'est très important pour nous d'agir collectivement et délibérément et de mettre en priorité l'intérêt supérieur du Canada.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Wright.

Nous passons à M. Kendall.

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

M. Robert Kendall (président, The Alternate Runway Materials Committee, à titre personnel): Merci.

Le service aérien dans l'Arctique se compare à la Transcanadienne pour les collectivités de l'Arctique.

L'appareil 737-200 assure l'essentiel du service d'avion à réaction pour les collectivités arctiques. En 2014, j'ai participé à une réunion avec des représentants de Boeing, qui m'ont dit qu'ils n'allaient plus fabriquer de 737-200, qui peuvent être utilisés sur piste non revêtue, et qu'ils ne produiraient pas d'avions pour remplacer les 737-200 non plus.

En 2017, nous avons mis sur pied le comité des matériaux de remplacement des pistes d'atterrissage pour trouver des surfaces adaptées qui fonctionneraient aussi efficacement que l'asphalte et le béton. C'est que l'asphalte et le béton réagissent très mal aux conséquences du pergélisol dans l'Arctique.

De nos jours, bon nombre d'avions sont fabriqués à partir de matériaux composites, et bon nombre d'entre eux ne recevront pas la certification pour fonctionner sur les pistes de gravier. Pourtant, il y a bien plus de 90 pistes de gravier qui desservent les collectivités arctiques.

Si les composites deviennent des matériaux de choix, c'est parce qu'ils réduisent la consommation de carburant, qu'ils augmentent la capacité de transport de marchandises, qu'ils diminuent les coûts de fonctionnement et qu'ils permettent de baisser les prix que doivent assumer les collectivités mêmes. Néanmoins, les débris venant des pistes de gravier peuvent percer ces matériaux composites et causer de graves dommages. Ces débris peuvent faire des trous dans l'avion qui sont très coûteux à réparer et qui présentent un grave enjeu de sécurité.

Nous travaillons avec des responsables de Transports Canada, qui sont en train de mettre au point une nouvelle catégorie de surface dure. Pour que les matériaux soient admis comme nouvelle surface dure, il faut démontrer qu'ils sont tout aussi sécuritaires que les matériaux qu'on utilise normalement pour paver des pistes à surface dure, soit l'asphalte, le béton bitumineux et le béton. On effectue des tests en ce moment pour vérifier que l'intégrité structurale, la durabilité et les caractéristiques de friction ainsi que les caractéristiques comportementales sont approuvées pour une utilisation dans des conditions arctiques.

En passant à une nouvelle catégorie de surface dure, on améliore la sécurité pour tous les avions. Qu'il s'agisse d'avions à turbopropulseurs ou d'avions à réaction, à mesure que ces nouveaux avions

en fibre de carbone sont mis en service, ils vont tous finir par avoir des problèmes à cause du gravier.

Sans un service aérien fiable et de grande capacité vers les aéroports de l'Arctique, ces collectivités vont continuer de dépenser de fortes sommes pour leurs biens et services, malgré des niveaux de service réduits.

Les matériaux que l'on envisage actuellement dans ces nouvelles catégories sont le bitume mince, dont on se sert abondamment dans le Nord de la Saskatchewan, et l'aluminium, qui est un produit d'origine militaire dont les forces armées se servent depuis plus de 50 ans. En Californie, il y a un aéroport qui exploite des pistes composées d'aluminium depuis 48 ans.

Les pistes en aluminium se composent de panneaux joints et déposés sur la surface de gravier. Il faut un certain temps pour les installer, mais cela ne réduit pas le service à l'aéroport, parce qu'on peut déplacer ces panneaux d'une piste à l'autre au quotidien.

Le prochain produit est le revêtement en polyéthylène haute densité. Au fond, il s'assemble comme les panneaux d'aluminium et recouvre la surface de gravier. Encore là, le service n'est pas interrompu.

Il est facile de retirer ces deux matériaux si le pergélisol cause des problèmes au centre de la piste d'atterrissage ou s'il y a des difficultés d'écoulement. On peut corriger le problème et remettre le revêtement en place, et le personnel de l'aéroport peut réaliser tout ce travail. Si la piste était recouverte d'asphalte ou de béton, il faudrait que des spécialistes viennent pour faire des réparations avec de la machinerie spécialisée.

Nous travaillons avec deux autres substances: l'EK35 et le Dust/Blokr. Ce sont des produits de stabilisation des sols. On se sert de l'EK35 dans plusieurs aéroports arctiques depuis 20 ans, surtout dans les mines, par exemple. Ces produits réduisent les problèmes de gravier dans ces aéroports, mais il faut les vérifier souvent et faire systématiquement l'entretien nécessaire.

● (1125)

L'aluminium, le revêtement haute densité et les stabilisateurs de sol sont également considérés comme des produits respectueux de l'environnement.

Le principal avantage de la mise à niveau de ces aéroports pour favoriser des surfaces sans gravier est d'améliorer la sécurité de tous les types d'aéronefs et de rétablir le service d'avions à réaction dans les collectivités de l'Arctique.

À l'heure actuelle, Canadian North, Air North et, très bientôt, Air Inuit vont retirer leurs 737-200. Les seules compagnies qui exploiteront ce type d'appareil seront une entreprise offrant des vols nolisés, Nolinor, et Chrono, si je ne me trompe pas. Il est donc important de réparer les pistes. Par exemple, il y a Cambridge Bay, qui recevait autrefois des services d'avions à réaction. Kugluktuk et Old Crow reçoivent des services 12 mois par année.

J'ai terminé.

● (1130)

Le président: Merci, monsieur Kendall. Je suis sûr que vous pourrez nous donner d'autres informations durant les séries de questions, que nous allons bientôt entamer.

Chers collègues, c'est avec plaisir que j'accueille M. Herbert Pond, le maire de Prince Rupert.

Bienvenue, monsieur. Vous avez la parole pour présenter votre exposé. Vous disposez de cinq minutes, monsieur le maire.

M. Herbert Pond (maire, Ville de Prince Rupert): Merci et bonjour.

Comme vous l'avez dit, je m'appelle Herb Pond. Je suis le maire de Prince Rupert. Soit dit en passant, il se trouve que j'ai travaillé dans l'industrie du transport aérien pendant une vingtaine d'années, à l'époque du transfert des responsabilités aéroportuaires et de la déréglementation des compagnies aériennes, donc j'ai un point de vue intéressant sur tout cela.

Ce matin, j'espère formuler mes commentaires dans l'optique de l'édification de la nation. La plupart des enjeux avec lesquels les dirigeants d'aujourd'hui doivent composer viennent de la grande majorité des Canadiens qui vivent dans les grands centres urbains. Ils parlent de croissance et des défis découlant de la maturation des villes, mais pas de l'édification de la nation. Or, il reste quelques coins de pays qui font figure de pionniers et qui contribuent à l'édification de la nation, en fait. C'est assurément le cas de Prince Rupert, où les 12 000 résidents sont en train de créer l'un des plus importants corridors commerciaux du Canada. C'est actuellement le troisième port en importance au Canada. La dernière annonce d'AltaGas porte les engagements actuels à plus de 2 milliards de dollars dans le port de Prince Rupert.

Les changements dans l'économie en général et dans la prestation de services gouvernementaux ont rendu la tâche de l'édification du pays plus difficile qu'elle ne l'était auparavant. Les outils qui existent à l'échelle communautaire sont devenus désuets. Autrefois, une ville se construisait autour d'une industrie. Les commerçants ouvraient des commerces de détail et payaient de l'impôt foncier. Les travailleurs faisaient venir des familles dans la ville, ils se construisaient des maisons et payaient de l'impôt foncier. L'impôt ainsi perçu servait à payer les services nécessaires à la vitalité de la ville. C'était le topo, et cela fonctionnait.

De nos jours, les détaillants qui font des affaires dans les petites villes conduisent des fourgonnettes portant des logos Amazon et ne paient pas d'impôt local. De plus en plus, les travailleurs font du navetage aérien et paient peu ou pas d'impôt local. Il en va de même, de façon différente, pour les compagnies aériennes et les aéroports. Il n'y a pas si longtemps, Transports Canada était propriétaire-exploitant de notre aéroport comme de nombreux autres. On reconnaissait ainsi que pour l'édification de la nation, les collectivités ont besoin d'installations de base, parce qu'elles sont nécessaires bien avant d'être viables. Il n'y a pas si longtemps, les compagnies aériennes détenaient des droits sur certains trajets, ce qui leur permettait d'investir dans ces trajets et de s'engager à les développer.

Aujourd'hui, les compagnies aériennes sont comme des piranhas affamés, elles ne cherchent que les marchés les plus lucratifs. Une ville comme Prince Rupert, qui a une base d'industrie lourde importante, n'a pas d'autre choix que de conserver son aéroport. Nous ne sommes pas seulement une ville d'industrie lourde; nous sommes la plaque tournante de quatre collectivités des Premières Nations qui dépendent entièrement de l'accès au service d'ambulance aérienne. Cet accès au service d'ambulance aérienne est essentiel, faute de quoi le port cessera de fonctionner. C'est particulièrement vrai pendant les mois d'hiver, où le transport routier vers l'aéroport le plus proche est souvent déconseillé, voire impossible.

La collectivité de Prince Rupert regarde avec beaucoup d'inquiétude les transporteurs aériens jouer leur jeu d'échecs en trois dimen-

sions avec leur équipement et leurs équipages limités. À l'heure actuelle, les guerres de prix dans notre région attirent la clientèle de notre aéroport. Nous estimons qu'environ 40 % de nos passagers aériens passent maintenant par l'aéroport voisin. Cet achalandage est tel qu'il y a plus de vols à l'aéroport voisin et moins de vols à Prince Rupert, ce qui signifie qu'il est plus difficile de prendre l'avion à destination et en provenance de Prince Rupert, ce qui réduit d'autant les services aériens.

À Prince Rupert, il y avait autrefois cinq avions à réaction qui atterrissaient et décollaient chaque jour dans les années 1980. Il n'y a plus qu'un vol de Q400 par jour. Nous craignons que sans intervention, cette tendance soit irréversible.

Toutes sortes d'autres infrastructures disparaissent avec le temps, comme les entreprises de location de voitures et les services de soutien aux compagnies aériennes, de sorte que le fardeau est transféré au contribuable local, et ce fardeau devient énorme.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de prendre la parole, et j'ai hâte de répondre à vos questions.

• (1135)

Le président: Merci beaucoup, monsieur le maire.

Nous allons commencer notre série de questions aujourd'hui par M. Muys.

Monsieur Muys, vous avez la parole. Vous avez six minutes.

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

Je remercie tous les témoins de leur participation aujourd'hui.

Ma première série de questions s'adresse à M. Kendall.

À la dernière réunion, nous avons reçu quelqu'un qui comparaisait à titre personnel, mais qui travaille pour Arctic Aviation. Elle a parlé de pistes en aluminium. Je crois savoir qu'elle va également présenter un mémoire écrit, qui sera instructif. Nous pourrions peut-être commencer par cela.

Il m'a semblé que ce serait un bon moyen d'accroître les capacités de nos aéroports dans le Nord. Je sais que vous en avez parlé. Vous avez été interrompu vers la fin. Vous vous apprêtez à donner des statistiques à ce sujet et à parler de certains endroits en particulier. Vous pourriez peut-être reprendre à partir de là.

M. Robert Kendall: La piste en aluminium est utilisée principalement par l'armée américaine et les partenaires de l'OTAN, comme je l'ai dit, depuis plus de 50 ans. Ils les utilisent pour tout, des avions à réaction jusqu'au transport lourd de 850 000 livres.

L'entreprise qui a créé une piste en aluminium à des fins militaires en a maintenant conçu une à des fins commerciales, qui est deux fois plus solide que la version militaire, et elle est conçue idéalement pour les endroits où les capacités d'entretien seront limitées. C'est une solution aux problèmes causés par le pergélisol, et cette piste pourra durer des années.

J'ai emmené un groupe de personnes à la base d'entraînement maritime aérienne de Twentynine Palms pour leur montrer la piste qui s'y trouve depuis 48 ans. Certains des panneaux de cette piste sont toujours ceux qui ont été installés il y a 48 ans, alors nous savons que cette solution est durable.

Le problème, du point de vue financier, c'est que cela coûte probablement de deux à deux fois et demie plus cher que d'aménager une piste en asphalte. Cependant, sur une échelle de 40 ans, environ 20 ans plus tard, cela devient l'équivalent d'une piste en asphalte, car il n'est pas nécessaire de la refaire constamment. Sur une période de 40 ou 50 ans, bien sûr, c'est beaucoup moins cher et c'est totalement recyclable.

M. Dan Muys: Vous avez dit que vous travaillez avec Transports Canada depuis une dizaine d'années, soit depuis 2014, année où l'on a réellement commencé à mettre ces problèmes en lumière, pour l'atterrissage des avions à réaction.

Qu'avez-vous observé? Y a-t-il des obstacles réglementaires ou des délais problématiques?

M. Robert Kendall: Il ne s'agit pas tant d'obstacles que d'informer Transports Canada sur le produit, puis d'établir les normes à mettre en place pour le mettre à l'essai afin de s'assurer qu'il comporte toutes les caractéristiques de sécurité nécessaires et équivalentes ou supérieures à celles des pistes en asphalte ou en béton qu'on utilise actuellement. À mesure que nous avançons dans le processus, d'autres joueurs se manifestent. Ainsi, d'autres entreprises se sont présentées pour dire qu'elles avaient peut-être un produit tout aussi bon, qui conviendrait aussi, et c'est...

M. Dan Muys: Où en êtes-vous aujourd'hui et quel est l'échéancier prévu?

M. Robert Kendall: En ce moment, les fonctionnaires sont en train d'analyser les données techniques sur les surfaces en aluminium. Il y aura des tests finaux à réaliser par des chercheurs universitaires pour vérifier les tests.

Ils sont en train de tester la robustesse du revêtement. Nous devrions avoir les résultats au cours des quatre à six prochains mois, pour déterminer si cela convient ou non aux pistes d'atterrissage. Nous pensons déjà que cela pourrait convenir pour les aires de trafic et les voies de circulation. On discute actuellement de la possibilité d'utiliser une combinaison de matériaux pour réduire le coût de mise en place de ces pistes.

Les pistes en asphalte posent problème en ce moment dans les collectivités de l'Arctique, tout comme les pistes en gravier. Elles reçoivent moins de neige et plus de pluie qu'avant. Il y a des problèmes de ruissellement et, bien sûr, le pergélisol est un grave problème.

M. Dan Muys: Merci.

Je vais maintenant m'adresser à Reg Wright, de Gander, à Terre-Neuve, qui a une histoire célèbre et fantastique.

Je peux comprendre un peu ce que vous dites, car pas plus tard qu'hier, j'ai été déçu d'apprendre que WestJet allait cesser d'offrir deux vols à mon aéroport d'attache de Hamilton, en Ontario, vers Halifax et St. John's. Ainsi, moins de gens se rendront dans la magnifique province de Terre-Neuve.

Vous avez parlé de la reprise du transport de passagers depuis 2019, des pénuries de main-d'œuvre, de la mise hors service d'avions et de divers problèmes connexes. Les gens des grandes compagnies aériennes et des plus petites qui desservent le Nord et les régions éloignées nous disent que les coûts, les frais et la réglementation augmentent tous le prix des billets, ce qui a des répercussions.

Êtes-vous d'accord?

• (1140)

M. Reg Wright: Oui. Je pense que tout ce qui ajoute au coût final pour le consommateur étouffe la demande, c'est certain.

M. Dan Muys: Vous avez mentionné dans votre témoignage que le coût des matériaux est à la hausse, comme on le sait. Comme vous avez plusieurs projets dans votre ligne de mire et que vous souhaitez une reprise du trafic aérien à l'aéroport de Gander, quelles seraient les répercussions de la taxe sur le carbone pour vous? Évidemment, la taxe sur le carbone s'applique au coût des matériaux, mais aussi à tout ce qui est lié à l'exploitation de l'aéroport. Êtes-vous en mesure de quantifier ce que cela pourrait représenter pour Gander?

M. Reg Wright: Oui. En l'absence de mon comptable, tout ce que je peux vous dire, c'est que tous nouveaux frais supplémentaires font évidemment augmenter nos coûts de fonctionnement.

Concernant ce que vous avez dit au sujet des compagnies aériennes, des frais et des régimes, il est important de garder à l'esprit que l'aéroport de Gander est un aéroport du réseau national d'aéroports. Nous avons pris les rênes de cet aéroport au nom du gouvernement fédéral dans l'intention que la collectivité soit dans la meilleure position possible pour défendre les besoins de l'aéroport et ceux des électeurs, mais c'était aussi fondé sur la prémisse que les aéroports sont autosuffisants et récupèrent leurs coûts au moyen de frais d'utilisation. Nous avons fait un très bon travail à cet égard, je pense, pour l'essentiel. La dernière année où Transports Canada a exploité l'aéroport avant son transfert, je crois qu'il a perdu 12 millions de dollars avant l'investissement en capital en dollars d'aujourd'hui. Il comptait 155 employés. Nous l'exploitons depuis 20 ans, et ce n'est que depuis la pandémie que nous ne couvrons pas nos coûts d'exploitation ou que nous avons connu des années déficitaires.

Je suis désolé.

Le président: Pas de problème. Merci, monsieur Wright. Malheureusement, comme vous n'êtes pas ici en personne, je ne peux pas vous avertir lorsqu'il vous reste 15 secondes. Toutes mes excuses.

[Français]

Monsieur Iacono, vous avez la parole pour six minutes.

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

Je remercie les témoins d'être ici ce matin.

Monsieur Bénédicte, je commence en vous félicitant pour votre travail acharné dans le domaine du tourisme au Québec. Je sais que vous êtes très engagé et que votre leadership change les choses.

Est-ce que l'accessibilité des vols vers les localités nordiques, rurales et éloignées du Québec s'est améliorée au cours des dernières années, ou s'est-elle détériorée?

M. Sébastien Benedict: Si on se fie strictement aux chiffres, en 2022, pour ce qui est des régions éloignées, on avait retrouvé 76 % du volume de vols qu'il y avait avant la pandémie. Ce sont les chiffres les plus récents que nous avons. On n'était donc pas encore revenu à la normale. Deux ans se sont écoulés depuis et on peut se demander si les effets de la pandémie se font toujours sentir ou s'il y a aussi une détérioration des vols. Il y a certainement un mélange des deux.

M. Angelo Iacono: Qu'est-ce qui peut expliquer cela?

M. Sébastien Benedict: Honnêtement, je vous dirais que le prix des billets rend les choses difficiles. Comme je le disais plus tôt, on a des billets à 500 \$ au Québec, mais ce programme ne vaut que pour les vols ayant pour point de départ Montréal, Québec ou Saint-Hubert. Il ne s'applique donc pas aux vols entre les régions.

M. Angelo Iacono: D'accord.

Les compagnies aériennes canadiennes offrent souvent des forfaits clés en main pour des destinations internationales. Le font-elles pour des destinations touristiques régionales au Québec?

M. Sébastien Benedict: Il y en a certains, mais les vols sont peu fiables. C'est donc quelque chose qu'on voit rarement. La plupart des touristes internationaux visitent les régions principales du Québec. Ce sont des touristes québécois, à 98 ou 99 %, qui se rendent dans les régions éloignées.

M. Angelo Iacono: Lorsque vous consultez des entreprises et des associations touristiques régionales et sectorielles, vous propose-t-on des pistes de solutions afin que les services de transport aérien répondent aux besoins des entreprises touristiques?

M. Sébastien Benedict: Oui. Nous sommes mandatés par le gouvernement du Québec pour administrer un programme. Il y a deux ans, celui-ci a investi 10 millions de dollars dans la création de nouvelles liaisons internationales. Je vais vous expliquer le lien avec le tourisme régional.

Il y a des marchés cibles, au Mexique, en France et à certains endroits aux États-Unis, par exemple, où on veut plus de vols directs. Les compagnies aériennes peuvent donc faire une demande dans le cadre de ce programme et, si leur demande est acceptée, elles ont accès à trois types de financement. Premièrement, elles peuvent financer des plans d'affaires pour déterminer la viabilité d'une nouvelle liaison. Deuxièmement, une compagnie peut faire de la gestion de risques, c'est-à-dire qu'elle peut lancer une nouvelle liaison directe et, si celle-ci n'est pas rentable, le gouvernement, avec les fonds de ce programme, va couvrir les pertes subies par la compagnie aérienne. Troisièmement, on peut aussi financer la promotion de ces vols. En effet, même si on crée des liaisons, les gens ne s'en serviront pas s'ils ne savent pas qu'elles existent.

Ce programme permet donc de faire ces trois choses pour des liaisons internationales. Selon nous, il serait possible de reproduire ce modèle pour les vols régionaux et de créer un programme qui permet aux compagnies aériennes qui en font la demande d'accéder à un financement régressif sur cinq ou trois ans, par exemple. La première année, il peut y avoir une gestion de risques équivalente à tant de millions de dollars, puis ça descend chaque année, jusqu'à ce que la liaison soit pleinement rentable et que la compagnie n'ait plus besoin de fonds publics.

• (1145)

M. Angelo Iacono: Parmi les trois types de financement que vous avez mentionnés, lequel est le plus utilisé et le plus rentable?

M. Sébastien Benedict: La gestion de risques est définitivement le type de financement le plus utilisé, car c'est ce dont les compagnies aériennes ont le plus besoin. En effet, elles doivent s'assurer de compenser les pertes lorsqu'elles doivent financer des vols non complets; elles doivent combler le manque à gagner. Les trois types de financement sont importants, mais je vous dirais que 90 % de l'enveloppe est vraiment utilisée pour la gestion de risques.

M. Angelo Iacono: Depuis combien d'années utilisez-vous ce type de formule?

M. Sébastien Benedict: Le gouvernement du Québec nous a confié le mandat de soutenir le développement des lignes aériennes directes vers le Québec depuis seulement deux ans. Nous avions une enveloppe initiale de 10 millions de dollars, mais celle-ci sera bientôt utilisée en entier.

M. Angelo Iacono: Dans les deux dernières années, y a-t-il eu une augmentation du tourisme et du nombre de touristes qui se sont pointés au Québec?

M. Sébastien Benedict: On parle ici des vols internationaux.

M. Angelo Iacono: D'accord. Il s'agit vraiment de vols internationaux.

M. Sébastien Benedict: C'est exact.

Le point que je voulais soulever est que ce modèle, selon nous, pourrait être reproduit pour des vols à l'intérieur du Québec ou à l'intérieur d'une province au Canada, des grands centres vers les régions.

M. Angelo Iacono: Comment voyez-vous l'avenir du transport aérien régional, au Québec? Pourquoi est-ce important, selon vous?

M. Sébastien Benedict: Comme je le disais dans ma déclaration d'ouverture, nous considérons que le transport régional aérien est un service essentiel pour occuper le territoire. Si on n'a pas de transport aérien pour se rendre dans les régions, ça va nuire à la vitalité de ces régions. Nous sommes convaincus que le tourisme est la façon de garder ces régions en vie et de les aider à s'épanouir. Il faut donc faciliter l'accès aux vols régionaux.

Au Québec, en ce moment, nous avons le Programme d'accès aérien aux régions, dont je vous parlais, qui offre des billets à 500 \$. Quelques compagnies aériennes utilisent ce programme, dont Air Canada, Air Creebec, Air Inuit, Air Liaison, PAL Airlines et PAS-CAN Aviation. Il s'agit de compagnies de différentes tailles, évidemment. Nous constatons que ce besoin existe pour les compagnies aériennes, mais le fait que nous ayons besoin d'autant de subventions pour financer des billets afin que les gens puissent se rendre dans les régions soulève un problème. Cette situation n'est pas viable à long terme. Qui dit subvention dit poche des contribuables. Il faut donc rentabiliser ces vols.

M. Angelo Iacono: Vous avez dit tout à l'heure que les deux ordres de gouvernement, fédéral et provincial, devraient travailler ou collaborer plus étroitement. Pourriez-vous nous donner quelques pistes sur la façon dont ces deux ordres de gouvernement peuvent s'y prendre pour travailler en collaboration avec votre organisme, afin que nous puissions stimuler l'industrie du tourisme?

M. Sébastien Benedict: Je vais citer un chiffre d'Air Canada comme exemple. Un vol Montréal—Rouyn-Noranda représente une distance de 640 kilomètres. Un vol Washington—Charlotte, en Caroline du Nord, représente aussi une distance de 640 kilomètres. Pour parcourir la même distance de vol, on doit payer 158 \$ de frais au Canada, alors qu'aux États-Unis, il faut déboursier 73 \$. C'est plus que le double, au Canada.

Je ne veux pas rentrer dans le détail de chacun des frais, c'est-à-dire les frais de navigation, les droits de sécurité, les redevances d'amélioration aéroportuaire et autres. Bien sûr, certains de ces frais ont leur raison d'être, mais quand les compagnies auxquelles nous faisons concurrence peuvent offrir des billets pour la moitié du prix, parce qu'elles en offrent moins, le marché n'est plus compétitif.

Comme je le disais, il y a une certaine ironie à ce qu'on accorde des subventions pour l'achat de billets. On va dire que, pour financer l'achat des billets qui sont trop chers, on va utiliser l'argent des contribuables afin que le consommateur paie son billet 500 \$. D'un autre côté, toutes sortes de frais viennent gonfler le prix du billet. De plus, si on veut partir pour une destination où les billets à 500 \$ ne sont pas admissibles, le problème est quintuplé. Donc...

Le président: Merci, monsieur Benedict.

Monsieur Lemire, la parole est à vous pour six minutes.

M. Sébastien Lemire: Merci, monsieur le président.

Monsieur Benedict, je vais poursuivre un peu dans la même veine que mon collègue M. Iacono.

Le transport aérien est une compétence qui relève de quel gouvernement, selon vous? Est-ce une compétence provinciale ou une compétence fédérale, normalement?

• (1150)

M. Sébastien Benedict: Je ne sais pas si l'objectif est de commencer une chicane sur les champs de responsabilité, mais je vais vous donner une réponse un peu politique.

L'occupation du territoire est une compétence tant provinciale que fédérale, selon moi. Nous avons un grand pays. Le Québec est une grande province, qui couvre un territoire de 1,5 million de kilomètres carrés, avec une densité de population de 5,6 habitants par kilomètre carré. C'est complètement disproportionné par rapport à d'autres destinations auxquelles nous faisons concurrence.

Pour faire un long détour à propos de votre question, nos aéroports et l'accès à nos régions sont aussi importants d'un point de vue fédéral que d'un point de vue provincial. Je ne pense pas qu'un gouvernement puisse en laisser l'entière responsabilité à l'autre.

M. Sébastien Lemire: J'aime beaucoup votre réponse, évidemment.

Ce que je constate, c'est que, au Québec, quand il est question de solutions pour le transport aérien régional, le fédéral a effectivement une responsabilité. En effet, il s'agit ici d'un champ de compétence fédérale, si on se fie à l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Comme le transport aérien n'existait pas en 1867, il s'agit d'une compétence fédérale.

Si un gouvernement a été proactif dans ce dossier, il s'agit davantage de celui du Québec que de celui d'Ottawa. À titre de député d'Abitibi—Témiscamingue, j'ai interpellé le gouvernement fédéral. Je trouve d'ailleurs intéressant que vous ayez donné l'exemple d'un vol entre Montréal et Rouyn-Noranda comparativement à un vol entre Washington et Charlotte. En réalité, il coûte moins cher d'aller en avion de Montréal à Paris qu'en région, et c'est le cas depuis longtemps.

À quel point le concept de l'utilisateur-payeur ou du libre marché constitue-t-il un frein à l'établissement de liaisons efficaces? Quel rôle peuvent jouer les gouvernements pour s'assurer que les régions ont accès à un service abordable, fiable, fréquent et efficace? Devons-nous changer le paradigme une bonne fois pour toutes?

M. Sébastien Benedict: Selon nous, le modèle actuel ne fonctionne pas. J'ai seulement des chiffres relatifs au Québec, mais il est certain que s'il y a seulement une moyenne de 13 passagers dans un avion à destination des régions, on ne peut pas s'attendre à ce que les compagnies aériennes puissent offrir le service de façon ren-

table. Cela dit, je ne suis pas ici pour défendre les compagnies aériennes, honnêtement.

Une fois qu'on part de ce principe, les vols vers les régions doivent être remplis. Ce que nous aimerions, c'est que toutes les régions éloignées, ou les pôles de ces régions, aient deux vols le matin et deux vols le soir, et que le coût en soit de 500 \$ en moyenne. Pour ce faire, cependant, il faut que les avions soient remplis.

Serait-il envisageable de lancer des programmes visant à aider les compagnies aériennes à rendre ces liaisons viables à court terme? On pourrait définir des paramètres. Par exemple, 70 % des billets pourraient être réservés aux touristes et 20 % pourraient être réservés aux voyageurs d'affaires. Ça permettrait de s'assurer que tous les gens qui ont à prendre ces vols peuvent le faire, afin qu'on ne se retrouve pas seulement avec les gens de la collectivité qui ont des déplacements à faire, mais qui ne peuvent pas à eux seuls remplir ces avions.

M. Sébastien Lemire: On estime que les frais refilés aux passagers sont de l'ordre de 40 % du prix du billet, environ. Je parle des taxes foncières, du coût du logement et des frais aéroportuaires, entre autres. Ces frais sont très nombreux, et le gouvernement fédéral va notamment percevoir entre 50 et 70 millions de dollars de frais de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Évidemment, la facture est refilée aux clients.

Est-il normal que les gens qui prennent un vol de l'Abitibi-Témiscamingue vers Montréal aient à payer pour une infrastructure aussi grande alors que, pour eux, c'est le point de référence pour se rendre dans la métropole du Canada? De plus, ils paient des frais liés à l'utilisation des services. C'est la même chose dans le cas de l'industrie touristique, où des frais sont refilés aux producteurs. Pendant ce temps, le gouvernement américain investit des millions de dollars dans les infrastructures. Au Canada, c'est l'utilisateur qui doit payer pour ça. S'agit-il d'une piste qui a été explorée pour qu'il y ait une baisse considérable du coût?

Personnellement, j'aime beaucoup votre quatrième proposition. Vous dites qu'il faut réfléchir au fait qu'on ne maximise pas notre industrie, qu'on ne maximise pas les vols. Au contraire, tous les signaux sont envoyés pour que les gens ne prennent pas l'avion. Concrètement, comment peut-on changer cette tendance et faire baisser les frais?

M. Sébastien Benedict: Si on demande toujours à l'utilisateur de payer, il est sûr qu'on se retrouve dans une situation comme celle qu'on vit actuellement. Comme vous le disiez, ça coûte moins cher d'aller à Paris que dans certaines régions. Il s'agit évidemment d'un exemple que les gens ont en tête. Les gens se disent aussi qu'il est moins cher d'acheter un voyage tout inclus plutôt que de prendre des vacances au Canada. Il y a beaucoup de stéréotypes à cet égard.

Si on demande à l'utilisateur de financer ça, le modèle ne sera certainement pas viable à long terme. On a parlé de pourcentages: pour un touriste, le billet d'avion représente souvent jusqu'à 40 % du coût de son voyage. Quand on planifie des vacances, si la famille ou l'individu consacre 40 % de son budget au billet d'avion, ça rend certaines destinations complètement hors de prix ou pas alléchantes. Ça ne peut pas fonctionner de cette façon, et il faut assurément que le gouvernement investisse dans les infrastructures et soutienne le lancement de nouvelles liaisons.

• (1155)

M. Sébastien Lemire: Dans les frais, on compte aussi ceux de NAV CANADA, pour des services essentiels qui étaient publics auparavant, mais qui ont été privatisés. Ces frais pourraient être assurés par le gouvernement fédéral, si on veut que les aéroports régionaux soient viables.

Il existe, au Québec, des comités où on discute de la façon d'améliorer le transport aérien. Pouvez-vous nous en dire davantage sur ceux-ci? Qui siège à ces comités? Le gouvernement fédéral est-il présent?

M. Sébastien Benedict: Un comité permanent sur le transport aérien régional a été lancé il y a deux ans par la ministre des Transports du Québec. Des représentants des transporteurs aériens, des aéroports, des chambres de commerce et de l'industrie touristique y siègent, mais, pour l'instant, il n'y a pas de représentant du gouvernement fédéral.

Le président: Merci beaucoup, messieurs Benedict et Lemire.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Bachrach.

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

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur le président, et merci à tous nos témoins. Cette étude est très intéressante, et j'ai très hâte que nous en arrivions à notre rapport et à nos recommandations.

Je tiens à remercier le maire de Prince Rupert d'être parmi nous pour présenter au Comité un autre point de vue du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique. Je pense que, compte tenu de votre expérience dans le domaine du transport aérien également, ce sera une précieuse contribution aux travaux du Comité.

Monsieur le maire, vous avez parlé un peu de la déréglementation du secteur aéroportuaire et du secteur du transport aérien et du transfert des aéroports aux municipalités dans les années 1990. Je me demande si, à votre avis, cela a été une bonne affaire pour de petites municipalités comme Prince Rupert ou si, avec le recul, les coûts de cette décision en ont dépassé les avantages.

M. Herbert Pond: Je dirais que c'est le deuxième cas de figure pour nous.

Il y a de nombreux avantages à cela, donc je ne voudrais pas brosser un portrait trop sombre. Nous en avons tiré d'énormes avantages. Je pense que cela a permis de réduire les coûts pour les Canadiens. On a réalisé des gains en efficacité. Il est certain que dans les grands aéroports où il y a beaucoup de vols, il est possible d'en profiter davantage.

Cependant, si vous croyez que le service aérien est essentiel à la vitalité communautaire — et je suis résolument convaincu que c'est le cas dans ma collectivité, parce que nous ne pourrions tout simplement pas continuer de faire ce que nous faisons sans service aérien —, alors vous devez vous demander si ce système de libre marché répond aux besoins ou s'il met en péril le troisième port le plus achalandé au Canada. Je dirais que c'est plutôt la deuxième possibilité.

Il y a des difficultés. J'ai en quelque sorte passé en revue la liste des autres défis liés à l'assiette fiscale. Les municipalités ne peuvent pas tout prendre en charge. L'enseignant à la retraite local qui veut rester à Prince Rupert ne peut pas avoir à tout payer pour cela.

M. Taylor Bachrach: Lorsque vous parlez aux entrepreneurs et aux investisseurs potentiels dans la ville, que vous disent-ils au sujet de l'incidence de l'offre actuelle et du prix du service aérien dans leur processus décisionnel?

M. Herbert Pond: C'est difficile à décrire, mais tout revient au gagnant ici. S'il y a un aéroport à proximité... Il y en a un à Terrace, dans ce cas-ci. Il est accessible la plus grande partie de l'année. Nous ne pouvons pas nous y fier en cas d'urgence, mais il est accessible la majeure partie de l'année. Plus les vols passent par là, plus WestJet et Air Canada cognent sur le clou et se disputent les tarifs et le reste, et l'offre y augmente. Ensuite, ce qui se passe, c'est que les entreprises de location de voitures concentrent toutes leurs services là-bas.

De plus en plus de dirigeants d'entreprises affirment qu'ils préféreraient que les vols arrivent à Prince Rupert. Si l'on compare la sécurité du transport de leurs équipes par autoroute à celle d'un atterrissage à Prince Rupert, c'est un facteur déterminant de sécurité pour eux. Ils ne veulent pas que leurs employés passent deux heures sur l'autoroute le long de la rivière Skeena, même si c'est magnifique. Ils ne veulent pas prendre ce risque pour leurs équipes, mais ils sont pour ainsi dire obligés de l'accepter, parce qu'avec un seul vol par jour, il n'y a pas assez de choix dans la fréquence des vols.

Le marché est là. C'est ce qui est le plus frustrant: le marché est là. Cependant, en l'absence d'une sorte d'incitatif ou de catalyseur, Air Canada et WestJet déploieront leurs ressources pour se battre l'une contre l'autre plutôt que pour servir une collectivité en particulier.

Franchement, je ne pense pas que cette politique réponde aux besoins du Canada.

• (1200)

M. Taylor Bachrach: Vous avez mentionné les deux grands transporteurs qui se battent dans des marchés où ils voient tous deux une possibilité de rentabilité. Dans les très petits marchés, il est peu probable qu'il y ait suffisamment de trafic pour justifier la présence de deux transporteurs, pour permettre à deux transporteurs de coexister et de se faire concurrence.

M. Herbert Pond: C'est exact.

M. Taylor Bachrach: Je me demande quelles sont vos idées sur la façon d'assurer l'abordabilité et d'attirer ces investisseurs dans la collectivité. Tout cela repose sur des tarifs aériens relativement abordables et stables, et sur une fréquence suffisante. Comment peut-on y arriver en l'absence de concurrence? Quel rôle le gouvernement fédéral peut-il jouer dans l'équation?

M. Herbert Pond: Vous savez, la question des tarifs aériens est difficile, mais je pense qu'un certain niveau de service minimum pourrait être exigé pour un permis. Il pourrait s'agir d'une exigence. Si l'on veut mener des activités en Colombie-Britannique, au Canada ou ailleurs, on devrait avoir l'obligation de maintenir un minimum de services dans une collectivité donnée.

En fait, nous faisons assez bien les choses en demandant régulièrement des comptes à Air Canada. Nous appelons le transporteur pour lui demander s'il a bien examiné ses tarifs au départ de Prince Rupert, de Terrace. Nous lui demanderons des explications et il fera quelque chose. Cependant, si l'on ne surveille pas les tarifs, le transporteur les augmente.

C'était ce qui me frustrait, en toute honnêteté, lorsque je travaillais pour le secteur du transport aérien. En fait, à l'époque, il s'agissait de CP Air. Dans l'ensemble du système, c'est nous qui avions les meilleures recettes par mille pour les vols à destination et en provenance des collectivités du Nord, comme Prince Rupert. Nous gagnions plus d'argent par mille que d'autres transporteurs en gagnaient pour leurs vols à destination de Tokyo ou de n'importe quel autre endroit. Pourtant, ils utilisaient tout leur équipement pour se battre entre eux entre Calgary et Vancouver. Vraiment? Venez faire de l'argent ici. C'est ce qui est le plus frustrant. Ils peuvent en faire ici, mais ils ne pensent qu'à se battre les uns contre les autres pour gagner des parts de marché.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le maire. Merci, monsieur Bachrach.

C'est maintenant au tour de M. Strahl.

Monsieur Strahl, la parole est à vous. Vous disposez de cinq minutes.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vais tout d'abord m'adresser à M. Wright.

Nous venons de réaliser une étude sur Lynx Air, le dernier transporteur aérien à bas prix à avoir abandonné son projet d'offrir des bas prix aux Canadiens. Il a parlé de certaines contraintes réglementaires et d'un environnement dans lequel les frais sont élevés. D'autres personnes qui ont témoigné précédemment dans le cadre de notre étude ont indiqué que le gouvernement fédéral traitait le secteur de l'aviation comme une sorte de vache à lait. J'aimerais connaître votre avis à ce sujet. Si cette information est publique ou si vous êtes prêt à la fournir, pourriez-vous nous dire à combien s'élève le loyer aéroportuaire que votre aéroport a payé au gouvernement fédéral au cours de la dernière année dont les chiffres sont accessibles?

M. Reg Wright: Bien sûr. En fait, dans le cadre des mesures de soutien liées à la pandémie, nos paiements au gouvernement fédéral ont été essentiellement suspendus l'année dernière. Nous reprendrons les paiements cette année.

Pour notre aéroport, ce n'est pas un montant considérable. Je pense qu'il s'agit d'environ 55 000 à 60 000 \$ par année, sur la base d'une formule de revenus progressive. Pour les grands aéroports, les loyers sont considérables. On nous a demandé de fonctionner selon le système de l'utilisateur-payeur. C'est ce que font les aéroports. Ils essaient de recueillir suffisamment d'argent auprès des passagers et des utilisateurs pour financer les immobilisations, et c'est incontournable. Cela augmente le coût du système. La question de savoir qui doit exploiter les aéroports est plus importante. Je pense que le modèle actuel comporte de nombreux aspects positifs sur le plan des services, du capital et de l'infrastructure. C'est un peu un héritage de plus de 20 ans. Je pense qu'il est juste de se demander qui devrait exploiter les aéroports, parce que cela augmente les coûts, c'est certain.

M. Mark Strahl: Oui. Quel est le montant des frais d'améliorations aéroportuaires que vous facturez aux passagers actuellement?

M. Reg Wright: Le nôtre se situe dans le 75^e centile supérieur au Canada. Il est actuellement de 35 \$. Il y a une raison très simple. Nous devons répartir les coûts d'exploitation entre un trop petit nombre de passagers. Les frais sont ajoutés au prix du billet, à l'instar de certains autres frais, et je sais que les transporteurs aériens n'aiment pas cela. Nous n'aimons pas non plus tout ce qui dissuade

les gens de voyager. C'est le résultat d'une tentative de financer... Nous avons ici un aéroport qui a été construit en 1959 pour une époque qui est depuis longtemps révolue. Nous devons le financer sur la base d'un très petit nombre d'utilisateurs dans le cadre d'un modèle à utilisateur-payeur.

• (1205)

M. Mark Strahl: Savez-vous quel est le montant des subventions et des contributions que vous recevez directement du gouvernement fédéral pour financer les infrastructures aéroportuaires? Y a-t-il eu l'achat d'un nouveau chasse-neige ou quelque chose de ce genre l'année dernière dans le cadre des investissements directs du gouvernement fédéral dans vos activités?

M. Reg Wright: Non. Une série de mesures ont été prises pendant la pandémie pour nous permettre de tenir le coup lorsque nos activités ont chuté de 90 %. Nous devons rester ouverts pour des raisons non commerciales, par exemple pour sauver des vies, apporter un soutien médical, etc. Je pense que cela a représenté 6 ou 7 millions de dollars et, pendant une période limitée, des aéroports nationaux comme celui de Gander ont été inclus dans ce que l'on appelle le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Vous le connaissez peut-être. Ce programme est offert aux aéroports cédés. Bien entendu, nous soutenons qu'il n'y a pas assez d'argent dans ce fonds. Je crois qu'il s'agit de 40 millions de dollars, un montant qui n'a pas changé depuis des décennies. Les aéroports du Réseau national d'aéroports, ou RNA, ne sont pas admissibles, parce qu'ils sont censés être autosuffisants.

M. Mark Strahl: Oui. On recueille donc environ 400 millions de dollars et un fonds de 40 millions de dollars est distribué à tout le monde.

Vous avez également parlé d'une révision des limites de propriété étrangère. De quelle partie du secteur de l'aviation parlez-vous? Parlez-vous des aéroports ou des transporteurs aériens? Des gens nous ont dit être d'avis que les limites de 49 % de propriété étrangère devraient être levées pour permettre peut-être à une seule entité de détenir un tel pourcentage. Est-ce à cela que vous faisiez allusion, ou parlez-vous d'un autre élément?

M. Reg Wright: Non, je parlais des transporteurs aériens.

Je n'ai pas d'opinion arrêtée dans un sens ou dans l'autre, mais je pense qu'il est important d'y jeter au moins un bref coup d'oeil pour voir si cela pourrait être stimulant. Il est certain que je me joins au reste du pays pour dire que l'effondrement de Lynx Air est une mauvaise chose pour les Canadiens. Ce n'est pas quelque chose que l'on veut voir se produire. En fin de compte, pour que les prix soient compétitifs, il faut que le niveau de concurrence soit rentable. Nous ne pouvons pas nous attendre à ce que les transporteurs aériens opèrent dans nos aéroports si ce n'est pas rentable. Ce n'est pas comme investir dans des infrastructures matérielles. Ils ont des ailes. S'ils ne gagnent pas d'argent, ils s'envoleront. Il est essentiel que leur situation et leur bilan financier soient bons, par exemple. Je pense que la question qui se pose aujourd'hui est de savoir comment nous pouvons travailler ensemble pour le garantir.

M. Mark Strahl: C'est exact.

Monsieur le président, je ne vois pas votre carton rouge. Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Vous disposez de 45 secondes, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: D'accord.

Je vais poser une question à M. Kendall, qui a parlé du Boeing 737-200. Il y a maintenant 10 ans, essentiellement, la compagnie a dit qu'elle n'allait plus fabriquer cet appareil, qui peut être utilisé sur piste non revêtue. C'est évidemment l'appareil fiable utilisé dans le Nord.

Quel est l'écart de service prévu entre le moment où cette cellule ne sera plus viable et le moment où les nouveaux matériaux de piste pourraient être utilisés? Sommes-nous confrontés à une crise qui entraînera un écart de service majeur pour le Nord?

M. Robert Kendall: À ce stade-ci, il y a certainement assez... Je ne dirai pas « assez », mais il y a des pistes asphaltées et on peut y exploiter des appareils qui ne peuvent être utilisés sur une piste non revêtue. Donc, Iqaluit, Inuvik, Whitehorse, Yellowknife, des endroits de ce genre... Le fret arrivera là. Il sera déchargé dans des avions qui peuvent atterrir sur des pistes en gravier. C'est juste que compte tenu de la pénurie de pilotes et des problèmes d'heures par équipe, le nombre de vols et les services sont réduits. Certaines collectivités dépendent des services aériens 12 mois par année. Au nord du 60^e parallèle, 12 mois par année, tout arrive par avion: les passagers, le fret, etc.

Le président: Merci.

M. Robert Kendall: Si l'on utilise un appareil qui transporte un quart de la charge d'un jet, il faut quatre avions.

Le président: Merci, monsieur Kendall. Merci beaucoup.

Merci, monsieur Strahl.

Nous passons maintenant à M. Rogers.

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

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

Bienvenue à tous nos invités.

Comme nous l'avons dit, cette étude est axée sur la concurrence dans le secteur du transport aérien et sur la façon d'améliorer les services aux collectivités rurales et éloignées. Bien sûr, nous savons tous que certaines des difficultés rencontrées pendant la pandémie de COVID ont eu d'énormes conséquences sur la situation du secteur du transport aérien partout au pays.

Mes questions s'adresseront à M. Wright.

Bienvenue, monsieur Wright. Je vous remercie de votre présence.

Bien sûr, à une autre époque, l'aéroport de Gander était connu comme le carrefour du monde. Il a probablement été, pendant longtemps, l'aéroport le plus important de l'Est du Canada. Les vols internationaux y faisaient régulièrement escale pour se ravitailler en carburant. La comédie musicale *Come From Away*, qui est maintenant présentée régulièrement à Gander, met en lumière la période du 11 septembre. Gander est un endroit bien connu en raison des événements qui ont eu lieu.

Le problème, dont vous voudrez peut-être parler, monsieur Wright, et à propos duquel je souhaite vous interroger aujourd'hui, c'est qu'il arrive constamment que des habitants du centre de Terre-Neuve me disent qu'il est difficile de se rendre à Gander et d'en repartir en raison du nombre limité de vols. Les prix des billets sont parfois astronomiques. Par exemple, un vol aller-retour Halifax-Gander coûte plus de 1 000 \$. On me dit souvent qu'il faut accroître

la concurrence, qu'on a besoin d'une plus grande concurrence pour Air Canada, qui dessert Gander. Je félicite Air Canada d'avoir maintenu ses services et d'avoir permis à l'aéroport de continuer à fonctionner.

Monsieur Wright, quelles sont les mesures à prendre pour assurer la survie d'un aéroport comme celui de Gander et de tous les aéroports régionaux du pays? Que faut-il faire pour améliorer les services aux personnes que vous servez et pour répondre aux plaintes sur la concurrence? Quelles sont les choses que ce comité devrait inclure dans un rapport au gouvernement fédéral, selon vous?

• (1210)

M. Reg Wright: Vous avez soulevé un excellent point et posé d'excellentes questions.

Il serait utile de procéder à une évaluation générale des tarifs aériens dans des marchés qui sont considérés comme monopolistiques ou qui ne comptent pas beaucoup de transporteurs aériens canadiens. Je sais que dans notre marché, il y a toute une série de problèmes, que vous avez soulignés, dont le moindre n'est pas celui de la tarification. La tarification peut être un problème. Cela dit, pour l'été, il y a de bons prix sur le marché.

Dans un marché libre, le facteur le plus important pour l'établissement des prix n'est pas la distance parcourue ou d'autres éléments du genre. C'est la concurrence qui est déterminante. C'est un peu comme dans une ville où il n'y a qu'un seul magasin d'alimentation, où je m'attends à ce qu'une laitue soit vendue à un prix supérieur. Il incombe donc vraiment à ces petites collectivités d'attirer la concurrence dans le marché et de la retenir, ce qui est une question de préférence et de choix des consommateurs.

Certaines ont réussi. Nous aussi, nous avons eu de la concurrence dans le marché. Lorsque le transporteur WestJet s'est implanté ici, je pense que les tarifs aériens ont baissé de près de 35 %. Porter a eu le même effet. Le problème qui se pose actuellement est qu'il y a trop de petits aéroports qui courent après des transporteurs dont la capacité d'expansion est limitée. Dans certains cas, trop peu de pilotes ou d'avions arrivent sur les nouveaux marchés.

La situation est très difficile. Je pense que cela nous ramène à un point qui a été soulevé précédemment concernant les incitatifs ou les subventions. Il s'agirait d'un effort concerté de la part, peut-être, de la province, du pays et de l'autorité aéroportuaire, qui pourrait contribuer à atténuer les risques encourus par les transporteurs aériens qui s'implantent dans de nouveaux marchés. En fin de compte, bon nombre d'entre eux ne font pas d'argent la première année sur un nouveau marché. Si nous pouvions réduire les risques et leur permettre de créer de l'achalandage, je pense qu'ils pourraient s'imposer sur le marché. C'est certainement ce qu'il faut faire. Si nous voulons parler du prix des billets, il est certain que les frais et les éléments accessoires sont un facteur, mais c'est la concurrence qui, au bout du compte, fera baisser les prix des billets d'avion.

M. Churence Rogers: Monsieur Wright, vous avez parlé d'une stratégie sur l'aviation nationale renouvelée. Voulez-vous nous en dire plus à ce sujet?

M. Reg Wright: Oui, nous en avons discuté entre pairs et il semble qu'il est plus que temps. Je pense que nous revenons toujours à l'époque biblique, mais avec la mise en place de certaines politiques, des choses importantes se sont produites dans les secteurs du voyage, de l'aviation et de la technologie au cours des 30 dernières années.

Je pense que tout examen de la concurrence, si on pense en particulier à la politique Ciel bleu, influence la concurrence et l'accès à la nation. Ces éléments doivent être mis à jour. Je pense qu'il faut vraiment revoir en profondeur ce que signifie l'aviation et tout cela, y compris des choses comme le recrutement de pilotes parmi les jeunes.

Cela semble dépassé à l'heure actuelle. Je pense que nous ferions tous un bon usage de notre temps si nous réunissions toutes les parties prenantes et élaborions une stratégie qui nous servirait de guide, d'étoile polaire, pour les 30 prochaines années.

• (1215)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Wright.

Merci, monsieur Rogers.

[Français]

Monsieur Lemire, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Sébastien Lemire: Merci, monsieur le président.

Monsieur Benedict, le financement des aéroports au Canada est fortement concentré dans les aéroports des grandes villes du pays. Pourtant, certains aéroports régionaux jouent un rôle névralgique dans le développement économique et touristique des régions éloignées.

Je veux parler du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Nous avons rencontré différents intervenants qui nous ont mentionné que l'augmentation du budget de ce programme et le fait de revoir ses critères de financement permettraient l'émergence et le renforcement des aéroports régionaux.

Ce programme a été mis en place en 1995 et est doté depuis 30 ans d'une enveloppe de 38 millions de dollars. Celle-ci n'a pas été augmentée et est restée la même, selon le Conseil des aéroports du Canada. L'argent de ce programme sert à la remise en état des installations du côté des pistes, à l'achat d'équipement de sauvetage, à la lutte contre les incendies d'aéronefs, à l'achat d'équipement mobile lourd et à l'amélioration de la sécurité dans les aérogares. Selon le Conseil, il faudrait au moins 95 millions de dollars pour améliorer les petits aéroports en région. Selon l'Union des municipalités du Québec, ça aiderait peut-être à améliorer un aéroport par année.

Le fait de pouvoir investir ces sommes pourrait-il aider votre industrie et faire baisser la facture du consommateur?

M. Sébastien Benedict: Oui, définitivement.

J'aimerais dire quelque chose dont les gens ne se rendent pas compte: les touristes internationaux ne vont pas dans les régions éloignées, parce que c'est compliqué. Toutefois, un touriste international dépense deux fois plus qu'un touriste local. Au Québec, nous voulons que les touristes sortent des régions urbaines et qu'ils se rendent dans nos régions éloignées.

Il est crucial d'investir dans les infrastructures aéroportuaires régionales, évidemment, mais tout ce qui tourne autour de ce secteur est tout aussi important. En effet, le problème dans les régions n'est pas seulement lié aux aéroports. Quand l'avion atterrit, c'est bien beau, mais il n'y a pas de taxi, il n'y a pas de véhicule à louer, il n'y a pas de navette et il n'y a pas d'autobus pour se rendre à destination. Il n'y a pas de transport local ou régional, à moins d'avoir opté pour un forfait spécifique où les entreprises viennent chercher les

voyageurs. Si on augmente le nombre de voyageurs qui vont en région, cet écosystème va devoir se développer.

M. Sébastien Lemire: Daniel Côté, maire de Gaspé et président du Comité sur le transport aérien à l'Union des municipalités du Québec, est venu témoigner à ce comité et a suggéré de permettre aux régions de structurer et de lancer des appels d'offres obligatoires pour desservir les communautés plus éloignées.

Devrait-on décentraliser la gestion d'un aéroport régional, la confier à une communauté et lui permettre de choisir un transporteur aérien, voire négocier avec ce dernier les services qui pourraient être offerts en région? Croyez-vous que ça pourrait aider nos aéroports régionaux?

M. Sébastien Benedict: Pour être bien honnête, je n'ai pas vraiment d'expertise dans ce secteur.

M. Sébastien Lemire: Merci, monsieur Benedict.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lemire.

[Traduction]

Le prochain intervenant est M. Bachrach.

Vous avez deux minutes et demie, monsieur.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'ai une autre question pour le maire Pond. Elle concerne le prix des billets pour les vols en partance de Prince Rupert.

Je viens de regarder les vols de Prince Rupert à Vancouver prévus vendredi, et le prix des billets est de 594 \$. Le prix pour un vol de Vancouver à Toronto est de 625 \$. Le tarif d'un vol d'une heure et demie à bord d'un aéronef à turbopropulseur est à peu près le même que celui d'un vol de quatre heures et demie qui traverse une bonne partie du pays.

Je me demande si c'est un prix relativement normal pour un vol de Prince Rupert à Vancouver.

M. Herbert Pond: Oui. Vous connaissez ce genre de conversation de tous les jours. Cela ressemble beaucoup à ce que j'entends de la part de mes collègues au comité, ici. Les gens font des comparaisons et se disent qu'ils auraient pu aller en Suisse pour le prix d'un aller-retour vers Vancouver. Oui, absolument.

M. Taylor Bachrach: Étant donné que le fonctionnement d'un aéroport municipal dépend vraiment du trafic aérien — les droits d'atterrissage et les frais d'amélioration aéroportuaires sont facturés à chaque passager —, dans quelle mesure les niveaux de service actuels ont-ils une incidence sur la viabilité financière de l'aéroport de Prince Rupert?

M. Herbert Pond: Ce sont les contribuables qui supportent le fardeau. Nous devons maintenir l'aéroport en activité pour sauver des vies, de sorte que le fardeau qui a été transféré au fil des ans des gouvernements vers le bas ne peut retomber que sur les 12 000 habitants de la ville qui essaient de faire le travail du Seigneur ici, sur la côte nord, et de construire la grande porte d'entrée du Canada.

Si bien des choses qui se sont passées m'ont plu, nous devons admettre que ce n'est pas un modèle idéal pour assurer le fonctionnement de ces services essentiels. Si cela dépend des frais d'utilisation et de l'achalandage, les collectivités se battent alors entre elles pour cette clientèle et on assiste à un nivellement par le bas. En fin de compte, ce n'est pas ce que j'appelle une bonne politique publique.

• (1220)

M. Taylor Bachrach: Monsieur le maire, êtes-vous en train de dire que les contribuables doivent actuellement subventionner les opérations aéroportuaires en raison du faible achalandage?

M. Herbert Pond: C'est exact, absolument.

Je pense que nous y consacrons probablement environ un million de dollars par année à l'heure actuelle. Je ne veux même pas penser à ce qui se passerait si nous perdions le seul vol restant — et nous l'avons vu. Lorsqu'il n'y a plus qu'un seul vol par jour, comme nous l'avons constaté dans d'autres collectivités, ce n'est plus viable, parce qu'il faut alors répartir les coûts d'exploitation de l'aéroport entre les quelques usagers qui restent.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Merci, monsieur Pond.

C'est maintenant au tour de M. Davidson.

Monsieur Davidson, la parole est à vous pour cinq minutes.

M. Scot Davidson (York—Simcoe, PCC): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier nos témoins, et en particulier M. Benedict, au nom du tourisme d'un océan à l'autre, de la grande province de Québec et, évidemment, de la province de l'Ontario.

Considérez-vous qu'il incombe à la fois à la province de Québec et au gouvernement fédéral de promouvoir le tourisme?

[Français]

M. Sébastien Benedict: Oui, certainement. L'Alliance de l'industrie touristique du Québec travaille en étroite collaboration avec Destination Canada, une société d'État fédérale. Nous avons un modèle un peu unique, au Québec, comparativement au reste du Canada. Au Canada, les organismes qui font la promotion du tourisme à l'étranger et les organismes qui font le...

[Traduction]

M. Scot Davidson: Je suis navré. Je n'avais pas l'intention de vous interrompre, mais mon temps de question est limité.

Je disais simplement que le gouvernement fédéral devrait se passionner pour le tourisme. La province de Québec devrait se passionner pour le tourisme. Le tourisme est une passion.

[Français]

M. Sébastien Benedict: Certainement, mais j'essaie de comprendre le sens de la question.

[Traduction]

M. Scot Davidson: Oui, je sais. C'est une passion pour moi.

Récemment, le ministre libéral de la Santé s'est levé en Chambre des communes pour dire que les familles qui emmènent leurs enfants en voyage en voiture cet été laissent « la planète brûler ». Vu que le gouvernement estime que les voyages en voiture sont des activités inacceptables pour les Canadiens, ne craignez-vous pas que les libéraux estiment tout aussi inacceptables les voyages en avion ou les vacances en avion que prennent les Canadiens? Est-ce que ce genre de déclaration à la Chambre des communes de la part d'un ministre de la Couronne vous inquiète?

[Français]

M. Sébastien Benedict: Je n'avais pas entendu ces commentaires. Nous encourageons tant le transport aérien que le transport routier. De nos jours, il existe toutes sortes de façons de compenser le bilan carbone de nos déplacements et ce n'est donc pas un problème. Bien entendu, les acteurs de l'industrie touristique, y compris les entreprises, se tournent beaucoup vers le développement durable. Il y a certainement des moyens de se promener sur notre territoire de façon écoresponsable.

[Traduction]

M. Scot Davidson: Les commentaires ont fusé. J'ai reçu de nombreux appels dans ma circonscription disant que c'était une promotion négative du tourisme, une promotion négative lorsqu'il s'agit d'inciter les Canadiens à sortir de chez eux cet été. Cette déclaration fait suite au projet conservateur d'accorder un répit pour l'été aux Canadiens en demandant au gouvernement de supprimer les taxes sur les carburants cet été. La famille moyenne pourrait économiser 670 \$, ce qui lui permettrait d'aller visiter la province de Québec. Cependant, nous avons entendu le ministre de la Santé, déclarer de nouveau que prendre des vacances, c'est en fait laisser « brûler la planète ».

Ce sont, quant à moi, des déclarations inquiétantes.

Je suis content que vous soyez ici pour promouvoir le tourisme au Québec, parce que je vais certainement promouvoir le tourisme dans tout le Canada et j'espère que les gens se prévaudront du transport aérien pour se rendre dans leurs aéroports régionaux.

Je m'adresse maintenant à vous, monsieur Kendall.

Pour ceux qui peuvent se le permettre, j'espère que nous aurons beaucoup de touristes dans l'Arctique.

Je sais que le gouvernement fédéral est en train de retirer du service, corrigez-moi si je me trompe, un certain nombre de radios-balises fixes dans l'ensemble du Canada. L'Arctique est tout à fait unique. Le Grand Nord est unique en son genre. Vous parliez des aéronefs en service. Nous utilisons encore des DHC-3 Otter et des DHC-2 Beaver. Les Canadiens étaient à la pointe de cette technologie. Je crois qu'on a pris du retard dans ce domaine. Pour en revenir aux 737-200, ils ne peuvent pas atterrir sur des pistes de gravier. Une fois que les Beaver et les Otter seront retirés du service, il n'y a rien pour les remplacer.

Je me demande combien cela coûte aux compagnies aériennes. Et quand on parle de flotte, ce n'est pas tout le monde qui peut se permettre un panneau de simulation G1000 complet et d'effectuer des approches GPS.

Pour ce qui est de la façon dont le gouvernement déclassifie les radios-balises fixes, c'est-à-dire en construisant une nouvelle autoroute VOR, pensez-vous que nous prenons un retard important en n'approuvant pas assez vite les approches GPS? Qu'en dites-vous?

• (1225)

M. Robert Kendall: Je ne peux pas parler de ce sujet, parce que je ne connais pas la situation.

M. Scot Davidson: D'accord.

M. Robert Kendall: Cela fait trop longtemps que je n'ai pas pratiqué l'aviation.

M. Scot Davidson: Monsieur Wright, avez-vous quelque chose à dire sur notre retard technologique ou sur l'entretien des anciennes flottes — transpondeurs mode C et 1900 — qui continuent de voler au Canada, mais qui n'ont pas les capacités?

M. Reg Wright: J'aimerais certainement voir prolonger la durée de vie sécuritaire de certains vieux modèles d'avions. Certains d'entre eux sont des appareils à toute épreuve sur le marché des vols régionaux.

Je ne suis pas suffisamment informé pour comprendre la situation du Canada par rapport aux pays voisins en ce qui concerne l'adoption de la technologie.

M. Scot Davidson: D'accord.

En ce qui a trait à la séquence, monsieur Kendall, y a-t-il eu à votre connaissance des fermetures d'aéroports ou de services d'information de vol?

M. Robert Kendall: Je ne suis pas au courant. Je ne crois pas que des aéroports ferment. Ils ont besoin de ces services aériens 12 mois par an, donc ils ne vont pas les fermer.

M. Scot Davidson: En ce qui concerne les répercussions...

Le président: Merci beaucoup, monsieur Davidson.

M. Scot Davidson: Oh, c'est fini.

Le président: Le drapeau rouge s'est levé, monsieur. C'est très triste.

Merci, monsieur Kendall et merci monsieur Davidson.

C'est ensuite au tour de M. Badawey.

Vous disposez de cinq minutes, monsieur.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Comme l'a dit M. Rogers tout à l'heure, je souhaite approfondir le sujet de cette étude, à savoir les aéroports du Nord, ruraux et éloignés. Bien sûr, nous essayons d'aller en profondeur pour trouver d'autres mesures de soutien. Aujourd'hui, nous entendons parler du « quoi », mais c'est surtout le « comment ». Nous allons nous pencher sur un grand nombre de ces questions.

Le maire a parlé de tirer parti de tous les moyens de transport, que ce soit par la route, par chemin de fer ou par eau. Nous reconnaissons que nous nous embarquons dans un projet de trains à grande fréquence et à grande vitesse. Cela dit, nous reconnaissons les investissements en capitaux nécessaires pour tous les moyens de transport.

Il y a de plus les réalités opérationnelles pour s'attaquer au « comment » pour le « quoi ». C'est le financement et bien sûr cela inclut les conséquences d'un budget durable qui doit parfois comprendre le financement de la dette contractée. Nous le reconnaissons et nous le respectons. Tout cela mène à la capacité qui fait partie, pour parler franchement, de la planification secondaire des municipalités. Il peut s'agir d'eau ou d'égouts ou il peut s'agir de routes, mais dans ce cas-ci, il s'agit d'aéroports et de moyens de transport.

Je suppose que le deuxième niveau de tout cela va au-delà des niveaux de services et de la concurrence, etc., et s'intéresse réellement à l'intégration des déplacements de biens et de personnes, c'est-à-dire à la connectivité. Bien sûr, il faut rajouter les investissements stratégiques pour atteindre les résultats escomptés.

Ma première question comporte deux volets et elle s'adresse au maire.

L'un des aspects est le bureau chargé de la chaîne d'approvisionnement et comment collaborer avec ce bureau. J'ai l'intention de lancer un processus en vue d'établir une stratégie de chaîne nationale d'approvisionnement et de logistique. Lorsque les gens entendent « chaîne d'approvisionnement », ils pensent automatiquement au transport de marchandises, mais je voudrais que ce soit davantage, parce qu'il s'agit aussi du transport de personnes. Bien sûr, il faut essayer d'intégrer ces différents moyens de transport pour créer cette fluidité.

La deuxième partie de la question consisterait à effectuer des études de marché pour réduire les risques liés aux budgets d'exploitation et d'immobilisation.

Y a-t-il eu des études de marché dans votre coin de pays sur les besoins par rapport à ces services? Quels sont exactement les services nécessaires pour les différents niveaux de transport?

M. Herbert Pond: Je ne suis pas particulièrement qualifié pour répondre à la question sur la chaîne d'approvisionnement.

Que je sache, il n'y a pas eu d'étude de marché importante effectuée depuis longtemps dans cette région. Il m'est d'avis que ce serait sans doute très instructif.

Nous avons regardé cela superficiellement, mais prendre une décision à partir des données est toujours ce qu'il y a de mieux, donc ce type de travail serait bien accueilli.

• (1230)

M. Vance Badawey: Ce sera tout pour les témoins.

Nous entrons dans une nouvelle ère des transports. Nous construisons en quelque sorte à partir de l'ancien, qui existe depuis plus d'un siècle, dans le cas du chemin de fer. Bien sûr, nous essayons dorénavant d'intégrer le transport par eau, par la route et aérien, qui est plus récent que le chemin de fer. Avec cela, nous voulons assurer l'excellence opérationnelle.

Monsieur le maire, vous avez mis le doigt sur l'essentiel en parlant de la prise de décision basée sur les données, et bien sûr sur les investissements.

Je vais m'adresser à M. Wright et lui poser les mêmes questions pour l'Est du pays.

M. Reg Wright: Pour vous répondre sur ce point, oui. Vous avez fait référence à des études de marché. C'est véritablement la base pour promouvoir un nouveau service aérien ou un service amélioré à des compagnies aériennes. Nous le faisons régulièrement avec des consultants et à l'interne. Nous calculons également le nombre de personnes qui vivent sur notre marché, mais qui prennent l'avion à partir d'un marché voisin, comme c'est le cas, bien sûr, pour Prince Rupert.

Maintenant, pour l'intégrité de la chaîne d'approvisionnement et le transport multimodal, la partie insulaire de Terre-Neuve-et-Labrador n'a pas de train bien sûr, mais nous nous penchons sérieusement sur la question. Des occasions assez sérieuses se présentent. Pour ce qui est de la circulation des biens et du fret, il n'est pas nécessaire d'être installé dans un centre urbain important pour jouer un rôle actif. Je serais curieux de voir ce qu'il adviendra dans les prochaines années.

M. Vance Badawey: Je vous remercie, monsieur Wright.

Monsieur Kendall, c'est à vous que je m'adresse.

M. Robert Kendall: Ce sont les mêmes questions?

M. Vance Badawey: Oui, mais parlez de votre point de vue du Nord.

M. Robert Kendall: Pour ce qui est du Nord, encore une fois, le service aérien est, à toutes fins pratiques, la transcanadienne vers le nord, vers l'Arctique. Il est absolument nécessaire. Tout l'Arctique en dépend. Les biens et services sont acheminés 12 mois par an. La pandémie n'a pas affecté les opérations dans les aéroports. Au contraire, elle les a intensifiés. Des vols d'évacuation sanitaire en partent tout le temps. C'est une bonne chose.

Je voudrais toutefois faire un commentaire sur la pénurie de pilotes. Tout le monde en a parlé. Vous l'avez peut-être déjà entendu, je ne sais pas, qu'il en coûte 140 000 \$ pour former un pilote au niveau commercial de 250 heures de vol. Il faut en fait 500 heures de vol, ne serait-ce que pour s'asseoir sur le siège droit d'un avion commercial. Les jeunes ne vont plus se chercher de licence de pilote, comme ils le faisaient autrefois. À moins d'une aide quelconque dans ce domaine, il y aura toujours une pénurie de pilotes.

M. Vance Badawey: Je vous remercie, monsieur Kendall.

Monsieur Benedict, je vous donne le dernier mot pour la même question.

[Français]

M. Sébastien Benedict: Je vous remercie.

Il y a tellement de beaux endroits à visiter dans les régions éloignées au Québec. Toutefois, les gens ne feront pas 14 heures de route en automobile pendant leurs vacances pour aller visiter des destinations touristiques. Donc, du point de vue de l'industrie touristique, si on veut que nos régions nordiques et éloignées soient visitées, il faut qu'il y ait un accès aérien qui soit abordable et fiable.

[Traduction]

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

[Traduction]

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

M. Mark Strahl: Merci beaucoup, monsieur le président.

Ma question concerne le règlement sur la protection des passagers aériens, le RPPA. Je vais probablement adresser ma question de nouveau à M. Wright.

Souvent, les aéroports ruraux ou éloignés disposent de moins de capacités techniques pour permettre aux avions d'atterrir par mauvais temps, dans le brouillard, la neige ou autres, lorsque la visibilité est limitée. Je sais que les compagnies aériennes craignaient que, au cas où le nouveau règlement RPPA proposé par l'OTC entrerait en vigueur, cela ait pour conséquence, ou pas, un seul choix, à savoir d'avoir à réduire les services dans les régions où il y a des risques de retard ou d'annulation.

Avez-vous pris connaissance du nouveau règlement proposé? Est-ce que l'aéroport de Gander a répondu ou a fait des déclarations à ce propos? Craignez-vous aussi que, si ce règlement était trop onéreux, il en résulte une diminution des services aux collectivités rurales, éloignées ou nordiques?

M. Reg Wright: Oui, tout à fait, je partage vos inquiétudes. Protéger les besoins des consommateurs est un équilibre très délicat. Je pense que nous sommes tous d'accord sur ce point, mais il peut y avoir des conséquences inattendues. Sans rentrer dans les détails, je crois que les exigences de délai de récupération pour une compagnie aérienne d'un vol qui a été retardé lui facilitent de beaucoup la suppression de marchés sans service quotidien.

C'est facile, si vous êtes à l'aéroport Trudeau ou Pearson, de trouver un autre transporteur pour assurer une liaison, mais si vous êtes à Moncton, au Nouveau-Brunswick ou à Gander, il faut se rappeler que la plupart de ces services en saison intermédiaire sont créés sur des services non quotidiens. Nous avons des transporteurs qui ont des vols deux, voire quatre fois par semaine et qui essaient de créer suffisamment de demande pour passer à un service quotidien. Et c'est crucial.

Nous parlons beaucoup de la rentabilité des compagnies aériennes. Je ne le dirai pas ici devant ce comité, mais parfois les marges par passager peuvent être scandaleusement faibles. Si le régime de sanction est trop élevé, il peut réduire à néant des mois de rentabilité en un seul vol.

Encore une fois, je ne suis pas contre cette mesure, mais je crois qu'elle doit être très soigneusement évaluée, et encore, avec soin. Quelles seront les répercussions sur les services aériens dans les collectivités rurales? De plus, est-ce une mesure dissuasive pour les voyageurs? Il ne faut pas non plus oublier que les coûts encourus par les compagnies aériennes finiront par être répercutés sous une forme ou sous une autre sur les consommateurs.

● (1235)

M. Mark Strahl: Je voudrais également parler à M. Kendall d'heures de service en vol.

Vous avez parlé de pénurie de pilotes et de capacités. Si vous devez effectuer quatre vols pour remplacer l'avion à réaction qui ne peut plus atterrir sur une piste en gravier, vous avez besoin de quatre fois l'équipage.

Vous dites qu'il faut 140 000 \$ pour former un pilote. Souvent ce sont les petites compagnies aériennes rurales ou régionales qui forment les pilotes qui sont alors immédiatement débauchés par les plus grosses compagnies aériennes qui sont plus rentables. Vous êtes alors pratiquement un terrain d'entraînement gratuit pour que quelqu'un d'autre débauche vos pilotes.

Nous avons entendu les compagnies aériennes rurales, éloignées, nordiques et les compagnies de vols nolisés, etc., nous dire qu'elles ont beaucoup de mal avec le règlement régissant le service de vol et le manque de flexibilité de la part de Transport Canada concernant ce règlement. Manifestement, la sécurité des pilotes et la sécurité des appareils sont la priorité, mais pouvez-vous nous parler des répercussions de ce règlement sur la capacité des compagnies aériennes du Nord et des autres exploitants aériens du Nord à continuer de fournir ce lien vital aux collectivités nordiques?

M. Robert Kendall: Je ne peux pas m'étendre sur le sujet. Tout ce que je peux vous dire, d'après mon expérience et mes conversations avec les exploitants nordiques, c'est qu'avec les distances à parcourir et la distance que l'avion peut parcourir avec un plein en carburant, cela pousse parfois à faire des escales, avec pour conséquence que les membres d'équipage ne peuvent pas se rendre à l'arrêt suivant. Auparavant, ils avaient deux ou trois heures de vol supplémentaires. Ils se rendaient à l'arrêt suivant et terminaient le trajet. Maintenant, ils pourraient avoir à faire escale un jour de plus, avant de faire le reste du trajet. De ce que j'ai entendu, cela a causé de sérieux problèmes, c'est indéniable. Les équipages étant aussi limités qu'ils le sont, c'est vrai.

Pour répondre à l'autre question, le dernier 737-200 sera retiré du service par Air Inuit l'été prochain.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kendall.

Merci, monsieur Strahl.

Ensuite, nous avons M. Fillmore.

Monsieur Fillmore, à vous l'honneur. Vous disposez de cinq minutes, monsieur.

M. Andy Fillmore (Halifax, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup aux témoins ici présents et en ligne.

Il est dommage que M. Davidson ne soit pas ici. Je tenais à lui dire que sa passion envers les émissions nous réjouit, et je voulais lui rappeler que le Canada a le troisième régime de taxe sur l'essence le plus bas de tous les pays de l'OCDE. Les Canadiens sont les plus grands émetteurs de gaz d'échappement au monde, et nous devons tous faire mieux.

Aujourd'hui, des témoins nous ont parlé des défis auxquels nous sommes confrontés: l'inflation due à la pandémie et à la guerre; le coût du capital qui y est lié; les fusions; les pénuries de main-d'œuvre qualifiée, qu'il s'agisse de pilotes ou d'employés au sol; la propriété étrangère au Canada; et la disponibilité des capitaux. L'industrie fait face à un certain nombre de vents contraires en ce moment.

Le gouvernement met certainement la main à la pâte. Nous voulons en savoir plus sur ce que nous pouvons faire d'autre.

Ce qui ressort le plus des témoignages que j'ai entendus jusqu'à présent ce matin, c'est le rôle que les partenaires de l'industrie peuvent jouer.

Monsieur Kendall, nous vous avons entendu parler de l'utilisation de nouveaux matériaux pour les pistes, par exemple.

Je me demande si les témoins pourraient se prononcer sur le rôle que les partenaires de l'industrie pourraient jouer pour nous aider à faire face aux vents contraires qui se présentent, de façon générale.

Monsieur Wright, vous avez notamment parlé de la conception d'un nouvel aéronef.

Pourriez-vous nous parler du rôle que l'industrie peut jouer pour résoudre ces problèmes?

• (1240)

M. Reg Wright: C'est un problème qui touche les régions rurales du monde entier. Il n'y a pas encore de nouvel appareil de moins de 50 passagers qui pourrait être utilisé pour desservir les

marchés à faible densité tout en étant rentable. Je pense que beaucoup de ces problèmes seraient réglés si l'on mettait au point ce nouvel appareil.

J'en viens aux partenariats avec les fabricants d'aéronefs. Si plus d'un pays soutient ce projet, en travaillant avec l'industrie... un fonds d'accélération, quelque chose de propre et d'efficace, pour que les activités soient rentables et respectueuses de l'environnement serait bien accueilli dans presque tous les petits marchés dans le monde.

M. Andy Fillmore: Je vous remercie.

Monsieur Benedict, je me demande si la création de partenariats pour chaque destination peut contribuer à atténuer certaines difficultés, si cela vous semble logique.

[Français]

M. Sébastien Benedict: J'ai mentionné quelque chose à ce sujet un peu plus tôt. Il n'y a pas assez d'achalandage touristique dans les régions éloignées. Au-delà du problème d'arriver à destination, on se rend compte une fois arrivé qu'il n'y a pas de service de location d'auto, pas de taxi, pas de navette ni d'autobus pour se rendre aux attractions touristiques.

Afin de faciliter l'arrivée des touristes et de pouvoir les accueillir, il faut donc mettre en place les infrastructures nécessaires dans les aéroports régionaux, y compris tous les services adjacents. Ça peut se faire en collaborant avec les agences de voyages ou avec les agences qui offrent des voyages à forfait. Ainsi, quand celles-ci feraient des réservations pour des touristes qui veulent se rendre dans notre région, elles prévoiraient en amont l'accompagnement et le transport de ces touristes.

[Traduction]

M. Andy Fillmore: D'accord, je comprends. L'objectif est que des avions remplis atterrissent dans des endroits où les hôtels affichent complet afin que l'ensemble des opérations soit rentable. Je comprends.

Dans le temps qu'il me reste, j'aimerais m'en tenir à une analogie tirée de l'aviation. Si nous décollons et que nous nous élevons au-dessus des nuages, où la visibilité est illimitée, et que nous regardons 20, 30, 40 ans en avant, que voyez-vous? À quoi ressemble notre industrie canadienne à ce moment-là? Je vais vous donner un exemple. Nous entendons parler d'avions électriques. Nous entendons parler d'avions alimentés à l'hydrogène. Dans le cadre de notre étude, nous avons accueilli, plus tôt, un témoin qui participe à l'imagination d'un avenir où des dirigeables nous aideraient à résoudre certains de ces problèmes. Nous n'avons toutefois pas entendu de témoignages à ce sujet. Selon vous, à quoi pourrait ressembler notre industrie au Canada d'ici 30 ans? Que pourrions-nous faire maintenant pour réaliser ces objectifs?

Je donne la parole à quiconque souhaite nous en dire plus.

M. Robert Kendall: Les dirigeables parcourront probablement de courtes distances. Il se peut que ce soit des sociétés minières qui les exploitent, par exemple. Ils sont lents, en ce moment. Leur vitesse maximale n'est que de 70 noeuds. Il n'y en aura pas qui partiront du Sud pour se rendre vers le nord, mais il y en aura peut-être qui partiront d'un centre pour transporter des fournitures sur une courte distance — 70 à 100 milles —, ou quelque chose du genre. Je sais qu'à l'heure actuelle, Boeing et Lockheed envisagent de mettre au point ce type d'aéronefs.

Au cours des 40 prochaines années, on utilisera davantage d'aéronefs fabriqués à l'aide de matériaux composites, et il faudra trouver une méthode pour veiller à ce que leur utilisation sur les pistes soit sécuritaire.

M. Andy Fillmore: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Fillmore.

Merci, monsieur Kendall.

[Français]

Monsieur Lemire, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Sébastien Lemire: Merci, monsieur le président.

Monsieur Benedict, une des grandes difficultés pour les lignes régionales, en plus du prix des billets, est d'assurer la fiabilité du service, ainsi qu'un horaire de vols adapté.

Je prends l'exemple de l'aéroport régional de Rouyn-Noranda, où les horaires des vols ont souvent varié au cours des dernières années. Aujourd'hui, il est pratiquement impossible de revenir d'Europe sans passer une nuit à Montréal, ce qui cause des difficultés pour attirer des touristes étrangers ou des voyageurs internationaux dans notre région.

Il faut aussi savoir que les gens aiment avoir leur vol de correspondance sur le même billet, pour se protéger en cas de retard ou de pépins, ce qui arrive quand même assez fréquemment. De plus, il y a la question du prix prohibitif du billet pour les vols internationaux au Canada.

J'aimerais savoir ce que vous pensez des ententes entre transporteurs, parce qu'une des préoccupations des voyageurs est de pouvoir être couverts en cas de retard, de report ou de pertes découlant d'un changement de transporteur. Y aurait-il moyen d'agir, de façon légale ou autre, pour faciliter le passage de l'un à l'autre? Je pense notamment au transfert des bagages. On pourrait ainsi offrir plus d'options et de concurrence sur le marché. Par exemple, on pourrait arriver à Montréal à bord d'Air Transat, mais voyager avec une autre compagnie, sans pénalité, pour se rendre à destination en région.

● (1245)

M. Sébastien Benedict: Je crois que c'est possible, absolument.

Nous disons toujours qu'il faut faciliter la vie du touriste. Si un déplacement s'avère complexe pour un touriste, celui-ci va changer de destination ou modifier ses plans de voyage.

Souvent, malheureusement, le vol de correspondance ou le trajet offert par une compagnie aérienne est complexe. Cependant, si les compagnies aériennes collaboraient, ça faciliterait la vie des touristes et contribuerait à augmenter leurs déplacements vers les régions. Évidemment, d'un point de vue du marché, la collaboration entre ces compagnies serait difficile, mais ce serait la voie à suivre si nous voulons promouvoir le tourisme.

M. Sébastien Lemire: On sait que, dans le cas d'un billet aller-retour, le retour est offert à moindre coût. En région, ça limite la fréquence ou la concurrence, parce que ça oblige les gens à revenir avec la même compagnie. C'est la même situation pour ce qui est des vols de correspondance vers une destination internationale.

Existe-t-il des mesures innovantes pour aider nos régions à cet égard? Je ne dis pas qu'il faut arrêter de donner un rabais sur un billet aller-retour. Cependant, si toutes les liaisons coûtaient le

même prix, cela faciliterait peut-être la correspondance avec une autre compagnie aérienne.

M. Sébastien Benedict: Ce que nous disons, c'est que les touristes internationaux n'ont pas accès aux régions en ce moment. Ils arrivent à Montréal ou à Québec et n'ont pas d'options, ce qui signifie que très peu de touristes prennent l'avion pour visiter les régions éloignées. Comme on l'a dit tantôt, tout revient au prix, qui est le premier critère qui influence le choix des touristes lorsqu'ils achètent un billet d'avion. Si on les pénalise parce qu'ils doivent se déplacer ou qu'ils doivent retourner au même endroit, ils vont choisir une autre option.

M. Sébastien Lemire: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci à vous.

[Traduction]

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

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

J'ai une dernière question à poser au maire Pond, pour terminer la réunion.

Les représentants des grands aéroports du Canada, qui paient un loyer au gouvernement fédéral de quelque 400 millions de dollars par année, nous ont dit qu'ils aimeraient que ce loyer soit éliminé ou réinvesti dans les infrastructures aéroportuaires afin de soutenir leurs activités et de réduire les coûts pour leurs usagers. Évidemment, cela ne répond pas directement aux besoins des petits aéroports, surtout des aéroports municipaux qui appartiennent aux municipalités.

Je me demande si le gouvernement fédéral pourrait fournir des accommodements semblables à des municipalités comme Prince Rupert, ce qui faciliterait l'entretien des infrastructures aéroportuaires et l'exploitation des aéroports de ces municipalités. Que ce soit pour les infrastructures ou pour l'exploitation, le gouvernement fédéral devrait-il fournir davantage de soutien?

M. Herbert Pond: Oui.

Je pense qu'il faut prendre un peu de recul et examiner le réseau. Nous considérons ces aéroports comme des entités individuelles, comme si l'un d'eux pouvait faire cavalier seul. Or, chaque vol a un point de départ et une destination, et bon nombre d'entre eux ont des points de correspondance entre les deux. Le grand changement qui a eu lieu lorsque l'industrie du transport aérien a été déréglementée, c'est que l'on a adopté le réseau en étoile. Les compagnies aériennes se sont finalement rendu compte que de 30 à 40 % de leur trafic transcontinental commençait dans de petites collectivités comme Comox ou Prince Rupert et qu'elles en dépendaient. Ce réseau forme donc un tout. Si l'aéroport international de Vancouver a un excédent pour payer le loyer, cela devrait permettre aux aéroports de Prince Rupert, Terrace et Smithers de poursuivre leurs activités, parce que l'aéroport de Vancouver ne peut pas faire ce qu'il fait sans d'autres aéroports. C'est un réseau, et nous avons en quelque sorte cessé de le considérer comme tel.

M. Taylor Bachrach: Je suppose que c'est un argument que l'on peut faire valoir, à savoir que si le gouvernement fédéral subventionne les aéroports à hauteur de 400 millions de dollars par année, il ne devrait pas seulement se concentrer sur les grands aéroports; il devrait mettre une partie de ces fonds à la disposition de ces autres aéroports qui ont des liaisons vers les carrefours.

Est-ce bien ce que vous dites, monsieur le maire?

M. Herbert Pond: Absolument. Ce qu'il faut retenir, c'est qu'il s'agit d'un grand réseau. Certains de ces aéroports seront rentables, et d'autres ne le seront pas, mais ils sont tous nécessaires pour que l'ensemble du réseau fonctionne. C'est à vous de décider comment cet argent sera réparti, mais il faut cesser de penser que ces aéroports mènent leurs activités chacun de leur côté.

• (1250)

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Merci, monsieur Pond.

Nous allons conclure aujourd'hui avec M. Strahl.

Monsieur Strahl, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Mark Strahl: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leur présence et de leurs observations.

Monsieur le président, j'aimerais en fait profiter de l'occasion pour vous poser une question.

Nous avons adopté une motion pour inviter le ministre Fraser et le ministre Rodriguez à comparaître devant notre comité pour défendre le budget des dépenses et le budget ou en discuter. M. Fraser a comparu, avec ses fonctionnaires, et nous avons eu cette discussion. À ma connaissance, M. Rodriguez ne nous a pas répondu. Il va sans dire qu'il ne nous reste pas beaucoup de dates pour l'accueillir d'ici à ce qu'il faille faire rapport du budget des dépenses et d'ici à ce que nous prenions part à ces derniers votes.

Je me demande si le ministre Rodriguez a répondu à cette invitation. Vous pourriez peut-être en informer le Comité. Je dirais, au nom des conservateurs, que nous serions prêts à siéger pendant une heure de plus ou à prévoir une réunion supplémentaire si le calendrier de nos réunions d'ici l'ajournement de la Chambre pour l'été ne nous permet pas de l'accueillir.

Vous pourriez peut-être nous dire s'il vous a répondu. S'il ne l'a pas fait, êtes-vous prêt à lui lancer cette invitation à nouveau dans l'espoir que nous puissions avoir cette discussion comme nous avons pu le faire avec le ministre Fraser et lui poser ces questions?

Le président: Merci, monsieur Strahl.

J'ai consulté notre greffière, et nous n'avons pas reçu de réponse au sujet de la présence du ministre Rodriguez.

M. Mark Strahl: Seriez-vous disposé à envoyer cette invitation de nouveau à son bureau, sachant que, de ce côté-ci, nous serions prêts à prolonger la durée d'une réunion ou à nous réunir un jour où nous ne nous réunissons pas normalement, à condition que des ressources soient disponibles?

Je vous demanderais — vous n'avez pas à répondre — de lui réitérer cette invitation et peut-être de lui offrir plus de choix s'il n'a pas envoyé sa réponse au Comité qui a la responsabilité de lui demander des comptes relativement à l'argent dépensé dans son portefeuille.

J'espère qu'il acceptera notre invitation d'ici la prochaine réunion.

Le président: Merci, monsieur Strahl. J'en prends bonne note. Je vais travailler avec la greffière pour veiller à ce que ce soit fait.

Avant de conclure, chers collègues, si vous n'y voyez pas d'inconvénient, j'aimerais poser à nos témoins, et plus précisément à

M. Benedict, une question qui, à ma connaissance, n'a pas été abordée.

[Français]

Monsieur Benedict, je vous remercie encore une fois de votre présence ici aujourd'hui.

Je m'intéresse beaucoup au programme qui a été mis de l'avant par le gouvernement du Québec et qui fournit une subvention permettant d'offrir des billets d'avion à 500 \$ à destination de régions rurales.

Selon vous, après deux ans d'exploitation, ce programme fonctionne-t-il bien? Y a-t-il eu une augmentation du nombre de billets vendus pour voyager dans les régions? Ce programme a-t-il donné les résultats escomptés?

M. Sébastien Benedict: Merci de la question.

Nous sommes très heureux de ce programme, bien qu'il soulève certaines difficultés.

De nombreuses personnes achètent ces billets pour voyager pendant les vacances, des périodes où les régions sont déjà très visitées. Il est sûr que nous tentons de faire la promotion de ces billets à long terme pour que les gens les achètent davantage. Une autre des difficultés est qu'il n'y a actuellement que trois aéroports d'où voyager, soit ceux de Montréal, de Québec et de Saint-Hubert. Nous travaillons avec le gouvernement du Québec pour augmenter le nombre des aéroports admissibles, de façon qu'on puisse, par exemple, prendre un vol de la Gaspésie pour aller en Abitibi, et qu'on ne soit pas limité à faire des allers-retours à partir des principaux centres urbains ou des grands aéroports.

Le président: C'est parfait. Comme vous le savez, nous tentons de trouver les meilleures pratiques à appliquer au Canada. Alors, s'il y a quelque chose qui fonctionne au Québec, ça pourrait peut-être fonctionner partout au Canada.

Est-ce que le gouvernement du Québec ou vous et votre organisation avez des statistiques ou des données permettant de comparer les sommes investies par le gouvernement du Québec dans ce programme aux revenus que ce dernier a générés dans l'industrie touristique? Est-ce qu'il y a un retour sur l'investissement, dollar pour dollar? Avez-vous des statistiques qui démontrent ça?

Je trouve que c'est vraiment un projet pilote qui pourrait fonctionner, mais y a-t-il déjà une preuve que ça fonctionne? Si oui, en tant que députés, nous pourrions recommander ce modèle pour le Canada.

• (1255)

M. Sébastien Benedict: Les données que nous avons concernant le tourisme révèlent qu'un dollar investi en rapporte sept. Cependant, il y a quelque chose qui est rarement pris en considération dans les calculs: lorsqu'un touriste canadien décide de rester ici, au pays, au lieu d'aller en Europe ou aux États-Unis, et qu'il va visiter une région éloignée du Québec ou du Canada, les dépenses qu'il fait restent dans notre économie.

Il faut donc inciter nos concitoyens à visiter nos régions éloignées. Il y a aussi de nombreuses communautés autochtones qui offrent un tourisme moderne, mais méconnu. Le fait d'investir dans un tel programme pour que le tourisme canadien reste au pays ne génère pas nécessairement d'argent frais, mais permet de conserver l'argent existant dans notre province ou notre pays.

Le président: Avez-vous des statistiques ou des données sur les sommes investies par le gouvernement du Québec depuis les deux dernières années? Nous pourrions étudier ces chiffres et les lier à une augmentation du tourisme ou de l'argent dépensé dans les régions.

M. Sébastien Benedict: Je n'ai pas de telles statistiques avec moi, aujourd'hui, mais je peux vérifier et les soumettre plus tard au Comité.

Le président: Nous vous en serions très reconnaissants. Merci beaucoup.

[Traduction]

Je tiens à remercier tous nos témoins d'avoir comparu devant nous aujourd'hui et d'avoir contribué à cette étude très importante.

Sur ce, 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>