



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 145

Le vendredi 13 décembre 2024

Président : M. Peter Schiefke



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

Le vendredi 13 décembre 2024

• (1300)

[Traduction]

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

Bienvenue à la 145^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Avant de commencer, je tiens à rappeler à tous les participants en présentiel de lire les lignes directrices sur les pratiques exemplaires qui figurent sur les cartes. Ces mesures sont en place pour protéger la santé et la sécurité de tous nos participants.

La réunion d'aujourd'hui se déroule en mode hybride.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 5 décembre, le Comité entreprend son étude sur l'intention qu'a Air Canada d'imposer des frais sur les bagages de cabines dans le secteur du transport aérien.

Tous les témoins ont effectué les tests de connexion requis avant cette réunion.

Pendant la première moitié de notre réunion, nous entendrons, par vidéoconférence, M. Michael Deluce, chef de la direction de Porter Airlines.

Également par vidéoconférence, nous entendrons Mme Annick Guérard, présidente et cheffe de la direction d'Air Transat Incorporée.

De WestJet Airlines, nous accueillons M. Alexis von Hoensbroech, chef de la direction, et M. Andrew Gibbons, vice-président, Affaires extérieures.

Bienvenue à tous nos témoins.

Nous allons commencer par vos déclarations préliminaires. Je vais céder la parole à nos invités qui se joignent à nous en personne aujourd'hui.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Alexis von Hoensbroech (chef de la direction, WestJet Airlines Ltd.): Merci beaucoup.

Bonjour, monsieur le président et distingués membres du Comité. Je vous remercie de nous recevoir aujourd'hui.

Je m'appelle Alexis von Hoensbroech et je suis PDG du Groupe WestJet. Je suis accompagné de M. Andy Gibbons, notre vice-président aux affaires extérieures.

Nous partageons tous la même ambition, qui consiste à offrir aux Canadiens des choix de transport aérien abordables. Le dégroupage de nos produits et la possibilité de rendre certaines parties de nos services facultatives nous permettent d'offrir les prix les plus bas

possibles aux personnes qui en ont besoin ou qui les désirent. Nous nous ferons un plaisir de vous présenter des détails et de recevoir vos commentaires.

Il est par ailleurs évident que ce secteur ne peut offrir des tarifs peu élevés tout en demeurant prospère, comme il le fait dans d'autres régions du monde, que si le gouvernement prend des mesures concrètes pour le réformer. Il faut absolument que le gouvernement fasse baisser les frais ajoutés aux billets d'avion des passagers à un niveau similaire à celui d'autres pays.

Le bilan de WestJet est sans égal. WestJet a démocratisé le transport aérien au Canada. Au cours de ses 28 ans au service des Canadiens, WestJet a réduit les tarifs aériens de moitié. Très peu d'autres industries ont amélioré l'abordabilité d'une façon aussi spectaculaire et constante.

Malheureusement, pendant cette même période, les frais gouvernementaux et les sommes perçues pour d'autres organismes ont augmenté des deux tiers.

En juin dernier, nous avons lancé notre dernière tentative au titre de l'abordabilité, le tarif UltraBase, afin d'offrir aux voyageurs canadiens des choix encore plus abordables. Notre tarif UltraBase est tout nouveau. Il permet aux Canadiens d'économiser en moyenne 14 % de plus que les tarifs précédents. Les passagers doivent, pour cela, embarquer avec un seul article personnel, comme un sac à dos.

Certains ont critiqué cette initiative, mais elle a produit d'excellents résultats pour les clients, pour nos opérations et pour le pays. Ce n'est pas une supposition. Les données ont démontré qu'il s'agit du choix des consommateurs.

Voici quelques faits sur notre tarif UltraBase. En six mois seulement, plus de 2,5 millions de personnes l'ont choisi. Il a déjà permis aux Canadiens d'économiser 48 millions de dollars. Selon les préposés à notre service à la clientèle, les voyageurs sont satisfaits de ce nouveau tarif, comme ils le sont de tous nos autres produits.

Notre tarif UltraBase a également amélioré notre efficacité et notre rendement. Je sais que votre comité s'est intéressé à cela. En évitant d'embarquer 1,2 million de bagages en cabine, nous avons réduit les retards qui surviennent quand il y a beaucoup trop de sacs à placer dans les compartiments à bagages. Entre août et novembre derniers, 67 % des vols ont réduit leurs retards de 54 %. Par conséquent, un plus grand nombre de Canadiens sont arrivés à destination à l'heure prévue.

La compagnie WestJet est fière de la transparence du coût de ses billets. Le dégroupage des billets vise à offrir l'option la plus abordable pour les gens qui la désirent. Il ne vise pas à créer de nouveaux tarifs. Nos tarifs sont facultatifs et transparents, alors que les frais du gouvernement et les sommes perçues pour des tiers ne le sont pas. Avant même que les Canadiens n'achètent leurs billets, les taxes du gouvernement, les sommes perçues pour des tiers, les frais et les droits peuvent ajouter 99 \$ au prix du billet. C'est plus de trois fois ce qu'il en coûte aux États-Unis, où les frais semblables s'élèvent à environ 28 \$.

Les droits, les frais et les taxes du Canada ne cessent d'escalader. Ces redevances s'inscrivent dans le cadre du modèle canadien obsolète d'utilisateur-payeur pour les infrastructures aéronautiques, selon lequel les passagers paient plus que les services qu'ils reçoivent, parce qu'une partie du prix du billet est directement affectée aux budgets fédéraux. En outre, il n'y a guère de transparence ou de contrôle sur la manière dont ces redevances sont calculées et appliquées.

Ces frais exorbitants posent un obstacle de taille à la concurrence au Canada. Au Canada, nous avons vu nombre de compagnies aériennes naître puis disparaître. La compagnie Lynx Air a récemment publiquement attribué sa disparition aux charges énormes du gouvernement et au frais prélevés pour le compte de tiers.

WestJet estime qu'il faudra avant tout examiner minutieusement et réformer les frais élevés imposés au public par des tiers et par le gouvernement. Ces redevances sont injustes, elles nuisent à notre capacité de soutenir la concurrence et elles grugent les portefeuilles canadiens. Elles empêchent des millions de Canadiens à faible revenu d'utiliser le transport aérien, alors que notre pays est si vaste qu'il n'y a souvent pas d'autre façon de s'y déplacer.

En conclusion, le marché canadien du transport aérien est solide, mais nous devrions travailler ensemble pour l'améliorer. Notre modèle désuet d'utilisateur-payeur doit faire l'objet d'un examen exhaustif et d'une réforme en profondeur. De nombreux pays offrent un service aérien et des infrastructures de qualité supérieure à des coûts beaucoup plus bas que le nôtre. Il y aurait lieu de s'en inspirer pour établir un secteur canadien du transport aérien moderne et plus abordable. Jusqu'à ce que cet examen soit terminé, les organismes de réglementation canadiens devraient s'abstenir d'imposer au secteur un fardeau financier supplémentaire qui fait gonfler les prix des billets pour les Canadiens.

• (1305)

Merci encore de nous avoir invités aujourd'hui. Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions et d'en discuter.

Le président: Merci beaucoup, monsieur.

[Français]

C'est maintenant à votre tour, madame Guérard. La parole est à vous pour cinq minutes.

Mme Annick Guérard (présidente et cheffe de la direction, Transat A.T. inc.): Merci.

Monsieur le président, membres du Comité, bonjour.

[Traduction]

Je vous remercie de m'avoir invitée à cette réunion.

[Français]

Cette année, Air Transat a souligné ses 37 années d'existence. Fondée et basée à Montréal, notre compagnie transporte chaque année plus de 5 millions de passagers vers près de 60 destinations internationales dans 28 pays, principalement en Europe, en Afrique du Nord, en Amérique latine et dans les Caraïbes. Nous sommes guidés par des valeurs d'entreprise qui sont très fortes. Nos clients et nos employés sont au cœur de nos préoccupations et de toutes nos décisions.

La présence d'Air Transat assure une saine concurrence dans l'industrie du transport aérien au Canada et dans le maintien de prix concurrentiels dans les marchés où nous offrons nos services. Nous tenons à collaborer avec le gouvernement et les parlementaires afin de préserver la concurrence et de garantir aux voyageurs canadiens la possibilité de faire des choix.

Ce comité a déjà été sensibilisé au fait qu'Air Transat, qui auparavant n'avait aucune dette, se heurte maintenant à des défis financiers liés aux répercussions de la pandémie, et ce, en raison de deux années d'activités suspendues ou limitées en raison des restrictions imposées aux voyageurs. Nous devons faire face à un taux d'endettement élevé, ce qui limite notre capacité à être concurrentiels et à nous développer.

Nous prenons note de l'annonce faite la semaine dernière par Air Canada. Nous pouvons maintenant affirmer que, depuis cette annonce, tous nos concurrents canadiens appliquent dorénavant, pour certains passagers et dans certains marchés, une forme ou une autre de restrictions ou de redevance pour des bagages de cabine.

L'utilisation des frais accessoires pour des services optionnels tels que les bagages et la sélection de sièges est une pratique courante au Canada et pour de nombreuses compagnies aériennes internationales. Toutefois, nous jugeons opportun d'utiliser cette tribune pour mettre en lumière les frais, les taxes et le fardeau réglementaire excessif et en constante augmentation qui placent l'ensemble de l'écosystème du transport aérien canadien dans une situation désavantageuse en matière de concurrence, comparativement aux autres pays.

Au cours des dernières années, nous avons assisté à une augmentation considérable des droits et redevances externes dans le cadre du modèle canadien dit de l'utilisateur-payeur, comme le mentionnait M. von Hoensbroech. Par exemple, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien a récemment augmenté de 33 %. De plus, les redevances pour les services de navigation aérienne ont augmenté de près de 30 % en 2023 et devraient augmenter à nouveau en 2025. En outre, les grands aéroports du Canada versent actuellement environ 12 % de leurs revenus bruts en loyers pour les terres de la Couronne, auxquels s'ajoutent d'autres paiements tenant lieu de taxes foncières. Par ailleurs, les aéroports réalisent d'importants investissements en infrastructure, et les passagers paient des frais d'amélioration aéroportuaire de plus en plus élevés, qui sont près de six fois supérieurs à ce que le consommateur étatsunien doit déboursier.

Le fardeau réglementaire représente également une charge importante pour les voyageurs. Les nouvelles exigences du Règlement sur la protection des passagers aériens, adopté en 2019 et modifié en 2022, ont aussi alourdi la facture du système de transport aérien. D'autres propositions réglementaires de l'Office des transports du Canada sont actuellement à l'étude et entraîneraient à nouveau des coûts supplémentaires considérables pour le système.

Le système de transport aérien du Canada est essentiel. Les consommateurs et les voyageurs canadiens nous disent ne plus pouvoir continuer à payer ces augmentations constantes de coûts que nous devons ajouter au prix du billet d'avion. Une compagnie aérienne comme Air Transat, qui ne domine pas le marché, n'est assurément plus en mesure de transférer ces augmentations à ses clients.

Alors que la pression est grande et que les compagnies aériennes se retirent de certains marchés, la présence d'Air Transat permet aux Canadiens et aux Canadiennes de bénéficier d'une offre plus large et de faire des choix en fonction de leurs besoins et de leur budget.

C'est en suivant cette approche que nous renforçons continuellement notre réseau. Nous avons conclu avec Porter Airlines une entente de coentreprise en vertu de laquelle nous proposons aux Canadiens des options de voyages intérieurs et internationaux à la fois simples, transparentes et abordables. Nous combinons le réseau intérieur et nord-américain de Porter au réseau international en expansion d'Air Transat. Cette entente commerciale est une excellente nouvelle pour les voyageurs et pour la concurrence entre les transporteurs aériens du Canada, car elle permet d'offrir des services supplémentaires au départ d'un nombre croissant de villes.

Pour conclure, je tiens à réitérer notre engagement à jouer un rôle concurrentiel et innovateur, ainsi que notre volonté de poursuivre notre collaboration avec le gouvernement et le Parlement afin de promouvoir les intérêts des voyageurs et de nos quelque 5 000 employés.

Merci.

• (1310)

Le président: Merci, madame Guérard.

[Traduction]

Nous entendrons maintenant M. Deluce, de Porter Airlines.

Monsieur Deluce, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Michael Deluce (chef de la direction, Porter Airlines Inc.): Merci.

Bonjour, monsieur le président et membres du Comité. Merci de m'avoir invité à prendre la parole au nom de Porter Airlines.

Au cours de ces deux dernières années, la compagnie Porter s'est transformée. Ayant établi divers partenariats aériens, notamment en coentreprise avec Air Transat, elle sert une quarantaine de marchés en Amérique du Nord et d'autres ailleurs dans le monde.

Air Transat dessert maintenant toutes les provinces. Elle offre aux voyageurs aériens canadiens un excellent troisième choix. Elle vend plus de 10 % de ses sièges sur le marché intérieur. Ce nombre augmente rapidement, car notre flotte de nouveaux appareils Embraer E195-E2 va plus que doubler dans les années à venir, pour en arriver à 100 avions.

Nous désirons offrir une expérience agréable aux passagers de la classe économique en leur fournissant plus de valeur ajoutée que toute autre compagnie aérienne. Ils recevront des boissons gratuites, et la bière et le vin leur seront servis dans des verres. Ils recevront aussi des collations de qualité supérieure. Le branchement à Internet sera gratuit. Nous leur attribuerons l'intégralité des points de fidélité, quel que soit le tarif choisi.

Les voyageurs en classe économique forment une population très diversifiée. Il y a les passagers d'un jour, les étudiants à budget fixe et les voyageurs qui recherchent une expérience de qualité supérieure comprenant tous les services. Ils ont des besoins divers, et nous répondons aux besoins de tous, même de ceux qui choisissent le tarif de base.

Nous avons introduit les tarifs de base en 2018. Aujourd'hui, nous avons six types de tarifs économiques qui offrent différents avantages. Le tarif de base est le deuxième tarif le plus populaire que nous offrons en fonction du nombre de sièges vendus. Les tarifs économiques de base ont rendu le transport aérien plus accessible aux Canadiens et offrent des choix abordables à des millions de passagers partout au monde. Ils permettent aux compagnies aériennes de soutenir la concurrence à une échelle inédite. En Amérique du Nord, toutes les compagnies aériennes importantes, des transporteurs à très bas prix à ceux du réseau mondial, proposent un type de tarif de base.

Seulement 8 % des passagers ajoutent les frais d'un bagage de cabine à leur tarif de base. Ils ne représentent même pas le 2% de tous les clients de Porter.

Notre tarif de base est très avantageux pour les consommateurs qui n'ont pas l'intention d'apporter un bagage de cabine. Tout au long du processus d'achat, nous indiquons clairement ce qui est inclus et ce qui ne l'est pas dans chaque type de tarif. Pour que les passagers sachent bien quelles sont les caractéristiques du tarif qu'ils ont choisi, le processus affiche plusieurs messages qui les mettent en évidence avant que le client ne confirme son achat.

Manifestement, un plus grand nombre de Canadiens prennent l'avion à cause des tarifs de base. La majorité des voyageurs préfèrent les avantages que leur procurent ces tarifs et ils savent ce qu'ils incluent. Nous offrons d'autres choix aux voyageurs qui préfèrent ajouter d'autres services au prix de leur billet.

En choisissant de nouvelles dessertes permettant de maintenir des prix plus bas et en s'engageant à offrir un service économique de grande qualité, la compagnie Porter a établi une nouvelle norme dans l'industrie canadienne du transport aérien. Cela produit des changements positifs en favorisant une saine concurrence qui profite à tous les Canadiens.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de présenter cet exposé. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

• (1315)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Deluce.

Chers collègues, nous allons commencer notre série de questions avec M. Lawrence.

Monsieur Lawrence, vous avez la parole. Vous avez six minutes, monsieur.

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

Mes questions s'adressent à M. von Hoensbroech, de WestJet.

Tout d'abord, je tiens à souligner que je comprends l'argument de l'industrie en ce qui concerne le dégroupage pour les passagers qui ne veulent pas de repas complets pour enfants ou adultes — je crois que vous en avez parlé dans les médias —, mais qui souhaitent simplement des frites ou un hamburger.

La question qui se pose alors est évidente: ce dégroupement devrait réduire les tarifs. Cela étant, que représente le tarif UltraBase par rapport au tarif de base?

M. Alexis von Hoensbroech: Je comprends ce que vous me dites, et je pense que c'est aussi un grand malentendu dans l'espace public. En fait, nous avons réduit de 14 % le tarif moyen de notre tarif de base normal pour créer l'UltraBase. Le prix est beaucoup plus bas, et ces six derniers mois, tous les gens qui ont réservé ce billet ont généré une économie collective de 48 millions de dollars. C'est donc une économie considérable.

M. Philip Lawrence: Merci beaucoup.

Il me semble qu'en parlant de faits généraux, on perd souvent le fil. Examinons ensemble l'un de vos tarifs. Disons que je réserve un billet de WestJet pour aller de Victoria à Winnipeg — au mois de décembre, évidemment.

Le tarif de base part de 197 \$, ce que tout le monde trouvera sans doute raisonnable. Avec les frais additionnels, nous arrivons à 274 \$. Si vous le voulez bien, nous allons passer en revue chacun de ces frais supplémentaires. Je vous demanderai de nous les expliquer et de nous dire à qui vous les versez.

J'ai d'abord les 30 \$ pour YQI et, entre crochets, « autres frais de transport aérien ».

Pourriez-vous nous expliquer de quoi il s'agit et à qui vous versez cette redevance?

M. Alexis von Hoensbroech: Oui, bien sûr.

Tout d'abord, nous faisons la distinction entre les frais qui vont directement à notre ligne aérienne... Ce sont les frais de transport aérien. Ils comprennent le tarif de base et ce supplément d'YQI que vous avez mentionné, puis les autres sont les sommes perçues pour des tiers.

Pourquoi facturons-nous ce supplément d'YQI? Il s'agit des coûts d'infrastructures intégrés à notre tarif de base. Par exemple, les frais de contrôle de la circulation aérienne — à l'intérieur du Canada — s'élèvent, je crois, à 15 \$ par passager. Ils font partie de ce que la compagnie aérienne doit payer, et ils ne sont pas comptés dans les taxes et dans les autres frais. Ils sont inclus dans ce supplément avec les redevances aéronautiques que nous payons aux aéroports.

Il s'agit donc des coûts d'infrastructures qui sont payés par la compagnie aérienne et qui ne sont pas inclus dans la taxe que paient les passagers.

M. Philip Lawrence: Pour préciser un peu les choses, quelle part de ces 30 \$, en moyenne, la compagnie WestJet conserverait-elle, et quel montant serait versé à NAV Canada et à d'autres organismes gouvernementaux?

M. Alexis von Hoensbroech: Tous ces frais s'enchaînent.

M. Philip Lawrence: Tous ces frais s'enchaînent. Merci.

Passons maintenant à la TPS. Je pense que nous savons duquel de ces montants il s'agit. C'est le 11,82 \$.

Ensuite, il y a la somme de 9,46 \$. C'est le « droit pour la sécurité des passagers du transport aérien ». Je sais de quoi il s'agit, mais vous pourriez peut-être l'expliquer aux Canadiens.

M. Alexis von Hoensbroech: Cet argent va au contrôle de sécurité. Cependant, il n'est pas versé à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, qui s'occupe du contrôle de

sécurité. En fait, il est inclus dans le budget fédéral, qui se charge de payer l'ACSTA.

Nous supposons, et nous croyons fermement que c'est le cas, que nos passagers ont trop à payer en frais de sécurité. Le droit de 9 \$ qui est inclus dans le tarif intérieur monte à plus de 20 \$ pour les vols internationaux, bien que le processus soit exactement le même. Ce droit vient d'augmenter de 33 %, mais je n'ai pas remarqué de hausse correspondante du nombre d'agents du contrôle de sécurité. C'est une augmentation pure et simple des prix facturés aux Canadiens.

• (1320)

M. Philip Lawrence: Je vous remercie.

La somme suivante est de 25 \$ pour un « droit d'amélioration aéroportuaire ».

M. Alexis von Hoensbroech: Les aéroports facturent ces frais directement aux passagers en plus de ce qu'ils facturent directement aux compagnies aériennes. Toutefois, ces frais sont inclus dans ceux que je viens de vous expliquer.

Il doit s'agir d'un vol de Victoria à Winnipeg, et non l'inverse, parce que Winnipeg facture 45 \$ pour l'amélioration aéroportuaire. C'est donc l'un des droits les plus bas de tous.

M. Philip Lawrence: Le dernier droit est la TPS sur les frais d'améliorations aéroportuaires. C'est donc une taxe gouvernementale imposée sur un droit gouvernemental.

La taxe sur le carbone est un autre coût gouvernemental intégré, en plus de l'impôt des sociétés et de tout ce que WestJet doit payer. La compagnie WestJet paie-t-elle la taxe sur le carbone? Si oui, à combien s'élève-t-elle?

M. Alexis von Hoensbroech: Bien sûr.

Nous payons la taxe sur le carbone. Elle est aussi incluse dans le prix des billets d'avion. La compagnie aérienne tire d'abord les montants de ses frais, puis elle verse les sommes dues aux tiers suivants.

Cette taxe n'est facturée que pour les vols intraprovinciaux, donc elle serait facturée seulement sur un vol de Calgary à Edmonton. Cela a été...

M. Philip Lawrence: Je pense que c'est un point important à souligner, car la taxe sur le carbone est censée nous permettre de faire des choix qui réduisent votre empreinte carbone. Cependant, dans le domaine de l'aviation, si je prends l'avion entre Toronto et Vancouver, je ne paie pas la taxe sur le carbone — ou la compagnie aérienne ne paie pas la taxe sur le carbone, quelle que soit la façon de voir les choses —, mais si je prends un vol plus court entre Toronto et Ottawa, je dois payer la taxe sur le carbone.

M. Alexis von Hoensbroech: C'est exact.

Nous avons payé 10 millions de dollars en 2024.

Dans ce contexte, je tiens à souligner que beaucoup de coûts supplémentaires liés à la réduction des émissions de carbone seront injectés dans notre secteur et que, d'ici à 2028, nous paierons bien au-delà de 100 millions de dollars pour tous ces coûts. Soit dit en passant, la moitié de ce montant provient uniquement de la Colombie-Britannique.

Le président: Merci beaucoup.

Chers collègues, à titre de rappel, je vais surveiller de près le chronomètre aujourd'hui, parce que je sais que vous avez tous des questions à poser. La carte jaune indique qu'il reste 30 secondes et si je brandit la carte rouge, c'est que je suis sur le point de vous couper la parole. Merci à tous pour votre collaboration.

Nous passons maintenant à M. Badawey. Monsieur Badawey, vous avez la parole pour six minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci à tous les témoins d'être ici aujourd'hui.

Ma première question s'adresse aux témoins de WestJet. Comment l'approche de WestJet en matière de frais de bagages se compare-t-elle à celle d'autres transporteurs du Canada?

M. Alexis von Hoensbroech: Je crois que nos approches sont très semblables. Tout d'abord, beaucoup de gens peuvent enregistrer leur sac gratuitement. Les voyageurs qui paient un tarif plus élevé, les adhérents aux programmes de fidélité et les détenteurs d'une carte de crédit de WestJet peuvent enregistrer leur premier sac sans frais, et parfois d'autres articles aussi.

Les prix sont en fait très transparents. Les gens peuvent les consulter dans notre site Web. Ils varient en fonction du moment où l'on paie. Ils sont inférieurs si l'on choisit les services au moment de réserver. Les gens paient plus cher en achetant les services à l'aéroport — en se présentant au comptoir —, parce que nous voulons que cette transaction se fasse au début du processus. Nous encourageons donc les gens à demander ces services plus tôt.

M. Vance Badawey: Depuis que vous avez instauré ces frais, quels ont été vos revenus au cours de ce dernier trimestre?

M. Alexis von Hoensbroech: Nous sommes une entreprise privée, alors nous ne divulguons pas nos revenus exacts.

Je vais cependant vous répondre de façon plus générale. Si vous observez le secteur, vous constaterez que presque toutes les compagnies aériennes tirent plus de revenus des frais optionnels qu'elles ne réalisent de bénéfices. Elles subventionnent donc leur tarif de base grâce aux frais optionnels. Cela leur permet d'offrir des tarifs plus bas aux voyageurs qui ne choisissent pas de services optionnels, ce qu'elles ne pourraient pas faire si elles ne pouvaient pas encaisser ces frais. Si le prix était le même pour tous, il serait plus élevé pour tout le monde.

M. Vance Badawey: Vous avez parlé tout à l'heure des frais que vous imposent le gouvernement, les aéroports et la sécurité. Étant moi-même dans les affaires depuis de nombreuses années, je me suis toujours efforcé, tant pour mes clients que pour mes fournisseurs et mes partenaires, d'exploiter notre entreprise efficacement. Nous le faisons non seulement pour nous-mêmes, mais surtout pour les gens que nous servons. Cela dit, et pour mener cette étude en véritable partenariat, le Comité vous a demandé de divulguer vos résultats financiers. Je comprends que vous pouvez refuser, parce que votre entreprise est privée. Bien sûr, jusqu'à maintenant, vous avez refusé de le faire.

Cependant, je reviens à ce que j'ai dit plus tôt. Je voudrais vraiment voir en quoi consistent votre revenu brut et votre revenu net par rapport à l'autre côté du bilan, vos dépenses. Vous en avez mentionné quelques-unes aujourd'hui, et elles nous aideraient à déterminer dans quels domaines le gouvernement pourrait vous aider à régler ces problèmes d'abordabilité. En fin de compte, c'est pour cela

que nous sommes ici. Nous sommes ici pour améliorer l'abordabilité pour les passagers.

Je vais vous reposer la question. Le gouvernement veut sincèrement examiner avec vous les possibilités d'améliorer l'abordabilité pour vos clients. Serait-il possible de vous rencontrer pour examiner vos finances afin de déterminer quels domaines ont besoin de réformes?

• (1325)

M. Alexis von Hoensbroech: Tout d'abord, je vous assure que nous nous ferons un plaisir de vous rencontrer pour discuter de chiffres précis. Cela ne me pose aucun problème, à condition que nous le fassions à huis clos.

Cependant, je tiens à souligner ce que j'ai déjà dit dans mes propos liminaires. Si nous nous soucions vraiment de l'abordabilité au Canada, le principal obstacle — et tous les autres témoins l'ont dit aussi — nous devons abaisser les frais exorbitants que les entités contrôlées par le gouvernement imposent aux compagnies aériennes. Ces frais sont beaucoup plus élevés que ceux d'autres pays. Ils ajoutent 100 \$ à chaque billet d'avion. Autrement dit, les nouvelles compagnies aériennes qui réduisent leurs prix en offrant des billets de moins de 100 \$ sont obligées de subventionner ces billets, et elles finissent par se retrouver en faillite. Le cimetière des compagnies aériennes « décédées » au Canada est très vaste. Cette année, deux nouvelles compagnies seulement se sont ajoutées aux autres. C'est notre réalité. Voilà pourquoi il est si difficile d'offrir les bas tarifs dont les Canadiens auraient tellement besoin. Dans ce pays, le transport aérien est essentiel.

M. Vance Badawey: C'est aussi le but de notre dialogue. En fin de compte, monsieur, ces coûts finissent bien quelque part. Soit ils sont subventionnés par les Canadiens, soit nous les payons dans le cadre du système d'utilisateur-payeur. Cet argent doit finir quelque part. Voilà pourquoi j'ai posé ces questions tout à l'heure et pourquoi j'ai demandé à vous rencontrer pour examiner vos bilans. Nous devons savoir exactement où vous en êtes par rapport à vos marges. Nous devons savoir ce que vous gagnez et, surtout, ce que vous pouvez absorber. Nous pourrions alors atténuer les difficultés auxquelles vous et vos clients faites face. Mais nous désirons surtout atténuer les subventions que les Canadiens assument, pour ensuite mettre plus d'argent dans vos poches. Cet objectif est essentiel pour nous.

Je veux voir ce qui se passe. Vous nous dites beaucoup de choses, mais je veux savoir si nous pouvons vous croire en examinant les chiffres de votre bilan.

M. Alexis von Hoensbroech: Je me ferai un plaisir de discuter de tous ces détails. Je n'y vois aucun problème.

Je tiens à souligner que le modèle de l'utilisateur-payeur a besoin d'une réforme, parce qu'il oblige l'utilisateur à payer plus. Les utilisateurs paient plus que ce qu'il faut pour les infrastructures qu'ils utilisent.

Soit dit en passant, cela contraste vivement avec la façon dont vous traitez les autres modes de transport. Le transport ferroviaire reçoit des milliards de dollars en subventions, alors que seule une infime fraction des Canadiens l'utilisent.

En fait, si nous recevions la même subvention par passager que Via Rail, nous pourrions non seulement transporter tous nos passagers gratuitement, mais nous leur donnerions de l'argent quand ils montent dans l'avion. C'est la réalité dans notre pays.

M. Vance Badawey: Je le répète, notre comité vise l'abordabilité. Nous tenons à ce que l'abordabilité avantage les personnes qui en ont vraiment besoin. Nous ne voulons pas que les Canadiens vous subventionnent et mettent de l'argent dans vos poches. Nous voulons que les billets d'avion soient abordables.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

[Français]

Je cède maintenant la parole à M. Barsalou-Duval pour six minutes.

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

Je souhaite la bienvenue à tous les témoins. Nous sommes heureux d'entendre leurs explications au sujet des nouveaux frais que nous avons vus apparaître au cours des dernières années dans le domaine du transport aérien.

Madame Guérard, votre entreprise est l'un des seuls transporteurs aériens qui n'exigent présentement aucuns frais pour le bagage de cabine.

Tout d'abord, comment cette décision a-t-elle été prise?

Par ailleurs, entendez-vous la maintenir dans l'avenir?

Enfin, quel est le pourcentage de vos clients qui n'utilisent pas de bagage de cabine?

Je vous ai posé trois questions à la fois, mais c'est la réponse à la dernière question qui m'intéresse particulièrement.

• (1330)

Mme Annick Guérard: Tout d'abord, nous prenons bien note de l'annonce faite cette semaine par Air Canada. Comme je le disais tout à l'heure, tous nos concurrents canadiens imposent maintenant aux passagers dans certains marchés une forme de redevance pour les bagages à main.

Nous sommes en réflexion en ce moment. Cela dit, pour des raisons évidentes de concurrence, nous n'allons pas nécessairement annoncer ici nos intentions commerciales.

Nous offrons cinq familles tarifaires pour donner plus de choix à nos clients. Aujourd'hui, le bagage de cabine est inclus dans l'ensemble des options.

Comme nous n'avons pas nécessairement le même réseau que les autres transporteurs, il faut être prudent lorsqu'on nous compare à WestJet ou à Porter, par exemple. Notre réseau est international. Les gens à bord d'un vol long-courrier transportent beaucoup plus souvent un bagage de cabine que ceux qui font un vol plus court. Ces derniers transportent davantage un sac à dos plutôt qu'un bagage de cabine.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je comprends que vous n'avez pas nécessairement de chiffres précis à portée de la main.

Mme Annick Guérard: Cela varie d'un vol à l'autre.

M. Xavier Barsalou-Duval: Dans les médias, certains commentateurs ou experts ont dit qu'environ 90 % des voyageurs transporteraient un bagage de cabine. Ce chiffre a-t-il du sens, selon vous?

Mme Annick Guérard: Le chiffre varie vraiment en fonction des trajets. Par exemple, pour nos vols long-courriers entre le Canada et l'Europe, presque la moitié des gens enregistrent leur bagage, qui se retrouve donc dans la soute. L'autre moitié des gens

transportent un bagage en cabine. Ce chiffre varie selon les destinations.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci beaucoup.

Je vais maintenant m'adresser aux représentants de WestJet.

Nous avons appris que les fameux nouveaux frais de 35 \$ qui seront imposés par Air Canada pour les bagages de cabine seront applicables non seulement à l'aller, mais aussi au retour. De plus, ces bagages ne seront même pas dans la cabine, mais dans la soute.

Avez-vous des politiques semblables de votre côté? Sera-t-il encore possible d'avoir des bagages en cabine ou seront-ils envoyés directement dans la soute?

[Traduction]

M. Alexis von Hoensbroech: Je ne peux pas vous dire ce que font nos concurrents. Je peux vous dire ce que nous offrons, et notre tarif UltraBase précise que les passagers ne peuvent pas apporter un gros bagage à main dans la cabine. Ils doivent l'enregistrer pour qu'on le mette dans la soute.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Je comprends, mais, si une personne paie pour un bagage de cabine et que celui-ci est conforme aux normes, son bagage ira-t-il dans la cabine ou dans la soute?

[Traduction]

M. Alexis von Hoensbroech: Les clients d'Ultrabase ne peuvent pas payer pour leurs bagages de cabine. Ils peuvent apporter un petit bagage de cabine. S'ils en ont un gros, il va dans la soute.

Il y a aussi le fait que c'est un choix. Les gens qui choisissent ce tarif savent quelles en sont les conditions, alors ils ne sont pas surpris. Ils font un choix délibéré. Nous avons compté 1,2 million de Canadiens qui ont acheté un billet UltraBase. Ils n'ont pas apporté de sac à ranger dans le compartiment supérieur et ils n'ont pas enregistré de sacs. C'est une véritable économie.

S'ils arrivent avec un sac, il va dans la soute.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: C'est peut-être en raison de la barrière de la langue, mais je ne suis pas certain d'avoir bien compris la réponse.

La raison pour laquelle je vous pose cette question, c'est que beaucoup de gens décident d'apporter un bagage en cabine parce qu'ils ont peur qu'il soit perdu s'il est mis dans la soute.

Si tous les transporteurs forcent les consommateurs à mettre leurs bagages en soute alors qu'ils craignent déjà de les perdre, finalement, on les force à accepter une situation qui est à l'inverse de leur volonté. N'êtes-vous pas d'accord?

[Traduction]

M. Alexis von Hoensbroech: Il n'y a pas assez d'espace dans la cabine pour tous les bagages que les gens pourraient vouloir apporter. Nous devons les ranger dans la soute à bagages, un point, c'est tout. Si un passager veut vraiment apporter un gros bagage de cabine, il peut choisir un tarif différent.

Encore une fois, c'est une question de choix.

• (1335)

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

C'est au tour de Mme Dance.

Madame Dance, vous avez la parole pour six minutes.

Mme Leila Dance (Elmwood—Transcona, NPD): Merci beaucoup.

Je tiens à remercier tous nos témoins. Vos réponses nous aident vraiment, nous les députés, à bien informer nos électeurs.

Je vais revenir aux tarifs de base. Je crois qu'on a mentionné le nombre de personnes qui voyagent sans bagage à main.

Pourriez-vous répéter le chiffre de WestJet?

M. Alexis von Hoensbroech: Depuis que nous offrons ce tarif, 1,2 million de personnes n'ont pas enregistré de sacs et n'ont pas apporté de bagages de cabine. En achetant un tarif UltraBase, collectivement, elles ont généré une économie de plus de 20 millions de dollars.

Mme Leila Dance: Parfait.

Air Transat nous a dit qu'environ 50 % de leurs passagers voyagent sans bagages.

Mme Annick Guérard: Non, ce n'est pas ce que nous avons dit.

Mme Leila Dance: Oh, pardon.

Mme Annick Guérard: Je disais que selon les routes desservies, les gens voyagent avec des bagages différents, ce qui est tout à fait normal. Comme nous offrons surtout des vols long-courriers, la moitié des passagers se munissent d'un bagage de cabine, les autres enregistrant leurs bagages en soute.

Mme Leila Dance: Je comprends. Merci beaucoup.

Monsieur Deluce, vous avez-vous donné le nombre de personnes qui volent sur Porter sans bagages à main?

M. Michael Deluce: J'ai cité un chiffre, en effet. De toutes les personnes qui achètent un billet de Porter au tarif de base, 8 % apportent un bagage de cabine.

Mme Leila Dance: J'essaie de me faire une idée générale. J'ai bien l'impression que plus de gens finiront par acheter le tarif de base, quel qu'il soit — chaque compagnie lui donne un nom différent —, puis qu'ils paieront pour les services supplémentaires.

À quoi ressemble le coût du billet quand on paie le montant de base et qu'on y ajoute les frais des bagages de cabine, les frais des bagages enregistrés et les frais du choix de son siège?

Est-ce que le billet finit par coûter plus cher aux voyageurs qui ajoutent tous ces frais?

M. Alexis von Hoensbroech: C'est un peu comme acheter un repas chez McDonald. Si vous achetez un hamburger au fromage, des frites et un Coke séparément, votre repas vous coûtera plus cher que la version menu si vous achetez le lot à prix réduit. C'est la même chose ici. Si vous achetez un tarif UltraBase et que vous y ajoutez tous les autres services, il vous coûtera plus cher que la classe tarifaire suivante, le tarif économique.

C'est ce que beaucoup font. S'ils veulent tous ces services, ils achètent le tarif économique, qui inclut ces services.

Mme Leila Dance: Vous nous avez dit que de nombreuses compagnies aériennes tirent des revenus de ces frais supplémentaires. Si vous générez la plus grande partie de vos revenus avec ces services facultatifs, cela n'encourage-t-il pas les compagnies aériennes à

créer davantage de frais supplémentaires, de sorte que les passagers finissent par payer leur billet plus cher?

M. Alexis von Hoensbroech: Si les compagnies aériennes ne tirent pas de revenus des services facultatifs, elles devront augmenter leur tarif de base, qui sera alors imposé à tous les passagers. De nouveau, c'est une question de choix. Nous voulons offrir le prix le plus bas à ceux qui désirent le prix le plus bas, et nous offrons un service supérieur à un prix plus élevé pour ceux qui en ont les moyens. C'est la meilleure chose à faire.

Nous voulons que les gens qui sont prêts à payer davantage subventionnent ceux qui ne peuvent pas se le permettre. Soit dit en passant, c'est exactement ce que fait votre régime fiscal. Les contribuables qui en ont les moyens paient plus d'impôt que les autres. C'est très bien, et c'est exactement ce que font les compagnies aériennes.

Mme Leila Dance: Je vais encore m'adresser au témoin de WestJet, malheureusement, parce que c'est lui qui a mentionné cela.

Je voudrais que nous parlions de l'élimination du modèle de l'utilisateur-payeur. Qui finit par payer les frais, comme le contrôle de sécurité et tous ces services? À titre de contribuable, je voudrais savoir d'où viendrait cet argent.

M. Alexis von Hoensbroech: Je n'ai pas dit qu'il faut se débarasser du modèle de l'utilisateur-payeur, j'ai dit qu'il faut le réformer.

J'ai travaillé en Europe pendant de nombreuses années, et l'Europe applique aussi un système d'utilisateur-payeur, mais chaque passager ne paie que la moitié de ce que les passagers paient au Canada, et les infrastructures là-bas sont meilleures.

À mon avis, il faut reconcevoir la gouvernance de notre secteur. Cette gouvernance a haussé la structure des coûts sans améliorer les infrastructures, qui maintenant sont inférieures à la moyenne. Ce problème est très grave.

Je dis cela uniquement parce que je vois ici une excellente occasion d'améliorer le transport aérien pour les Canadiens, d'en améliorer les infrastructures et les services ainsi que la part de ce marché qui offre des tarifs plus bas.

● (1340)

Mme Leila Dance: Quels changements le gouvernement devrait-il apporter pour réduire les frais que paient les Canadiens moyens?

M. Alexis von Hoensbroech: Nous avons recommandé quelques politiques. Premièrement, le gouvernement devrait cesser de percevoir un loyer des aéroports. Ils paient près d'un demi-milliard de dollars en loyers aéroportuaires. Les aéroports devraient conserver cet argent pour effectuer les améliorations aéroportuaires, pour rembourser leurs dettes ou pour investir dans les infrastructures. Ils ne devraient pas financer le budget fédéral. Ce serait la première chose à faire.

Deuxièmement, le gouvernement devrait examiner les moyens d'établir un système de paiement par l'utilisateur efficace ou, éventuellement, un système partiellement soutenu par les contribuables, comme aux États-Unis. Le gouvernement devrait choisir entre ces deux solutions, qui amélioreraient considérablement la situation actuelle.

Troisièmement, en attendant les résultats de cet examen, le gouvernement devrait éviter d'ajouter au fardeau financier du secteur, parce que, chaque fois que ce fardeau s'alourdit, le prix des billets augmente.

Mme Leila Dance: Merci.

Le président: Merci beaucoup, madame Dance.

Nous passons maintenant à M. Vis.

Monsieur Vis, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Brad Vis (Mission—Matsqui—Fraser Canyon, PCC): Merci, monsieur le président. Mes premières questions s'adressent aux témoins de WestJet.

Je vais vous donner un exemple de frais d'utilisation extrêmement élevés. J'ai garé ma voiture à l'aéroport de Vancouver le 8 décembre, dans le stationnement adjacent à la zone des départs, et je l'ai reprise le 12 décembre. L'administration aéroportuaire de Vancouver m'a facturé 325 \$, car elle avait doublé ses tarifs sans avertissement. Auparavant, je payais 177 \$ pour laisser mon auto dans ce stationnement. L'administration aéroportuaire a doublé ses tarifs pendant le temps des Fêtes. Je prends donc très au sérieux vos commentaires sur les frais d'utilisation extrêmement élevés.

Quel volume d'affaires perdons-nous au profit des États-Unis à cause des frais aéroportuares exorbitants que nous payons au Canada?

M. Alexis von Hoensbroech: Il y a quelques aéroports tout près de la frontière canado-américaine, à Buffalo et à Bellingham, pour n'en nommer que deux. Nous estimons qu'environ sept millions de Canadiens traversent la frontière et prennent l'avion à partir d'aéroports américains situés à proximité pour profiter de frais moins élevés. Ce genre de mouvement transfrontalier fait beaucoup de tort au Canada. Elle améliore les chiffres d'affaires des États-Unis, et le Canada y perd beaucoup.

M. Brad Vis: Pouvons-nous donc affirmer que, si le gouvernement du Canada réformait son modèle de frais d'utilisation et réduisait les loyers des aéroports pour encourager les Canadiens à utiliser les compagnies canadiennes et les aéroports canadiens, l'économie de la vallée du Fraser y gagnerait beaucoup?

M. Alexis von Hoensbroech: Oui, absolument. Vous avez tout à fait raison. Il y aurait beaucoup plus...

Soulignons d'ailleurs que presque aucun transporteur américain à bas prix ne fait d'affaires au Canada, parce que les frais y sont trop élevés et que la réglementation canadienne est trop exigeante.

Nous estimons que si l'on coupait de moitié les frais gouvernementaux et les sommes perçues pour des tiers, ces frais supplémentaires correspondraient mieux à ce qui se fait dans d'autres pays. Cela stimulerait suffisamment la demande pour alimenter une autre compagnie aérienne de la taille de WestJet. Autrement dit, plus de 10 millions de Canadiens ne peuvent pas prendre l'avion à cause des sommes élevées perçues pour des tiers et à cause des droits et redevances à verser au gouvernement. Voilà donc la réalité que nous devrions améliorer collectivement.

M. Brad Vis: Les taxes et les frais d'utilisation élevés ont des répercussions négatives sur le secteur aéroportuaire au Canada. Ils réduisent le nombre de passagers et nuisent à l'économie des collectivités situées autour de ces aéroports importants, comme celui d'Abbotsford, dans ma circonscription.

M. Alexis von Hoensbroech: Exactement, et ils excluent les Canadiens à faible revenu. Ces gens n'ont pas les moyens de se déplacer en avion, parce que les prix sont tout simplement trop élevés.

M. Brad Vis: Merci.

Ma deuxième question pour WestJet concerne la taxe sur le carbone. Si un futur gouvernement conservateur éliminait la taxe sur le carbone, la compagnie WestJet peut-elle garantir que le prix de ses billets diminuerait en conséquence?

M. Alexis von Hoensbroech: Oui, bien sûr. Jusqu'à présent, cependant, la taxe sur le carbone nous coûte 10 millions de dollars parce qu'elle ne s'applique qu'aux vols intraprovinciaux. Comme je l'ai dit, ce fardeau se décuplera au fil des ans, car les provinces, le pays et la communauté internationale s'efforcent de réduire les émissions de carbone. Si cette tendance se maintient, elle alourdira beaucoup le fardeau des compagnies aériennes et, évidemment, les billets seront beaucoup plus chers.

• (1345)

M. Brad Vis: Puis-je affirmer sans crainte à mes électeurs qui prennent régulièrement l'avion pour se rendre à Edmonton et à Calgary en provenance d'Abbotsford pour affaires que, si nous éliminons la taxe sur le carbone, ils constateront une réduction du coût de leur billet d'avion?

M. Alexis von Hoensbroech: Il n'y a pas de taxe sur le carbone entre Abbotsford et Edmonton, parce que c'est un vol interprovincial.

M. Brad Vis: Oh, c'est vrai, merci.

M. Alexis von Hoensbroech: Il y en aurait une entre Prince George et Vancouver, cependant.

M. Brad Vis: De Prince George à Vancouver, d'accord. Merci beaucoup.

Ma troisième question a trait à notre discussion de tout à l'heure et aux bébés. Ma fille et mon garçon sont jeunes, et les électeurs de ma circonscription voudraient être sûrs qu'ils ne devront pas payer des frais supplémentaires s'ils apportent le sac de leur bébé en cabine.

M. Alexis von Hoensbroech: Les passagers ne paient pas de frais pour ces sacs en cabine.

M. Brad Vis: Merci.

Le président: Nous passons maintenant à M. Rogers.

Monsieur Rogers, vous avez la parole pour cinq minutes.

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

Je remercie nos témoins de répondre à nos questions sur les frais imposés par WestJet, et maintenant aussi par Air Canada.

J'ai deux ou trois observations à faire.

D'abord, depuis la COVID-19, la compagnie WestJet a été notablement absente des aéroports des régions rurales — et j'en ai discuté avec M. Gibbons à plusieurs reprises —, ce qui crée un véritable problème pour les voyageurs comme moi. Par exemple, je peux me rendre à Gander et en repartir seulement par Air Canada ou par des compagnies aériennes provinciales. L'accessibilité constitue un grave problème. Nous nous préoccupons beaucoup de l'accès aux aéroports régionaux, comme Gander, dans les régions rurales du Canada. C'est un véritable défi.

J'étais un client régulier de WestJet, je détenais la carte que vous avez mentionnée et qui me procurait certains avantages. J'aime beaucoup cette compagnie. Le service était excellent. Malheureusement, je ne suis plus client de WestJet, parce que je devrais faire des kilomètres en auto pour me rendre à St. John's ou ailleurs. Je pourrais aussi prendre l'avion jusqu'à Halifax ou ailleurs pour utiliser les services de cette compagnie.

J'aimerais savoir quand vous serez en mesure de passer de votre modèle urbain de transport aérien actuel pour servir ce que j'appelle des « plaques tournantes régionales », comme Gander, situées dans les régions rurales du Canada. Ce service fait cruellement défaut. Les frais d'utilisation ne me plaisent pas, mais, pour le moment, je m'inquiète surtout de ce manque de service dans les régions rurales.

M. Alexis von Hoensbroech: Tout d'abord, je ne suis pas d'accord. Nous desservons de nombreux aéroports régionaux, surtout dans l'ouest du pays et cela est un élément important de notre stratégie.

Cependant, ces frais et redevances élevés imposent un fardeau plus lourd aux aéroports régionaux qu'aux grands aéroports, parce qu'ils sont sur des routes souvent très marginales. Si les prix augmentent et que le nombre de passagers diminue en conséquence, ou si les frais d'aéroport ne peuvent pas être inclus dans le prix des billets, ces liaisons pourraient facilement disparaître.

Soit dit en passant, le Règlement sur la protection des passagers aériens, le RPPA, représente également un grand risque pour les dessertes régionales, parce que, si vous n'avez qu'un seul vol admissible aux termes du RPPA, cela pourrait facilement gruger la totalité de votre marge bénéficiaire sur l'année. Aussi bien laisser tomber.

J'ajouterai qu'il est dommage que vous n'ayez invité aucun PDG de compagnie aérienne régionale du Nord, comme Canadian North ou autre, car c'est exactement ce avec quoi ces gens-là doivent composer au quotidien.

M. Churence Rogers: Je dispose de cinq minutes et je n'ai pas beaucoup de temps pour poser mes nombreuses questions.

J'ai un goût amer dans la bouche quand je vois que des liaisons sont abandonnées dans certaines régions du Canada — des routes importantes pour moi, pour ma région et pour ma province — et quand je constate que les frais augmentent, quelle que soit la compagnie aérienne concernée. Je dirais la même chose d'Air Canada.

Air Canada, et c'est tout à son honneur, a maintenu des liaisons, que ce soit grâce à Jazz ou à des compagnies aériennes provinciales, pour desservir Gander et certains petits aéroports régionaux, mais le coût de ces liaisons a grimpé en flèche. Les résidents de Happy Valley-Goose Bay et de Wabush, au Labrador, vous diront que les vols intraprovinciaux coûtent très, très cher, notamment pour relier la capitale, St. John's.

Air Canada, pourquoi envisagez-vous d'imposer des frais pour les bagages au vu des autres coûts qui s'ajoutent?

• (1350)

Le président: Je suis désolé, monsieur Rogers. Air Canada fait partie du deuxième groupe de témoins, pas de celui-ci.

M. Churence Rogers: Oh. Je suis désolé.

Le président: Si vous avez une question pour Porter, WestJet ou Air Transat...

M. Alexis von Hoensbroech: Pour répondre à votre question concernant les dessertes régionales, je dirai qu'il ne manque pas d'excellents exemples dans le monde. Les États-Unis ont un programme de services aériens essentiels. L'Europe a un programme d'obligations de service public qui appuie les petits vols régionaux.

Je suis d'avis que le Canada devrait examiner ces programmes et se demander comment les adapter au Canada.

Je pense que monsieur Gibbons a un autre commentaire à faire.

M. Andrew Gibbons (vice-président, Affaires extérieures, WestJet Airlines Ltd.): Monsieur Rogers, je vais vous parler du cas de Terre-Neuve-et-Labrador parce qu'il y a deux ans, vous avez demandé à brûle-pourpoint au Comité si WestJet allait quitter cette province. À l'époque, nous avons répondu par la négative et déclaré que nous avions l'intention de croître.

Depuis, vous nous avez vu combler la plus importante lacune que présentait la province sur le plan du service aérien en assurant des vols directs à destination de l'Europe. En fait, l'été prochain, nous offrirons une liaison quotidienne entre l'Europe et la province — soit à destination et en provenance de l'Europe —, ce qui a été très bien accueilli. Même dans une petite ville comme Sydney, en Nouvelle-Écosse, nous avons ajouté un nouveau vol pour l'été prochain.

Terre-Neuve-et-Labrador connaît une très forte croissance. Je sais qu'on nous réclame à Gander, et nous sommes déterminés à travailler avec vous dans ce dossier.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gibbons.

Je vais devoir vous interrompre, malheureusement. J'essaie de respecter le temps de chacun.

[Français]

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

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

Monsieur von Hoensbroech, je vous écoute depuis tantôt, mais j'ai de la misère à vous suivre. Corrigez-moi si je me trompe, mais une personne qui monte à bord d'un avion sans aucun bagage pour un vol de deux, trois, quatre, cinq ou six heures constitue, selon moi, l'exception plutôt que la norme. J'aimerais beaucoup voir vos données, pour connaître le pourcentage de passagers qui voyagent sans aucun bagage, ni en soute ni en cabine. Nous parlons aujourd'hui des bagages de cabine, bien sûr, mais il est maintenant question d'imposer des frais aussi pour les bagages en soute. C'est une nouveauté. Auparavant, c'était sans frais.

Les prix affichés pour les vols ne comprennent pas les frais pour les bagages en soute ni ceux pour les bagages de cabine. Dans le fond, quand le consommateur choisit son vol, il ne voit pas le vrai prix qu'il paiera. C'est ce que je trouve problématique. En fin de compte, il peut arrêter son choix sur une compagnie aérienne pour voyager, mais comment peut-on faire pour s'assurer que toutes les compagnies exigent les mêmes frais pour les bagages en soute et pour les bagages de cabine? Comment le consommateur fait-il pour s'y retrouver?

[Traduction]

M. Alexis von Hoensbroech: Quelque 1,2 million de Canadiens ayant acheté un billet au tarif Ultrabase n'ont pas apporté de gros bagage de cabine et ont enregistré un bagage en soute. C'est considérable, puisque cela représente la moitié environ de tous les passagers du tarif Ultrabase que nous avions.

Soit dit en passant, les détenteurs d'une carte de crédit WestJet peuvent acheter un billet Ultrabase et faire enregistrer gratuitement un bagage. Les détenteurs d'un statut de fidélité peuvent faire la même chose. Il y a donc plusieurs façons de profiter de notre tarif le plus bas.

En ce qui concerne les prix — et la tarification des bagages à main est bien une question de prix —, il ne peut pas y avoir de prix uniforme entre concurrents, parce que nous n'en parlons jamais entre nous.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous confirmez donc qu'il est très difficile pour le consommateur de comparer un transporteur et un autre, parce qu'il peut seulement comparer les prix des billets. Il ne connaît pas le montant qu'on lui facture pour les bagages. Ce sont des frais cachés, en quelque sorte, et cela peut compromettre son choix. Je trouve que c'est problématique.

[Traduction]

M. Alexis von Hoensbroech: Vous m'excuserez, mais je ne suis pas d'accord, parce que c'est très transparent. Les gens peuvent vérifier les frais et pas risquer de réserver un vol à l'aveuglette et de découvrir soudainement qu'ils doivent payer autre chose. Tout est accessible. Une partie du processus de réservation consiste à déterminer combien coûte le vol.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

La parole est maintenant à Mme Dance.

Vous avez la parole pour deux minutes et demie.

Mme Leila Dance: Merci, monsieur le président.

On nous a dit que, si les frais externes étaient réduits, il en coûterait moins cher aux voyageurs et ceux-ci pourraient économiser sur les vols.

Sachant que des entreprises comme les vôtres sont tenues par leurs investisseurs de dégager le plus de bénéfices possibles, si nous parvenons à convaincre le gouvernement de réduire ces frais, quelle garantie aurions-nous que vous ne maintiendrez pas simplement vos prix au même niveau ou à un niveau supérieur?

M. Alexis von Hoensbroech: C'est très facile.

Comme je l'ai dit, nous volons avec cinq millions de sièges vides que nous aimerions voir occupés. Pour y parvenir, il faut augmenter le nombre de personnes prenant l'avion, tandis qu'elles ne le feraient pas autrement. Si les frais étaient la moitié de ce qu'ils sont aujourd'hui, cela nous permettrait d'offrir des billets à un prix tout compris susceptible d'inciter les gens à se lever de leur divan pour prendre l'avion, parce qu'ils pourraient se le permettre.

Le gâteau grossirait pour tout le monde. Au Canada, nous comptons alors plus de 10 millions de personnes de plus en mesure de prendre l'avion. C'est là que se situe le gain potentiel. Il ne consiste

pas à augmenter les tarifs, mais à inciter des consommateurs potentiels à effectivement prendre l'avion.

• (1355)

Mme Leila Dance: Ne pensez-vous pas que plus de gens prendraient l'avion si le prix était plus raisonnable?

M. Alexis von Hoensbroech: C'est précisément ce que je dis. Plus de gens prendraient l'avion si le prix minimum proposé était moins élevé.

À l'heure actuelle, au Canada, on ne peut pas proposer de billet d'avion à moins de 100 \$. Cependant, en Europe, on trouve des billets vols à 39 euros, soit une poignée de dollars parce que les taxes et les frais qui s'ajoutent au prix du billet sont beaucoup moins élevés là-bas. C'est pourquoi Ryanair peut le faire. Cette compagnie offre les prix les plus bas du marché et elle est la plus rentable en Europe. Quand on met tous ces éléments bout à bout, on voit bien où se situe le problème.

Mme Leila Dance: Effectivement, j'ai pris Ryanair. En tant que mère célibataire, j'ai pu faire le tour de l'Europe avec mon fils. J'ai pu me payer des vols à 30 \$ et à 40 \$. C'était extrêmement raisonnable. Je pense que c'est là le problème. J'aurais aimé voyager partout au Canada avec mon fils, mais les prix ici dépassent de loin ceux pratiqués en Europe.

Je comprends que vous évoquiez les frais externes, mais je pense qu'une grande partie du problème tient aux montants que les gens doivent, en définitive, payer à leur niveau, quand on ajoute tout.

J'ai réservé un billet avec mon fils il y a quelques années et nous n'avons même pas pu être assis côte à côte. Je m'en suis inquiété auprès de l'agente au sol qui m'a répondu que cette réservation tenait au fait que j'avais payé mon billet, mais utilisé mes points pour mon fils. La compagnie voulait que je paie un supplément pour le faire déplacer, afin que nous puissions nous asseoir ensemble. J'en ai été choquée et j'ai essayé de trouver une façon d'arranger les choses. Mon fils était disposé à s'asseoir seul, mais pas moi.

Ce n'est qu'un problème parmi d'autres. On assiste à la même chose dans le sud des États-Unis, pour certains sièges.

J'essaie simplement de comprendre. Je sais que mon temps est écoulé.

M. Alexis von Hoensbroech: Je n'ai qu'un commentaire.

Le président: Malheureusement, nous n'avons pas le temps.

M. Alexis von Hoensbroech: Les familles peuvent s'asseoir ensemble sans frais supplémentaire.

Le président: Merci beaucoup.

Je cède maintenant la parole à M. Lawrence.

Vous avez trois minutes, monsieur.

M. Philip Lawrence: Monsieur von Hoensbroech, avez-vous quelque chose à ajouter? Vouliez-vous terminer votre réponse à Mme Dance?

M. Alexis von Hoensbroech: Je voulais simplement dire que nous essayons de réunir les familles. Si les gens ne peuvent pas être assis ensemble pour quelque raison que ce soit, ils peuvent changer de siège sans frais.

M. Philip Lawrence: Je vais passer le reste de mon temps avec vous, monsieur Deluce.

WestJet nous a dit que ce sont les frais élevés et la taxe sur le carbone qui freinent le transport aérien de passagers. Ma question porte davantage sur la concurrence.

Porter a été en mesure de faire ce que beaucoup croyaient impossible — tout comme WestJet, je suppose —, c'est-à-dire de percer sur le marché aérien. Si, l'on réduisait les frais et éliminait la taxe sur le carbone, pensez-vous qu'un autre Porter s'en sortirait plus facilement?

M. Michael Deluce: Oui, absolument.

Comme d'autres députés l'ont souligné aujourd'hui, le régime fiscal est très lourd pour les voyageurs au Canada. Avec un régime fiscal plus avantageux, il y aurait une augmentation importante du trafic passagers en général, ce qui faciliterait l'arrivée sur le marché de nouveaux concurrents et transporteurs ayant des modèles financiers différents, même différents de Porter, comme des transporteurs à bas coût qui misent sur des tarifs très pour stimuler le trafic.

M. Philip Lawrence: Merci, et merci de prendre l'avion. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Je vous remercie également de votre témoignage.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

Nous allons céder la parole à M. Iacono qui a trois minutes.

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

Mes questions s'adressent aux trois compagnies aériennes. J'aimerais que vous me répondiez brièvement par oui ou par non, et par quelques mots, s'il vous plaît. Votre compagnie aérienne a-t-elle été renflouée pendant la pandémie de COVID, et par qui?

Commençons par WestJet.

M. Alexis von Hoensbroech: Non, nous n'avons pas reçu d'argent du gouvernement pendant la COVID-19.

M. Angelo Iacono: Air Transat?

• (1400)

Mme Annick Guérard: Oui, nous avons reçu de l'argent du gouvernement.

M. Angelo Iacono: De qui?

Mme Annick Guérard: Du gouvernement fédéral, sous forme de prêts.

M. Angelo Iacono: Porter?

M. Michael Deluce: Oui, du gouvernement fédéral sous la forme de prêts.

M. Angelo Iacono: Merci.

WestJet, vos employés n'ont-ils pas reçu de l'argent du gouvernement fédéral?

M. Andrew Gibbons: Ils ont reçu la Prestation canadienne d'urgence...

M. Angelo Iacono: Merci. Vous avez reçu une aide, donc. C'est tout ce que j'attendais, un oui ou un non.

M. Andrew Gibbons: Je vous ai répondu comme vous me l'avez demandé.

M. Angelo Iacono: J'aimerais que vous me répondiez par oui ou par non.

Croyez-vous vraiment qu'il soit acceptable que vous réagissiez de cette façon, à un moment où le portefeuille des Canadiens est mal en point et qu'ils doivent économiser pour leurs déplacements? Quand vous avez eu des difficultés, le gouvernement du Canada vous a renfloué financièrement. Est-ce exact, pour chaque compagnie aérienne? Était-ce directement ou indirectement? Était-ce directement à votre entreprise ou par le biais de vos employés? Le gouvernement du Canada vous a-t-il renfloué quand vous étiez en difficulté? Répondez par oui ou par non, s'il vous plaît.

M. Andrew Gibbons: Nous vous avons indiqué que nous avons répercuté les économies aux consommateurs, et je ne comprends pas ce que vous voulez savoir au juste, monsieur.

M. Angelo Iacono: Merci.

Monsieur Deluce de Porter, allez-y.

M. Michael Deluce: Je ne suis pas certain de comprendre la question. Je suis désolé, mais pouvez-vous répéter?

M. Angelo Iacono: Quand vous avez eu des difficultés, le gouvernement du Canada vous a-t-il renfloué?

M. Michael Deluce: Oui, comme je l'ai mentionné plus tôt, nous avons reçu un prêt au titre du Crédit d'urgence pour les grands employeurs, le CUGE.

M. Angelo Iacono: Merci au porte-parole de Porter.

Qu'a-t-on à répondre du côté d'Air Transat?

Mme Annick Guérard: Nous avons reçu un prêt du CUGE. Pour que tout le monde comprenne bien, dans d'autres pays les compagnies ont reçu des subventions.

M. Angelo Iacono: Vous avez tous réalisé de confortables bénéfices nets, n'est-ce pas? Mais savez-vous qui a financé...

Mme Annick Guérard: Non.

M. Alexis von Hoensbroech: Ce n'est pas exact, monsieur.

M. Angelo Iacono: Excusez-moi, je suis en train de poser une question.

Savez-vous qui finance le gouvernement du Canada? Est-ce que quelqu'un le sait, des trois entreprises qui sont ici aujourd'hui?

Je suppose que vous ne le savez pas, mais laissez-moi vous dire que ce sont des citoyens canadiens, ces mêmes citoyens qui voyagent à bord de vos avions et qui, aujourd'hui, ont besoin d'un peu de soutien et de soulagement. Vous êtes en train d'imposer tous ces frais aux Canadiens. Si vous ne vous en souvenez pas, ce sont les Canadiens qui vous ont sauvés dans les moments difficiles.

Merci beaucoup de votre soutien et de votre attention à l'égard des Canadiens...

M. Alexis von Hoensbroech: Contrairement au gouvernement, les compagnies aériennes ont réussi à réduire leurs tarifs.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Iacono.

M. Philip Lawrence: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

En règle générale, vous accordez aux témoins le même temps pour la réponse qu'il en a fallu pour la question. Or, M. Iacono a pris tout le temps. Je pense que WestJet mérite 30 secondes pour répondre.

Le président: Je dirai ceci, monsieur Lawrence. Les députés sont libres de poser des questions ou de faire des déclarations pendant leur temps de parole. Il a choisi de faire des déclarations et de poser des questions.

M. Angelo Iacono: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Chers collègues, monsieur Iacono, je tiens à préciser que nous avons terminé la première heure. Nous avons un deuxième groupe de témoins.

Je vais écouter votre rappel au Règlement, monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono: J'ai demandé des réponses précises. C'était un oui ou un non.

Le président: J'en ai parlé.

M. Angelo Iacono: Merci.

Le président: Vous avez posé des questions. Vous avez utilisé une partie de votre temps pour vos questions et une autre partie pour vos remarques. Vous avez le droit de faire les deux, monsieur.

Sur ce, je tiens à remercier tous les témoins d'avoir comparu devant nous en personne ou en ligne et de nous avoir fait part de leurs témoignages aujourd'hui.

Je vais suspendre la séance pendant deux minutes pour accueillir le prochain groupe de témoins.

• (1400) _____ (Pause) _____

• (1410)

Le président: Nous reprenons nos travaux.

Chers collègues, pour la deuxième heure, nous accueillons: Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada, par vidéoconférence; Mark Galardo, vice-président général, Chiffre d'affaires et Planification du réseau, et président, Fret; et David Rheault, vice-président, Relations avec les gouvernements et les collectivités.

Bienvenue à vous, messieurs.

Nous accueillons également M. Gábor Lukács, président du Droit des voyageurs.

Bienvenue. Nous sommes heureux de vous revoir, monsieur.

Nous allons commencer par les déclarations liminaires.

Monsieur Rousseau, vous avez cinq minutes.

M. Michael Rousseau (président et chef de la direction, Air Canada): Merci, monsieur le président.

Je me présente à vous dans la foulée des récents changements apportés à la grille tarifaire d'Air Canada.

Je suis accompagné de deux membres de l'équipe de direction d'Air Canada, soit Mark Gala, Chiffre d'affaires et Planification du réseau, et David Rheault, vice-président, Relations avec les gouvernements.

[Français]

Je suis désolé de ne pas vous parler en français. Je continue mes cours, mais, à mon âge, c'est difficile. Merci de votre compréhension.

[Traduction]

Avant d'entrer dans le détail de nos récents changements, il est important de souligner le contexte dans lequel ces changements sont intervenus, un contexte caractérisé par une vive concurrence sur le marché intérieur, sous la forme d'une baisse des prix, d'une multiplication des choix pour les passagers et d'une pression accrue sur les transporteurs pour qu'ils soient plus concurrentiels. Les changements que nous avons annoncés ont été et continueront d'être communiqués à nos clients avec la plus grande transparence.

La croissance de compagnies aériennes comme WestJet et Porter et l'arrivée de Flair ont profondément changé la dynamique du marché. Au cours des 10 dernières années, la proportion de liaisons intérieures desservies par trois transporteurs se livrant concurrence a plus que triplé pour atteindre 54 % en 2023, soit la même proportion qu'aux États-Unis. Il ne fait aucun doute que cette concurrence accrue a fait baisser les tarifs aériens.

Depuis 2011, selon une analyse d'Intervistas fondée sur les données de Sabre, le tarif moyen des vols intérieurs a diminué d'environ 20 % en dollars constants. Pendant la même période, le nombre de passagers des vols intérieurs a augmenté d'environ 27 %. Plus de gens voyagent, et ils paient leurs billets moins chers. Je vous rappelle que, selon Statistique Canada, le tarif intérieur moyen avait déjà diminué d'environ 35 % en dollars constants entre 1990 et 2001.

Dans ce contexte, les compagnies aériennes doivent adapter leurs offres pour répondre aux besoins changeants des passagers. Une partie de cette évolution, qui doit profiter aux passagers, a été le dégroupage des tarifs, grâce auquel les passagers peuvent acheter uniquement les services qui les intéressent.

Air Canada offre aujourd'hui une gamme d'options tarifaires adaptées à différentes préférences, comme les bagages enregistrés, les changements de billets, la capacité de se faire rembourser et les repas à bord. Les clients peuvent choisir les options qui leur importent le plus tout en permettant à Air Canada d'être un concurrent efficace. La modification que nous avons récemment apportée à notre tarif le plus bas, le tarif de base, qui n'englobe plus l'emport des bagages de cabine, représente un autre pas dans cette direction. Grâce aux outils en ligne et aux plateformes de comparaison des prix, il n'a jamais été aussi facile de magasiner les prix. Les consommateurs peuvent facilement identifier les tarifs les plus bas disponibles.

La véritable concurrence exige que les entreprises réagissent aux forces du marché. C'est exactement ce que nous faisons. Nous adaptons nos politiques relatives aux tarifs les plus bas en fonction de celles déjà offertes par nos concurrents — WestJet, Porter et Flair — pour être plus en mesure d'attirer des clients soucieux des prix. Ce faisant, Air Canada se trouve à uniformiser sa grille tarifaire pour que les consommateurs s'y retrouvent quand ils comparent les prix des différentes compagnies aériennes. Il convient de préciser que tous les autres types de tarifs d'Air Canada maintiennent la gratuité des bagages de cabine. Cette option est aussi incluse dans tous les types de tarifs, notamment les tarifs de base, sur tous les marchés autres que l'Amérique du Nord et les destinations soleil.

Le Comité souhaiterait poursuivre la discussion sur l'abordabilité. Je vous encourage à revoir vos recommandations précédentes, qui comprennent la tenue d'un examen de tous les coûts imposés par le gouvernement aux aéroports et aux compagnies aériennes et le réinvestissement, dans les infrastructures aéroportuaires, de tous les loyers perçus. À l'heure actuelle, les taxes et les frais imposés par le gouvernement représentent environ 30 % du tarif intérieur moyen. Si ces frais étaient réduits, cela ferait une différence notable pour les personnes voyageant au Canada.

Dans le contexte concurrentiel de l'heure, Air Canada doit s'adapter à la dynamique présente pour demeurer une option concurrentielle aux yeux des voyageurs. Les grilles tarifaires semblables d'autres transporteurs n'ont pas soulevé de préoccupations au Parlement. Les voyageurs ont tendance à accorder la priorité au plus bas prix annoncé, même si des frais supplémentaires font augmenter le coût final, et de petites différences dans les prix peuvent déterminer si nous restons dans la course.

Nous conviendrons probablement tous que la concurrence est le meilleur moyen d'offrir les meilleurs services et les meilleurs prix aux Canadiens. La concurrence permet aux clients de comparer des produits et laisser au marché le soin de décider de ce qui va réussir et ce qui sera rejeté. Pour demeurer concurrentiels, nous devons veiller à ce que nos tarifs soient comparables à ceux de nos concurrents tout en offrant aux voyageurs la possibilité de payer uniquement les services qu'ils apprécient.

● (1415)

Notre objectif est d'offrir des options abordables sans compromettre la qualité du service, en veillant à ce qu'Air Canada demeure un choix accessible et concurrentiel pour les voyageurs canadiens.

Nous sommes prêts à répondre aux questions.

[Français]

Merci.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rousseau.

Nous passons maintenant à M. Lukács.

Monsieur Lukács, à vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Gábor Lukács (président, Droits des voyageurs): Merci.

Monsieur le président, distingués membres du Comité, Droits des voyageurs est un organisme indépendant à but non lucratif composé de bénévoles voués à la responsabilisation des voyageurs. Nous parlons au nom des passagers que nous aidons quotidiennement dans leur lutte pour faire respecter leurs droits. Nous n'acceptons aucun financement du gouvernement ou des entreprises. Nous n'avons aucun intérêt commercial dans l'industrie du voyage.

Il fut un temps où les déplacements étaient simples. Nous achetions un billet dont le prix couvrait tous les aspects du voyage. Cette norme commerciale est codifiée dans la Loi sur les transports au Canada dont l'article 55 définit ainsi le prix de base: « montant le moins élevé à payer pour le transport aller, entre deux points situés au Canada, d'un adulte accompagné d'une quantité normale de bagages ». Le paragraphe 86(1) exige que l'Office des transports du Canada prenne des règlements pour permettre aux passagers de déterminer facilement le montant total à payer pour les services aériens qu'ils achètent.

Vous vous demandez à juste titre pourquoi, malgré un libellé législatif clair, les passagers canadiens font face à une myriade de frais surprises associés au transport aérien: des frais de sélection de sièges; frais d'enregistrement des bagages; frais pour les bagages de cabine et frais d'enregistrement à l'aéroport. Les frais surprises sont des tactiques commerciales trompeuses qui empêchent les passagers de déterminer aisément combien ils finiront par payer.

La décision des compagnies aériennes d'imposer des frais surprises est une mesure rationnelle visant à maximiser les profits compte tenu de politiques réglementaires mal avisées. Ce ne sont pas les compagnies aériennes qui sont à blâmer, mais le Cabinet qui a approuvé les décisions et la réglementation de l'Office, ou qui a omis de les modifier, ce qui a érodé les protections juridiques existantes contre les frais surprises. Qu'on ne s'y trompe pas: la responsabilité incombe au Cabinet, et non à l'Office.

L'Office doit obtenir l'approbation du Cabinet pour tout règlement qu'il prend. Aux termes de l'article 36 de la loi, l'Office ne peut pas unilatéralement prendre de règlements. De plus, le Cabinet a le pouvoir de modifier ou d'annuler toute décision, tout décret ou tout règlement pris par l'Office. La source de ce pouvoir est l'article 40 de la loi. Par exemple, le Cabinet a le pouvoir de réviser le Règlement sur la protection des passagers aériens, le RPPA, de sa propre initiative, en tout temps et sans devoir attendre des années que l'Office le fasse.

En ce qui concerne l'érosion des mesures de protection existantes contre les frais surprises, je soulignerai deux choses très intéressantes. Premièrement, en 2012, le Cabinet a approuvé des règlements obligeant les compagnies aériennes à annoncer le prix total d'un passage aérien. Hélas, elles ont estimé que le transport des bagages était un « service accessoire facultatif ». Ces dispositions figuraient initialement dans le règlement sur le transport aérien, mais elles ont été intégrées au RPPA sous le gouvernement actuel. Deuxièmement, en 2019, l'Office a exempté les transporteurs à très bas prix de se conformer aux exigences relatives au « tarif de base » énoncés dans la loi. Cette décision a permis à certaines compagnies aériennes de ne pas proposer de tarifs incluant la prise en compte des bagages. Le Cabinet n'est pas intervenu pour annuler ou pour modifier la décision de l'Office concernant ces exemptions.

Les compagnies aériennes n'ont pas enfreint la loi en imposant des frais surprises, c'est plutôt le manque de jugement du Cabinet qui leur a permis d'imposer ce genre de frais et de faire en sorte que cela leur rapporte énormément.

Il existe une façon simple de mettre fin aux frais surprises dans le transport aérien au Canada. Les dispositions du RPPA concernant la publicité sur les prix devraient être modifiées pour préciser qu'un article personnel, un bagage de cabine standard, le premier bagage enregistré et l'enregistrement à l'aéroport ne sont pas des services accessoires facultatifs. Tous les frais pour ces services doivent être inclus dans le prix total annoncé et proposé. Cela favoriserait également une concurrence loyale en permettant aux passagers de comparer plus facilement les tarifs offerts par différentes compagnies aériennes. Les compagnies aériennes seraient toujours libres d'offrir un rabais aux passagers qui décident en toute connaissance de cause de ne pas utiliser certains services.

Nous vous demandons d'exhorter le Cabinet à exercer rapidement les pouvoirs que lui confère l'article 40 de la loi en modifiant les dispositions du RPPA concernant la publicité sur les prix afin de mettre fin aux frais surprises exigés des passagers canadiens.

Merci.

• (1420)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lukács.

Nous allons commencer notre série de questions par M. Lawrence.

Monsieur Lawrence, à vous la parole pour six minutes.

M. Philip Lawrence: Merci, monsieur le président.

Mes questions s'adresseront toutes à vous, monsieur Rousseau.

Je veux d'abord m'assurer que les Canadiens sont au courant des mesures prises par Air Canada. Je crois comprendre que le 4 décembre, vous avez annoncé qu'à partir du 3 janvier, votre tarif de base n'inclurait plus les bagages de cabine. Est-ce exact?

M. Michael Rousseau: Juste pour le marché nord-américain et pour les destinations soleil.

M. Philip Lawrence: Je vous en remercie.

Une personne qui souhaiterait apporter un bagage de cabine pourrait soit passer à un tarif supérieur, soit payer des frais de 35 \$. C'est cela?

M. Michael Rousseau: Oui, elle paierait 35 \$ pour le faire enregistrer. C'est cela.

M. Philip Lawrence: D'accord, merci.

Le témoin de WestJet dans le groupe précédent a fait valoir un excellent argument en ce qui concerne le dégroupage des divers éléments. Cela m'a paru logique, mais je crains qu'au lieu de revenir aux passagers disposés à voyager sans bagage à main, l'argent n'aille gonfler la cagnotte d'Air Canada.

J'espère que vous pourrez assurer aux Canadiens et aux membres du comité des transports que cette différence de 35 \$ sera répercutée sous la forme d'une diminution de 35 \$ en moyenne du prix des billets de base pour les destinations nord-américaines et soleil. Sinon, pourquoi pas?

M. Michael Rousseau: Tout dépendra du marché concurrentiel dans lequel nous évoluerons. Comme je l'ai indiqué dans mes propos liminaires, nous faisons face à trois très bons concurrents qui sont Flair, WestJet et Porter, si bien que les tarifs de base seront probablement comparables, maintenant que nous avons des structures similaires.

Encore une fois, nous verrons comment le marché réagira si quatre concurrents offrent le même produit en toute transparence. Je ne peux pas proposer de changements de prix potentiels, parce que la loi m'interdit de le faire, mais c'est le marché qui va le déterminer maintenant qu'il est plus concurrentiel.

M. Philip Lawrence: De toute évidence, vous avez fait du travail à l'interne pour déterminer le genre de recettes que vous rapporteront les frais de base de 35 \$ exigés pour l'enregistrement de tout article de cabine.

Je vous rappelle, monsieur, que nous ne sommes pas un tribunal fantôme; nous sommes le Parlement du Canada et nous avons le pouvoir d'exiger tout document qui nous intéresse. Donc, je vous repose la question: Comme vous avez fait les calculs, combien vous rapportent les frais imposés pour les bagages de cabine?

M. Michael Rousseau: Je n'ai pas cette information. Je pourrais toujours demander à Mark Galardo, notre vice-président général,

Chiffre d'affaires et Planification du réseau, de vous donner plus de détails.

Il est certain qu'une partie des informations que vous demanderez devront être traitées en toute confidentialité car ils sont de nature délicate sur le plan commercial, mais nous sommes bien sûr disposés à vous communiquer toute information n'étant pas confidentielle pour des raisons commerciales, dès maintenant ou peu après la réunion.

• (1425)

M. Philip Lawrence: Merci, et je vous en suis reconnaissant.

Le Comité a la capacité de garder l'information confidentielle s'il le juge nécessaire. Ce pourrait donc être une solution, et c'est certainement ce que nous aimerions.

Revenons à la question des prix.

Je me dis aussi que la grande société que vous êtes, qui pèse un milliard de dollars, a forcément fait une analyse des prix, une analyse économique, pour déterminer l'effet que l'application de frais sur les bagages à main pourrait avoir sur les prix en général. Je ne pense pas que vous décidiez du prix d'un vol de Vancouver à Winnipeg sur un coup de tête.

WestJet nous a indiqué qu'il y avait 14 % d'écart entre son tarif Ultrabase et son tarif de base. Quelle sera la différence du tarif moyen d'un même vol entre le 2 et le 3 janvier?

M. Michael Rousseau: Cela dépendra des forces concurrentielles, mais peut-être que Mark Galardo pourra vous donner un peu plus de détails, si je peux m'adresser à lui.

M. Mark Galardo (vice-président général, Chiffre d'affaires et Planification du réseau et président, Fret, Air Canada): Nous avons cherché à déterminer comment faire pour être les plus concurrentiels possible sur le marché intérieur. À notre avis, le fait d'offrir ce produit permettra de rendre Air Canada plus concurrentielle et, par conséquent, d'accroître des recettes. C'est la conclusion à laquelle nous sommes arrivés, car nous avons jugé qu'il serait problématique qu'Air Canada ne soit pas concurrentielle.

M. Philip Lawrence: Monsieur Galardo, je pense que vous venez de vendre la mèche en nous disant que l'imposition de frais pour les bagages à main, ou la suppression de ce service de la liste des tarifs de base, visait à vous permettre d'augmenter vos recettes. C'est la raison pour laquelle vous avez fait cela?

M. Mark Galardo: Non, j'ai dit que nous l'avons fait pour demeurer concurrentiels face aux forces changeantes du marché au Canada.

M. Philip Lawrence: Je pense que si nous vérifions dans le dossier, nous constaterons une différence. Mais ça va.

Je demande donc le consentement unanime pour présenter une motion demandant à Air Canada de fournir des documents concernant l'augmentation de ses recettes découlant du retrait de bagages de cabine du tarif de base ainsi que l'incidence de cette mesure sur les prix.

Ai-je le consentement unanime pour cela, monsieur le président?

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

Nous allons arrêter le chronomètre.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: S'il demande cela à Air Canada, il doit le demander à tous les transporteurs.

M. Philip Lawrence: Je n'ai donc pas le consentement unanime.

M. Vance Badawey: Pas pour la motion lue, mais si vous incluez tous les transporteurs aériens, vous obtiendrez tous les consentements unanimes que vous voulez.

M. Philip Lawrence: Bien sûr.

Le président: Nous sommes saisis d'une motion visant à demander tous les documents relatifs aux recettes découlant de la facturation des bagages de cabine ou les revenus projetés en conséquence.

Ai-je le consentement unanime?

Comme il n'y a pas d'objection, la motion est adoptée.

Merci beaucoup, monsieur Lawrence. Votre temps est écoulé.

Nous allons maintenant passer à M. van Koeverden, qui est en ligne.

Monsieur van Koeverden, vous avez la parole. Vous avez six minutes, monsieur.

M. Adam van Koeverden (Milton, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis heureux d'avoir l'occasion de m'adresser au comité des transports aujourd'hui.

Mes questions s'adressent au président-directeur général d'Air Canada, M. Rousseau.

Monsieur Rousseau, merci de votre témoignage devant le Comité. Je crois donc comprendre qu'en 2023, Air Canada a déclaré un profit de 2,28 milliards de dollars, soit une augmentation de 32 % par rapport à 2022. Est-ce plus ou moins exact?

M. Michael Rousseau: Je crois que c'est exact. Nous avons connu deux années radicalement différentes, dont une juste après la pandémie.

M. Adam van Koeverden: Effectivement. Félicitations pour ces profits.

Je crois comprendre que votre enveloppe de rémunération des cadres supérieurs a dépassé les 12 millions de dollars l'an dernier. Est-ce exact?

M. Michael Rousseau: Il est de notoriété publique que ma rémunération, à la fois variable et fixe, mais principalement variable, a été d'environ 12 millions de dollars.

M. Adam van Koeverden: Cela comprenait-il votre prime?

M. Michael Rousseau: Cela comprenait ma prime.

M. Adam van Koeverden: Selon un calcul rapide, au cours de la première semaine de janvier 2024, vous avez gagné plus que ce qu'a gagné un Canadien moyen durant toute l'année 2024. Compte tenu de la crise actuelle du coût de la vie que traversent les Canadiens et du caractère nécessaire du transport aérien au Canada, trouvez-vous ce soit juste?

M. Michael Rousseau: C'est une question à laquelle il m'est difficile de répondre d'un point de vue personnel. Je suis rémunéré à un taux concurrentiel par rapport aux autres PDG qui ont des rôles et des responsabilités semblables.

M. Adam van Koeverden: D'accord.

Air Canada a récemment annoncé qu'elle imposerait des frais pour les bagages à main. Je prends un vol d'Air Canada presque chaque semaine pour me rendre ici. J'ai la chance de pouvoir lais-

ser certaines choses à Ottawa, mais beaucoup de Canadiens voyagent moins souvent la fin de semaine ou pour le travail, ou pour d'autres raisons, et il se peut qu'ils aient à voyager plus souvent. Pouvez-vous expliquer aux Canadiens pourquoi vous allez exiger des frais pour des bagages de cabine qui ne nécessitent aucune manutention par les bagagistes et qui sont destinés à entrer dans un compartiment à bagages?

• (1430)

M. Michael Rousseau: Tout d'abord, ce changement ne concerne que notre tarif de base. Nous avons sept structures tarifaires différentes. Cela ne concerne que le tarif de base. Nous avons pris bien d'autres décisions commerciales qui profitent à nos clients. Par exemple, pas plus tard qu'hier, nous avons commencé à permettre aux membres d'Aéroparc l'accès gratuit au réseau Wi-Fi de bord.

M. Adam van Koeverden: [Difficultés techniques] pour les grands voyageurs, n'est-ce pas?

M. Michael Rousseau: Nous comptons neuf millions d'adhérents à Aéroparc dont l'accès est gratuit. Tout membre de ce programme a désormais gratuitement accès au réseau Wi-Fi de nos avions.

M. Adam van Koeverden: D'accord.

M. Michael Rousseau: Il y a d'autres exemples. Tout au long de l'année, nous avons offert des avantages importants à tous nos passagers.

M. Adam van Koeverden: J'emprunte souvent les lignes d'Air Canada. Je peux attester que l'expérience est généralement bonne, mais je sais aussi qu'il est très coûteux de prendre Air Canada. Diriez-vous que le Canada est un marché très concurrentiel pour le transport aérien?

M. Michael Rousseau: Toutes les statistiques indiquent que nous sommes sur l'un des marchés les plus concurrentiels qui soit, par rapport à l'Australie, à l'Europe et aux États-Unis.

M. Adam van Koeverden: Désolé, je veux dire, par rapport à l'Europe...

Combien d'options me reste-t-il si je veux prendre l'avion de Toronto à Ottawa?

M. Michael Rousseau: De mémoire, je n'ai pas la réponse à cette question.

M. Adam van Koeverden: Est-ce que ce serait plus de cinq?

M. Michael Rousseau: Je sais que 54 % de tous les itinéraires au Canada comptent au moins trois transporteurs. C'est le même pourcentage qu'aux États-Unis.

M. Adam van Koeverden: D'accord.

Avant d'être député, j'étais athlète. J'ai beaucoup voyagé en Europe, et je peux témoigner du fait qu'il y avait pas mal plus d'options de transport aérien en Europe et aux États-Unis qu'ici. Le Canada est différent à cet égard. Ce droit de 35 \$ s'appliquera-t-il à un très gros sac à dos de randonneur?

M. Michael Rousseau: Je pense qu'il reviendra à l'agent responsable de prendre cette décision, mais nous avons des spécifications quant à la taille, et...

M. Adam van Koeverden: Permettez-moi de reformuler. Disons que j'envisage de faire un voyage avec randonnée à la clé. J'aurais donc des chaussures de marche et d'autres articles. Comme j'ai l'intention de mettre cela sous mon siège, je ferai passer le tout en tant qu'article personnel pour qu'il ne m'en coûte rien. Cependant, après l'enregistrement, arrivé à la porte, l'agent me dit que c'est trop gros pour aller sous le siège, même si ce bagage pourrait sans doute y aller sans problème. Quoi qu'il en soit, on me dit que j'ai en fait un bagage à main. Combien vais-je payer à l'aéroport pour qu'il aille dans le compartiment supérieur?

M. Michael Rousseau: Nous pensons que nos agents à la porte seront raisonnables en pareilles circonstances.

M. Adam van Koeverden: Mais savez-vous combien cela coûtera?

M. Michael Rousseau: Je crois qu'à la porte, ce serait 65 \$.

M. Adam van Koeverden: Avec ces frais supplémentaires de 65 \$ que vous imposerez aux passagers canadiens — des passagers de n'importe où, en fait —, prévoyez-vous une augmentation des recettes par rapport à votre profit qui dépasse déjà les 2 milliards de dollars?

M. Michael Rousseau: C'est que nous investissons aussi énormément d'argent. Tous les profits que nous dégageons sont réinvestis.

M. Adam van Koeverden: Donc c'est oui?

M. Michael Rousseau: Nous réinvestissons dans notre flotte, nous faisons voyager des Canadiens partout dans le monde et nous offrons d'autres possibilités et avantages aux consommateurs.

M. Adam van Koeverden: Oui, je sais. Je le comprends et, comme je l'ai dit, je pense que l'expérience sur les ailes d'Air Canada est bonne, mais ma question est la suivante: cela va-t-il augmenter vos revenus l'an prochain? Ce droit augmentera-t-il ce que va gagner Air Canada?

M. Michael Rousseau: Encore une fois, pour répondre à la question précédente, nous allons fournir au Comité une analyse financière détaillée.

M. Adam van Koeverden: Merci.

Personnellement, vous attendez-vous à gagner plus en 2024 qu'en 2023? Gagnez-vous généralement plus d'argent d'une année à l'autre?

M. Michael Rousseau: Non, ce n'est pas le cas parce que la grande majorité de ma rémunération est variable. Cela dépend donc de la façon dont nous procédons d'une année à l'autre, et cela pourrait être assujéti à l'approbation du conseil d'administration.

M. Adam van Koeverden: Cependant, si ces frais augmentent, les revenus globaux d'Air Canada augmenteront aussi — vos bénéfices nets, qui sont actuellement supérieurs à 2 milliards de dollars, augmenteront aussi — et l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que vous receviez une rémunération supplémentaire. Je suppose que c'est possible. Non?

M. Michael Rousseau: Tout cela est décrit dans le document sur le calcul de ma rémunération, mais ma prime est fondée sur mon rendement par rapport au plan, et non sur le rendement par rapport à l'an dernier.

M. Adam van Koeverden: Je comprends.

Ma prochaine question concerne les autres employés d'Air Canada. Nous comprenons que vous êtes très bien rémunérés. Nous sommes conscients qu'il s'agit d'un marché commercial concurren-

tiel et nous voulons que des gens de talent dirigent les compagnies aériennes.

J'ai cru comprendre que le personnel de bord, ceux qui nous servent à boire et assurent notre sécurité, qui veillent à ce que nous ayons ce dont nous avons besoin en vol, que ce personnel donc — les agents de bord et les pilotes — n'est pas rémunéré quand il est à terre, quand il n'est pas à bord d'un avion. Est-ce exact?

M. Michael Rousseau: Ce personnel est payé aux termes des conventions collectives signées avec le Syndicat canadien de la fonction publique, le SCFP, et de l'Association des pilotes de ligne, internationale, l'ALPA, qui représentent les agents de bord pour le premier et nos pilotes pour le second.

• (1435)

M. Adam van Koeverden: Comme je suis député de Milton, je représente beaucoup de pilotes et de membres du personnel navigant dans ma circonscription. Si je comprends bien, en cas de retard, s'ils restent à l'aéroport, ces gens-là ne sont pas payés pour ces heures travaillées. Est-ce exact?

M. Michael Rousseau: Encore une fois, tout dépend des modalités contractuelles.

M. Adam van Koeverden: Répondez simplement par oui ou par non: sont-ils payés quand ils ne sont pas à bord?

M. Michael Rousseau: Il faudrait que je consulte les conventions collectives pour déterminer ce qui s'applique selon les circonstances.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rousseau.

Merci, monsieur van Koeverden.

[Français]

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

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

Messieurs Lukács, Rousseau, Rheault et Galardo, je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui.

Je voudrais commencer par faire un commentaire sur votre allocation d'ouverture, monsieur Rousseau, et sur votre apprentissage du français.

Je dois dire que je fais partie de ces gens qui, il y a trois ans, avaient été choqués de vous entendre dire que vous vous faisiez une fierté de ne pas parler français alors que vous aviez vécu à Montréal toute votre vie.

Votre incapacité à prononcer plus que quelques petites phrases en français aujourd'hui, sans compter la grande difficulté avec laquelle vous les avez prononcées, m'amène à me demander si votre engagement à apprendre le français est sérieux ou non.

Je ne veux pas vous manquer de respect, car je pense que tout le monde mérite le respect, mais le respect va dans les deux sens. Air Canada est une compagnie basée à Montréal, au Québec. Les Québécois s'attendent à ce que vous appreniez le français. Je me demande si vous êtes sérieux dans cette démarche.

M. Michael Rousseau: Merci de votre question.

[Traduction]

Je suis sérieux dans mon intention d'apprendre le français. À l'évidence, j'ai besoin de plus de temps que je le pensais, mais je poursuis dans cette voie.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord. Je vais revenir au sujet à l'ordre du jour, mais vous comprendrez que votre réponse ne m'a pas convaincu. J'espère que vous serez capable de soutenir une conversation en français la prochaine fois que vous viendrez au Comité, ou du moins que vous y parviendrez un jour.

Vous n'ignorez sûrement pas que l'annonce d'Air Canada quant à l'imposition de frais de 35 \$ pour les bagages de cabine a suscité une grande indignation au Québec. On en a parlé partout dans les journaux, à la radio et à la télévision. Les commentaires étaient assez unanimes au sein de la population. Les gens étaient fâchés, visiblement.

Cette indignation de la population pourrait-elle vous amener à reconsidérer votre décision d'imposer ces frais?

M. Michael Rousseau: Merci de votre question.

[Traduction]

Nous sommes toujours prêts à modifier nos décisions en fonction des conditions du marché. C'est la définition d'une bonne entreprise. Comme nous l'avons dit tout à l'heure, nous avons apporté ce changement pour nous aligner sur nos trois principaux concurrents. Si quelque chose devait changer à l'avenir, nous envisagerions évidemment de nous adapter logiquement, en conséquence.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: En tout cas, je sais que beaucoup de gens l'espèrent, et je fais partie de ces gens.

Je pense qu'Air Canada est le premier transporteur aérien en importance au Canada. Si je ne me trompe pas, vous détenez à peu près 50 % du marché intérieur au Canada, et je sais que c'est encore plus élevé à Montréal.

M. David Rheault (vice-président, Relations avec les gouvernements et les collectivités, Air Canada): C'est dans les 40 %. C'est moins de 50 %.

M. Xavier Barsalou-Duval: À 47 %, on est pas mal proche de 50 %.

Bref, personne ne conteste le fait qu'Air Canada est le plus gros transporteur aérien au Canada. En général, on attend d'un chef de file qu'il montre l'exemple. Or, dans le cas présent, on constate qu'Air Canada fait du nivellement par le bas.

Est-ce votre façon de faire? Êtes-vous fiers de décider de niveler par le bas les services offerts aux citoyens?

[Traduction]

M. Michael Rousseau: Nous aimons à penser que, de façon générale, nous améliorons les services offerts à nos clients. Nous avons là un exemple type d'une décision commerciale. Comme je l'ai dit, nous prenons des milliers de décisions commerciales qui profitent aux consommateurs, comme celle d'hier au sujet du réseau Wi-Fi de bord, et celle prise en début d'année qui a consisté à servir de la bière et du vin à nos clients en classe économique ainsi que de meilleures collations. Nous prenons régulièrement énormément de décisions à caractère commercial afin d'améliorer notre

proposition de valeur pour les clients et, évidemment, pour gagner des parts de marché et fidéliser le public canadien.

• (1440)

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous nous dites que vous essayez d'améliorer vos services et d'en donner plus au consommateur pour son argent, mais vous avez refusé de vous engager à faire en sorte que le prix moyen des billets baisse de 35 \$ pour les mêmes services que ceux que vous offrez présentement. C'est donc dire que le consommateur qui voudrait avoir le même produit peut s'attendre à des augmentations de prix, et non à des baisses de prix, en fin de compte.

[Traduction]

M. Michael Rousseau: Encore une fois, comme je l'ai indiqué plus tôt, je n'ai pas le droit de parler de changement de prix sur une tribune ouverte. C'est contraire à la loi au Canada. Je ne peux pas répondre à votre question si ce n'est pour dire que ce sont les forces du marché qui, à l'avenir, détermineront le prix des différentes structures tarifaires.

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: Parlons-en, des forces du marché. À l'avenir, lorsque les gens paieront le tarif de base, qui ne comprendra pas de bagage de cabine, et qu'ils décideront de payer pour en ajouter un à leur forfait, le prix total sera-t-il moins élevé ou plus élevé que le prix de forfaits qui incluront un bagage de cabine, compte tenu des forces du marché?

M. Michael Rousseau: Merci.

[Traduction]

Je ne sais pas si j'ai bien compris votre question. Encore une fois, cette structure tarifaire correspond à celle de la concurrence. Notre structure tarifaire de base correspond en fait à celle de nos trois principaux concurrents.

Comme je l'ai dit, avoir quatre concurrents qui offrent le même produit de façon très transparente devrait être bon pour la concurrence.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à Mme Dance.

Allez-y pour six minutes, madame.

Mme Leila Dance: Merci beaucoup.

Je tiens à remercier tous les témoins de s'être déplacés pour cette séance. Il est très important que les députés que nous sommes aient des choses à rapporter à leurs électeurs.

Je vais commencer par Air Canada. Je vais poser quelques brèves questions qui viseront à faire la comparaison entre vos chiffres et ceux que nous avons entendus de WestJet et des autres compagnies au cours de l'heure précédente.

Pouvez-vous nous dire, grosso modo, quel pourcentage de vos profits provient de ces frais auxiliaires et autres?

Comment établissez-vous ces frais chaque année? Qu'est-ce qui entre dans cette catégorie?

M. Michael Rousseau: Ce n'est pas ainsi que nous voyons les choses. Nous examinons nos recettes totales et nos coûts totaux pour déterminer quel est notre bénéfice net à la lumière de l'environnement concurrentiel. Encore une fois, tous nos prix sont entièrement transparents dans de nombreux canaux de distribution diffusés.

Il m'est impossible de répondre à cette question.

Mme Leila Dance: D'accord, ça va. Je sais seulement que les autres compagnies aériennes ont pu le faire.

J'ai ici une partie des frais que vous exigez. L'enregistrement d'un sac coûte de 35 à 42 \$. Les sièges sélectionnables coûtent de 15 \$ à 80 \$. Les écouteurs coûtent de 3 à 21 \$. Les animaux de compagnie dans les cabines coûtent entre 50 et 120 \$. Les animaux de compagnie en soute coûtent entre 105 et 270 \$. C'est un peu la même chose ici. Je ne vais pas continuer.

On nous a dit — et corrigez-moi si vous pensez que c'est différent — que ce sont ces ajouts qui rapportent le plus aux compagnies aériennes. Si c'est le cas, comment vous sentez-vous en sachant que nous, les consommateurs, considérons ces ajouts comme des profits et que cela nuit aux clients et rend plus difficile la vie des Canadiens désireux de voyager chaque année?

M. Michael Rousseau: Encore une fois, nous examinons le coût global pour le client quand nous raisonnons sur nos revenus. Même si nous faisons couler beaucoup d'encre à cause des frais que vous avez mentionnés, tout cela fait partie de la mise en place d'un produit-client qui, espérons-le, sera concurrentiel. Il faut que ce soit concurrentiel pour que nous permettrons de rester en affaires.

Mme Leila Dance: C'est juste.

Les autres compagnies aériennes nous ont parlé plus précisément des frais externes.

Mon collègue a mentionné certains des autres frais, comme la sécurité du transport aérien et les frais d'amélioration aéroportuaire. Les autres compagnies aériennes ont laissé entendre que, si le gouvernement pouvait réduire ces frais, cela permettrait aux voyageurs d'économiser. Nous savons aussi que les entreprises comme la vôtre ont des comptes à rendre à leurs investisseurs et qu'elles doivent montrer qu'elles font de l'argent.

Quelle garantie avons-nous que, si nous réussissons à convaincre le gouvernement de réduire certains de ces frais externes excessifs, les consommateurs profiteront des économies réalisées?

• (1445)

M. Michael Rousseau: Je tiens à répéter quelque chose que j'ai dit dans ma déclaration liminaire. Le tarif moyen au Canada a diminué de 5 % depuis 1990. Encore une fois, c'est une question de concurrence et d'investissement dans de meilleurs avions. Les Canadiens ont vu les prix baisser en dollars constants et corrigés pour l'inflation.

Cependant, pour revenir à ce que vous disiez, je dirais que le Canada a un modèle singulier. C'est un modèle d'utilisateur-payeur, qui n'existe nulle part ailleurs dans le monde et qui entraîne des prix plus élevés pour les passagers. Nous en parlons depuis des décennies. Malheureusement, rien n'a changé.

Je ne sais pas ce que mes concurrents ont dit au début de la réunion, mais il est certain que, si certains de ces frais diminuaient, nous devrions pouvoir attirer plus de passagers. Il est toujours bon pour tout le monde — pour les consommateurs et pour Air

Canada — de remplir davantage les avions parce que cela favorise la baisse des tarifs.

Mme Leila Dance: WestJet a notamment parlé de remplir cinq millions de sièges vides. Je ne peux m'empêcher de penser que, même si nous réduisons les frais d'un petit peu pour tout le monde, et que beaucoup de gens achètent des sièges, vous dégageriez quand même des profits énormes.

Avant que mon collègue ne mentionne le chiffre de plusieurs milliards, je n'avais aucune idée de ce qu'était ce profit. Je pense qu'il doit y avoir une meilleure façon de baisser les prix pour que plus de Canadiens puissent voyager, ce qui, en théorie, continuera de rapporter des milliards de dollars aux compagnies aériennes.

M. Michael Rousseau: Certes, mais nous investissons des milliards de dollars dans de nouveaux avions pour transporter les Canadiens partout dans le monde, pour être plus efficaces du point de vue des émissions de carbone et pour beaucoup de bonnes raisons.

Mme Leila Dance: Merci.

Le président: Madame Lewis, vous avez la parole et vous disposez de cinq minutes.

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

Je veux simplement remercier les témoins et aussi vous informer, monsieur le président, que j'aimerais donner une minute de mon temps à mon collègue M. Lawrence.

Ma question s'adresse au PDG d'Air Canada, M. Rousseau.

Monsieur Rousseau, nous savons que la réglementation gouvernementale, les frais et les taxes en général au Canada pèsent lourd sur les activités de nos compagnies aériennes. C'est l'une des raisons pour lesquelles il coûte plus cher de prendre l'avion au Canada que dans d'autres pays. C'est ce que nous avons entendu au cours de notre étude sur la concurrence dans les transports aériens, et c'est aussi ce que nous avons entendu aujourd'hui.

Seriez-vous d'accord pour dire que, lorsque les gouvernements imposent des taxes et des frais plus élevés aux compagnies aériennes, cela a pour conséquence d'augmenter le prix des billets pour le voyageur moyen?

M. Michael Rousseau: Je suis tout à fait d'accord avec cette affirmation. Cela pourrait également créer des obstacles à l'entrée pour les nouveaux venus.

Mme Leslyn Lewis: Nous avons aussi entendu dire aujourd'hui que les taxes, les loyers et les frais imposés par le gouvernement pour le transport aérien sont hors de contrôle. Nous avons entendu des témoignages selon lesquels 30 % des tarifs sur les vols intérieurs sont payés par le gouvernement. N'est-il pas vrai que d'autres pays évitent de passer par le Canada simplement pour éviter les frais gouvernementaux élevés qui échappent à tout contrôle?

M. Michael Rousseau: C'est peut-être vrai. Je n'en ai aucune preuve. Ce serait une conclusion logique à la structure de coûts élevés que nous avons ici au Canada.

Mme Leslyn Lewis: C'est ce que nous avons entendu aujourd'hui, mais je vous remercie de votre réponse franche.

Force est de constater que les taxes, les droits et la réglementation du gouvernement actuel, comme la taxe sur le carbone, sont en grande partie responsables du fait que les Canadiens paient plus cher pour voyager au Canada que dans d'autres pays.

• (1450)

M. Michael Rousseau: C'est une combinaison de facteurs. Premièrement, notre modèle d'affaires est un modèle d'utilisateur-payeur, comme je le disais. Par exemple, les aéroports doivent facturer des frais d'amélioration, des FAA, à leurs clients pour constituer un fonds d'immobilisations afin de construire des infrastructures. Dans d'autres pays, le financement est différent. C'est une combinaison de taxes du gouvernement du Canada et du fait que nous appliquons un modèle unique, un modèle d'utilisateur-payeur.

Mme Leslyn Lewis: Combien la taxe sur le carbone coûtera-t-elle à Air Canada en 2024?

M. Michael Rousseau: C'est une excellente question. J'aurais aimé avoir la réponse, mais je pourrai certainement vous la fournir après cette réunion.

Mme Leslyn Lewis: D'accord. Le représentant de WestJet nous a dit que cela avait coûté 10 millions de dollars à sa compagnie, et qu'elle paiera probablement plus de 100 millions de dollars d'ici 2028. Pouvez-vous nous donner une idée des répercussions pour une compagnie aérienne beaucoup plus importante que WestJet?

M. Michael Rousseau: Comme WestJet n'est pas en bourse, je n'ai pas ces renseignements, mais en 2019, nous étions environ trois fois et demie plus gros que cette compagnie.

Mme Leslyn Lewis: Si le coût pour WestJet risque de dépasser les 100 millions de dollars d'ici 2028, je suppose que votre part sera d'environ 300 millions de dollars. Pouvez-vous nous expliquer l'incidence qu'une taxe sur le carbone de cette ampleur a sur le coût des vols pour les Canadiens moyens?

M. Michael Rousseau: Nous transportons environ 50 millions de clients par année, ce qui fait augmenter les coûts d'environ 6 ou 7 \$ par passager.

Mme Leslyn Lewis: Donc l'augmentation de la taxe sur le carbone serait répercutée sur les consommateurs sous la forme de tarifs plus élevés.

M. Michael Rousseau: Ce serait une hypothèse logique.

Le président: Merci beaucoup.

Je cède maintenant la parole à M. Lawrence.

M. Philip Lawrence: Merci, monsieur le président.

À ce stade-ci, j'aimerais proposer une motion,

Qu'à l'issue des réunions sur le projet d'Air Canada d'imposer des frais de bagages à main, le Comité prolonge l'étude par trois réunions supplémentaires en mettant l'accent sur la façon dont la politique gouvernementale a augmenté le coût du transport aérien et;

A) Produise un rapport final pour cette étude qui comprend des propositions de domaines où ces frais peuvent être réduits dans l'intention de diminuer les coûts que les Canadiens paient pour les billets d'avion.

B) Fasse rapport à la Chambre de sa recommandation que le gouvernement entreprenne un examen de tous les frais, taxes et charges fédéraux appliqués aux compagnies aériennes et aux aéroports et que l'examen comprenne des propositions de domaines où ces frais peuvent être réduits dans le but de diminuer les coûts que les Canadiens paient pour les billets d'avion dans les 30 jours et que cette clause de la motion soit rapportée à la Chambre à la première occasion après l'adoption de cette motion.

Nous l'avons faite traduire et elle devrait vous arriver par courriel...

M. Adam van Koeverden: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lawrence.

Je cède la parole à M. van Koeverden, qui vient d'invoquer le Règlement.

M. Adam van Koeverden: Merci, monsieur le président.

Avez-vous déjà une liste d'intervenants pour cette motion? Puis-je être le prochain?

Le président: Je n'en ai pas, monsieur van Koeverden, mais nous allons probablement suspendre la séance pour nous assurer que nous avons tous une copie de ce document, après quoi les membres du Comité pourront déterminer comment procéder.

M. Adam van Koeverden: Puis-je prendre la parole avant tout cela?

Le président: Je vais laisser finir M. Lawrence, puis je céderai la parole à M. Badawey, qui a levé la main en premier...

M. Adam van Koeverden: D'accord.

Le président: ... ensuite, si c'est ce que souhaite le Comité, nous suspendrons doute la séance afin de pouvoir en discuter entre nous, puis reprendrons pour voir si nous voulons régler cette question aujourd'hui ou la remettre à plus tard.

Je vais vous laisser terminer, monsieur Lawrence.

M. Philip Lawrence: Merci.

Cela s'inscrit dans le cadre de notre étude d'aujourd'hui, et j'estime que nous avons entendu des témoignages convaincants.

Je ne vous révélerai pas de secrets d'alcôve en vous disant que M. Badawey et moi parlions des enjeux et de la nécessité d'approfondir la question, et je pense que les trois réunions supplémentaires que je réclame nous donneraient l'occasion de le faire.

Merci.

Le président: Monsieur Badawey, vous avez la parole.

M. Vance Badawey: Pourrions-nous avoir par écrit le temps qu'il nous reste pour auditionner des témoins, un temps très précieux? Nous pourrions examiner cela à la prochaine réunion. C'est ce qu'a demandé M. Lawrence au départ.

M. Lawrence peut-il nous dire s'il nous serait possible d'obtenir cette liste pour en discuter à la prochaine réunion dans le cadre d'une motion d'accord unanime.

M. Philip Lawrence: Monsieur Badawey, c'est par écrit et c'est bien sûr traduit. Vous pourrez donc la consulter.

Si nous avons deux minutes à y consacrer plus tard, nous aimerions la mettre aux voix. Si les gens votent pour en traiter un autre jour, pas de problème, mais nous aimerions que cette question soit mise aux voix et réglée aujourd'hui.

Le président: D'accord, chers collègues, voici ce que nous allons faire...

M. Adam van Koeverden: Monsieur le président, avant de suspendre...

Le président: Oui, monsieur van Koeverden.

M. Adam van Koeverden: J'estime très important d'aller au bout des choses. Comme j'ai encore des questions à poser aux témoins, je propose d'ajourner le débat sur cette question et d'y revenir plus tard.

C'est une motion dilatoire, je crois.

• (1455)

Le président: Nous allons voter sur la motion d'ajournement du débat.

(La motion est adoptée par 7 voix contre 3.)

Le président: Monsieur Badawey a la parole.

C'est à vous pour cinq minutes, monsieur.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Je précise d'entrée de jeu qu'il n'y a rien là de différent par rapport à ce que je disais tout à l'heure au groupe de témoins précédent. C'est une question d'abordabilité. Autrement dit, vous devez rajuster vos coûts discrétionnaires en conséquence, dans l'intérêt du client.

Je vais commencer par l'aspect commercial. Personnellement — et je vais rejoindre en cela la teneur de la motion de M. Lawrence —, j'aimerais pouvoir jeter un coup d'œil sur votre bilan pour avoir une idée de vos dépenses et revenus, de votre ratio dette-revenus d'exploitation, de votre capital, des éléments opérationnels de votre bilan, de vos marges nettes sur les frais auxiliaires que vous facturez et de choses de cette nature.

J'ai vraiment de la difficulté à concevoir que, s'agissant d'abordabilité, le PDG d'une société puisse gagner 12 millions de dollars par an. Pourtant, les frais auxiliaires imposés aux clients sont loin d'être des coûts discrétionnaires.

Les charges gouvernementales sont de deux ordres: il y a les frais d'utilisation imposés aux contribuables, et les frais directs imposés à tout un secteur. Toutes ces charges peuvent être subventionnées par les contribuables canadiens ou être répercutées par le secteur du transport aérien sous la forme de frais d'utilisation. C'est aussi simple que cela.

Quant au « dégroupage », il consiste simplement à faire le tri des dépenses pour les identifier. Qui paie pour ces dépenses? Les usagers ou les Canadiens par le truchement de subventions?

Je vais maintenant parler du cirque parlementaire, de politique politicienne, pour reprendre les propos de nos collègues conservateurs. Aujourd'hui, leur rhétorique a consisté à décrire la situation en termes de charges sous la forme de la taxe sur le carbone. Grattons un peu plus. Excusez-moi de me répéter, mais je veux que vous compreniez une chose.

Dans votre secteur, ces frais constituent des coûts d'exploitation. La taxe sur le carbone est un coût lié aux changements climatiques. Encore une fois, on en revient à la prémisse de base voulant que, dans votre secteur, ces coûts soient couverts par des frais d'utilisation, ou qu'ils soient subventionnés par les contribuables canadiens. La taxe sur le carbone est soit payée par les pollueurs, soit subventionnée par les contribuables canadiens.

Encore une fois, qui paie? Franchement, n'est-ce pas là l'objet de la discussion d'aujourd'hui? S'agit-il d'une subvention financée par les contribuables canadiens ou de frais d'utilisation? Nous pourrions devoir tenir toute une série de réunions pour parler de tous les frais auxiliaires, des frais d'exploitation, du capital, de l'endettement et du reste. Tout se résume à une chose. Qui paie? Qu'est-ce qui est non discrétionnaire? Qu'est-ce qui est discrétionnaire?

Ma question porte sur la motion de M. Lawrence. C'est une question que j'ai posée au PDG de WestJet. Voulez-vous vraiment que nous allions au fond des choses? Si oui, alors, réglons la ques-

tion. Asseyons-nous et examinons les états financiers du transporteur. Examinons vos revenus nets, vos profits nets. Prenons des décisions en fonction de ces coûts et de ces décisions discrétionnaires par opposition à des décisions non discrétionnaires, et trouvons d'autres solutions concernant la structure des frais d'utilisation par rapport à la structure subventionnée.

Air Canada serait-elle prête à cela, monsieur Rousseau?

• (1500)

M. Michael Rousseau: Il faut que j'y réfléchisse un peu.

Comme nous sommes cotés en bourse, toute notre comptabilité, tous nos bilans et nos états des résultats sont publics. Il est donc possible de voir ce que nous faisons et dans quoi nous investissons. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous investissons habituellement tous nos profits dans la technologie, dans de meilleurs avions, dans des chose avantageuses pour nos clients.

M. Vance Badawey: Donc, je suppose que votre la réponse est oui.

M. Michael Rousseau: J'aimerais mieux comprendre la portée de ce que vous proposez.

Le débat sur notre modèle au Canada, qui est un modèle utilisateur-payeur par opposition à un modèle subventionné qui est essentiellement appliqué aux États-Unis — ou du moins qui s'en rapproche beaucoup — ne date pas d'hier. Je suppose que nous comprenons tous le pour et le contre de chaque formule. Je suis tout à fait disposé et en mesure de poursuivre ce débat.

M. Vance Badawey: C'est le cœur même de notre discussion d'aujourd'hui. Nous pouvons parler de politique. Nous pouvons parler du cirque parlementaire qui se déroule depuis deux heures, mais ce qui compte en bout de course, c'est la capacité financière. Cela étant, parle-t-on d'une subvention financée par les deniers publics ou de frais d'utilisation? Si nous voulons aller au fond des choses, si nous voulons y arriver, alors je crois que cette discussion...

Je suis en train de parler. Coupez donc votre micro.

Je crois qu'il nous faut avoir cette discussion.

M. Philip Lawrence: J'invoque le Règlement.

M. Vance Badawey: Je rappelle que j'ai demandé à WestJet de nous communiquer ces renseignements pour nous permettre de tirer nos conclusions. Tout cela est lié à la motion de M. Lawrence parce que, si nous ne pouvons pas tirer nos conclusions, la motion de M. Lawrence est inutile.

Je demande la même chose à Air Canada.

Si vous voulez vraiment avoir cette discussion, alors allons-y.

Le président: Merci, monsieur Badawey.

J'ai un rappel au Règlement de M. Lawrence que je dois entendre.

M. Philip Lawrence: Je comprends la passion des députés. M. Badawey est un député tout à fait honorable, mais je trouve déplacé d'ordonner à un témoin de couper son micro sur un tel ton.

M. Vance Badawey: Ce qui est déplacé, c'est de perturber la personne qui a la parole. Les autres doivent fermer leur micro.

Le président: Merci beaucoup.

Je demande à tous les députés de bien vouloir adresser leurs questions au président. Je veillerai à ce que toutes les mesures nécessaires soient respectées.

Voulez-vous toujours en parler, madame Lewis, ou est-ce que votre collègue, M. Lawrence, a répondu à cette question?

Mme Leslyn Lewis: Il est déplacé de parler ainsi à des témoins qui se mettent à notre disposition... Je juge tout à fait déplacé de traiter les témoins de la sorte.

Le président: Merci beaucoup, madame Lewis.

Je cède maintenant la parole à M. Barsalou-Duval.

[Français]

Vous avez la parole pour deux minutes et demie.

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

Après avoir entendu tout ce qui a été dit aujourd'hui, je pense qu'il est évident que la raison invoquée par Air Canada pour justifier cette mesure est la concurrence. Ses dirigeants disent qu'ils en ont besoin pour qu'Air Canada demeure comparable à ses entreprises concurrentes.

De mon côté, j'ai déjà exprimé mon désaccord envers cet argument. Air Canada est un chef de file. C'est cette compagnie aérienne qui donne le tempo dans l'industrie. Elle pourrait donc décider de niveler par le haut plutôt que de niveler par le bas, d'autant plus qu'elle a réalisé des bénéfices de 2,279 milliards de dollars en 2023 et de plus de 1 milliard de dollars au dernier trimestre. Air Canada n'est pas tout dans la misère.

Cela dit, monsieur le président, j'aimerais proposer la motion suivante et obtenir le consentement unanime du Comité pour son adoption:

Qu'Air Canada fasse part au Comité du nombre d'heures que M. Michael Rousseau, président et chef de la direction d'Air Canada, a consacré à l'apprentissage du français depuis 2021. La réponse devra être ventilée par semaine, mois et année.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous savons tous ce qu'il en est.

Je vois que vous avez levé la main, monsieur van Koeverden.

• (1505)

[Français]

M. Adam van Koeverden: Avez-vous commencé à dresser une liste des députés qui souhaitent s'exprimer au sujet de la motion?

Le président: Je vais en faire une. Nous commençons par vous, monsieur van Koeverden.

M. Adam van Koeverden: Merci, monsieur le président.

En fait, je me demandais la même chose au sujet de M. Rousseau. Quand j'ai commencé ce travail, il y a cinq ans, mon français était très limité, comme dans son cas. Je ne m'en vantais pas. Je suis fier de mon progrès, mais je sais qu'il me reste beaucoup de travail à faire. C'est important, au Canada, de travailler dans les deux langues officielles.

La question que je me pose au sujet de M. Rousseau est la suivante: combien de leçons suit-il chaque semaine pour améliorer son français? Pour cette raison, je suis d'accord sur la motion de M. Barsalou-Duval.

Je félicite M. Rousseau de son progrès, mais je l'encourage à continuer.

Le président: Merci beaucoup, monsieur van Koeverden.

Est-ce qu'il y a d'autres commentaires?

[Traduction]

Comme je n'en ai pas, ai-je le consentement unanime pour adopter la motion présentée par M. Barsalou-Duval?

(La motion est adoptée.)

[Français]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Barsalou-Duval.

[Traduction]

Madame Dance, à vous la parole pour trois minutes et demie, après quoi nous arrêterons pour aujourd'hui.

Mme Leila Dance: Merci.

Monsieur Lukács, vous êtes resté assis ici très patiemment sans rien dire.

Des voix: Oh, oh!

Mme Leila Dance: Vous étiez assis en arrière pour écouter les représentants de toutes les grandes compagnies aériennes. J'aimerais savoir ce que vous pensez des chiffres qu'ils ont cités et de l'effet que cela aura sur les passagers. De plus, que pensez-vous des affirmations de ces compagnies selon lesquelles ces mesures permettront de réduire le prix total payé par les passagers?

M. Gábor Lukács: J'ai l'impression que deux questions différentes se sont enchevêtrées aujourd'hui dont l'une au sujet de la transparence des prix. Jusqu'à quel point est-il facile à un consommateur moyen, même naïf, qui achète un billet en ligne, d'établir le prix total de son voyage, de savoir combien il paiera à la fin? Tous ces frais supplémentaires empêchent en fait de savoir quel est le prix à payer au bout du compte.

Les compagnies aériennes pourraient accorder des rabais aux passagers qui n'ont pas de bagage à main ou de bagages enregistrés. Je n'y verrais aucun problème. C'est simplement la façon dont l'information est présentée aux consommateurs qui me préoccupe, sous l'angle des droits des passagers.

La deuxième question est celle du financement du transport aérien au Canada. Elle est une question importante, mais j'ai l'impression que nous nous écartons peut-être de la raison pour laquelle le Comité s'est réuni aujourd'hui. Pour ce qui est du modèle de financement, il y aurait certainement beaucoup à faire pour examiner la façon dont les aéroports sont financés. Le droit des aéroports de se moderniser est une question. Leur fonctionnement n'est soumis à aucune surveillance. Il y a longtemps que ces pouvoirs ont été transférés du gouvernement aux aéroports eux-mêmes, ce qui était une façon d'échapper à la responsabilité envers le public.

Cela dit, je suis également d'accord avec ceux qui se demandent d'où viendra l'argent. Quelqu'un, quelque part doit payer. Rien n'est gratuit. Quand des dirigeants de compagnies aériennes prétendent que certaines charges, qu'ils appellent taxes gouvernementales, devraient être réduites, le passager que je suis a envie de savoir qui va payer. J'ai un voisin à Halifax qui m'a dit ne pas avoir pris l'avion depuis 30 ans pour diverses raisons personnelles. Pourquoi devrait-il subventionner mes déplacements aérien? Comment pouvons-nous être équitables? Ce sont toutes des questions importantes. Du point de vue des passagers, cependant, voici la question qui se pose dans l'immédiat: comment se fait-il qu'en 2024, même si des lois encadrent la transparence des prix et même s'il y a des règlements, ces frais surprises existent toujours?

C'est un problème que le gouvernement pourrait et devrait régler très rapidement. Le gouvernement pourrait le faire d'un trait de plume par un simple décret du gouverneur en conseil, et je vous exhorte à le faire. Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Chers collègues, si vous me le permettez, j'aimerais poser une question que j'ai reçue par le biais des médias sociaux, cela parce que j'ai diffusé nos débats en direct sur mes plateformes de médias sociaux. Je vais vous lire ce message, monsieur Rousseau, ainsi qu'à l'équipe d'Air Canada.

Nous voulons tous que le secteur aérien soit florissant au Canada. Nous voulons tous qu'il y ait de la concurrence. En théorie, la concurrence fait baisser les prix. Sur certaines liaisons, Air Canada est le seul fournisseur. Les gens qui prennent ces vols, de Montréal à Saint John par exemple — mais il y en a quelques-unes au pays — n'ont pas le choix et il n'y a pas de concurrence. Cela étant, ces frais additionnels pourraient leur nuire parce qu'ils n'auraient pas d'autre choix que de prendre un vol d'Air Canada.

Voici la question qui vient de m'être posée sur Facebook: La compagnie Air Canada a-t-elle songé à faire fi des frais pour bagages de cabine sur les routes où elle n'a pas de concurrents, afin de

lisser la différence entre les régions rurales et les régions urbaines, différence qui est répandue au Canada?

La question s'adresse à vous, monsieur Rousseau, ou à quiconque est ici, en personne.

• (1510)

M. Michael Rousseau: Nous allons en tenir compte. Nous n'y avons pas pensé. Il faut toutefois comprendre une chose. Nous pouvons effectivement être les seuls à offrir le service sur une route, mais n'importe quelle autre compagnie aérienne pourrait décider d'assurer la même desserte et de nous concurrencer sur cette ligne. C'est par choix que personne ne le fait. Air Canada offre plus de services régionaux que n'importe quelle autre compagnie aérienne au Canada. Nous n'avons pas peur de la concurrence, et si nos concurrents veulent venir sur ces routes — et je sais que des créneaux sont disponibles dans les aéroports régionaux —, rien ne les en empêche. Ils ont fondamentalement décidé de ne pas le faire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rousseau. Nous avons hâte d'entendre ce que vous aurez à nous dire après avoir examiné la question, et nous pourrions peut-être l'inclure dans notre rapport.

Sur ce, je remercie tous les témoins pour leur participation à nos travaux d'aujourd'hui. Je remercie M. Lukács et les représentants d'Air Canada d'avoir contribué à cette étude très importante pour les Canadiens.

Je souhaite de joyeuses Fêtes à tout le monde.

Je tiens, par ailleurs, à remercier tout particulièrement notre greffière pour qui c'était la dernière réunion au comité TRAN. Nous vous souhaitons un franc succès dans vos futures entreprises.

Des voix: Bravo!

Le président: Sur ce, bon voyage, tout le monde.

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>