



**CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA**

LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN ET LE RÉSEAU AÉROPORTUAIRE DU CANADA

Rapport intérimaire

Comité permanent des transports



**L'hon. Roger Gallaway
Président**

Mai 2005

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

PRÉSIDENT

L'hon. Roger Gallaway

VICE-PRÉSIDENT(E)S

Jim Gouk

Caroline St-Hilaire

MEMBRES

Dave Batters
Robert Carrier
L'hon. Jim Karygiannis
Francis Scarpaleggia
Borys Wrzesnewskyj

Raymond Bonin
Bev Desjarlais
James Moore
Andrew Scheer

GREFFIER DU COMITÉ

Georges Etoke

SERVICE D'INFORMATION ET DE RECHERCHE PARLEMENTAIRE BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

John Christopher, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, votre Comité, après examen sur la libéralisation du transport aérien et réseau aéroportuaire du Canada, a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
RÉSEAU AÉROPORTUAIRE CANADIEN.....	2
A. Loyers des aéroports	2
B. Paiements de biens meubles.....	4
C. Gouvernance et frais aéroportuaires.....	4
1. Gouvernance	4
2. Redevances aéroportuaires et règlements	5
D. Rentabilité des aéroports régionaux et locaux	5
E. Mandats fédéraux non financés	7
LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN.....	7
A. Accord aérien Canada–États-Unis « ciel ouvert »	7
B. Fret	9
C. Ententes bilatérales internationales sur le transport aérien	10
D. Droit d'établissement	11
E. Exploitant de services d'affrètement.....	11
PROTECTION DU CONSOMMATEUR.....	12
LANGUES OFFICIELLES	12
FUTURES ÉTUDES DU COMITÉ	13
LISTE DES RECOMMANDATIONS	14
ANNEXE A – LISTES DES TÉMOINS.....	15
ANNEXE B – LISTES DES MÉMOIRES.....	28
ANNEXE C – VISITES.....	32
PROCÈS-VERBAL	34

LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN ET RÉSEAU AÉROPORTUAIRE CANADIEN – RAPPORT INTÉRIMAIRE

INTRODUCTION

Au Canada, l'industrie aéronautique a connu de grands changements au cours des dix dernières années. Elle est passée d'un duopole entre Air Canada et Lignes aériennes Canadien International (CAIL), à l'ascension d'exploitants régionaux comme WESTJET et à l'émergence d'Air Canada de la protection de la loi contre la faillite et la récente faillite de Jetsgo.

Dans le cas des aéroports canadiens, la politique nationale des aéroports de 1994 désignait 26 (assurant 90 % de l'ensemble du trafic passagers) des 726 aéroports agréés au Canada comme réseau national des aéroports (RNA) et transférait 23 d'entre eux, en entités à but non lucratif, à des administrations aéroportuaires locales (AAL) avec des baux de 60 ans. Le rôle de Transports Canada dans le réseau aéroportuaire est passé de celui de propriétaire et d'exploitant à celui de bailleur et de responsable de la réglementation.

Dans ce contexte, depuis 1987, le Canada a assoupli sa politique aérienne. La vente d'Air Canada et la déréglementation des lignes aériennes ont été des changements importants. L'accord « ciel ouvert » entre le Canada et les États-Unis, signé en 1995 après cinq ans de négociations, a été également un événement important dans l'histoire de la politique aérienne du Canada. Dans l'ensemble, on considère cette libéralisation comme une grande réussite puisque près de 60 routes transfrontalières ont été ouvertes peu après la signature de l'accord « ciel ouvert », que la circulation aérienne entre le Canada et les États-Unis a doublé et que les tarifs aériens ont considérablement diminué, en termes réels, par rapport à ce qu'ils étaient avant la déréglementation.

Malgré ces changements, le Canada accuse un retard avec le reste du monde en matière de libéralisation de politique aérienne. En 1992, l'Union européenne établissait un marché aérien commun, une politique aérienne des plus libérales et elle est actuellement en négociation pour en établir une avec les États-Unis. D'autres pays ont augmenté les limites de propriété étrangère sur les lignes aériennes, au dessus de celles du Canada qui sont actuellement à 25 %. Les États-Unis ont actuellement près de 70 accords bilatéraux plus libéraux que l'accord « ciel ouvert » conclu avec le Canada.

En plus des services passagers, les services de fret seront à l'ordre du jour du Canada en termes de libéralisation du transport aérien. Les services aériens de fret ont de sérieuses retombées économiques soutenues par la fiabilité croissante sur les chaînes d'approvisionnement mondiales et les pratiques du juste à temps de gestion des stocks. La demande en services de fret à l'échelle mondiale a augmenté à deux fois le taux de l'économie et plus rapidement que la demande en services passagers.

Le gouvernement canadien entrevoit des négociations avec les États-Unis en vue d'actualiser son accord actuel relatif aux services aériens et avec d'autres pays, pour conclure d'autres accords de libéralisation du transport aérien.

En ce qui concerne les aéroports, il y a eu de nombreuses discussions concernant le taux et la pertinence du loyer payé au gouvernement fédéral selon les contrats de location. Les autorités croient que les loyers sont trop élevés et qu'ils sont établis selon un modèle désuet. En octobre 2000, la vérificatrice générale notait que Transports Canada ne pouvait démontrer que les ententes relatives aux aéroports « transférés » étaient équitables, uniformes, conséquents et justes. Le Comité permanent des transports (TRAN) critiquait également la politique gouvernementale et demandait un gel des loyers. Transports Canada a procédé à une révision des loyers aéroportuaires, mais les études ainsi que leurs résultats n'ont pas encore été rendus publics.

En plus de la question des loyers, les aéroports ont aussi soulevé des questions concernant les procédures de gouvernance, les redevances et leur manquement à l'obligation de rendre compte.

Le gouvernement du Canada a demandé l'aide du Comité permanent des transports pour revoir le besoin de libéralisation supplémentaire dans l'industrie aéronautique. Pour effectuer cette révision, le TRAN a tenu des audiences un peu partout au Canada et a entendu le témoignage d'un grand nombre d'intervenants concernant ces questions. Dans le cadre de cette révision, le Comité a aussi étudié les questions associées au réseau aéroportuaire canadien.

Les observations et recommandations du Comité sont fondées sur le principe qu'il s'agit d'un rapport provisoire et qu'une étude plus approfondie est nécessaire avant d'émettre un rapport final et des recommandations au Parlement.

RÉSEAU AÉROPORTUAIRE CANADIEN

A. Loyers des aéroports

Le Comité a entendu de nombreux témoignages de la part des autorités aéroportuaires, des lignes aériennes, des communautés et des associations, concernant le loyer excessif des aéroports. Les autorités aéroportuaires ont mentionné au Comité qu'au moment du désinvestissement des aéroports, aucune « véritable » négociation n'avait eu lieu. En fait, on leur aurait dit qu'en l'absence de transfert, le gouvernement fédéral ne réinvestirait pas dans les aéroports. Les autorités et les collectivités concernées se sont entendues sur le fait que Transports Canada ne « serait pas en plus mauvaise posture » qu'avant le transfert. Comme le précisent les autorités, l'objectif a été réalisé puisque les aéroports paient plus de 2 milliards de dollars en loyer au gouvernement fédéral pour des actifs dont la valeur comptable était à l'origine à 1,5 milliard de dollars. Le régime actuel des loyers est arbitraire et perçu comme rien d'autre qu'une taxe déguisée, et la nouvelle formule de calcul des loyers annoncée le 9 mai 2005 n'y a rien changé.

Les aéroports signalent également qu'en tant qu'autorités à but non lucratif, ils doivent transférer ces coûts aux locataires, aux utilisateurs et en bout de ligne, aux passagers des transporteurs aériens. Ils insistent sur le fait que Transports Canada ne procède à aucun réinvestissement en infrastructure ou en opérations. Ils maintiennent également que le modèle

des loyers n'est pas appliqué de façon uniforme dans l'ensemble du réseau aéroportuaire – question soulevée par la vérificatrice générale dans sa révision sur cette question. Par conséquent, les aéroports désirent le gel des loyers, et en définitive, leur élimination. Les parties intéressées des lignes aériennes et des associations communautaires partagent cette opinion. Enfin, certains affirment que s'il faut continuer à verser des loyers à Transports Canada, seuls les grands aéroports devraient être visés, car les petites administrations aéroportuaires ne peuvent pas supporter cette charge et demeurer économiquement viables.

Le Comité est pleinement conscient du problème que posent les loyers des aéroports et a déjà recommandé de les geler (mardi, le 30 novembre 2004). Nous savons aussi que Transports Canada étudie cette question depuis plusieurs années à la recherche de solutions. Transports Canada a d'ailleurs annoncé le 9 mai 2005 l'adoption d'une nouvelle politique des loyers aux termes de laquelle les loyers des aéroports seront réduits d'environ 60 p. 100, ce qui fera économiser près de 8 milliards de dollars aux administrations aéroportuaires sur la durée restante des baux courants. Pour les aéroports qui paient actuellement un loyer, il y aura une période de transition avant la mise en œuvre complète de la nouvelle formule en janvier 2010. La nouvelle formule repose sur les revenus bruts des aéroports et sera appliquée uniformément dans l'ensemble du réseau aéroportuaire.

Le Comité est certes heureux que le gouvernement soit finalement intervenu et que la formule de calcul des loyers soit normalisée. Cependant, nous estimons que la politique annoncée est insuffisante pour faire baisser les coûts des aéroports et des compagnies aériennes. Elle n'apporte en effet **aucun allègement immédiat** puisqu'elle ne sera pas mise en œuvre avant janvier 2006. En outre, les réductions de loyer sont étalées sur une trop longue période – la durée du bail – si bien qu'il faudra environ quarante ans avant de constater le plein impact de la nouvelle politique. En fait, suivant la nouvelle formule de calcul des loyers, le gouvernement fédéral percevra encore 5,1 milliards de dollars à ce titre en 2020. Enfin, la politique ne précise pas la destination des revenus tirés des loyers.

Cela nous apparaît inacceptable. Le gouvernement fédéral exerce une influence considérable sur la compétitivité de l'industrie canadienne du transport aérien par les droits et charges qu'il impose, en particulier les loyers des aéroports. La politique des loyers doit répondre aux besoins immédiats de l'industrie et non être appliquée progressivement sur une longue période. Elle doit en outre établir clairement que le produit des loyers sera réinvesti dans le réseau aéroportuaire.

Le Comité n'est pas prêt à recommander l'élimination complète des loyers des aéroports, mais il estime que ceux-ci doivent être immédiatement réduits d'au moins 75 p. 100 et que le loyer ainsi collecté par Transports Canada doit être réinvesti dans le réseau aéroportuaire et pour les aéroports dont le volume de passagers est moins que deux millions ne devraient payer aucun loyer.

Par conséquent, le Comité recommande:

- 1. Que le gouvernement fédéral réduise immédiatement les loyers des aéroports d'au moins 75 p. 100 et que Transports Canada réinvestisse le produit de ces loyers dans le réseau aéroportuaire**

canadien et que les aéroports ayant un volume de passagers de moins de deux millions ne payent aucun loyer.

B. Paiements de biens meubles

En ce qui concerne les contrats de location avec les aéroports, nous avons appris que les aéroports devaient assumer le paiement de biens meubles (p. ex. les systèmes de TI, chasse-neige, etc.) au moment du transfert et les payer à Transports Canada dans un laps de temps précisé. Cet équipement était usé et d'une valeur marginale au moment du transfert et les aéroports l'ont totalement remplacé depuis. Les responsables des aéroports croient qu'ils ne devraient pas avoir à payer pour ces biens désuets puisqu'ils n'ont eu très peu ou aucun usage d'eux et que de tels paiements créent un lourd fardeau fiscal pour les petits aéroports et menacent leur viabilité. Le Comité est d'accord et croit que ces paiements sont un fardeau insoutenable sur le dos des aéroports, particulièrement lorsque ces biens devaient être remplacés. Nous sommes heureux de constater dans l'annonce de la nouvelle politique que le gouvernement a décidé de renoncer aux sommes qui lui sont dues sur les biens meubles des aéroports.

C. Gouvernance et frais aéroportuaires

1. Gouvernance

Le Comité a entendu des opinions contradictoires concernant la gouvernance aéroportuaire. D'une part, les autorités aéroportuaires croient que la gouvernance et l'obligation de rendre des comptes sont adéquates et qu'il n'est pas nécessaire d'établir de nouvelle réglementation. Elles ont souligné suivre un processus rigoureux pour désigner les membres du conseil de diverses capacités tout en mettant en place des contrôles de surveillance rigoureux pour suivre de près les activités du conseil pour qu'il utilise les meilleures pratiques en matière de gouvernance. De plus, elles ont créé des comités consultatifs pour conférer avec les lignes aériennes et les autres usagers des aéroports concernant la planification aéroportuaire et de leurs activités. Les aéroports se soumettent volontairement à des vérifications externes de leurs activités en plus des vérifications de Transports Canada en vertu des dispositions relatives aux baux fonciers. Les parties intéressées ont également mentionné au Comité que les aéroports desservant moins de 2 millions de passagers ne devraient pas être soumis à la loi puisque cela créerait vraisemblablement un lourd fardeau fiscal. Si certaines préoccupations subsistent relativement à la gouvernance de plusieurs aéroports, les autorités aéroportuaires ont mentionné au Comité qu'elles croient que ces questions pourraient être mieux traitées dans le projet de loi C-21, intitulé *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif*, qui remplacera la législation sous laquelle elles sont actuellement constituées en société.

Par contre, certains usagers des aéroports ont mentionné au Comité que les aéroports ne les consultent pas en tout point concernant leurs activités, notamment pour les projets de constructions et qu'on les informe simplement de ce qui se produira plutôt que de faire partie du processus de planification.

Le Comité prend note des doléances des parties de chaque côté de ce sujet mais requiert l'examen poussé de divers modèles de gouvernance ailleurs dans le monde avant de formuler des recommandations. Les membres du Comité éprouvent cependant de graves

réserve au sujet de la propension de Transports Canada à continuer de réglementer les aéroports alors que le ministère ne participe pas aux opérations commerciales et n'en a qu'une connaissance limitée.

2. Redevances aéroportuaires et règlements

En ce qui concerne les redevances aéroportuaires (p. ex. les frais d'atterrissage), les usagers et notamment les lignes aériennes, croient qu'on tient peu compte de ce qu'ils ont à dire dans la négociation relative à ces frais. Ils ont mentionné que les aéroports sont des monopoles et donc libres d'établir les frais, à leur discrétion.

Pour traiter de ces préoccupations, ils souhaiteraient la présence d'un représentant des lignes aériennes parmi les membres des conseils des aéroports (certains aéroports ont des membres possédant une certaine expérience en matière de lignes aériennes mais qui ne sont plus actifs dans l'industrie aéronautique) et la mise en place d'un processus d'appel concernant les frais faisant l'objet de litiges (l'Office des transports du Canada pourrait être l'arbitre).

Le Comité s'est étonné du fait que l'approche avec laquelle les autorités aéroportuaires fonctionnent semble « disparate » et qu'il n'y en a pas deux qui fonctionnent de la même façon. Bien que nous reconnaissons que cela est, en partie, dû au fait que le désinvestissement a été négocié à des moments différents et que les deux parties en négociation étaient néophytes dans le domaine. Nous sommes aussi profondément conscients que certains aéroports semblent mieux réussir que d'autres lorsqu'il s'agit de communiquer avec les parties intéressées et les communautés voisines. Par conséquent, la question suivante surgit : devons-nous faire en sorte que la réglementation soit la même pour tous les aéroports ou permettre plus de souplesse en gestion afin que les aéroports puissent répondre à leurs besoins régionaux. À tout le moins, le Comité croit que le gouvernement devrait concevoir un modèle contenant une série de politiques de gouvernance et des objectifs de responsabilisation sur lesquels les autorités aéroportuaires pourraient s'appuyer.

En plus de nous parler des frais, les autorités aéroportuaires ont dit au Comité que Transports Canada réglemente de plus en plus leurs activités quotidiennes. Ce régime de réglementation rampante a imposé un lourd fardeau de coûts supplémentaires aux aéroports, qui doivent analyser et se conformer aux nouveaux règlements. Ici encore, le Comité compte examiner la question à fond. Pour l'heure, nous tenons cependant à mettre en garde Transports Canada contre un zèle réglementaire excessif et peut-être intempestif et non nécessaire imposé aux autorités aéroportuaires.

D. Rentabilité des aéroports régionaux et locaux

Le Comité a entendu de nombreux témoignages des responsables des aéroports régionaux et locaux. Ces témoignages étaient axés sur le fait que plusieurs aéroports n'étaient pas rentables et qu'ils ne pouvaient répondre aux exigences économiques nécessaires pour mettre à niveau l'infrastructure ou se conformer au fardeau réglementaire pesant sur eux. De plus, les témoignages indiquaient que les coûts associés aux politiques de recouvrement des coûts de **l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)** imposent une tarification non équitable et des frais de services élevés à certains aéroports pour payer ce que l'ASFC considère comme

un service non traditionnel (notamment, un service de douanes pour l'arrivée des avions aux heures tardives). On nous a également mentionné que les frais pour la sécurité de **l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)** poussent l'élasticité de la demande à sa limite au point que plusieurs de ces aéroports ont du mal à maintenir les services de transport aérien.

En ce qui concerne le **Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA)**, établi par le gouvernement pour aider les aéroports régionaux à financer des projets d'immobilisations, on nous a mentionné que ce programme a une portée limitée, qu'il est encombré et sous financé. On nous a également mentionné que le processus de demande de financement du PAIA est compliqué, chronovore et trop coûteux.

Comme le Comité l'a déjà mentionné, nous croyons que les loyers réduits que recevra Transports Canada devraient être réinvestis dans le réseau aéroportuaire et non au ministère. Transports Canada pourrait utiliser une partie des recettes de location des aéroports pour accroître le financement du PAIA. Il est important que ce financement soit stable et de longue durée de manière à donner aux aéroports la certitude dont ils ont besoin pour bâtir des plans d'avenir valables et voir à leur viabilité financière. De plus, Transports Canada doit s'assurer que le processus de demande du PAIA soit simplifié prenne moins de temps et coûte moins cher.

En ce qui concerne les frais de l'ACSTA, nous croyons que la sécurité est une question d'ordre national et que les recettes générales devraient couvrir ces frais plutôt que d'imposer des frais de sécurité spéciaux aux passagers, comme c'est le cas actuellement. Aucun autre moyen de transport n'est sujet à ces frais : il est arbitraire et incorrect de le faire pour le transport aérien.

Les témoignages nous ont permis de constater que les frais de l'ASFC n'étaient pas appliqués uniformément dans l'ensemble du réseau aéroportuaire. Par exemple, dans certains aéroports, les heures des services de douanes sont prolongées et les aéroports n'ont pas à payer des coûts supplémentaires pour ces services, tandis que d'autres ont à le faire. Cette pratique est injuste et ne permet pas à tous les aéroports d'être pleinement concurrentiels. À notre avis, le gouvernement devrait corriger immédiatement cette iniquité flagrante et défrayer les services de l'ASFC dans tous aéroports où des vols commerciaux réguliers existent.

Enfin, on a dit au Comité que l'habitude de Transports Canada d'imposer des règlements aux aéroports (par ex. pour accroître leur capacité de lutte contre l'incendie) entraîne des dépenses excessives pour les petits aéroports – dépenses que beaucoup n'ont pas les moyens d'assumer. Le Comité est d'avis que si Transports Canada estime nécessaire d'imposer des règlements additionnels aux aéroports, il doit assumer les coûts que leur mise en œuvre entraîne pour les petits aéroports qui peuvent démontrer qu'ils ont des vols réguliers transfrontaliers et/ou internationaux.

Par conséquent, le Comité recommande:

- 2. Que le gouvernement s'assure que les revenus des loyers d'aéroports que reçoit Transports Canada servent à accroître le**

financement du PAIA, que ce financement soit de longue durée et stable et que le processus de demande de contribution aux termes de ce programme soit simplifié et moins coûteux;

- 3. Que le gouvernement élimine les frais pour la sécurité des passagers du transport aérien et qu'il paie pour ce service à même le Trésor;**
- 4. Que le gouvernement paie les services de l'ASFC dans tous les aéroports qui peuvent démontrer qu'ils ont des vols réguliers transfrontaliers et/ou internationaux; et**
- 5. Que, lorsque la réglementation imposée aux aéroports entraîne une augmentation substantielle des coûts des petits aéroports et des aéroports régionaux, le gouvernement assume ces coûts.**

E. Mandats fédéraux non financés

Les responsables des aéroports ont soulevé, devant le Comité, la question des mandats fédéraux non financés. Ils croient que leur capacité à fournir des services efficaces serait plus grande s'ils n'étaient pas tenus d'offrir plusieurs services **gratuitement** aux ministères, en plus de payer un loyer. Des ministères comme Citoyenneté et Immigration et des agences comme l'ACSTA et l'ASFC font des demandes déraisonnables aux aéroports. Ainsi, les aéroports fournissent gratuitement des locaux, sur demande, à Citoyenneté et Immigration et à l'ACSTA. Les aéroports estiment que cette politique accorde des pouvoirs déraisonnables et anormaux à ces organismes, en particulier dans le cas d'organismes comme l'ACSTA qui sont financés par des crédits du gouvernement. Ils croient que le gouvernement devrait, à tout le moins, revoir cette politique pour permettre une certaine équité dans la prestation de ces services. Le Comité est d'accord et estime que cette politique doit être éliminée graduellement.

Par conséquent, le Comité recommande:

- 6. Que le gouvernement, d'ici cinq ans, mette fin à sa politique et révoque les pouvoirs législatifs grâce auxquels certains ministères et agences reçoivent des services gratuitement des autorités aéroportuaires.**

LIBÉRALISATION DU TRANSPORT AÉRIEN

A. Accord aérien Canada–États-Unis « ciel ouvert »

Les services aériens entre le Canada et les États-Unis sont régis selon l'accord sur le transport aérien signé par le Canada et les États-Unis en février 1995 (communément appelé accord « ciels ouvert »). Il permet à certains transporteurs canadiens et américains d'assurer des services aériens entre un ou plusieurs points d'un pays ou de l'autre en utilisant tout type

d'avions et de fréquence et de fixer les prix sans restriction. L'accord **ne permet pas le cabotage**.

Bien que cet accord se soit soldé en une expansion rapide des services aériens entre les deux pays, de nombreux témoins ont mentionné au Comité qu'il ne s'agit pas d'un véritable accord ciel ouvert et que le Canada et les États-Unis devraient aller de l'avant pour réaliser un tel objectif. Les aéroports, les associations touristiques et les communautés ont demandé une extension de l'accord selon les droits de **cinquième liberté**. Les droits de cinquième liberté (parfois appelés « droit d'extension ») permettent au transporteur d'un pays d'atterrir dans un second pays, de prendre des passagers et de les emmener dans un troisième pays où les passagers pourront descendre d'avion. Il s'agirait par exemple d'un vol par un transporteur canadien qui irait du Canada en passant par les États-Unis et dont la destination finale serait le Mexique. Le transporteur canadien pourrait faire monter des passagers aux États-Unis et les emmener au Mexique. Les transporteurs américains pourraient faire de même au Canada.

Les promoteurs de ce projet ont mentionné au Comité que les droits de cinquième liberté offriraient aux voyageurs une plus grande liberté, de meilleurs prix et un service accru dans les aéroports secondaires desservis par les transporteurs américains. Les aéroports plus importants bénéficieraient de nouveaux services, ou de plus de services, d'avions plus gros requis pour les vols internationaux de plus longue durée, ce qui entraînerait une augmentation des revenus pour les aéroports. Les transporteurs canadiens pourraient accéder au marché international américain lucratif et pourraient en profiter pour compléter leur chargement avec des voyageurs américains rendant ainsi profitables des services non rentables vers l'Amérique latine et d'autres points au sud.

Les opposants à ce projet ont mentionné au Comité que le service de transport aérien américain vers l'Europe et l'Asie en partance du Canada fournirait un revenu potentiel plus important que le service des transporteurs canadiens à des points plus au sud, en passant par les États-Unis, selon la taille du marché. Les transporteurs américains pourraient détourner davantage de voyageurs des transporteurs canadiens que l'inverse. Nous avons aussi entendu des témoignages à l'effet qu'un accord élargi de « ciel ouvert » avec les États-Unis et d'autres tentatives d'augmenter la compétition (p. ex. le droit d'établissement) ne vont pas nécessairement se traduire par une plus grande compétition et un meilleur service pour tous les points de service au Canada – certaines régions vont en bénéficier plus que d'autres. L'impact d'un tel scénario devra être soigneusement considéré, si le Canada doit aller de l'avant avec les négociations pour un nouvel accord de « ciel ouvert » avec les États-Unis.

Il est important de corroborer que dans la discussion relative à l'extension de l'accord « ciel ouvert », il n'était pas question de cabotage.

Le Comité est également conscient que certaines parties intéressées ont favorisé un accord encore plus ouvert entre le Canada et les États-Unis, accord qui permettrait la création d'un marché aérien unique comme c'est le cas pour l'UE. Puisque ce rapport est intérimaire et que le Comité a l'intention d'obtenir les commentaires des parties intéressées des États-Unis concernant leur opinion sur l'extension d'un accord « ciel ouvert » et d'un marché aérien commun, il n'y aura aucune recommandation définitive de formulée jusqu'à ce que cette étape

de nos travaux ne soit achevée. Nous tenons à préciser cependant que les pourparlers sur un nouvel accord « ciel ouvert » doivent obligatoirement comporter la négociation de l'accès à des portes et des créneaux dans les aéroports américains, faute de quoi les transporteurs canadiens n'auront pas suffisamment accès au marché américain et le nouvel accord ne présenterait pas de nouveaux débouchés pour les compagnies aériennes canadiennes. Nous reconnaissons qu'il s'agit d'un enjeu politique important pour le gouvernement et d'une question qui doit être traitée dans les meilleurs délais, particulièrement en raison du fait que les États-Unis négocient présentement des accords bilatéraux plus souples avec d'autres pays. Nous aimerions aussi souligner que l'établissement d'un accord plus souple avec les États-Unis donnerait vraisemblablement au Canada davantage de moyens de négociations pour conclure des accords bilatéraux avec d'autres pays.

B. Fret

Le Comité a entendu diverses opinions concernant la libéralisation des services de fret entre le Canada et les États-Unis. La question fondamentale dans ce débat est la **co-terminalisation**. La co-terminalisation du fret permettrait aux transporteurs canadiens de transporter des marchandises provenant ou à destination du Canada, en direction et à partir de multiples points aux États-Unis, à bord d'un même appareil. Elle accorderait également les mêmes droits aux transporteurs américains au Canada. Par exemple, FedEx pourrait voler de Memphis à Montréal, livrer des marchandises provenant des États-Unis, aller à Québec, livrer des marchandises provenant des États-Unis et revenir à Montréal pour prendre des marchandises destinées aux États-Unis avant de retourner à Memphis. Le transporteur ne pourrait pas transporter de cargaisons canadiennes intérieures de Québec à Montréal – **il s'agirait alors de cabotage**.

La co-terminalisation est un enjeu car lorsque les États-Unis ont signé l'accord « ciel ouvert » avec le Canada il y a dix ans, on s'était entendu pour reprendre cette question rapidement. Cela n'a pas été fait. Si le Canada doit conclure un accord « ciel ouvert » plus souple avec les États-Unis, cette question se retrouvera une fois de plus à la table des négociations.

Les promoteurs de la co-terminalisation ont mentionné au Comité que le fait de permettre cette pratique améliorerait l'efficacité, réduirait probablement les tarifs et les temps de service et par conséquent entraînerait des avantages pour l'expéditeur. Il pourrait accroître le nombre de voyageurs dans les aéroports canadiens et améliorer la base de revenus.

Les opposants, soit les transporteurs tout cargo, ont mentionné que le marché canadien de la messagerie et du fret est plus concurrentiel que celui des États-Unis avec plus de transporteurs qui exploitent ici que dans le duopole américain permettant de meilleurs tarifs aux expéditeurs canadiens. De plus, les transporteurs tout cargo bénéficient de contrats avec des transporteurs américains pour transporter le fret transfrontière au-delà du point d'accès initial. Si les transporteurs américains pouvaient exploiter au-delà du point d'accès initial, cela entraînerait des pertes d'emplois et de revenus chez les transporteurs canadiens pour qui il serait alors difficile d'offrir des services abordables dans les régions éloignées du Canada.

Les « aéroports de transbordement » craignent que la co-terminalisation les empêche de conserver et d'accroître leur trafic marchandises. La désignation d'aéroport de transbordement (dont bénéficie l'aéroport de Winnipeg, par exemple) permet à des aéroports sous-utilisés de recevoir des marchandises originaires de l'étranger destinées à l'étranger, de les entreposer, d'en assurer la manutention puis le transbordement vers leur destination finale.

De prime abord, le concept de la co-terminalisation semble attrayant du point de vue des expéditeurs et des aéroports puisqu'il offre davantage d'options aux expéditeurs et plus d'achalandage dans les aéroports. Cependant, nous devons étudier cette question plus en profondeur pour évaluer les conséquences que cela aurait sur les transporteurs tout cargo et sur les services de fret dans les petites régions éloignées du Canada. Il est d'une importance suprême d'examiner la perspective américaine sur cette question avant d'émettre une recommandation définitive.

C. Ententes bilatérales internationales sur le transport aérien

Les services aériens réguliers entre le Canada et d'autres pays sont régis par les dispositions des accords aériens bilatéraux qui s'appliquent; certaines étant plus restrictives que d'autres.

Le Canada a signé plus de 70 accords ou ententes avec d'autres pays, tous négociés séparément. Ces accords précisent, par exemple, s'il existe des restrictions quant au nombre de lignes aériennes que peu exploiter chaque pays, les itinéraires et de la fréquence de tels services. Ces restrictions ont pu être imposées par le Canada ou le partenaire bilatéral conformément à ses propres politiques aériennes. À quelques exceptions près, tous les accords précisent que les pays peuvent refuser ou permettre à une ou plusieurs lignes aériennes désignées par l'autre État pour exploiter les services négociés à moins que la ligne aérienne appartienne en grande partie et soit effectivement contrôlée par l'État désigné ou ses ressortissants.

Bon nombre de parties intéressées ont mentionné au Comité qu'ils ont favorisé une ouverture de ces accords bilatéraux afin d'être plus conformes avec ce que le Canada a négocié avec les États-Unis et avec ce qui pourrait être négocié avec ce pays dans l'avenir. Les responsables des aéroports, plus particulièrement, ont mentionné au Comité que ces accords bilatéraux étaient désuets et comportaient trop de restrictions. On a soulevé, en autres, que bon nombre d'aéroports canadiens avaient un accès restreint aux transporteurs étrangers – seuls 40 pour cent des accords aériens bilatéraux permettent aux transporteurs étrangers l'accès à Vancouver tandis que 90 pour cent des accords permettent l'accès à Montréal et 70 pour cent à Toronto. Pour favoriser le redressement de cette situation, plusieurs autorités aéroportuaires croient qu'il devrait y avoir un représentant au sein de l'équipe de négociations des accords bilatéraux.

Par contre, certaines parties intéressées ont mentionné au Comité qu'une approche prudente à l'ouverture des accords bilatéraux devrait être adoptée et que cela ne devrait s'effectuer que cas par cas, lorsqu'un besoin réel est formulé.

Comme c'est le cas pour la question « ciel ouvert » aux États-Unis, le Comité a l'intention de mener des études plus approfondies sur les accords bilatéraux internationaux. Il lui

reste à examiner les opinions des gouvernements étrangers, des lignes aériennes et d'autres intervenants sur la façon de négocier une nouvelle approche relative à ces accords. Toutefois, il semble juste de dire que le statu quo ne répond pas aux besoins des voyageurs et que les ententes en vigueur sont trop restrictives.

D. Droit d'établissement

Le droit d'établissement est une question qui a été soulevée par certains témoins en vue d'assouplir davantage les services aériens canadiens. Selon ce concept, des investisseurs canadiens pourraient permettre à des transporteurs aériens de s'établir aux États-Unis pour acheminer les marchandises vers leurs installations principales aux points d'accès des États-Unis. Les transporteurs américains auraient les mêmes droits au Canada. Ces transporteurs établis au Canada utiliseraient la main-d'œuvre canadienne et des avions enregistrés au Canada qu'ils exploiteraient conformément aux règlements de sécurité du Canada. Le droit d'établissement existe en Australie, en Nouvelle-Zélande et dans l'UE.

Ceux qui favorisent ce concept mentionnent le fait que les transporteurs canadiens sont actuellement contraints dans leur capacité d'attirer des capitaux en raison des restrictions relatives à la propriété étrangère. Ils croient que le droit d'établissement pourrait faire augmenter les capitaux propres des transporteurs canadiens et accroîtrait le niveau de concurrence au pays.

Les opposants croient que les transporteurs canadiens devraient appartenir, en grande partie, aux Canadiens et craignent que le droit d'établissement ne serve qu'aux intérêts des marchés principaux et menace la viabilité des transporteurs canadiens existants.

Le Comité est d'avis qu'il a besoin de plus de renseignements à ce sujet et prévoit examiner l'expérience d'autres pays relativement à ce concept avant de formuler des recommandations.

E. Exploitant de services d'affrètement

Les exploitants de services d'affrètement étaient généralement en faveur de la libéralisation du transport aérien et avaient les mêmes préoccupations concernant les aéroports (en termes de loyers et de frais) que les transporteurs réguliers. En fait, on nous a informé que les règlements restrictifs sur les services d'affrètement du Canada continuent d'imposer des obligations administratives coûteuses aux transporteurs et que ces règlements devraient être complètement assouplis.

Le Comité croit que si la libéralisation du transport aérien doit se produire, on devrait tenir compte des implications relatives aux services d'affrètement. Nous désirons explorer cette question plus en profondeur, particulièrement parce qu'elle se rattache aux accords aériens internationaux bilatéraux, avant d'émettre tout autre commentaire à ce sujet.

PROTECTION DU CONSOMMATEUR

La disparition de Jetsgo a porté la question de la protection du consommateur au premier plan du débat et le Comité a entendu des témoignages concernant d'éventuelles solutions pour traiter de cette question. Les propositions mises de l'avant sont les suivantes :

- établissement de critères de santé financière pour les lignes aériennes (possiblement un minimum de six mois d'encaisse) supervisé par l'Office des transports du Canada (OTC) pour assurer que les fonds sont suffisants avant d'accorder un certificat d'exploitation à un nouveau transporteur aérien;
- mandater l'OTC d'exiger des évaluations financières périodiques de l'encaisse des transporteurs pour s'assurer de leur viabilité économique; et
- exiger des nouveaux transporteurs qu'ils constituent un fonds de fiducie et/ou déposent une caution jusqu'à ce que les vols prévus aient eu lieu.

Le Comité reconnaît que les intérêts du consommateur sont parfois mis de côté lorsqu'il est question de libéralisation du transport aérien et de la compétitivité de l'industrie du transport aérien au Canada. La difficulté surgit à savoir jusqu'où devrait aller la surveillance réglementaire pour protéger le consommateur et si nous devrions revenir à un régime de réglementation avant que les lignes aériennes n'entrent sur le marché.

Bien que les propositions énoncées plus haut offrent certaines lignes directrices en la matière, le Comité croit que plus d'étude est nécessaire à ce sujet pour évaluer les effets sur l'environnement concurrentiel de l'industrie du transport aérien ainsi que l'efficacité de telles propositions en vue de protéger le consommateur.

LANGUES OFFICIELLES

Tout au long de nos audiences, des préoccupations au sujet du niveau d'utilisation des deux langues officielles par les transporteurs aériens ont été soulevées. Alors que Air Canada, sous la *Loi sur les langues officielles*, doit fournir les services au public dans les deux langues officielles, cette obligation ne s'applique pas aux autres transporteurs aériens opérant au Canada, qu'ils soient nationaux ou étrangers.

Le Comité reconnaît cette contradiction et a l'intention de mener une étude approfondie sur le sujet. Nous envisageons d'examiner ce qui se fait ailleurs, dans d'autres juridictions (p. ex. en France, en Belgique) et d'apprendre, comment ces pays transigent avec le service au public dans plus d'une langue, avant de formuler une ferme recommandation dans le domaine.

FUTURE ÉTUDE DU COMITÉ

Tel que noté dans le présent rapport intérimaire, le Comité a besoin de plus de temps pour compléter ses travaux et émettre son rapport final et ses recommandations. Les questions de l'accord aérien Canada-États-Unis « ciel ouvert », les accords bilatéraux internationaux, la co-terminalisation du fret, la gouvernance aéroportuaire, le droit d'établissement, et les langues officielles entre autres, nous obligent à mener des études dans des juridictions étrangères pour nous assurer que le Canada demeure concurrentiel dans le marché mondial de l'aviation. Alors que, certaines données sur ces sujets peuvent être obtenues à travers l'examen des résultats d'études qui ont fait état de ce qui se passe ailleurs, l'information la plus pertinente et la plus récente ne peut être obtenue qu'en consultant directement les parties intéressées dans les autres pays.

Il est clair, à la lumière de nos audiences d'un bout à l'autre du Canada qu'il ne s'agit que d'une partie de l'équation. Nous devons maintenant obtenir les commentaires d'intervenants d'autres pays puisque leurs actions ont des répercussions critiques sur les politiques canadiennes en matière d'aviation. Comme l'ont mentionné de nombreux témoins devant le Comité, la compétitivité et la croissance du Canada dans le marché de l'aviation reposent sur les arènes transfrontalière et internationale.

Les trois plus importants marchés, ceux dans lesquels le Canada doit être en concurrence s'il veut prendre de l'expansion et avoir accès à un transport aérien international économique, sont la Chine, l'Inde et l'Union européenne. Notre principal concurrent, les États-Unis, est actuellement en négociations avec la Chine, l'Inde et des pays membres de l'Union européenne (notamment le Royaume-Uni et la France) dans le but d'élargir leurs accords aériens bilatéraux. De plus, le Japon cherche à élargir son service aux États-Unis.

Il est d'une importance critique pour le Canada de faire partie de ce processus et de s'assurer d'être à jour avec les directives et les éléments de négociations qui prennent place dans ces pays. Il serait donc nécessaire pour le Comité, en remplissant son mandat, d'entendre les parties intéressées (p. ex. les gouvernements, les autorités aéroportuaires, les transporteurs aériens, les syndicats et autres, etc.) des États-Unis et d'autres pays qui sont engagées dans un processus de négociation de nouveaux accords bilatéraux avec les États-Unis, afin de compléter la deuxième phase de notre étude et de pouvoir produire un rapport final.

RECOMMANDATION 1 :

Que le gouvernement fédéral réduise immédiatement les loyers des aéroports d'au moins 75 p. 100 et que Transports Canada réinvestisse le produit de ces loyers dans le réseau aéroportuaire canadien et que les aéroports ayant un volume de passagers de moins de deux millions ne payent aucun loyer.

RECOMMANDATION 2 :

Que le gouvernement s'assure que les revenus des loyers d'aéroports que reçoit Transports Canada servent à accroître le financement du PAIA, que ce financement soit de longue durée et stable et que le processus de demande de contribution aux termes de ce programme soit simplifié et moins coûteux.

RECOMMANDATION 3 :

Que le gouvernement élimine les frais pour la sécurité des passagers du transport aérien et qu'il paie pour ce service à même le Trésor.

RECOMMANDATION 4 :

Que le gouvernement paie les services de l'ASFC dans tous les aéroports qui peuvent démontrer qu'ils ont des vols réguliers transfrontaliers et/ou internationaux.

RECOMMANDATION 5 :

Que, lorsque la réglementation imposée aux aéroports entraîne une augmentation substantielle des coûts des petits aéroports et des aéroports régionaux, le gouvernement assume ces coûts.

RECOMMANDATION 6 :

Que le gouvernement, d'ici cinq ans, mette fin à sa politique et révoque les pouvoirs législatifs grâce auxquels certains ministères et agences reçoivent des services gratuitement des autorités aéroportuaires.

ANNEXE A – LISTES DES TÉMOINS

Associations et particuliers	Ville	Date	Réunion
Association du transport aérien du Canada Fred Gaspar, vice-président, Politiques et Planification stratégique	Ottawa	07/03/2005	20
Air Canada Jazz Allan Rowe, premier vice-président et chef des Affaires financières Manon Stuart, gestionnaire, Communications de l'entreprise	Halifax	10/03/2005	
Association de l'industrie touristique de la Nouvelle-Écosse Carol Thorn, président	Halifax	10/03/2005	
Autorité aéroportuaire internatioanle de Gander Ted Lennox, président, LPS Aviation Inc.	Halifax	10/03/2005	
Autorité aéroportuaire internationale d'Halifax Peter Clarke, président par intérim et chef des opérations Jerry Staples, directeur, Développement des entreprises et commercialisation	Halifax	10/03/2005	
Chambre de commerce de Halifax Bruce Russell, président, Comité de transport (bénévole) Robert Gaede, président, Sous-comité du transport aérien (bénévole) Valerie Payn, présidente	Halifax	10/03/2005	

Associations et particuliers	Ville	Date	Réunion
Ministère des transports et travaux publics de la Nouvelle-Écosse L'honorable Ronald Russell, ministre Brian Gallivan, directeur, Division des politiques et de la planification Charles MacKenzie, conseiller en politiques, Division des politiques et de la planification	Halifax	10/03/2005	
Aéroport de Saint John Inc. John Buchanan, président et directeur général David Barry, président du conseil des directeurs	Saint John	11/03/2005	
Aéroport de Saint Léonard Gérald Martin, président, Comité exécutif Normand Carrier, président, Comité d'étude Claude Emery, directeur général	Saint John	11/03/2005	
Aéroport International du Grand Moncton Kent Robinson, président Rob Robichaud, président et directeur général, Cadre supérieur	Saint John	11/03/2005	
Aéroport Régional de Charlo Sonia Roy, président Adolphe Goulette, administrateur municipal	Saint John	11/03/2005	
Atlantic Canada Airports Association John Buchanan, président Gerry Gallant, directeur général	Saint John	11/03/2005	
Autorité aéroportuaire de Charlottetown Michael Campbell, directeur général	Saint John	11/03/2005	

Associations et particuliers	Ville	Date	Réunion
Autorité aéroportuaire du Grand Fredericton David Innes, président et directeur général Andrew Steeves, vice-président du conseil d'administration	Saint John	11/03/2005	
Bureau de commerce de Saint John Tony Gogan, président	Saint John	11/03/2005	
Ministère des Transports du Nouveau Brunswick Doug Johnson, sous-ministre adjoint, Politiques du développement stratégique et des relations intergouvernementales Don Mason, gestionnaire, Services aux passagers, Politiques	Saint John	11/03/2005	
Ville de Saint John Norman McFarlane, maire, Ville de Saint John Grace Losier, maire, ville de Grand Bay - Westfield, Maires régionaux de Saint John Shelley Rinehart, vice-présidente, Entreprise Saint John, Agence de développement économique communautaire	Saint John	11/03/2005	
Aéroport de Québec Inc. Gaëtan Gagné, président du conseil Ghyslaine Collard, directrice générale	Montréal	21/03/2005	
Aéroports de Montréal (Dorval et Mirabel) James Cherry, président directeur général Pierre Martin, président, Conseil d'administration	Montréal	21/03/2005	

Associations et particuliers	Ville	Date	Réunion
Air Canada Yves Dufresne, vice-président, Réseau international, Alliances et Affaires Réglementaires Alain Boudreau, directeur Accords bilatéraux, Affaires réglementaires internationales Lyse Charette, première directrice, Affaires Corporatives Jacqueline Kost, directeur, Gestion Immobilier, propriétés immobilières de la société	Montréal	21/03/2005	
Air Creebec Inc. Anne-Marie Farrington, directrice du marketing et du soutien des opérations	Montréal	21/03/2005	
Air Transat Philippe Sureau, président, Distribution, Transat A.T. Inc. Bernard Buissières, vice-président, Affaires juridiques et conseiller juridique - Transat A.T. Inc. George Petsikas, directeur, Affaires gouvernementales et de l'industrie, affaires juridiques, Transat A.T. Inc.	Montréal	21/03/2005	
Association du transport aérien international Eugene Hoeven, directeur, Gestion des risques et assurance	Montréal	21/03/2005	
Chambre de commerce du Montréal métropolitain Isabelle Hudon, présidente	Montréal	21/03/2005	
Comité consultatif communautaire des aéroports de Montréal André Gamache, président	Montréal	21/03/2005	

Associations et particuliers	Ville	Date	Réunion
Conseil des Aéroports du Québec Richard Brouillard, président Jacques-Daniel Pelletier, directeur général	Montréal	21/03/2005	
Société Air France Christian Lahccen, vice-président et directeur général, Air France Canada Gilbert Poliquin, avocat	Montréal	21/03/2005	
Ville de Montréal Claude Dauphin, membre, Comité exécutif Kinh-Sanh Mach, conseiller en aménagement, Division du transport	Montréal	21/03/2005	
À titre personnel Fred Lazar	Toronto	22/03/2005	
Air Georgian clba Air Alliance Paul Mulrooney, président, Air Georgian Limitée	Toronto	22/03/2005	
Alitalia Diana Khoury, directeur, Marketing	Toronto	22/03/2005	
Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale au Canada Louis Erlichman, directeur canadien de la recherche,	Toronto	22/03/2005	
Autorité aéroportuaire du Grand Toronto John Kaldeway, président-directeur général Lorrie McKee, directrice générale, Affaires gouvernementales	Toronto	22/03/2005	
Bearskin Airlines Harvey Friesen, président	Toronto	22/03/2005	

Associations et particuliers	Ville	Date	Réunion
Cargojet Canada Ltd. Ajay Virmani, président-directeur général, Siège social Jamie Porteous, premier vice-président, Vente et services Pauline Dhillon, vice-présidente distribution, Relations publiques et gouvernementales	Toronto	22/03/2005	
Courrier Purolator Ltée Robert Johnson, président - directeur général William Henderson, vice-président	Toronto	22/03/2005	
El Al, La ligne aérienne d'Israël Stanley Morais, directeur général	Toronto	22/03/2005	
Greater Toronto Hotel Association Rod Seiling, président	Toronto	22/03/2005	
Ontario Restaurant Hotel and Motel Association Terry Mundell, président-directeur général	Toronto	22/03/2005	
Skyservice Inc. Russell Payson, président et directeur général, Ligne aérienne Rob Giguere, président et chef des opérations	Toronto	22/03/2005	
Syndicat des travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile Gary Fane, directeur, Département du transport Jim Stanford, économiste, Service de la recherche	Toronto	22/03/2005	

Associations et particuliers	Ville	Date	Réunion
Toronto Board of Trade Michael Lauber, ombudsman-directeur général, Services bancaires et investissements Michael Chopowick, conseiller en politique	Toronto	22/03/2005	
Tourism Toronto Lyle Hall, président, Conseil d'administration	Toronto	22/03/2005	
Abbotsford Airport Authority Dave Kandal, président	Vancouver	14/04/2005	
Autorité aéroportuaire de Prince George David Wilbur, directeur Mark Miller, gestionnaire des opérations	Vancouver	14/04/2005	
Autorité aéroportuaire de Victoria Richard Paquette, président et directeur général Linda Petch, présidente	Vancouver	14/04/2005	
Business Council of British Columbia Jerry Lampert, président et directeur général Ken Peacock, analyste principal en matière de politiques	Vancouver	14/04/2005	
Chambre de commerce de la Colombie-Britannique John Winter, président et directeur général John Garson, directeur, Élaboration de politiques et communication	Vancouver	14/04/2005	
Chambre de commerce de Vancouver Dave Park, directeur principal adjoint et économiste en chef	Vancouver	14/04/2005	

Associations et particuliers	Ville	Date	Réunion
Council of Tourism Associations of British Columbia Allan Baydala, président, Airline Industry Monitoring Consortium of BC (AIM BC) Robert Andriulaitis, directeur, Étude du transport et de la logistique, InterVISTAS Consulting Inc. William Harding, gestionnaire de projet, Airlines Industry Monitoring Consortium of BC (AIM BC)	Vancouver	14/04/2005	
English Bay Realty Consulting George Reilly, président	Vancouver	14/04/2005	
Gouvernement de la Colombie-Britannique L'honorable Kevin Falcon, ministre des transports Kathleen Miller, sous-ministre adjoint, Planification transport et politiques	Vancouver	14/04/2005	
Greater Vancouver Gateway Council Robert Wilds, directeur exécutif	Vancouver	14/04/2005	
Kelowna Flightcraft Barry Lapointe, président Ralph Wegner, directeur, Finances Bob Monaghan, avocat général	Vancouver	14/04/2005	
Tourism Vancouver Steve Talbot, membre, Conseil d'administration	Vancouver	14/04/2005	
À titre personnel Greg Halsey-Brandt, membre de l'assemblée législative, Centre Richmond	Vancouver	15/04/2005	

Associations et particuliers	Ville	Date	Réunion
Administration de l'aéroport international de Vancouver Larry Berg, président et directeur général Graham Clarke, président	Vancouver	15/04/2005	
Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale au Canada Tanya Canniff, présidente, Local 764	Vancouver	15/04/2005	
British Columbia Aviation Council Andrew Huige, président	Vancouver	15/04/2005	
British Columbia Progress Board Tim McEwan, directeur exécutif Herman Driediger, membre du conseil d'administration	Vancouver	15/04/2005	
Cathay Pacific Airways Limited Philippe Lacamp, vice-président, Canada	Vancouver	15/04/2005	
Japan Airlines International Co., Ltd. Yoshiki Mizuno, vice-président et directeur régional, Canada Turner Maynor, directeur, Service aux passagers et de l'aéroport, The Americas	Vancouver	15/04/2005	
Ville de Castlegar Shawn Sutherland, directeur, Transports	Vancouver	15/04/2005	
Ville de Richmond Rob Howard, conseiller	Vancouver	15/04/2005	
Ville de Vancouver Larry Campbell, maire, Cabinet du maire	Vancouver	15/04/2005	
Autorité aéroportuaire de Regina Murray Westerlund, président	Calgary	18/04/2005	

Associations et particuliers	Ville	Date	Réunion
Autorité aéroportuaire de Saskatoon Patrick Pitka, président E. Robert Stromberg, ancien président	Calgary	18/04/2005	
Calgary Airport Authority Peter Wallis, président Garth F. Atkinson, président et directeur général Julien De Schutter, vice-président, Marketing d'aéroport	Calgary	18/04/2005	
Chambre de commerce d'Edmonton Martin Salloum, président et directeur général Rick Hersack, gestionnaire, Affaires gouvernementales	Calgary	18/04/2005	
Edmonton Economic Development Corporation Allan Scott, président et directeur général	Calgary	18/04/2005	
Edmonton International Airport Jim Meyer, vice-président, Marketing et développement de l'entreprise Mark Ruel, gérant, cargo, Marketing et développement de l'entreprise	Calgary	18/04/2005	
Gouvernement de l'Alberta L'honorable Lyle Oberg, ministre, Infrastructure et Transports	Calgary	18/04/2005	
Regional Community Airports Coalition of Canada Brian Grant, président, directeur général, Commission aéroportuaire de Grande Prairie Alvin Maier, vice-président, Directeur principal, Fort St. John	Calgary	18/04/2005	

Associations et particuliers	Ville	Date	Réunion
Team Calgary Bruce Graham, président et directeur général, Développement économique de Calgary Murray Sigler, président et directeur général, Chambre de commerce de Calgary	Calgary	18/04/2005	
WestJet Clive Beddoe, président-directeur, président et chef de la direction	Calgary	18/04/2005	
Chambre de commerce de Winnipeg David Angus, président et directeur général Philip Sheps, président du conseil	Winnipeg	19/04/2005	
Destination Winnipeg Inc. Stuart Duncan, président Tim Feduniw, directeur de projet, Secteurs des transports	Winnipeg	19/04/2005	
Winnipeg Airports Authority Inc. Barry Rempel, président et directeur général Arthur Mauro, président	Winnipeg	19/04/2005	
Association des pilotes de ligne, Internationale Kent Hardisty, président, Conseil canadien Art LaFlamme, représentant principal, Canada Dan Adamus, vice-président, Conseil canadien	Ottawa	02/05/2005	24
Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale au Canada Paul Lefebvre, président, Local 2323, Airline Central	Ottawa	02/05/2005	24

Associations et particuliers	Ville	Date	Réunion
Autorité aéroportuaire internationale de Thunder Bay Scott McFadden, président et directeur général	Ottawa	02/05/2005	24
Congrès du travail du Canada Bill Chedore, coordonnateur national, Santé et sécurité Kevin Hayes, économiste principal, Politiques sociales et économiques	Ottawa	02/05/2005	24
Syndicat canadien de la fonction publique Richard Balnis, chercheur principal	Ottawa	02/05/2005	24
Teamsters Canada Phil Benson, lobbyiste Guy Bissonnette, permanent syndical, Local 1999 François Laporte, adjoint exécutif du président	Ottawa	02/05/2005	24
Association des pilotes d'Air Canada Kent Wilson, président David Coles, Comité affaires étrangères Andy Wilson, secrétaire trésorier	Ottawa	04/05/2005	25
Bureau de la concurrence Sheridan Scott, commissaire de la concurrence David McAllister, directeur des dossiers spéciaux et conseiller stratégique	Ottawa	04/05/2005	25
Chambre de commerce du Canada Michael Murphy, premier vice-président, Politiques Robert McKinstry, analyste de politiques	Ottawa	09/05/2005	26

Associations et particuliers	Ville	Date	Réunion
Conseil des aéroports du Canada Jim Facette, président-directeur général Howard P. Goldberg, vice-président, Affaires économiques et de l'élaboration des politiques	Ottawa	09/05/2005	26
Institut du droit aérien et spatial Richard Janda, professeur, Université de McGill	Ottawa	09/05/2005	26

ANNEXE B – LISTES DES MÉMOIRES

Abbotsford Airport Authority
Administration de l'aéroport international de Vancouver
Aéroport de Québec Inc.
Aéroport de Saint John Inc.
Aéroport de Saint Léonard
Aéroport de Windsor
Aéroport International du Grand Moncton
Aéroport Régional de Charlo
Aéroports de Montréal (Dorval et Mirabel)
Air Canada Jazz
Air Canada
Air Creebec Inc.
Air Transat
Alitalia
Association de l'industrie touristique de la Nouvelle-Écosse
Association de l'industrie touristique du Canada
Association des hôtels du Canada
Association des pilotes d'Air Canada
Association des pilotes de ligne, Internationale
Association du transport aérien du Canada
Association du transport aérien international
Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale au Canada
Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale au Canada
Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale au Canada
Atlantic Canada Airports Association
Autorité aéroportuaire de Charlottetown
Autorité aéroportuaire de Prince George
Autorité aéroportuaire de Regina
Autorité aéroportuaire de Saskatoon
Autorité aéroportuaire de Victoria

Autorité aéroportuaire du Grand Fredericton
Autorité aéroportuaire du Grand Toronto
Autorité aéroportuaire internatioanle de Gander
Autorité aéroportuaire internationale de Thunder Bay
Autorité aéroportuaire internationale d'Halifax
Autorités aéroportuaires, Aéroport international MacDonald-Cartier d'Ottawa
Bearskin Airlines
British Columbia Aviation Council
British Columbia Progress Board
Bureau de commerce de Saint John
Bureau de la concurrence
Business Council of British Columbia
Calgary Airport Authority
Cargojet Canada Ltd.
Cathay Pacific Airways Limited
Chambre de commerce de Halifax
Chambre de commerce de la Colombie-Britannique
Chambre de commerce de Vancouver
Chambre de commerce de Winnipeg
Chambre de commerce d'Edmonton
Chambre de commerce du Canada
Comité consultatif communautaire des aéroports de Montréal
Congrès du travail du Canada
Conseil des Aéroports du Québec
Council of Tourism Associations of British Columbia
Courrier Purolator Ltée
Destination Winnipeg Inc.
Edmonton Economic Development Corporation
Edmonton International Airport
El Al, La ligne aérienne d'Israël
English Bay Realty Consulting

Fédération du tourisme de l'Ontario
Gouvernement de la Colombie-Britannique
Gouvernement de l'Alberta
Gouvernement de l'Île du Prince-Édouard
Gouvernement du Yukon
Greater Toronto Hotel Association
Greater Vancouver Gateway Council
Halsey-Brandt, Greg
Heffernan, Gerry
Institut du droit aérien et spatial
Japan Airlines International Co., Ltd.
Kelowna Flightcraft
Lazar, Fred
Ministère des transports du Nouveau Brunswick
Ministère des transports et travaux publics de la Nouvelle-Écosse
Ontario Restaurant Hotel and Motel Association
Regional Community Airports Coalition of Canada
Skyservice Inc.
Smith, David E.
Société Air France
Syndicat canadien de la fonction publique
Syndicat des travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile
Team Calgary
Toronto Board of Trade
Tourism Toronto
Tourism Vancouver
Ville de Castlegar
Ville de Montréal
Ville de Richmond
Ville de Saint John
Ville de Vancouver

WestJet

Winnipeg Airports Authority Inc.

Le 10 mars 2005

Visite de l'aéroport d'Halifax, Halifax, N.S.

Le 23 mars 2005

Visite du poste frontalier "Peace Bridge", Niagara Toronto
Visite de l'aéroport international Pearson, Toronto, Ontario

Le 4 avril 2005

Visite de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, Ottawa, Ontario

Le 15 avril 2005

Visite de la gare de "Rocky Mountainer", Vancouver, B.C.

Le 16 avril 2005

Visite du poste frontalier "Peace Arch", Surrey, B.C.

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer dans les 120 jours une réponse globale à son rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux pertinents du Comité permanent des transports (séances n^{os} 20, 24, 25, 26, 27 et 28) est déposé.

Respectueusement soumis,
Le président,

Roger Gallaway

PROCÈS-VERBAL

Séance n° 28

Le mercredi 18 mai 2005

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 32, dans la pièce 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Roger Gallaway, président.

Membres du Comité présents : Raymond Bonin, Robert Carrier, Bev Desjarlais, l'hon. Roger Gallaway, Jim Gouk, James Moore, Francis Scarpaleggia, Caroline St-Hilaire et Borys Wrzesnewskyj.

Membres substitués présents : Brian Jean pour Dave Batters.

Membres associés présents : Ken Epp.

Aussi présents : *Bibliothèque du Parlement* : John Christopher, analyste.

Témoins : *Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* : Maurice Baril, président, Conseil d'administration.

À 15 h 32, le Comité siège à huis clos.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude sur la libéralisation du transport aérien et le réseau aéroportuaire du Canada.

Le Comité poursuit son étude d'une ébauche de rapport.

Il est convenu, — Que l'ébauche de rapport, telle que modifiée, soit adoptée.

Il est convenu, — Que, dans la mesure où cela ne modifie pas le contenu du rapport, le président, le greffier et l'analyste soient autorisés à apporter au rapport les modifications jugées nécessaires (erreurs de grammaire et de style).

Il est convenu, — Que le président présente ce rapport à la Chambre.

À 15 h 42, la séance est suspendue.

À 15 h 48, la séance reprend en public.

Conformément aux articles 110 et 111 du Règlement, le Comité entreprend l'étude du certificat de nomination de Maurice Baril au poste de président de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien renvoyé au Comité le lundi 9 mai 2005.

Le témoin fait une déclaration et répond aux questions.

Du consentement unanime, il est convenu, — Que le Comité approuve le certificat de nomination de Maurice Baril au poste de président du conseil d'administration de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

À 16 h 48, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

Le greffier du Comité,

Georges Etoke