



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 130

Le mardi 8 octobre 2024

Président : M. Peter Schiefke



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

Le mardi 8 octobre 2024

• (1545)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 130^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Avant de commencer la réunion, je rappelle à tous les participants en personne de lire les pratiques exemplaires qui figurent sur les cartes qui se trouvent sur la table. Ces mesures sont en place pour protéger la santé et la sécurité de tous les participants.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride. Tous les témoins ont effectué les tests de connexion requis avant la réunion.

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 Loi sur la concurrence et les voyages aériens vers les localités nordiques, rurales et éloignées du Canada.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins, qui se joignent tous à nous en ligne aujourd'hui.

Nous accueillons M. Rex Goudie, chef de la direction de la Goose Bay Airport Corporation. Je vous souhaite la bienvenue. Nous recevons M. Michael Beaulieu, vice-président des Opérations des magasins canadiens, de la North West Company. Nous avons M. George Andrews, maire de la ville Happy Valley-Goose Bay, qui est de loin mon nom favori de toutes les collectivités du pays. Je vous souhaite la bienvenue.

Pour la deuxième heure, nous accueillons M. Douglas McCrea, de Central Mountain Air, M. Michael Pyle, de Perimeter Aviation, et M. Myles Cane, de Summit Air.

Pour les témoins qui se joignent à nous en ligne, j'ai ici deux cartes, l'une rouge et l'autre jaune. La jaune vous avertit qu'il vous reste 30 secondes avant la fin de votre temps de parole. La rouge signifie que, malheureusement, si vous n'arrêtez pas de parler, je devrai vous interrompre. Je n'aime pas le faire, car j'ai beaucoup de respect pour chacun d'entre vous.

Nous allons commencer par la déclaration préliminaire de la Goose Bay Airport Corporation. Sur ce, je vous cède la parole, monsieur Goudie. La parole est à vous. Vous avez cinq minutes, monsieur.

Est-il parti? Avons-nous perdu M. Goudie?

Pendant que nous réglons les problèmes de connexion avec M. Goudie, nous vous cédon la parole, monsieur Beaulieu. C'est à vous. Vous avez cinq minutes, monsieur.

M. Michael Beaulieu (vice-président, Opérations des magasins canadiens, The North West Company): Bonjour. Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui.

Je m'appelle Mike Beaulieu. Je suis le vice-président des Opérations des magasins canadiens à la North West Company. Je me joins à vous aujourd'hui depuis un bureau administratif de notre magasin d'Iqaluit, où je participe cette semaine à la Table ronde du Nunavut sur la réduction de la pauvreté.

La North West Company est un détaillant qui est en activité dans des collectivités mal desservies partout au Canada, dans le Pacifique Sud, dans les Caraïbes et aux États-Unis. Nos activités au Canada sont principalement dans le Nord, mais pas exclusivement.

Aujourd'hui, je vais m'attarder uniquement à nos opérations dans le Nord canadien. C'est un endroit spécial pour moi. C'est là où j'ai commencé ma carrière, où j'ai rencontré ma femme et où ma famille vit encore. J'ai vécu dans le Nord territorial et provincial, et je connais la réalité des gens qui doivent tous les jours composer avec les défis uniques que pose la région. Lorsque je parle de nos opérations dans le Nord, c'est bien réel pour moi. Notre capacité à servir ces communautés englobe mes proches.

Le transport est un élément essentiel qui détermine la disponibilité et les prix des aliments dans le Nord. Nos magasins dépendent du fret aérien, des barges maritimes, des routes de glace et des voies ferrées, qui rencontrent des défis logistiques inexistantes dans le Sud du Canada ou dans la plupart des pays du monde. Bon nombre de ces défis ont été exacerbés par les changements climatiques et sont d'autant plus difficiles en raison de l'état actuel des infrastructures nordiques.

Nous avons récemment appris qu'une fois de plus, les barges qui approvisionnent le fleuve Mackenzie seront annulées. La communauté de Hay River — qui a été dévastée par les feux de forêt l'année dernière — et les communautés de la région du Sahtu seront particulièrement touchées. Nous essayons encore une fois de trouver de nouvelles routes pour approvisionner les collectivités des Territoires du Nord-Ouest en aliments et autres biens essentiels, ce que nous devons peut-être faire par des services de fret aérien.

Bien que le programme Nutrition Nord Canada ait fait preuve de souplesse en nous aidant à compenser ces coûts pour nos clients, ce n'est pas une solution en soi. Nous devons en faire plus pour renforcer nos chaînes d'approvisionnement et réduire le coût du transport dans le Nord.

Chaque année, et de plus en plus souvent, nos expéditions routières, ferroviaires et aériennes sont annulées ou retardées en raison d'inondations, d'incendies de forêt ou d'autres motifs. Avec ces interruptions, plus d'aliments se gâtent sur les pistes. Cela peut entraîner des pénuries d'aliments sains ou de produits d'hygiène essentiels dans les collectivités. Tout le monde y perd au change. Le fret aérien coûte cher, mais c'est souvent le moyen le plus fiable d'acheminer les marchandises vers les collectivités. Néanmoins, la fonte du pergélisol et la prolongation des saisons humides retardent souvent nos expéditions parce que les pistes sont hors service pendant longtemps.

Dans le Nord, nous éprouvons souvent de graves difficultés avec nos livraisons aériennes en raison des conditions météorologiques, qui sont violentes et, en raison de l'absence de bulletins météorologiques. Il est donc encore plus difficile pour les compagnies aériennes de planifier en fonction des conditions locales. De plus, l'absence de services locaux de dégivrage fait en sorte qu'on ne tente même pas de nombreux vols. La rareté des pistes asphaltées restreint la taille et la capacité des avions. En raison des pénuries de main-d'œuvre et d'autres facteurs, nos expéditions sont souvent retardées ou annulées. Ces perturbations du transport créent à leur tour des pressions sur les coûts.

La concurrence est limitée pour le fret aérien dans le Nord. Comme vous le savez, de nombreuses collectivités du Nord sont petites et n'ont pas d'infrastructures aéroportuaires comme des hangars ou de l'équipement de déchargement. Les conditions n'étant pas favorables à la concurrence, nous avons peu d'options. Même si nous négocions les tarifs les plus bas possibles, les mêmes coûts d'exploitation élevés qui ont une incidence sur tous les transporteurs maintiennent les tarifs élevés. Même s'il y avait plus de concurrence, la réalité sur le terrain ferait probablement en sorte que les tarifs de fret continueraient d'être élevés. Pour apporter des changements, il faut réduire les coûts d'exploitation et avoir des conditions qui favorisent les aéronefs plus gros et plus efficaces.

Je tiens toutefois à souligner qu'il y a d'autres défis une fois que les marchandises arrivent dans les collectivités, y compris des problèmes de livraison locale de l'avion au magasin et un manque d'infrastructures. Bien que je reconnaisse que cette étude porte sur les compagnies aériennes, il est important de tenir compte de l'ensemble du réseau d'approvisionnement afin que nous puissions réduire les prix pour nos communautés. Je crois qu'il y a amplement de place pour travailler ensemble dans l'intérêt de nos collectivités du Nord.

Il est à noter que, lors des récentes situations d'urgence comme les feux de forêt de l'année dernière au Québec et dans les Territoires du Nord-Ouest, nous avons constaté que nous avions accès à de l'information sur le terrain, à des connaissances techniques dont les gouvernements pourraient bénéficier. Les compagnies aériennes l'ont fait aussi. De concert avec le gouvernement, nous pouvons aider le Canada sur le plan de la logistique pour prêter main-forte aux collectivités lorsqu'elles en ont besoin. Nous avons également observé les défis dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement du Nord causés par les pénuries de main-d'œuvre.

Le Nord nécessite une attention et des investissements importants. Il ne faut pas perdre de vue l'importance des gens de la région. Nous sommes d'abord et avant tout une entreprise qui s'occupe des gens et qui fournit des bouées de sauvetage essentielles aux collectivités. La North West Company souhaite être le parte-

naire du gouvernement pour soutenir les collectivités et les habitants du Nord.

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Je vous remercie.

• (1550)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Beaulieu.

Nous passons maintenant à M. Andrews, qui se joint à nous par vidéoconférence.

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

M. George Andrews (maire, Town of Happy Valley-Goose Bay): Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité.

Nous vous remercions de l'invitation à comparaître devant vous aujourd'hui pour discuter de la Loi sur la concurrence et des voyages aériens dans les localités nordiques, rurales et éloignées du Canada. C'est un énorme problème dans mon coin de pays.

Je m'appelle George Andrews. Je suis le maire d'une magnifique communauté dans une région rurale éloignée du Nord du Canada, et j'ai nommé la communauté de Happy Valley-Goose Bay. Elle est située au centre du Labrador. Nous formons une communauté d'environ 8 000 âmes, et près de 50 % de nos résidents s'identifient comme Autochtones.

Notre ville s'est développée autour de l'établissement de la 5^e Escadre Goose Bay et de ses aérodromes; pendant la Seconde Guerre mondiale, la communauté était diversifiée, dynamique et accueillante, et elle l'est encore aujourd'hui. Même si nous bénéficions de nombreux services qui font l'envie de villes de taille comparable, c'est malheureusement notre éloignement qui nécessite ces installations et ces services afin d'inciter les travailleurs et la main-d'œuvre à vivre dans notre région éloignée.

Pour mes résidents, le transport aérien est un service essentiel, non seulement pour accéder à des services comme les soins de santé et les possibilités d'éducation, mais aussi pour établir des liens commerciaux et favoriser le développement économique. Le coût exorbitant des billets d'avion, l'offre limitée des itinéraires et le manque de fiabilité d'un transporteur qui dessert Happy Valley-Goose Bay sont autant de facteurs dissuasifs pour les résidents qui veulent travailler et vivre dans cette belle ville.

Les personnes âgées et les autres personnes à revenu limité n'ont souvent pas les moyens de payer les frais de déplacement pour se rendre à des rendez-vous avec des spécialistes qui sont seulement offerts à 1 600 kilomètres, à St. John's. Nous subissons également des retards et des annulations de vols qui font en sorte que des voyageurs manquent des rendez-vous médicaux, des réunions d'affaires ou du temps avec leur famille lorsqu'une situation urgente survient. Les voyages d'affaires et d'agrément entraînent des coûts supplémentaires en repas et en hébergement. De plus, les options de vol limitées et les retards vers les destinations à l'extérieur de la province fragilisent nos liens avec le reste du monde.

Notre autorité aéroportuaire locale, la Goose Bay Airport Corporation, que vous entendrez dans un instant, a signalé que, du 1^{er} mai 2024 au 11 août 2024, une période de 103 jours seulement, 54 % des 110 vols ont été retardés de 30 minutes ou plus. De tels retards exercent une pression et un stress financiers énormes sur les voyageurs. Notre municipalité encourage les occasions d'affaires et le développement économique de notre région. Il est essentiel d'offrir plus de choix de destinations, d'heures de vol et de tarifs abordables pour investir dans le commerce et les occasions d'affaires actuelles — et pour les faire croître — dans notre communauté, au Labrador et dans notre région.

Le conseil municipal a récemment rencontré la Goose Bay Airport Corporation pour savoir ce qu'elle fait pour répondre aux préoccupations soulevées par les résidents et les visiteurs concernant l'abordabilité et la fiabilité du transport aérien vers notre communauté de Happy Valley-Goose Bay. La Goose Bay Airport Corporation nous a fait savoir qu'elle militait pour que ces questions soient réglées en communiquant avec les représentants du gouvernement provincial; avec notre seul fournisseur de services, Provincial Airlines, ou PAL; et avec Air Canada, exploitée par PAL. Ils ont fait appel à un consultant indépendant en aviation pour mener une évaluation du marché. De plus, nous travaillons avec la chambre de commerce locale ainsi qu'avec un groupe de nos amis de Labrador Ouest — qui s'inquiètent eux aussi des mêmes enjeux d'abordabilité et de fiabilité du transport aérien — pour faire du développement du service aérien la priorité absolue.

En outre, notre société aéroportuaire a soumis un mémoire au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités concernant la Loi sur la concurrence et le transport aérien dans les collectivités nordiques, rurales et éloignées, et elle comparait également à titre de témoin devant cet honorable comité aujourd'hui. L'analyse des tarifs effectuée par InterVISTAS et communiquée à la ville dans un rapport montre que les tarifs aériens à l'aéroport de Happy Valley-Goose Bay ont augmenté en moyenne de 33,1 % en 2024 par rapport aux tarifs de 2019, alors que l'augmentation moyenne nationale n'est que de 9,2 %.

Nous nous demandons pourquoi. Est-ce en raison du nombre accru d'activités nécessitant un service de navette aérienne? Nous ne le savons pas. Wabush, notre voisine dans l'Ouest du Labrador, a connu une augmentation moyenne de 47,3 %, ce qui, encore une fois, dépasse la moyenne nationale de 9,2 %. Nous croyons que le manque de concurrence explique l'augmentation importante que subissent nos résidents. Les Labradoriens disent depuis longtemps « un peu plus au Labrador, » en référence au coût des biens et des services au Labrador, mais dernièrement, les prix sont parfois beaucoup plus élevés.

Je vais vous donner un exemple. Aujourd'hui, j'ai vérifié le prix d'un vol d'Air Canada de Goose Bay à St. John's, à Terre-Neuve, et le coût total s'élevait à 1 553 \$ au tarif Flex, qui comprend le siège et un bagage. À bord de Provincial Airlines, le même vol à destination de St. John's coûte 1 281 \$. J'irai au Costa Rica à la fin d'octobre, et mon billet est moins cher que ce qu'il en coûte dans ma propre province. Il y a de graves problèmes.

• (1555)

Nous espérons que le Comité permanent reconnaîtra que les déplacements constituent un service essentiel pour les habitants du Labrador et des collectivités du Nord et qu'il formulera des recommandations pour élaborer ou recadrer des programmes et des stratégies qui réduiront les coûts pour nos résidents.

Encore une fois, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de prendre la parole, et c'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le maire. Nous sommes très heureux que vous soyez parmi nous.

Nous allons maintenant revenir à M. Goudie.

Monsieur Goudie, vous avez la parole. Vous avez cinq minutes pour votre déclaration préliminaire, monsieur.

Monsieur Goudie, malheureusement, nous ne vous entendons toujours pas. Puis-je vous demander, monsieur, de débrancher et de rebrancher votre microphone pour voir si cela change quelque chose?

Non.

Il est toujours là, mais il a éteint sa vidéo.

• (1600)

M. Rex Goudie (chef de la direction, Goose Bay Airport Corporation): M'entendez-vous maintenant?

Le président: Oui, nous vous entendons. Merci d'avoir pris cette mesure, monsieur. Nous vous en remercions. Nous tenons à entendre ce que vous avez à dire.

M. Rex Goudie: Je remercie encore une fois les membres du Comité.

Avant de débiter, j'aimerais souligner que je me joins à vous aujourd'hui depuis Happy Valley-Goose Bay, sur le territoire ancestral des Innus et des Inuits.

Je m'appelle Rex Goudie et je suis le chef de la direction de la Goose Bay Airport Corporation.

L'aéroport de Goose Bay est un moteur économique important et sert de plaque tournante du transport pour la région.

Le Labrador se caractérise par son vaste territoire, ses ressources abondantes et ses populations clairsemées. Sa population compte environ 26 000 habitants, dont 60 % sont autochtones, répartis sur plus de 6 000 kilomètres de littoral et 294 000 km² dans 26 communautés. Huit de ces communautés n'ont pas d'accès routier. Les autres sont reliées par un tronçon de 1 100 kilomètres d'autoroute asphaltée. Même si de nombreuses communautés sont accessibles par la route, toutes les communautés du Labrador sont éloignées. Pour les Labradoriens, le transport aérien n'est pas un luxe, mais bien une réalité essentielle du quotidien.

Au cours des dernières années, nous avons constaté une augmentation constante du coût des vols, une réduction continue des options et un réseau qui n'est pas fiable. Le transport aérien est un service essentiel pour relier les communautés, faciliter le développement économique et assurer l'accès aux soins de santé et à l'éducation. Malgré son importance, le marché du transport aérien dans la région du Labrador, comme dans de nombreuses régions du Nord, est principalement desservi par un seul transporteur.

Provincial Airlines est le seul transporteur qui relie le Labrador au reste de la province et aux autres administrations. Le service du centre du Labrador aux communautés éloignées des côtes Nord et Sud est assuré par Air Borealis, une filiale de PAL, en partenariat avec deux groupes autochtones du Labrador. Air Canada a cessé ses activités à l'aéroport de Wabush en 2021 et à celui de Goose Bay en 2023.

En préparation pour notre comparution, comme l'a souligné le maire, nous avons commandé un mémoire à InterVISTAS, qui a effectué une analyse des tarifs dans six aéroports du Canada. Je n'entrerai pas trop dans les détails de l'étude, mais les aéroports étudiés sont ceux de Goose Bay, Wabush, Nain, Kuujuaq, Iqaluit et Rankin Inlet. Essentiellement, comme le maire l'a souligné, l'augmentation pour les aéroports canadiens était de 9,2 %, comparativement à 34,2 % pour tous les aéroports du Nord. Bien que nous comprenions que les coûts d'exploitation dans les régions du Nord sont plus élevés, nous avons du mal à justifier ou à appuyer les augmentations énormes relevées dans l'analyse des tarifs.

Pour vous donner un meilleur contexte, j'inclurai les coûts de retour des billets d'avion à partir de l'une de nos communautés les plus éloignées. Vous aurez ainsi une meilleure idée de leur coût prohibitif et de leur incidence sur les personnes qui vivent dans des communautés sans accès routier. Un billet aller-retour entre Nain et Goose Bay coûte en moyenne 1 245 \$, et un billet aller-retour entre Nain et St. John's, où la plupart des services médicaux sont offerts, coûte 2 497 \$.

Le manque de concurrence dans le transport aérien a des répercussions non seulement sur les passagers, mais aussi sur l'économie et la société en général. Les entreprises qui cherchent à investir ou à prendre de l'expansion au Labrador sont découragées par le coût élevé des déplacements et le manque de choix. Les tarifs aériens concurrentiels et l'offre d'options sont des facteurs cruciaux pour attirer et retenir des professionnels et permettre aux régions de tirer pleinement parti de leur potentiel en matière de ressources.

Dans un monde idéal, le marché ferait les ajustements nécessaires. Le contexte nordique est beaucoup plus complexe, et les forces du marché ne fonctionnent pas vraiment comme dans le Sud. Pour relever ces défis cruciaux, nous vous demandons de reconnaître que le transport aérien dans le Nord est un service essentiel, et de recommander des programmes et des politiques qui favoriseront un accès plus équitable pour les communautés des régions nordiques éloignées.

La Goose Bay Airport Corporation recommande au Comité de prendre en considération les suggestions suivantes pour rendre le transport aérien plus abordable et plus fiable.

La première consiste à examiner les pratiques exemplaires d'autres administrations qui considèrent le transport aérien comme un service essentiel et à fournir des subventions de déplacement pour les résidents et les entreprises du Nord.

Deuxièmement, il faut accorder une attention particulière aux communautés sans accès routier. De nombreuses communautés du Nord canadien, dont huit au Labrador, n'ont aucun accès routier, et on devrait accorder une grande importance à la mise en place de programmes de subventions pour les utilisateurs et de programmes de soutien à l'infrastructure pour ces communautés. Nous devons reconnaître que les défis sont encore plus prononcés dans ces communautés.

Troisièmement, toutes les politiques et tous les règlements doivent être examinés en tenant compte des réalités du Nord afin qu'ils reflètent mieux le contexte unique et difficile des transporteurs qui exercent leurs activités dans le Nord.

Notre dernière suggestion est qu'un programme d'infrastructure soit élaboré spécialement pour le Nord afin de favoriser un meilleur

service; d'attirer de nouveaux joueurs; et de rendre la région plus attrayante et moins coûteuse pour les transporteurs déjà présents.

• (1605)

En conclusion, nous encourageons le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités à considérer le transport aérien comme un service essentiel pour les régions du Nord et à formuler des recommandations pour restructurer l'industrie aérienne du Canada et favoriser un accès plus équitable. Les résidents et les entreprises auront ainsi un accès abordable et fiable à des services essentiels, et le Nord pourra mieux tirer parti de son immense potentiel inexploité pour la mise en valeur des ressources.

Je vous remercie de votre attention. J'attends la discussion avec impatience.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Goudie.

Nous allons commencer notre série de questions avec M. Muys. Monsieur Muys, vous avez la parole pendant six minutes.

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

Merci à tous les témoins qui sont parmi nous aujourd'hui et qui nous consacrent du temps.

Je vais commencer par M. Beaulieu, de la North West Company. Je sais que vous vous concentrez sur les activités canadiennes, en particulier dans le Nord. Cependant, puisque vous avez mentionné au début certaines des autres administrations où la North West Company exerce ses activités, je me demande si vous pourriez comparer certaines parties de l'Alaska et le Nord canadien — des communautés nordiques se trouvent des deux côtés de la frontière. Quelles différences dans les fardeaux réglementaires, fiscaux et financiers de part et d'autre de la frontière peuvent avoir une incidence, évidemment, sur le fret aérien, qui est essentiel à votre entreprise?

M. Michael Beaulieu: Je ne suis pas un expert de nos activités en Alaska. Cependant, je sais que leur système de livraison qui ne passe pas par les services postaux, pour les aliments sains et nutritifs, est très différent de ce qui existe au Canada. Il présente un certain avantage en ce sens que le fret est offert à la compagnie aérienne qui est en mesure de le transporter. Par conséquent, le système tend à optimiser l'utilisation de tout aéronef disponible qui se rend dans l'une ou l'autre des communautés admissibles. Dans une certaine mesure, ce modèle permet une livraison accélérée. Je sais aussi que l'Alaska n'a pas le même système d'utilisateur-payeur, de sorte que les transporteurs aériens n'exercent pas les mêmes pressions sur les aéroports qu'au Canada. C'est probablement tout ce que je peux vous dire en réponse à votre question.

M. Dan Muys: Je vous remercie. Je sais que ce n'est pas tout à fait votre domaine d'expertise, mais vous avez cerné quelques différences de coûts, de frais et de taxes entre le système ici, qui est réglementé par le gouvernement fédéral, et celui de l'Alaska.

Vous avez parlé des coûts d'exploitation élevés pour le fret aérien, qui est un secteur de plus en plus important de votre entreprise, ainsi que le plus fiable. Bien sûr, tout le monde a mentionné que c'est une bouée de sauvetage essentielle pour le Nord — je pense que tout le monde ici en convient, et c'est certainement un thème qui est souvent ressorti pendant cette étude. Les tarifs de l'aéroport de Goose Bay, qu'il nous a fournis comme exemples dans son mémoire présenté au Comité, sont assez frappants. Les prix comparés sont ceux de la période entre 2019 et 2024. Il y a un manque de concurrence, certes, et l'augmentation moyenne des tarifs dans les six aéroports du Nord qui sont rattachés à ce réseau est de 34 % par rapport à 9 % dans l'ensemble des aéroports canadiens. De toute évidence, les coûts sont peut-être amortis grâce à un volume plus important de passagers ou de marchandises dans d'autres régions du pays. Dans ce contexte, quelle est l'incidence de la montée en flèche de la taxe sur le carbone et d'autres taxes et frais qui constituent un obstacle supplémentaire dans un environnement où les coûts d'exploitation sont déjà élevés?

M. Michael Beaulieu: Je suis désolé, mais est-ce que la question s'adresse encore à moi?

M. Dan Muys: Elle s'adresse à vous, puis je passerai au maire de Happy Valley-Goose Bay.

M. Michael Beaulieu: Nous avons constaté des effets cumulatifs similaires pour les coûts du fret aérien dans nos tarifs pour le transport de marchandises — pour la livraison de marchandises à nos magasins —, un peu comme ce qui a été relevé pour les coûts du transport de passagers aériens. Il y a certainement un effet cumulatif plus on monte vers le nord. Je pense que, à l'heure actuelle, la taxe sur le carbone représente environ 13 % du supplément pour le carburant dans nos contrats de fret. Cette taxe contribue certainement à la hausse du prix des aliments. Cette hausse de la taxe entraîne un effet cumulatif, parmi tant d'autres, mais d'autres facteurs ont le même effet: les changements dans les journées de travail des pilotes, dans les heures et dans la réglementation. Ces changements ont réduit les distances et le nombre de vols permis pour un même équipage de pilotes. Si on tient compte du carburant, de la journée de travail des pilotes et des enjeux comme l'augmentation de la taxe sur le carbone, au cours des quatre dernières années en particulier, nous avons observé des taux d'inflation plus élevés que ceux que j'ai observés au cours de mes 30 ans de carrière dans le Nord.

• (1610)

M. Dan Muys: Je vais m'adresser au maire de Goose Bay. Nous venons tout juste d'entendre parler de la hausse de 13 % du prix des aliments à cause de la taxe sur le carbone, mais dans le mémoire que vous avez remis au Comité et dans votre témoignage, vous avez aussi parlé des obstacles réglementaires, y compris les heures de travail du personnel de bord.

Comme tous les témoins, vous avez dit à quel point le transport aérien procure un lien vital dans le Nord, non seulement pour les collectivités qui s'y trouvent, mais aussi pour attirer des talents et de la main-d'œuvre, ce qui est important, et pour le potentiel économique futur.

Pouvez-vous parler un peu plus de la façon dont l'ajout de ces autres fardeaux réglementaires, ces frais, coûts et taxes supplémentaires, revient vraiment à nous tirer une balle dans le pied en ce qui concerne le potentiel de croissance?

M. George Andrews: Oui, du point de vue de ma collectivité et de ma région, je pense que nous profitons d'un certain développement, grâce à l'activité minière et à d'autres projets. Le défi que

nous avons, c'est que la hausse à tout moment... Par exemple, compte tenu de la réglementation — je vais en parler rapidement puis passer aux heures de travail du personnel de bord —, nous ne pouvons malheureusement pas avoir beaucoup d'aller-retour en avion. Je suppose que nous avons techniquement deux transporteurs, mais Air Canada n'offre pas de vol et a choisi PAL Airlines pour exécuter son contrat.

On attend le départ du vol quotidien à Halifax, qui part à 22 h. On regarde son téléphone et on s'attend à un message puisqu'on sait que le vol sera retardé ou annulé, à cause du nombre d'heures de travail du personnel ou d'une autre raison. La plupart du temps, c'est à cause des heures de travail du personnel. L'indisponibilité du personnel de bord en est une autre. Cela ajoute encore 200 ou 300 \$ pour un taxi et un hôtel à un vol qui coûte déjà très cher. Les déplacements sont donc difficiles. Oui, une route se rend jusqu'à la collectivité, mais il faut conduire pendant 15 heures pour se rendre à Baie-Comeau. Il faut prendre un traversier et se déplacer pendant plusieurs heures, de 10 à 12 heures, pour conduire jusqu'à St. John's. C'est donc difficile.

Chaque fois qu'on ajoute un coût à un billet, qu'il s'agisse des droits imposés par NavCanada, de taxes ou de frais liés à la sécurité, tout cela s'additionne. De plus, nous semblons être pressurés comme des citrons dernièrement à cause des hausses des coûts liés aux bagages, d'autres frais de sélection de sièges, etc. Tout cela s'ajoute au coût d'un billet que la plupart des gens ne peuvent pas se permettre, et c'est un obstacle lorsqu'on est ici et que sa famille est ailleurs au Canada. Il devient alors très difficile d'inciter les gens à venir ici. Les frais de déplacement sont un obstacle. C'est vraiment décourageant.

M. Dan Muys: Je vous remercie de votre analyse détaillée à l'aide du tableau qui présente les hausses moyennes des tarifs. C'est très instructif pour le Comité. Merci.

Le président: Merci, monsieur Muys, et merci, monsieur le maire.

J'ai maintenant le plaisir de donner la parole à Mme Yvonne Jones.

Il est bon de vous compter parmi nous au Comité. Vous avez six minutes à votre disposition, s'il vous plaît.

Mme Yvonne Jones (Labrador, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président. Je veux saluer le maire Andrew et M. Goudie qui viennent de la formidable circonscription du Labrador et qui se joignent à nous aujourd'hui au Comité, et je les remercie de leurs exposés. Je salue également M. Beaulieu de la North West Company, et je le remercie également de son exposé.

Je pense que toutes les personnes qui vivent dans le Nord comme nous voient les services aériens comme un service essentiel. C'est essentiel non seulement pour les collectivités isolées et éloignées, mais aussi pour les collectivités partiellement isolées, car ces services leur donnent accès au monde extérieur. Chaque fois qu'on a un service essentiel, de toute évidence, il doit être abordable et à la disposition des gens. C'est le problème non seulement au Labrador, mais aussi dans de nombreuses régions nordiques du Canada depuis quelques années.

Un certain nombre de raisons pourrait l'expliquer, et je suppose que c'est ce que nous examinons ici. C'est peut-être à cause de la fusion d'un certain nombre de compagnies aériennes ou à cause de la pénurie de personnel et de pilotes, mais ce que nous savons, c'est que nous devons apporter des changements pour que ce service fasse ce qu'il est censé faire, c'est-à-dire appuyer les gens du Nord et des régions rurales.

Je suppose que mes questions mettront l'accent là-dessus. Mon collègue a posé des questions sur l'Alaska. Je sais que l'une des choses que l'Alaska possède et que ma circonscription au Labrador ou la plupart des régions nordiques et arctiques au Canada n'ont pas, ce sont des compagnies aériennes concurrentielles, et c'est une des lacunes. Cela ne fait aucun doute.

À l'heure actuelle, je peux réserver un vol vers la partie arctique de l'Islande et payer moins cher que si j'achetais un billet pour me rendre dans la région arctique du Canada. Je peux me rendre en Islande pratiquement toutes les semaines et payer moins cher que lorsque je me rends dans ma circonscription, et c'est un problème fondamental. M. Goudie a décrit certains de ces coûts.

J'aimerais poser deux questions à notre invité aujourd'hui. Tout d'abord, quel est le rôle que le gouvernement devrait jouer afin qu'il y ait un marché plus concurrentiel et des tarifs plus abordables pour les consommateurs des régions nordiques et éloignées du Canada, des régions qui ont besoin de ce service essentiel.

Je vais commencer par M. Goudie.

• (1615)

Le président: Je suis désolé, monsieur Goudie. Votre microphone est encore en sourdine.

M. Rex Goudie: Pouvez-vous m'entendre maintenant?

Le président: Oui, je peux vous entendre. Vous avez la parole.

M. Rex Goudie: Oh. D'accord. Merci beaucoup.

Madame Jones, merci de la question.

J'ai réfléchi à la façon dont nous pourrions favoriser la concurrence. Je pense que, dans certains cas, les compagnies aériennes ont raison. Certains règlements nuisent à l'accès aux régions plus éloignées. C'est la raison pour laquelle nous avons proposé d'examiner certains de ces règlements en adoptant le point de vue des gens du Nord. Par exemple, il y a les règles sur le nombre d'heures de service et le Règlement sur la protection des passagers aériens qui peuvent avoir des répercussions négatives au moment d'attirer des compagnies aériennes régionales.

Au-delà de cela, je ne sais pas dans quelle mesure je peux ajouter... Je vais laisser les autres témoins répondre à leur tour.

Mme Yvonne Jones: Monsieur Andrews, aimeriez-vous répondre, ou peut-être M. Beaulieu...?

M. George Andrews: Oui. Merci, madame Jones.

Toutes sortes de choses viennent en tête à propos de ce qui peut être fait exactement. Je pense qu'on a mentionné avant que les problèmes observés dans le Nord et les régions rurales du Canada doivent être abordés en adoptant le point de vue des gens de ces régions. L'information doit provenir de l'expérience vécue plutôt que de bureaucrates qui se trouvent dans une des grandes villes du pays.

Il est essentiel de favoriser la concurrence, que ce soit à l'aide de possibilités pour obtenir un financement, développer les infrastruc-

tures ou offrir des subventions, surtout lorsque les collectivités ne possèdent pas de lien routier ou d'autres moyens de transport.

Je remonte loin en arrière au moment où Terre-Neuve s'est jointe à la Confédération. Nous avons parlé de traversiers. À l'époque, il en a été question, car c'était de cette façon qu'on se déplaçait. Eh bien, de nombreuses années plus tard, c'est en achetant un billet d'avion. Certaines personnes aux prises avec une urgence médicale ne peuvent pas se rendre où se trouvent les médecins à cause du coût du transport aérien.

L'autre chose pour moi est que, dans le cas des personnes qui peuvent voyager, il y a peut-être quelque chose qui peut être fait afin d'accroître les déductions pour les habitants des régions éloignées. Nous pourrions offrir l'incitatif fiscal, ou la déclaration de revenus pourrait ne pas se limiter à seulement un ou deux déplacements, ou les montants prévus pourraient être plus élevés, ce qui redonnerait de l'argent aux voyageurs.

Ce ne sont que certaines des choses qui viennent rapidement en tête. Cependant, le plus important pour moi, c'est adopter le point de vue des gens du Nord et des régions rurales, même si... Comme je l'ai dit, ma collectivité possède un lien routier, mais nous avons les hivers. La route ferme. Il faut conduire 15 heures pour se rendre à un aéroport.

Je reviens encore une fois à ce que j'ai dit. Je me rends au Costa Rica avec ma fille à la fin du mois. Il est moins cher pour moi de me rendre dans ce pays — juste le billet d'avion — que de voyager dans ma propre province. Il y a vraiment quelque chose qui cloche là-dedans.

• (1620)

Mme Yvonne Jones: Me reste-t-il du temps, monsieur le président.

Le président: Malheureusement pas, madame Jones. Vous avez la parole depuis six minutes et deux secondes.

[Français]

Merci beaucoup.

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

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

Je remercie les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

J'ai eu la chance d'aller à Terre-Neuve-et-Labrador, il y a un certain temps, quand nous avons fait une tournée des ports canadiens dans le cadre des travaux du Comité. Je dois dire que j'avais beaucoup aimé cela.

Cela dit...

[Traduction]

M. George Andrews: Je n'arrive pas à entendre l'intervenant, monsieur le président.

Le président: Merci de le mentionner, monsieur Andrews. Nous allons nous assurer que la traduction fonctionne bien.

Bon, est-ce que c'est réglé?

M. George Andrews: Oui, cela fonctionne maintenant. Merci.

Le président: D'accord. Merci beaucoup, monsieur Andrews.

Nous allons redonner le temps perdu à M. Barsalou-Duval.

[Français]

Vous pouvez recommencer, monsieur Barsalou-Duval.

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le maire, ce que je disais, c'est que j'ai eu la chance d'aller à Terre-Neuve-et-Labrador lors d'une tournée des ports canadiens dans le cadre des travaux du Comité. Nous ne sommes pas allés à Goose Bay, mais à St. John's. J'ai beaucoup aimé ma visite là-bas. Malgré la courte durée de notre séjour, j'ai découvert un bel endroit, que peu de Québécois ont l'occasion de visiter.

Monsieur Goudie, des personnes travaillant dans la gestion d'aéroports ont comparu devant le Comité à notre dernière rencontre. Selon elles, un des plus gros problèmes vient du fait que l'aéroport doit fonctionner selon le principe des utilisateurs-payeurs, qui s'applique au système canadien dans sa globalité.

Un tel système peut être intéressant dans des grands centres, mais ce n'est pas le cas en région. Étant donné un faible volume de vols dans les régions, il est compliqué de recouvrer les frais, compte tenu des frais fixes élevés qui doivent être répartis dans chacun des vols. Cette façon de faire a un effet dissuasif, parce que seul un volume important de vols permet d'absorber ces frais fixes. Les aéroports refilent donc ceux-ci aux consommateurs.

Le système actuel fonctionne essentiellement selon l'achalandage. Les petits aéroports, où il n'y a pas beaucoup d'achalandage, vont donc avoir de gros tarifs. Les grands aéroports, quant à eux, peuvent répartir ces frais parmi un plus grand nombre de consommateurs. Cela est moins visible dans le prix des billets.

Selon vous, ce système est-il fonctionnel?

[Traduction]

M. Rex Goudie: La situation à Goose Bay est un peu unique, car une très grande partie des coûts que nous devrions assumer à l'aéroport de Goose Bay seraient couverts puisque le propriétaire-exploitant de l'aérodrome est le ministère de la Défense nationale. Nous n'aurions pas le même modèle de coût.

Cela dit, je sais que certains de mes collègues qui ont des aéroports dans le Canada atlantique ont des problèmes à cause d'un manque d'achalandage. Je pense que vous avez entendu un témoin de Gander, M. Reg Wright. Ils ont de la difficulté à recouvrer les coûts et à fonctionner de manière durable à cause de l'achalandage.

Ce n'est pas un gros problème pour Goose Bay, puisque les coûts liés à l'aérodrome seront assumés par le ministère de la Défense nationale. Cela se répercute sur les tarifs. Les tarifs à Goose Bay, c'est-à-dire les frais d'utilisation, les frais pour les passagers et les frais liés aux installations, sont beaucoup moins élevés qu'ils ne le sont dans d'autres régions. C'est attribuable au fait que nous avons le ministère de la Défense nationale qui assume un grand pourcentage de ces coûts.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup.

Ma prochaine question porte sur le système de transport aérien en général.

Selon des témoins, on voit apparaître des situations où une petite entreprise crée un marché afin d'offrir une nouvelle desserte. Elle investit dans ce projet, puis, une fois que le marché commence à fonctionner, une grande entreprise, un transporteur national comme Air Canada, le découvre. Elle entreprend alors de vampiriser le

marché. Cependant, comme ce dernier n'est pas nécessairement suffisamment grand pour deux transporteurs, c'est le petit transporteur qui finit par s'en retirer. Par la suite, Air Canada décide de ne pas maintenir un service aussi bon ou aussi efficace qu'auparavant. De plus, les tarifs se mettent à augmenter dès qu'il n'y a plus de concurrence.

Certaines personnes ont mentionné qu'il pourrait être nécessaire d'avoir ce qu'on appelle un prix plancher pour éviter qu'on puisse vendre des billets en bas du prix coûtant. Cela ferait en sorte que cette concurrence déloyale, qui vise à casser les reins d'un adversaire commercial, ne puisse pas être exercée pour miner la trésorerie du compétiteur plus petit.

Pensez-vous que ce genre de politique pourrait être intéressant? Est-ce applicable dans votre région?

• (1625)

[Traduction]

M. Rex Goudie: Oui, comme je l'ai dit, j'estime que Goose Bay est dans une situation unique. Nous ne sommes pas aux prises avec cette situation. Nous nous sommes retrouvés avec deux compagnies aériennes, mais comme de nombreuses compagnies aériennes partout dans le Nord, elles ont fusionné, et nous n'en avons plus qu'une. Je suppose que cela s'est traduit par des coûts plus élevés.

Cependant, encore une fois, je pense que certains de mes collègues à d'autres aéroports partout dans le Canada atlantique ont souffert du problème que vous soulevez. Je ne suis pas certain d'être en mesure de dire que des prix moins élevés seraient un moyen de s'attaquer au problème.

Des politiques doivent être mises en place pour encourager de meilleurs liens interrégionaux dans le Nord. Je vais parler du Labrador. Goose Bay et Wabush ont des installations aéroportuaires décentes, et nous avons un personnel permutant formidable. On pourrait penser que cela se traduirait par de meilleurs tarifs aériens.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

M. Bachrach est le suivant.

Monsieur Bachrach, vous avez six minutes à votre disposition.

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

Merci à nos témoins de contribuer à cette étude.

Il est très intéressant d'entendre que les circonstances auxquels les résidents de Terre-Neuve-et-Labrador font face sont très semblables à celles auxquelles font face les collectivités rurales et éloignées à l'autre bout du pays. Il ne fait aucun doute que des collectivités du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique subissent les mêmes pressions que nos témoins ont décrites.

Je pense qu'au cours de cette étude, nous devons composer avec différentes approches stratégiques pour nous attaquer au problème du coût et du manque de concurrence dans les petites collectivités. Je suis surtout intéressé par les programmes mis en œuvre au Québec et aux États-Unis qui subventionnent directement le service aérien pour les gens des régions plus éloignées ou des régions rurales.

J'ai vu qu'il y a un rapport de 2015 de l'Assemblée législative du Nunavut sur la protection du transport aérien dans les régions rurales, et on a vivement critiqué cette idée de programmes de subventionnement direct en disant qu'ils coûtent trop cher, qu'ils sont vulnérables aux abus et à une mauvaise utilisation et qu'ils servent souvent des ambitions politiques. On a tenu des propos percutants sur ce genre de subventions directes, et l'approche privilégiée consistait plutôt à investir dans l'infrastructure et à réduire les coûts pour les compagnies aériennes.

Je suppose que la situation à laquelle nous faisons face, c'est que si nous réduisons les coûts pour les compagnies aériennes, il sera difficile de faire en sorte que les passagers proprement dits profitent de ces économies. Je me demande si tous nos témoins pourraient parler des frictions entre le subventionnement direct pour les passagers afin qu'ils obtiennent le meilleur prix et le meilleur service aérien abordables possible et les mesures pour rendre le service moins coûteux pour les compagnies aériennes en espérant réduire ainsi les obstacles auxquels se heurtent les nouvelles compagnies aériennes qui souhaitent pénétrer le marché. Quelle est la bonne combinaison de ce genre de politiques?

Nous pouvons peut-être commencer par le maire Andrews, et nous ferons ensuite un tour de la table virtuelle.

M. George Andrews: Merci.

Je prends l'avion depuis de nombreuses années, et je ne suis pas convaincu que ce genre d'économies profiteraient aux passagers si les coûts étaient réduits pour les compagnies aériennes. Dans nos circonstances particulières, nos coûts sont un peu différents, je suppose, de ceux d'autres aéroports dans la région. Cependant, je regarde des collègues de l'Ouest du Labrador, et ils ont cette possibilité. Le gouvernement du Québec subventionne un vol en provenance du Québec et à destination de l'Ouest du Labrador. Le billet aller-retour coûte 500 \$, ce qui est formidable. On peut ainsi se rendre à un aéroport à bien meilleur coût pour peut-être poursuivre le reste de son trajet à un prix très abordable et décent.

Personnellement, je pense que j'appuierais ce genre d'approche plutôt que de permettre aux transporteurs de faire des économies en espérant qu'ils en feront profiter les voyageurs, ce qui serait le but si on leur fait confiance. Je ne semble pas avoir grand espoir que cela fonctionnerait très bien pour l'utilisateur final.

• (1630)

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Andrews.

Je me demande si M. Goudie pourrait nous donner son avis en répondant à la même question.

M. Rex Goudie: Non, ma réponse sera similaire.

Quand j'examine rapidement le programme offert au Québec, je vois qu'il semble être bien accueilli et qu'il procure des déplacements à faible coût pour les gens des régions éloignées. C'est le voyageur qui en profite directement, et c'est la raison pour laquelle j'ai suggéré que le gouvernement se penche sur tous les programmes de subventions dans le but d'examiner certains des meilleurs aspects qui pourraient être envisagés.

Cependant, au bout du compte, on veut souvent adopter un programme qui permet aux voyageurs de réaliser des économies. Dans les régions nordiques, nous avons des programmes qui sont mis en œuvre — le programme Aliments-poste en est un —, et on peut avancer que, malgré toutes les subventions, ce ne sont pas les utilisateurs finaux qui en profitent. Ce que je proposerais, c'est que

toutes les subventions envisagées le soient de façon à ce que ce soit le consommateur ou le voyageur qui en profite.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Goudie, le seul programme de subventions que nous avons au Canada est celui que possède le Québec afin de réduire directement les tarifs aériens pour les habitants des régions rurales. Ce genre de programme serait-il mieux géré par le gouvernement fédéral afin que tous les Canadiens des régions rurales et du Nord du pays profitent de ces mesures d'abordabilité, ou est-ce plutôt quelque chose que chaque province et chaque territoire devrait envisager en fonction de ses conditions uniques?

M. Rex Goudie: C'est une bonne question.

M. Taylor Bachrach: C'est peut-être une bonne chose que nous nous la posions.

M. Rex Goudie: Du point de vue d'une société aéroportuaire ou, à vrai dire, au bout du compte, du point de vue du consommateur, il n'y a qu'un seul contribuable. Que cela provienne de la province ou du gouvernement fédéral, les avantages obtenus ainsi finiront par s'accumuler pour le consommateur.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Nous allons commencer notre deuxième tour par M. Lawrence.

Monsieur Lawrence, vous avez cinq minutes à votre disposition.

M. Philip Lawrence (Northumberland—Peterborough-Sud, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je m'excuse auprès des témoins, car j'ai deux questions d'ordre administratif que je veux régler brièvement, du moins je l'espère.

Si le président avait l'obligeance de nous donner l'horaire des, disons, trois prochaines réunions, ce serait formidable.

Le président: Merci, monsieur Lawrence.

Je pense que la ministre va comparaître jeudi avec des collaborateurs. Nous aurons ensuite la semaine de relâche. À notre retour, je crois que nous allons faire l'étude sur le rôle de la société McKinsey. Nous allons ensuite passer à l'étude du Bloc Québécois, et nous invitons M. Barsalou-Duval, peut-être après la réunion, à indiquer aux membres du Comité quel sera l'objet de l'étude.

M. Philip Lawrence: Merci, monsieur le président.

J'ai seulement une autre note administrative à communiquer rapidement.

Je donne avis — je tiens à préciser que je ne la présente pas — de la motion suivante:

Étant donné que cette année seule, la taxe carbone libérale a ajouté 2 milliards de dollars aux coûts du transport routier, selon l'Alliance canadienne du camionnage, et que ces 2 milliards sont répercutés aux consommateurs, augmentant le coût de la vie et rendant le chauffage et l'alimentation plus chers, le Comité signale à la Chambre que la taxe carbone libérale a laissé tomber l'industrie du transport.

Merci. Je vais passer à mes questions, si c'est...

Le président: D'accord. Vous ne faites que donner avis de la motion.

M. Philip Lawrence: Je ne fais que donner avis; je ne la présente pas. Je vous remercie.

En écoutant certains des témoignages, je me rappelle une vieille citation de Ronald Reagan. Le président Reagan avait l'habitude de dire à propos des libéraux que s'ils voient quelque chose bouger, ils imposeront une taxe. Si la chose continue de bouger, ils la régleront, et si elle cesse de bouger, ils la subventionneront.

À la lumière de cette citation, avant de nous lancer dans l'idée des subventions, ne devrions-nous pas aller de l'avant et ralentir les sommes d'argent que le gouvernement fédéral prélève de vos communautés nordiques par l'entremise des transports?

Je crois que Churchill a cité le dicton selon lequel si vous êtes dans un trou et que vous voulez en sortir, la première chose à faire est d'arrêter de creuser.

Je vais m'adresser à vous, monsieur Beaulieu, pour commencer. Combien votre entreprise paie-t-elle en taxe sur le carbone?

• (1635)

M. Michael Beaulieu: C'est une excellente question, mais je n'ai pas vraiment de réponse complète à vous donner. Nous n'avons pas, et nous n'avons pas créé, de mécanisme pour fournir ce degré de détail. Je demanderais au Comité si je peux fournir une réponse à une date ultérieure.

Mme Yvonne Jones: J'aimerais obtenir un éclaircissement, monsieur le président.

M. Philip Lawrence: Nous vous en serions reconnaissants.

Pourriez-vous décrire quelle serait l'incidence sur votre entreprise, de façon générale, si la taxe sur le carbone était quadruplée?

M. Michael Beaulieu: Du point de vue des détaillants, nos coûts de transport sont intégrés dans les prix de nos magasins. Ce sont nos communautés nordiques et leurs habitants qui, au final, paieraient ces coûts plus élevés. Pour nos contrats de fret, que ce soit par transport routier ou aérien, il y a un tarif de base, mais il y a un supplément pour le carburant. Nous avons constaté que le supplément pour le carburant pour chaque voie, quel que soit le mode de transport, a été touché par la taxe sur le carbone.

M. Philip Lawrence: Merci.

Donc, le fait de quadrupler la...

Mme Yvonne Jones: Excusez-moi, monsieur le président.

Le président: Une seconde, monsieur Lawrence. Je vais arrêter le chronomètre.

Mme Yvonne Jones: Je ne veux pas empiéter sur le temps de M. Lawrence, mais juste à titre de précision, le Comité pourrait vouloir se pencher sur les régions où la taxe sur le carbone s'applique. Il y a de nombreuses régions dans l'Arctique canadien où elle ne s'applique pas. Je ne dis pas qu'elle ne s'applique pas nécessairement à la North West Company d'une manière ou d'une autre, mais de nombreuses taxes sur le carbone ne s'appliquent pas dans ces régions.

Le président: Merci, madame Jones. Vous ou un autre collègue peut-être aurez plus de temps pour discuter du sujet et poser cette question, mais M. Lawrence a la parole.

M. Philip Lawrence: Oui. Pas de souci. Merci.

De la part d'un autre membre, j'aurais pu dire que c'était inapproprié, mais je sais qu'en tant qu'honnête citoyenne de la côte Est, vous avez apporté un éclaircissement sincère. Je vous en remercie.

Monsieur Goudie, je suis porte-parole en matière de transports depuis peu. Une chose que j'ai trouvé intéressante, c'est notre struc-

ture tarifaire et le fait qu'elle soit en quelque sorte unique pour les aéroports. Pouvez-vous me dire combien votre aéroport facture en moyenne par trajet?

M. Rex Goudie: Par trajet, les frais d'utilisation par passager sont de 20 \$. Je dirais que c'est le moins cher dans le Canada atlantique. Nos frais aéroportuaires sont concurrentiels, à 222 \$, je crois, pour notre Q400. Nos droits d'atterrissage sont peu élevés. Là encore, nous bénéficions du fait que le MDN exploite l'aérodrome.

En ce qui concerne les frais de la Goose Bay Airport Corporation, nous avons sans doute les frais les moins élevés du Canada atlantique.

M. Philip Lawrence: Ma question ne visait aucunement à manquer d'égards envers l'aéroport que vous exploitez. J'essaie simplement d'aller au fond des choses. Lorsque nous tenons des consultations, et je suis certain que je ne suis pas le seul député à le faire, les compagnies aériennes blâment les aéroports, qui blâment les compagnies aériennes, etc. Ma question vise légitimement à établir le pourcentage affecté par les aéroports.

Si nous changions le modèle, et le modèle du Canada est évidemment unique, quelle serait l'incidence de ce changement? Vous semblez bien connaître le sujet. Si vous pouviez nous dire dans quelle mesure cela pourrait avoir une incidence sur les tarifs en général, nous vous en serions reconnaissants.

M. Rex Goudie: C'est une bonne question. Il y a un certain nombre de frais et de tarifs. Les compagnies aériennes disent qu'ils représentent 40 %, je crois, du coût des tarifs aériens.

Je veux revenir sur l'étude réalisée par InterVISTAS. Il s'agissait des tarifs aériens de base. Cela n'incluait pas les frais et les taxes imposées en plus des tarifs aériens de base. Je ne suis pas certain de répondre à votre question, mais d'un point de vue des aéroports, les frais que nous imposons à l'utilisateur sont un peu différents de ceux de Goose Bay, puisque nous sommes exploités par le MDN et qu'il couvre l'aérodrome.

• (1640)

M. Philip Lawrence: Parfait. Je vous remercie.

C'est un plaisir de passer du temps avec des habitants de la partie nord de la côte Est — le sel de la terre.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Lawrence.

[Français]

Monsieur Lauzon, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Stéphane Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation, Lib.): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Merci à nos témoins, messieurs Beaulieu, Andrews et Goudie.

[Français]

Mes questions seront en français, aujourd'hui.

Monsieur Beaulieu, vous êtes à peu près le seul à nous avoir parlé des conditions météorologiques, qui sont aussi problématiques pour la livraison par voie aérienne.

Pouvez-vous nous parler un peu de la façon dont les changements climatiques ont perturbé les livraisons par voie aérienne au cours des dernières années?

[Traduction]

M. Michael Beaulieu: Du point de vue des changements climatiques, nous avons maintenant connu plusieurs années de feux de forêt extrêmes dans tout le pays. Nous savons que l'an dernier plus particulièrement, le Nord de l'Alberta, les Territoires du Nord-Ouest et le Nord du Québec ont été fortement touchés par les feux de forêt.

La prestation de services au Nunavik et dans la région d'Eeyou Istchee du Québec a été compromise lorsque la route Billy Diamond a été fermée de façon intermittente pendant un mois, ce qui a eu une incidence sur tous les habitants du Nord du Québec, du Nunavik et de la région d'Eeyou Istchee, qui étaient exposés à des risques importants. Nous avons travaillé avec diligence pour redéfinir notre réseau d'approvisionnement dans le Nord de l'Ontario, et nous avons alors transporté des marchandises par avion de l'autre côté de la baie pour servir ces communautés au lieu de passer par l'Aéroport de La Grande Rivière.

Dans le Nord de l'Alberta, nous avons perdu un magasin à cause d'un feu de forêt. C'était une petite perte par rapport à la tragédie vécue par l'ensemble de la communauté. Je crois que plus de 80 maisons ont brûlé à Fox Lake, en Alberta, et il y a eu d'importantes perturbations.

La ville de Yellowknife a été évacuée.

Nous avons connu de faibles niveaux d'eau sur le fleuve Mackenzie qui ont entraîné l'annulation de barges.

Nous avons constaté l'érosion des fondations de certains de nos magasins, et nous devons maintenant investir des millions de dollars dans les infrastructures en raison de la fonte du pergélisol. Nous avons vu des pistes d'atterrissage ramollies dans certaines régions du Nord du Manitoba qui ont limité la taille des avions qui peuvent atterrir.

Tous ces éléments entraînent des coûts pour l'entreprise et créent des difficultés pour les communautés nordiques et éloignées et pour les personnes qui y vivent.

M. Stéphane Lauzon: Wow, c'est une longue liste.

[Français]

Pensez-vous vraiment qu'un gouvernement maintenant responsable doit faire face à ces changements climatiques en instaurant les mesures concrètes qu'un gouvernement doit prendre en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre? Ces mesures pourraient contribuer à améliorer les conditions météorologiques.

[Traduction]

M. Michael Beaulieu: Je crois que c'est un véritable problème et je pense que le gouvernement a un rôle à jouer pour apporter des changements positifs.

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Merci beaucoup.

Monsieur Andrews, vous nous avez parlé de deux sujets importants abordés au conseil municipal. Il s'agit de l'abordabilité et de la fiabilité. Vous nous avez aussi parlé de l'implication de la chambre de commerce.

Pouvez-vous nous expliquer un peu le rôle que le conseil municipal et la chambre de commerce pourraient avoir pour nous aider à prendre de bonnes décisions?

Quelles ont été leurs analyses?

M. George Andrews: Je vous remercie de la question, monsieur Lauzon.

Je parle un peu français, mais je vais passer à l'anglais pour vous répondre.

[Traduction]

C'est une grave préoccupation pour tout le monde. La chambre de commerce et notre conseil ont eu des conversations. Nous essayons tous d'aller dans le même sens pour que nos communautés et nos régions en tirent le maximum d'avantages. Le développement des entreprises en fait partie.

L'obstacle au développement des entreprises est le coût des billets d'avion. Si une entreprise arrive sur le marché, qu'elle apporte ses marchandises et son personnel ou achemine des biens ou des produits par transport aérien, le coût est énorme.

Lorsque je regarde l'augmentation moyenne pour notre aéroport, elle est plus de 30 % depuis 2019, par rapport à d'autres aéroports et à la moyenne nationale de 9,2 %, c'est une préoccupation.

La chambre travaille en ce sens.

La fiabilité est primordiale pour nous. Si une personne vient de l'Ouest du Canada ou d'une autre région du Canada ou du monde et qu'elle arrive dans ma communauté, et que 54 % de ces 100 vols au cours des derniers jours étaient en retard et que certains étaient annulés, elle s'assoit à l'aéroport avec impatience.

• (1645)

[Français]

M. Stéphane Lauzon: Merci.

Mon temps de parole est écoulé.

J'aimerais que vous nous remettiez vos recommandations pour que nous puissions les annexer à nos dossiers.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lauzon.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

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

Monsieur Andrews, dans votre mot d'ouverture, vous avez dit que, dans une région comme la vôtre, le transport aérien est un service essentiel. Je pense qu'une députée de votre région l'a répété par la suite.

Au Québec, quand on désigne un service comme étant essentiel, cela veut dire que l'État doit y contribuer. Ce dernier finance des systèmes comme ceux des hôpitaux, des soins de santé, des écoles. L'éducation est gratuite.

Je ne suis pas en train de dire que le transport aérien doit nécessairement être gratuit. Ce que je veux surtout dire, c'est que ces services bénéficient d'un appui de l'État.

Êtes-vous satisfait de l'appui que vous obtenez actuellement de l'État pour aider le service aérien régional?

[Traduction]

M. George Andrews: En tant qu'utilisateur final et dirigeant communautaire, je dois dire non. La raison pour laquelle je dis cela, c'est que je vois des gens qui doivent amasser des fonds pour couvrir les coûts de déplacement pour pouvoir se rendre à un rendez-vous médical ou préparer des repas de dinde.

Par ailleurs, je pourrais voir une occasion où une province a augmenté ses subventions pour aider les gens à voyager entre les provinces.

De mon point de vue, le niveau de service est crucial. C'est un service essentiel lorsqu'il n'y a pas de contact routier. Nous sommes en 2024. Nous ne pouvons pas nous attendre à ce que les gens restent dans nos communautés et ne fassent rien, sans développement économique et ce genre de choses.

Il y a un rôle à jouer, et le gouvernement doit s'occuper de ce qui est essentiel.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Vous seriez donc en faveur d'une sorte de système qui financerait ou subventionnerait le transport aérien régional.

Est-ce bien cela?

[Traduction]

M. George Andrews: Absolument. Comme je l'ai dit, ce devrait être une mesure où les économies seraient versées aux utilisateurs finaux et non pas aux entreprises dans l'espoir qu'elles les transmettent à l'utilisateur.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Le président: Merci, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Merci, maire Andrews.

Nous allons maintenant passer à M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous. Vous disposez de deux minutes et demie, je vous prie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je crois que M. Andrews ou M. Goudie a mentionné les nouvelles règles de temps de service comme étant l'une des réglementations qui ont une incidence réelle sur les coûts auxquels les compagnies aériennes sont confrontées dans le Nord. Il y a cette idée que, peut-être, lorsque nous regardons la situation du point de vue du Nord, comme le maire Andrews l'a dit, ces règles n'ont pas autant de sens.

Je crois savoir que les règles de temps de service sont fondées sur la sécurité pour veiller à ce que nous ayons des pilotes bien reposés. Y a-t-il un moyen d'examiner les règles de temps de service du point de vue du Nord sans compromettre la sécurité, ou estimez-vous que ces nouvelles règles vont trop loin et constituent un fardeau inutile pour les entreprises qui sont obligées de payer des pilotes supplémentaires?

M. George Andrews: Je pense personnellement que rien ne l'emporte sur la sécurité. La sécurité est absolument essentielle. Cela impose un fardeau indu au personnel restant des entreprises.

C'est plutôt cela le problème. À 23 heures, assis dans un aéroport de Halifax, je ne devrais pas recevoir un courriel à propos des temps de service. Cela devrait déjà être fait. J'en fais part aux entreprises du point de vue de la planification, de sorte que la sécurité n'est jamais en jeu.

J'estime que la sécurité passe avant tout. C'est la façon dont elle est gérée, et cela dépend des entreprises et de la manière dont elles gèrent leur personnel.

● (1650)

M. Taylor Bachrach: Maire Andrews, nous avons beaucoup parlé du coût du service aérien pour les habitants du Nord. Je ne pense pas qu'aucun de nos témoins aujourd'hui n'ait encore mentionné la disponibilité des vols. C'est certainement un problème qui a été soulevé dans ma communauté et dans le Nord de la Colombie-Britannique.

La disponibilité des vols est-elle également un problème, ou les niveaux de service que les compagnies aériennes offrent, ou s'agit-il principalement du coût total?

M. George Andrews: La disponibilité joue un rôle important. Lorsque le représentant d'Air Canada m'a appelé pour me dire que l'entreprise se retirait de ma communauté, il m'a assuré que, comme il y avait encore deux fournisseurs, la concurrence, le service et les exigences ne poseraient pas de problème. Ma première réponse a été qu'Air Canada n'avait pas un taux de réussite très élevé pour ce qui est d'offrir des vols réguliers et une disponibilité, et qu'elle avait maintenant conclu une entente avec une autre entreprise pour qu'elle assume ce fardeau.

Nous voyons maintenant quel a été le résultat final avec Air Canada, à savoir la disponibilité, les annulations fréquentes, la réaffectation des avions à des services d'affrètement pour des services de navette. Nous le voyons, nous le vivons, et cela nous coûte de l'argent supplémentaire, car nous devons payer des hôtels, des repas et d'autres dépenses lorsque les gens voyagent.

M. Taylor Bachrach: Merci.

Le président: Je vous remercie, monsieur Bachrach.

Au nom de tous les membres du Comité, j'aimerais remercier tous nos témoins qui ont comparu jusqu'à présent dans le cadre de cette étude très importante. Je demande à tous les témoins de se déconnecter maintenant.

Je vais suspendre la séance, chers collègues, pour deux minutes, le temps que nous passions au deuxième groupe de témoins.

La séance est suspendue.

● (1650)

(Pause)

● (1655)

Le président: Je déclare la séance à nouveau ouverte.

Chers collègues, je suis ravi de souhaiter la bienvenue au deuxième groupe de témoins pour la seconde partie de la réunion. Nous commencerons avec Douglas McCrea de Central Mountain Air, qui sera suivi de Michael Pyle de Perimeter Aviation et de Myles Cane de Summit Air.

Nous commençons avec M. McCrea. Monsieur McCrea, vous disposez de cinq minutes pour faire votre déclaration liminaire.

M. Douglas McCrea (président, Central Mountain Air): Merci. Bonjour. Je suis Douglas McCrea. Je suis le président de Central Mountain Air. Je vous remercie de me donner l'occasion de m'entretenir avec vous aujourd'hui.

L'entreprise Central Mountain Air est située dans le Nord de la Colombie-Britannique. À titre de référence, nous sommes considérés comme une petite compagnie aérienne aux termes du Règlement sur la protection des passagers aériens. Chez Central Mountain Air, l'objectif et les valeurs de l'entreprise consistent à offrir une expérience de voyage sûre, abordable et transparente à tous les clients et à toutes les communautés que nous servons.

Ensuite, je me contenterai de mentionner quelques points à prendre en considération qui, de notre point de vue, pourraient contribuer à réduire le coût du transport aérien dans notre région et à améliorer le service aérien au Canada. Nous estimons qu'une aide structurée supplémentaire pour les communautés rurales et éloignées est nécessaire pour soutenir le développement aérien et les opérations futures. La construction de pistes en dur et la disponibilité d'équipements de dégivrage deviennent des éléments standard pour les opérations quotidiennes constantes. Sur le plan national, nous estimons que le Canada peut soutenir et faire progresser le développement de carburants et d'infrastructures d'aviation durables.

Les politiques et les règlements dictent le mode de fonctionnement des transports aériens, il n'y a pas de solution unique. Les règlements sur la sécurité des bagages, la sécurité du fret, la fatigue des employés pendant la période de service, la protection des passagers aériens et les frais de l'OTC doivent faire l'objet d'un examen régulier et, si possible, d'une modification en vue d'une amélioration continue.

En plus des coûts d'exploitation déjà élevés, les compagnies aériennes canadiennes sont confrontées à une foule de taxes externes, de frais directs et indirects, y compris le loyer aéroportuaire, les frais d'amélioration des aéroports, les frais de supplément de service, les frais de défense et de sécurité, les droits de NAV Canada et les frais de dégivrage à fournisseur unique, pour n'en citer que quelques-uns. Encore là, un examen et un remaniement sont nécessaires.

Les ententes intercompagnies permettent à un passager de voyager avec plusieurs compagnies aériennes sur un seul itinéraire au lieu de deux ou plus. Cela permet d'offrir une réduction sans une duplication des frais et d'enregistrer les bagages jusqu'à la destination finale du passager. Une architecture intercompagnies plus ouverte parmi les petits et grands transporteurs devrait être mise en place, ce qui permettrait d'avoir des stratégies d'établissement de prix justes, des frais d'aéroport réduits et une expérience de voyage plus harmonieuses pour le voyageur.

Pour terminer, malgré sa grande taille, le Canada est l'un des pays les moins peuplés du monde. Nous estimons que les opérations aériennes sont essentielles. Outre les grandes compagnies aériennes, les petits transporteurs sont en mesure de contribuer à l'amélioration des services aériens et à l'établissement de prix équitables pour les Canadiens. Ils ne sont certainement pas les seuls, mais les points que j'ai mentionnés précédemment augmentent actuellement le coût supplémentaire pour le voyageur aérien. L'industrie de l'aviation a besoin d'une réforme financière et réglementaire pour s'engager sur la voie du succès.

• (1700)

Le président: Je vous remercie, monsieur McCrea.

Nous entendrons maintenant M. Pyle. La parole est à vous, monsieur Pyle. Vous disposez de cinq minutes pour faire votre déclaration liminaire, monsieur.

M. Michael Pyle (chef de la direction, Exchange Income Corporation, Perimeter Aviation): Je vous remercie.

Bonjour, honorables membres du Comité, et merci du temps que vous nous consacrez aujourd'hui sur ce sujet important.

À titre de chef de la direction de l'Exchange Income Corporation, ou EIC, je témoigne au nom de Perimeter Aviation et Bearskin Airlines, deux de nos filiales d'aviation.

En gros, je dirige une équipe dévouée de professionnels de l'aviation qui gèrent des compagnies aériennes essentielles partout au Canada, y compris nos marques aériennes en propriété exclusive de Calm Air, Perimeter Aviation, Bearskin et PAL Airways. Wasaya Airways et Air Borealis appartiennent conjointement à des Premières Nations et à des partenaires autochtones. Keewatin Air, Custom Helicopters, PAL Aerospace et Carson Air fournissent des services d'ambulance aérienne et d'aviation spécialisée.

Chacun de ces exploitants aériens a une expérience considérable et un historique impressionnant en matière de prestation de services essentiels aux communautés éloignées, nordiques, autochtones et des Premières Nations. Ensemble, notre famille d'exploitants aériens compte plus de 325 ans d'expérience et d'investissement dans l'aviation dans le Nord. Nous savons d'expérience que les défis auxquels sont confrontés les exploitants aériens du Nord sont très différents de ceux de leurs homologues du Sud, et nous avons appris que la qualité de notre service et nos investissements dans les infrastructures sont essentiels à notre succès. Pensez aux défis que présente l'offre d'une entreprise commerciale qui ne peut transporter que quatre ou six passagers à l'extérieur d'une communauté un jour donné.

Notre flotte est diversifiée et extrêmement adaptée pour répondre aux exigences des environnements dans lesquels nous volons, alors que nous composons avec les limites des infrastructures qui soutiennent les milieux de l'aviation du Nord et comblons tous les besoins des communautés que nous desservons. Nous avons investi massivement dans les infrastructures de base dont ont besoin les aéroports du Nord, bien au-delà de ce qui est habituellement nécessaire pour les compagnies aériennes traditionnelles, afin de stabiliser nos activités et d'offrir un meilleur service.

Par exemple, la nécessité de construire et d'entretenir nos propres installations d'entretien, nos parcs d'entreposage de carburant et notre équipement de manutention au sol dans des endroits éloignés, le besoin de fournir des logements au personnel et la nécessité de construire nos propres installations d'entreposage pour conserver les marchandises à une température réglementée jusqu'à ce que nos clients puissent les récupérer sont tous des exemples d'investissements en capital substantiels que l'EIC a faits et que nos cousins du Sud n'auraient jamais eu à envisager.

Les communautés que nous desservons sont petites et très peu peuplées. Pendant la majeure partie de l'année, on ne peut y avoir accès que par voie aérienne. Les compagnies aériennes dépendent du fret, en particulier de la nourriture, ainsi que du transport de voyageurs pour assurer un service durable. Toute perturbation peut avoir une incidence disproportionnée sur les communautés éloignées, augmenter les coûts et limiter l'accès aux produits essentiels. Pour nous assurer que nos activités restent stables et durables à long terme, nous avons établi un réseau complexe qui relie un grand nombre de destinations, répartissant le volume et les gains d'efficacité dans un réseau plutôt qu'entre deux points.

Nous adaptons nos activités et investissons considérablement dans notre produit, car nous savons que l'aviation est essentielle dans les endroits où nous exerçons nos activités. L'accès aux solutions de rechange est limité ou, dans certains cas, inexistant.

Les services aériens sont cruciaux pour la prestation de services gouvernementaux comme les soins de santé, l'éducation et la sécurité publique, tout en étant essentiels pour assurer le lien entre les possibilités économiques dans le Nord. Dans ce contexte, nos compagnies aériennes s'apparentent davantage à des services publics, offrant des services essentiels et ayant un lien indéfectible avec les communautés que nous desservons.

C'est une structure qui a permis à nos exploitants de faire face aux fluctuations du marché. Par exemple, en travaillant en partenariat avec les gouvernements et les communautés, les transporteurs de l'EIC ont pu maintenir l'ensemble de notre réseau pendant la COVID, sans abandonner une seule destination pendant la pandémie.

Par ailleurs, les investissements que les transporteurs du Nord doivent effectuer pour fonctionner modifient la nature de la concurrence. Le Nord ne peut pas soutenir plusieurs fournisseurs dont les services se recoupent. Il est fréquent que plusieurs fournisseurs soumissionnent pour obtenir des contrats à long terme avec le gouvernement ou des entreprises privées, notamment dans les domaines de l'exploitation minière ou de l'exploitation des ressources naturelles. Ces contrats offrent la certitude nécessaire pour bâtir l'écosystème dont nous avons besoin pour fonctionner et recouvrer nos coûts sur une plus longue période. Avec cette réalité en tête, nous croyons qu'une saine concurrence dans le secteur de l'aviation dans le Nord devrait d'abord viser à assurer un service régulier, des investissements à long terme et l'entretien des infrastructures essentielles.

• (1705)

Toute politique portant sur l'aviation dans le Nord doit tenir compte des défis uniques auxquels sont confrontés les exploitants et les communautés. Les solutions du Sud en matière de réglementation, de concurrence ou d'encouragement des investissements durables ne peuvent pas être simplement appliquées dans le Nord. Le gouvernement a un rôle essentiel à jouer pour relever ces défis et trouver des solutions pour l'aviation durable dans le Nord. L'industrie accueillerait favorablement des cadres réglementaires qui tiennent compte des réalités de l'exploitation ou des investissements dans les infrastructures dans le Nord qui stabilisent l'environnement opérationnel tout en réduisant les coûts pour les communautés et nos passagers.

Cela dit, je vous félicite encore une fois d'avoir entrepris cette étude. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Pyle.

Monsieur Cane, je veux confirmer que vous avez une déclaration préliminaire. Si ce n'est pas le cas, voulez-vous que nous passions à la première série de questions?

M. Myles Cane (premier vice-président, Exploitation, Summit Air Ltd.): Non, j'ai quelques remarques à formuler. Je n'ai pas préparé de notes d'allocation officielles pour le Comité, mais si cela vous convient, je peux prononcer quelques mots.

Le président: Faites. La parole est à vous, monsieur. Vous disposez de cinq minutes.

M. Myles Cane: Je vous remercie, monsieur le président et distingués membres du Comité.

Je m'appelle Myles Cane, et je suis le premier vice-président de l'exploitation pour Summit Air. Summit Air est une filiale en propriété exclusive et un membre du Ledcor Group of Companies. Je travaille dans le domaine de l'aviation dans l'Arctique depuis 33 ans, assumant divers rôles, dont ceux de mécanicien d'aviation et de pilote d'avion. J'ai occupé divers postes de direction au cours des 20 dernières années. Mon rôle chez Summit est très opérationnel. Je travaille à Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest.

Je suis également vice-président de la Northern Air Transport Association et membre du comité de direction. Pour ceux d'entre vous qui ne le savent pas, il s'agit d'un groupe de membres composé de plus d'une vingtaine de compagnies aériennes du Nord. Nous nous réunissons chaque année lors de notre assemblée générale annuelle et nous rencontrons régulièrement notre organisme de réglementation et diverses autres factions gouvernementales pour faire avancer nos initiatives et défendre nos intérêts dans l'Arctique.

Summit Air est une entreprise légèrement différente du modèle habituel des transporteurs aériens. Nous offrons des vols nolisés. Nous ne fonctionnons pas du tout selon un horaire fixe, mais nous soutenons un marché important pour l'industrie et l'investissement dans le Nord, car nous servons les secteurs pétrolier, gazier et minier, des détaillants en alimentation et le gouvernement. Le secteur privé et le tourisme sont nos principaux clients. Nous avons également une flotte diversifiée. Nous exploitons plus de 25 aéronefs et comptons 300 employés actuellement. Nous avons des bases dans le Sud, en Alberta, mais notre base principale se trouve à Yellowknife.

Aujourd'hui, je répondrai avec plaisir aux questions qui entrent dans trois catégories. Tout d'abord, je veux faire écho à certaines observations des témoins précédents sur le caractère essentiel de l'aviation dans le Nord. Dans le cadre de mon rôle au sein de la Northern Air Transport Association, j'ai beaucoup participé en formulant des commentaires et en prodiguant des conseils sur la nouvelle réglementation gouvernementale. Nous avons observé un mépris choquant de la part des experts du domaine de notre pays, qui exploitent tous des compagnies aériennes sécuritaires 24 heures sur 24, sept jours sur sept dans la région. Nous voyons que de nouveaux règlements s'en viennent, et ils auront des répercussions encore plus désastreuses sur le Nord canadien et sur les électeurs et les résidents de l'Arctique canadien, qui subiront une nouvelle dégradation de la qualité de vie et une augmentation des coûts dans ces régions.

Je suis prêt à répondre à ce genre de questions. Elles concernent les problèmes d'infrastructure aéroportuaire. Nos aéroports accusent un retard immense sur les plans des capacités, de l'éclairage et de l'équipement. Je serai également heureux de répondre à vos questions sur la Loi sur la concurrence et les récentes fusions entre plusieurs transporteurs dans l'Arctique canadien.

Voilà qui met fin à ma déclaration préliminaire. Je vous remercie de m'avoir invité à participer aux travaux du Comité.

• (1710)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cane.

Nous allons commencer notre série de questions avec Mme Lewis.

Madame Lewis, vous avez la parole pour six minutes.

Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier les témoins de comparaître aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à vous, monsieur McCrea. Vous avez dit que les infrastructures et les carburants d'avion durables étaient très importants pour l'avenir de l'aviation. Qu'entendez-vous exactement par infrastructure « durable »? Comment définissez-vous ce terme?

Le président: Je suis désolé, monsieur, mais votre micro est en sourdine. Nous allons arrêter le chronomètre pour que vous ayez suffisamment de temps pour répondre.

M. Douglas McCrea: Je suis désolé.

Je pense que, dans l'ensemble, nous ne devrions pas hésiter à avancer ou à construire des infrastructures. Je pense que c'est une exigence qu'il faudra satisfaire pour l'avenir et pour l'environnement. Nous devrions nous investir entièrement dans la construction d'autres infrastructures.

Mme Leslyn Lewis: Vous avez également souligné que les frais de l'Office des transports du Canada doivent être régulièrement réexaminés. Pouvez-vous nous en dire plus sur ce genre de frais?

Vous avez parlé de taxes externes et de frais cachés. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet et nous énumérer les types de frais que paie votre compagnie aérienne? Par exemple, quelles sont les taxes d'aéroport qui s'ajoutent au prix du billet? Quels sont les droits d'atterrissage, les taxes d'aérogare et les autres frais?

M. Douglas McCrea: Eh bien, il y a les frais communs, c'est-à-dire les frais d'améliorations aéroportuaire. Si les aéroports les facturent, ils figurent sur le billet, à la vue de la personne qui achète le billet.

Il y a beaucoup de frais cachés. Il y a ce qu'on appelle les frais d'utilisation par passager, qui n'apparaissent pas sur le billet. Les aéroports facturent ces frais directement à la compagnie aérienne. De tels frais cachés ne figurent pas nécessairement dans la pape-rasse courante ou ne sont pas vus du public.

Mme Leslyn Lewis: Pouvez-vous m'indiquer le pourcentage du prix du billet que les frais représentent?

M. Douglas McCrea: Je ne le peux pas pour l'instant, mais je pourrais trouver la réponse et vous la faire parvenir plus tard.

Mme Leslyn Lewis: Si vous pouviez vous engager à le faire, ce-là nous serait utile.

Ma prochaine question s'adresse à M. McCain.

Monsieur McCain, vous avez dit que vous avez une entreprise unique qui s'offre des vols nolisés. Vous avez également dit travailler avec les secteurs pétrolier, gazier et minier et des détaillants en alimentation.

Des témoins précédents nous ont parlé du coût de la vie. Nous avons entendu parler de la crise alimentaire qui sévit dans le Nord. Nous avons également entendu dire que le coût du transport dans le Nord augmente à un rythme si exponentiel que même Nutrition Nord, un programme alimentaire instauré pour favoriser l'abordabilité des aliments dans le Nord, ne peut compenser ces coûts inflationnistes.

Pouvez-vous nous en dire plus sur la façon dont tous les coûts cachés et les formalités administratives dans votre industrie doivent être reflétés à l'industrie alimentaire, comme l'a indiqué un témoin précédent?

• (1715)

M. Myles Cane: Je suppose que c'est à moi que vous vous adressez. Je m'appelle Myles Cane.

Est-ce le témoin qui devrait répondre à la question?

Mme Leslyn Lewis: Oui.

M. Myles Cane: D'accord.

Oui, nous sommes une compagnie aérienne de vols nolisés. Nous avons plusieurs contrats avec des entreprises alimentaires de l'Arctique. Toutes nos augmentations de coûts doivent être reflétées à nos clients qui, à leur tour, les passent à leurs clients qui font l'épicerie.

Il existe de nombreux exemples d'augmentations de coûts que nous devons refléter à d'autres. Il y a celui de taxe sur le carbone et celui des changements apportés à la réglementation sur le temps de service de vol, qui n'étaient pas fondés sur des données scientifiques, mais découlaient essentiellement d'un désir servile d'adhérer aux règlements de l'Agence européenne de la sécurité aérienne. Cette agence, bien sûr, dessert un réseau largement relié par la route, où les denrées alimentaires ne sont pas transportées régulièrement par avion, à moins qu'il ne s'agisse d'aliments délicats, de mollusques et de fruits de mer, tandis que dans notre région, la route finit à Yellowknife, et il y a au nord d'ici 56 communautés dont toutes leurs denrées alimentaires fraîches doivent être acheminées par avion.

Si vous voulez attribuer un chiffre au coût de la réglementation sur le temps de service de vol, je pense que la plupart des compagnies aériennes ont dû augmenter leur nombre de pilotes de 20 %.

Je vois un carton rouge.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cane. Merci, madame Lewis.

Nous passons maintenant à M. Hanley.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Brendan Hanley (Yukon, Lib.): Je vous remercie tous les trois de ces témoignages très intéressants.

J'aimerais commencer par M. McCrea. Vous avez spécifiquement parlé des accords intercompagnies, qui constituent certainement un domaine d'intérêt et qui sont, en fait, l'une des principales raisons pour lesquelles j'ai demandé que cette étude soit entreprise, compte tenu de l'importance et du potentiel que ces accords représentent pour les transporteurs du Nord.

Je vais citer Joe Sparling, président d'Air North, qui a décrit la situation dans son témoignage en mai:

Les accords intercompagnies obligatoires tout comme le partage de codes [...] servirai[en]t à uniformiser les règles du jeu entre les petits transporteurs régionaux et les principaux grands transporteurs en fournissant aux transporteurs régionaux un accès aux réseaux des principaux transporteurs; un accès complet au marché plutôt qu'un accès à une seule partie du marché.

Il a souligné que cette pratique avait déjà cours dans d'autres industries, comme celles des télécommunications et du transport ferroviaire. Il existe déjà des parallèles.

Pourriez-vous nous dire comment le gouvernement peut faciliter la conclusion d'accords intercompagnies? Comment faudrait-il procéder, selon vous?

M. Douglas McCrea: Je crois qu'il faut encourager un peu les compagnies. À l'heure actuelle, c'est certainement à la discrétion des deux entreprises de conclure un accord intercompagnies. Je conviens avec M. Sparling pour dire qu'au bout du compte, cela uniformise les règles du jeu. Cela permettrait certainement aux voyageurs de plus ou moins voir le monde avec un seul billet plutôt que d'emprunter plusieurs itinéraires avec différentes compagnies aériennes. Si deux compagnies se mettaient de la partie, les frais seraient combinés, ce qui plairait davantage aux passagers également.

Voilà ce que je propose.

• (1720)

M. Brendan Hanley: Merci. C'est très utile.

Monsieur Pyle, ce genre d'accords convient-il à l'une ou l'autre de vos entreprises? Cette possibilité vous intéresse-t-elle?

M. Michael Pyle: Je ne pense pas qu'il y ait d'inconvénient à faciliter ces processus, et nous en discutons régulièrement. Dans notre secteur, toutefois, la plupart des services que nous offrons sont destinés aux communautés autochtones et aux Premières Nations du Nord, et environ 90 % de nos clients se rendent dans un centre du Sud pour des rendez-vous médicaux, des achats ou ce genre de choses. Très peu de nos passagers font du tourisme ou partent en vacances. Certains peuvent se rendre, disons, de Rankin Inlet à Winnipeg, puis à Toronto pour des réunions gouvernementales ou ce genre de choses. En pareil cas, ce serait utile.

Je pense que c'est plus une question de commodité que de prix absolu, parce qu'ils pourraient s'assurer que leurs bagages sont en sécurité. Ils n'auraient pas à s'inquiéter si un vol est retardé, parce que l'autre compagnie s'en occuperait automatiquement. Ces accords présentent donc certainement un avantage, j'en conviens.

Cependant, je ne pense pas que cela constitue une part importante de nos activités.

M. Brendan Hanley: Je vous remercie.

Pour poursuivre avec vous, monsieur Pyle, je suis curieux, car vous avez mentionné l'importance des partenariats, du moins avec certaines des entreprises autochtones qui travaillent avec vous. Pourriez-vous me parler un peu des avantages que ces accords pourraient offrir et de la façon dont ils pourraient être facilités ou simplifiés davantage?

M. Michael Pyle: Nous avons différentes formes d'accords dans diverses régions du pays. Dans certains coins du Labrador et du Nord-Ouest de l'Ontario en particulier, nous sommes propriétaires de la compagnie aérienne avec les Premières Nations. Nous sommes l'exploitant et elles agissent à titre de partenaire financier.

Ailleurs, comme au Manitoba ou au Nunavut, nous avons conclu des accords de partenariat communautaire dans le cadre desquels nous partageons certains avantages du service aérien, que ce soit en offrant des billets gratuits à la communauté ou en fournissant de l'aide au développement économique dans le cadre de certains projets, comme des chartes de deuil et ce genre de choses, et nous réinjectons de l'argent dans les communautés que nous desservons. Dans mon secteur en particulier, nous servons principalement des Autochtones, alors les possibilités de réinjecter de l'argent ne manquent pas.

J'aimerais parler d'un autre cas où nous avons essayé de former des pilotes autochtones. Nous possédons une école de pilotage dans les Maritimes, et nous avons essayé d'y envoyer des pilotes autochtones, mais ils ont éprouvé des difficultés sur le plan culturel, car ils étaient très loin de chez eux. Au cours des deux dernières années, nous avons donc ouvert des écoles de pilotage dans trois communautés où nous offrons gratuitement de la formation de pilote dans l'espoir de former des pilotes des Premières Nations afin d'atténuer la pénurie de pilotes et de fournir aux communautés des pilotes qui comprennent leur culture.

Dans le Nord du Canada, l'aspect autochtone des activités est très important.

M. Brendan Hanley: Merci.

Je suppose que je n'ai pas vraiment le temps de poser une autre question.

[Français]

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

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

Je remercie les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Mes premières questions s'adresseront à M. Myles Cane, de Summit Air.

J'aimerais réagir à votre mot d'ouverture. Vous avez beaucoup parlé des relations entre les compagnies aériennes et les fonctionnaires ou, du moins, les gens qui créent les nouveaux règlements. Vos commentaires m'ont fait penser à ce que d'autres témoins ont dit au Comité jusqu'à présent. Beaucoup de représentants de compagnies aériennes, du moins celles qui se trouvent dans des régions éloignées et nordiques, ont l'impression que les décisions sont prises par des fonctionnaires à Ottawa sans tenir compte de leur réalité, et elles en subissent les conséquences.

Pourriez-vous nous expliquer comment se passe cette relation? De quelle manière êtes-vous consultés avant qu'Ottawa mette en place de nouveaux règlements qui risquent d'avoir un effet sur vos activités? Quelle forme ce dialogue prend-il? Est-ce toujours...

• (1725)

M. Taylor Bachrach: Excusez-moi, monsieur le président.

[Traduction]

Il n'a plus d'interprétation depuis un moment. On n'entend pas le français.

Recommencez depuis le début.

Des voix: Ha, ha!

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Cela fonctionne-t-il maintenant?

M. Stéphane Lauzon: Oui, cela fonctionne.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je ne sais pas à partir de quel moment on veut que je recommence.

M. Stéphane Lauzon: Je dirais depuis le début, mais je pense qu'on a compris.

Le président: Il vous reste cinq minutes, monsieur Barsalou-Duval.

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

Monsieur Cane, comment qualifieriez-vous les relations et les échanges entre vous et les gens de Transports Canada?

[Traduction]

M. Myles Cane: Je ne sais pas si j'étais censé entendre l'interprétation, mais je n'ai rien entendu.

M. Michael Pyle: Je n'entends rien non plus.

Le président: Je vous remercie de nous en aviser.

Nous allons demander à M. Barsalou-Duval de recommencer. Nous allons reprendre le temps du début.

Veuillez recommencer, s'il vous plaît, monsieur Barsalou-Duval.

[Français]

Vous avez la parole pour six minutes.

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

Je remercie les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Mes premières questions s'adresseront à M. Myles Cane, de Summit Air.

Grosso modo, je disais que vos commentaires lors de votre mot d'ouverture faisaient écho à ce que nous ont dit plusieurs autres compagnies aériennes. Elles ont l'impression, surtout celles de petite taille qui se trouvent dans des régions éloignées et nordiques, que les décisions prises à Ottawa ne tiennent pas compte de leur vécu ou de leur réalité et que ces décisions leur sont imposées unilatéralement.

Comment qualifieriez-vous vos relations avec les fonctionnaires de Transports Canada? Y a-t-il des compromis, parfois?

Comment cela se passe-t-il concrètement, au jour le jour?

[Traduction]

M. Myles Cane: Est-ce que je devrais entendre la traduction de la question?

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Il n'y a toujours pas d'interprétation?

[Traduction]

M. Taylor Bachrach: Je crois qu'ils n'ont pas choisi le bon canal.

M. Myles Cane: Est-ce que quelqu'un pourrait tout simplement traduire la question?

Le président: Monsieur Cane, je crois que vous n'avez pas choisi l'option d'interprétation. Vous pouvez appuyer sur un bouton qui

vous permettra automatiquement d'entendre l'interprétation en direct de nos délibérations.

M. Myles Cane: Où se trouve ce bouton?

Le président: Je demanderais peut-être à la greffière de vous aider avec cela ou au directeur des services audio et vidéo.

M. Michael Pyle: Pourriez-vous répéter? Je ne le trouve pas.

Le président: Chers collègues, si cela vous convient, nous allons suspendre la séance pendant deux minutes afin de régler le problème. Nous reprendrons dans deux minutes.

La séance est suspendue.

• (1725)

(Pause)

• (1730)

Le président: Nous reprenons les travaux.

[Français]

Encore une fois, monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole.

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

J'espère que cette fois sera la bonne.

Je remercie les témoins d'être avec nous.

Je disais à M. Cane que ses commentaires lors de son mot d'ouverture ressemblaient beaucoup à ceux d'autres témoins qui ont témoigné devant le Comité au sujet de la situation des compagnies aériennes en région. Il semble que des décisions prises à Ottawa par des fonctionnaires de Transports Canada ne tiennent pas compte de la réalité des compagnies aériennes en région et que ces décisions leur sont imposées unilatéralement.

Comment cela se passe-t-il, concrètement, au jour le jour? Parlez-nous de vos échanges avec Transports Canada.

[Traduction]

M. Myles Cane: Oui, c'est précisément ce qui nous préoccupe.

Dans le cadre de mon rôle opérationnel, j'entretiens une relation avec ma région, parce que Transports Canada est composé de plusieurs régions, et la région dans laquelle une compagnie aérienne exerce ses activités est celle avec laquelle elle traite sur le plan opérationnel. Pour ce qui est des politiques, bien sûr, c'est à Ottawa.

Je n'ai pas eu beaucoup d'expérience avec Ottawa dans le cadre de mon rôle chez Summit, mais dans le cadre de mon rôle à la NATA, j'ai acquis une grande expérience au fil des ans. Il y a eu un changement marqué dans les relations et le comportement de l'organisme de réglementation au cours des cinq à sept dernières années, je dirais, en ce sens qu'il semble s'acharner à mettre en œuvre de nouveaux règlements et à presque ignorer leurs répercussions possibles sur les électeurs du Nord. C'est une déclaration audacieuse, j'en conviens, mais je crois fermement que c'est le cas.

Il semble que le processus consistant à rencontrer les exploitants et les experts en la matière représente maintenant une simple case à cocher plutôt qu'un exercice conçu pour recueillir des commentaires utiles qui entraîneront des changements réglementaires raisonnables. Nous savons que la modification de la réglementation est nécessaire. Nous le savons. Chaque industrie doit changer, se moderniser et devenir plus sécuritaire, mais elle ne devrait pas le faire en laissant les habitants du Canada pour compte sur le plan financier et du point de vue de la santé et de la sécurité.

J'entretiens d'excellentes relations sur le plan opérationnel avec Transports Canada. J'ai l'impression que, du côté de la réglementation à Ottawa, compte tenu de mon rôle au sein de la NATA, c'est un peu plus difficile. J'ai l'impression que l'on s'entête à poursuivre la mise en œuvre de ces nouveaux changements réglementaires, sans égard aux répercussions sur les habitants du Nord.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Existe-t-il des forums d'échange entre les compagnies aériennes et les fonctionnaires?

Tenez-vous des discussions avec les fonctionnaires? Y a-t-il des compromis parfois ou les décisions vous sont-elles simplement imposées?

[Traduction]

M. Myles Cane: Les décisions ont été imposées. On nous a consultés dans le cadre du processus, mais la grande majorité des solutions de rechange que nous avions proposées ont été rejetées.

Bon nombre de ces décisions entraînent des conséquences dramatiques pour les habitants du Nord. Le nouveau règlement sur les interdictions d'approche qui entrera en vigueur me préoccupe particulièrement. Il aura une grande incidence sur la capacité opérationnelle de tous les transporteurs aériens dans le Nord.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous allons maintenant entendre M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous disposez de six minutes. Allez-y.

• (1735)

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins de prendre le temps d'être avec nous, et je tiens à leur présenter mes excuses, au nom du Comité, pour les difficultés techniques que nous connaissons.

Mes questions s'adressent à M. McCrea.

Monsieur McCrea, en tant que Smithereen, je suis heureux de vous voir témoigner devant le comité des transports. Votre entreprise a...

Un député: Un Smithereen?

M. Taylor Bachrach: Je sais. C'est notre nom collectif; nous en sommes très fiers.

Par l'entremise de votre entreprise, vous avez offert d'importants services aux habitants du nord de la Colombie-Britannique. Je sais que vous avez offert des vols nolisés et des vols réguliers, et je me demandais si vous pouviez nous parler de votre expérience en ce qui a trait à la concurrence avec les grands transporteurs dans un marché plus petit.

En tant que petite compagnie aérienne, quels sont les obstacles auxquels vous avez fait face? Qu'est-ce qui vous rend la tâche difficile alors que vous tentez d'offrir aux habitants du Nord des tarifs aériens concurrentiels et de tels services?

M. Douglas McCrea: Merci.

Nous cherchons toujours des occasions d'offrir des services là où ils sont limités ou peu fréquents. Nous croyons que la communauté peut en bénéficier. Nous avons tenté à certaines occasions d'offrir des services réguliers dans certaines collectivités, notamment à Smithers. Parfois, nos concurrents n'aiment pas nous voir jouer dans leur cour.

Au bout du compte, je dirais que les grandes compagnies aériennes et la dominance entrent en jeu. Elles nous mettent de la pression en modifiant les tarifs ou la fréquence des vols. Nous n'avons pas les moyens de le faire.

M. Taylor Bachrach: Monsieur McCrea, diriez-vous que le monde est ainsi fait, ou est-ce qu'il y aurait un moyen pour le gouvernement fédéral d'aider les petits transporteurs? Je parle à beaucoup de gens dans notre région qui aimeraient voir de petits transporteurs locaux offrir des services. Ils aimeraient en voir plus.

Est-ce que le gouvernement a un rôle à jouer à cet égard, ou est-ce que c'est ainsi que fonctionne le monde des affaires?

M. Douglas McCrea: C'est ainsi que fonctionne le monde des affaires, dans une certaine mesure.

Il faut harmoniser les accords intercompagnies afin d'ouvrir la porte aux plus petits transporteurs et aussi assurer un certain contrôle en ce qui a trait aux changements agressifs de fréquence ou de tarifs.

M. Taylor Bachrach: Merci.

J'aimerais aborder le sujet des accords intercompagnies.

Nous avons eu des débats intéressants en comité avec M. Sparling et d'autres qui sont de grands défenseurs de ces accords.

Est-ce que Central Mountain Air a un partage des codes avec de plus grandes compagnies aériennes?

M. Douglas McCrea: Oui. Nous partageons des codes avec Air Canada et avons conclu des accords avec Air Canada et WestJet.

M. Taylor Bachrach: Je crois que M. Sparling milite pour un mandat gouvernemental qui exigerait des grands transporteurs qu'ils partagent les codes avec les plus petits transporteurs.

Si un tel mandat était en place, est-ce qu'il aiderait les entreprises comme la vôtre à atteindre de plus grands marchés et à offrir des prix et des services concurrentiels à la clientèle?

M. Douglas McCrea: Je crois que oui.

Il faut que les deux parties s'entendent afin d'assurer des règles et des pratiques équitables.

M. Taylor Bachrach: Vous avez parlé plus tôt de la modernisation des surfaces en gravier et des infrastructures de dégivrage. Évidemment, de telles mesures permettraient d'améliorer l'accès aux petites collectivités.

Dans la région que vous desservez, quelles sont les collectivités qui pourraient bénéficier de telles mises à niveau?

M. Douglas McCrea: Nous nous rendons dans de petits villages des Premières Nations deux ou trois fois par semaine. Les surfaces en gravier endommagent les avions, et nécessitent une expérience particulière de la part des pilotes.

Ce serait une amélioration, sans aucun doute.

• (1740)

M. Taylor Bachrach: Certains témoins nous ont parlé des conséquences associées à la réglementation concernant les heures de vol sur les activités. Je crois qu'on a parlé plus tôt d'une augmentation de 20 % des coûts pour les pilotes.

Avez-vous vécu une expérience similaire avec Central Mountain Air? Comment avez-vous géré l'augmentation des coûts associés au temps de vol?

M. Douglas McCrea: Nous nous en sommes accommodés. La réglementation permet d'uniformiser les règles du jeu, dans une certaine mesure. Je crois qu'elle pourrait être revue afin d'être plus souple en ce qui a trait à la fin de la période de vol, pour nous permettre de passer à travers nos journées.

M. Taylor Bachrach: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Chers collègues, il nous reste environ 10 minutes. Si cela vous convient, nous allons faire une dernière série de questions de deux minutes et demie.

Monsieur Vis, nous allons commencer avec vous. Vous avez la parole.

M. Brad Vis (Mission—Matsqui—Fraser Canyon, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur Cane, vous avez dit plus tôt que la réglementation concernant les heures de vol et de service avait donné lieu à une augmentation de 20 % associée au personnel, je crois, lorsqu'elle a été mise en oeuvre. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi, et nous donner la date de son entrée en vigueur?

M. Myles Cane: Le règlement est entré en vigueur le 1^{er} janvier... En fait, tout dépend de la catégorie d'aéronefs qu'exploite la compagnie aérienne. Il y a eu une répartition pour que ce soit plus facile pour l'industrie, mais il fallait embaucher plus de pilotes.

En gros, le règlement limitait le nombre d'heures de vol que les pilotes pouvaient effectuer. Dans le Nord, nos pilotes volent souvent de façon plutôt saisonnière. Ils voyagent davantage en été qu'en hiver, mais la nouvelle réglementation concernant les heures de vol et de service n'en tient pas compte. On a pris un tableau qui tenait sur une demi-page — l'ancien règlement — et on l'a transformé en un document de 11 pages.

C'est ce qui a changé. C'est une réglementation globale. Elle a une incidence sur le repos pour les vols locaux et utilise une nouvelle base pour tous les pilotes, sans égard à leur administration. C'est très complexe, et c'est correct. Nous voulions quelque chose qui correspondrait à la réalité du Nord, qui serait logique et qui assurerait aussi un niveau de sécurité plus élevé. C'est une augmentation de 20 % des équipages de vol alors que nous connaissons déjà une pénurie mondiale de pilotes...

M. Brad Vis: Excusez-moi, mais pourriez-vous préciser...

M. Myles Cane: Excusez-moi. Est-ce que vous parlez de la pénurie mondiale de pilotes...?

M. Brad Vis: Non. J'aimerais que vous nous disiez en quelle année la réglementation est entrée en vigueur.

M. Myles Cane: Monsieur McCrea, n'hésitez pas à intervenir, mais je crois que pour les compagnies aériennes visées par la sous-partie 705, c'était le 1^{er} janvier 2022.

Est-ce bien cela?

M. Douglas McCrea: Je vais y aller avec cette date, pourquoi pas.

Des voix: Ha! Ha!

M. Myles Cane: Oui, cela fait deux ans. C'était le 1^{er} janvier 2023 pour les transporteurs aériens qui ont des aéronefs de plus petite taille... 19 sièges ou moins.

M. Brad Vis: Merci.

Est-ce que la réglementation a permis d'améliorer la sécurité de vos opérations et...

M. Myles Cane: C'est... Excusez-moi. Votre question est en deux parties. Allez-y.

M. Brad Vis: Non. Vous pouvez répondre à la première partie. Il n'y a pas de problème.

M. Myles Cane: Je dirais que non. Elle a donné lieu à une augmentation des coûts administratifs.

Comme la réglementation est maintenant très complexe, il nous a fallu un moment pour nous y adapter, notamment pour créer un logiciel qui nous permettrait de nous y conformer. Nous n'avions pas, dans notre base de données sur la sécurité... Nous sommes tenus d'avoir une base de données sur les incidents en matière de sécurité et de produire des rapports proactifs, et ces mesures n'ont pas permis de réduire les déclarations liées à la fatigue.

En fait, la fatigue n'a jamais figuré à la liste de surveillance du BST du Canada jusqu'à tout récemment.

Le président: Merci, monsieur Cane.

Merci, monsieur Vis.

Nous allons maintenant entendre M. Hanley.

Monsieur Hanley, vous disposez de deux minutes et demie. Allez-y.

M. Brendan Hanley: Monsieur Cane, vous êtes encore sur la sellette. Je vais poursuivre dans la même veine.

• (1745)

M. Myles Cane: Oui. Allez-y.

Mr. Brendan Hanley: Ma question porte sur la sécurité. On présente parfois la sécurité comme un absolu. Je crois que vous allez être d'accord avec moi pour dire que ce n'est pas toujours un absolu. L'important, c'est d'atteindre un équilibre entre les risques et...

M. Myles Cane: Tout à fait.

Mr. Brendan Hanley: ... Certainement en ce qui concerne les heures de service en vol, vous avez expliqué un peu comment cela se passe dans la réalité nordique lorsque le temps de vol est expiré. Étant donné la pénurie de pilotes, cela pourrait signifier que l'on place un pilote moins expérimenté dans une situation plus risquée. Je pense qu'il est important de comprendre la réalité.

Il y a aussi le rythme des changements réglementaires. Vous y avez fait allusion. Vous avez dû vous adapter à beaucoup de changements en peu de temps. Pour la minute et demie qu'il nous reste, pourriez-vous nous dire comment nous pourrions améliorer la situation, alors que nous... Vous avez parlé d'autres règlements à venir. Quel changement pourrions-nous apporter dès maintenant et dans les mois à venir pour que ce soit plus réaliste pour les exploitants du Nord?

M. Myles Cane: Je ne veux pas faire de suppositions au sujet de notre organisme de réglementation, mais il me semble qu'il a le mandat de changer la réglementation. Auparavant, le processus de consultation était le suivant: on parlait aux PME de l'industrie afin d'obtenir leur point de vue. Les consultations étaient prises au sérieux et prises en compte, et les règlements proposés étaient modifiés.

L'organisme de réglementation était également imprégné d'une grande expérience opérationnelle dans toutes les régions et à Ottawa. Nous avons constaté une diminution en raison de certaines compressions ainsi qu'une diminution du personnel opérationnel qualifié à Transports Canada, et une montée d'un penchant plus politique pour orienter les changements réglementaires.

Ce dont nous avons besoin, en tant que pays, c'est d'un organisme de réglementation qui soit motivé à consulter, non pas pour cocher des cases, mais pour bien faire les choses partout au Canada, d'un océan à l'autre, y compris dans le Nord. La différence est très nette. Une interdiction d'approche s'en vient. Dans certaines collectivités de l'Arctique, en raison du manque d'infrastructures aéroportuaires, d'éclairage et d'approches, le service diminuera considérablement. J'inclus là-dedans les évacuations médicales et le transport des denrées alimentaires. Les conséquences seront importantes. Compte tenu de ce que nous avons vu avec le service de vol et l'absence de véritables consultations, nous sommes tous très inquiets, en tant qu'exploitants. C'est vers cela qu'on se dirige.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cane.

Merci, monsieur Hanley.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

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

Monsieur Cane, vos propos me font penser à une conversation que j'ai eue avec un petit transporteur aérien. Selon ce dernier, il gardait ses pilotes pendant six mois, en moyenne, avant qu'ils soient recrutés par un plus gros transporteur aérien. Il ne voyait pas comment faire pour recruter assez de pilotes afin d'être en mesure de maintenir son service. La seule solution était donc de diminuer le service offert, c'est-à-dire diminuer le nombre de vols. Il n'était pas capable de fournir le service demandé à cause des nouvelles règles et de la pénurie actuelle de pilotes.

Ma question concerne la réglementation.

De façon générale, on comprend que tout le monde veut avoir la meilleure sécurité possible. En ce qui concerne l'application de la réglementation, comprend-on la nécessité de faire la différence entre les petits et les grands transporteurs?

Avez-vous des exemples de règles qui ne sont pas exactement les mêmes pour les petits transporteurs et pour les grands, ou applique-t-on généralement les mêmes règles, peu importe la taille de l'entreprise?

[Traduction]

M. Myles Cane: Des règlements semblables sont appliqués, bien qu'il y ait certaines limites. Il y a trois catégories de compagnies aériennes au Canada: le taxi aérien, qui est un petit avion de moins de neuf sièges; le navetteur, qui compte 19 sièges ou moins; et le transporteur aérien, qui est tout ce qui se trouve au-dessus. Pour ce qui

est des exigences de vol, les règlements sont très semblables pour les trois catégories.

Oui, l'exemple de la petite compagnie aérienne qui n'arrive pas à garder ses pilotes pendant plus six mois représente un problème. C'est la réalité. Je suis heureux de dire que Summit Air se trouve plutôt au milieu. Nous ne sommes pas un petit joueur. Nous recrutons des pilotes de ces très petites compagnies aériennes. Ensuite, Air Canada et WestJet nous prennent nos pilotes, parce qu'ils ont tendance à vouloir piloter de plus gros avions. Soyons réalistes: bon nombre de nos pilotes viennent des centres plus denses du Canada, parce que c'est là que se trouve la population. Ils veulent y retourner.

L'une de nos initiatives consiste à promouvoir, à former et à maintenir en poste des pilotes et des mécaniciens dans le Nord. Nous aimerions qu'il y ait des mesures incitatives sur le plan politique pour encourager de telles initiatives. Nous pensons que c'est la solution pour le recrutement et le maintien en poste de la main-d'œuvre.

• (1750)

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Pour terminer, aujourd'hui, nous avons M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, vous avez deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je m'intéresse à la question de la réglementation sur le service de vol.

Le gouvernement fédéral a le Bureau de la sécurité des transports, un organisme indépendant qui formule des recommandations fondées sur la sécurité. Selon le BST, la fatigue est l'un des problèmes clés figurant sur la liste de surveillance, qui a été étendue au secteur aérien en 2018, je crois. Évidemment, nous en avons abondamment parlé dans le contexte du secteur ferroviaire.

Ma question pour M. Cane est la suivante: si Transports Canada avait mené des consultations plus approfondies — ce qui, selon vous, aurait été préférable — quel genre d'approche privilégieriez-vous en vue d'atteindre le même objectif d'une sécurité accrue, sans aboutir à ce document de 10 ou 15 pages, auquel vous avez fait référence plus tôt, concernant la réglementation sur les heures de service de vol?

M. Myles Cane: C'est une question tout à fait pertinente. Je ne veux pas sembler désinvolte dans ma réponse, mais nous avons formulé ces observations au moins six ou sept fois auprès de notre organisme de réglementation.

Essentiellement, nous avons identifié les aspects qui causaient... Permettez-moi de vous donner un exemple. Un pilote revient d'un service de vol, et puisqu'il — ou elle — est dans une période sans service une minute après une heure donnée, le ou la pilote doit respecter une période de repos complet de quatre heures le lendemain. Le règlement foisonne de détails de ce genre.

Nous avons proposé d'autres solutions pour parvenir à un équilibre et de mesurer la fatigue; bon nombre d'entre elles ont été simplement ignorées. On nous a qualifiés, en quelque sorte, de réfractaires au changement et préoccupés par le résultat net de notre société aérienne. Ce n'était pas le cas. Nous avons accepté le besoin de changement sans réserve.

Je tiens à dire qu'il y a des choses qui figurent sur la liste de surveillance du BST depuis près d'une décennie et qui n'ont toujours pas été mises en œuvre. Concernant le temps requis pour l'inscription d'un élément sur la liste de surveillance, la fatigue a été inscrite assez rapidement, considérant la date à laquelle elle y a été ajoutée. En passant, cette inscription s'est faite dans la foulée d'un événement isolé impliquant Air Canada à San Francisco, semble-t-il. Ce n'est pas un problème de longue date.

Cependant, je ne veux pas me lancer dans ce débat. Notre commentaire, au sujet de la réglementation, c'est que ce qui est fait est fait. En tant qu'association et exploitants, nous tenons à nous assurer qu'un tel exercice de consultation de type « case à cocher » et le manque de compréhension des répercussions sur le Nord ne se reproduisent pas lors des modifications ultérieures aux règlements.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cane.

Merci, monsieur Bachrach.

Au nom de tous les membres du Comité, je tiens à remercier nos témoins de nous avoir généreusement accordé leur temps aujourd'hui.

Sur ce, bonne soirée à tous. 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>