



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 139 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 30 avril 2019

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 30 avril 2019

● (1100)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): La 139^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités est ouverte.

Avant que nous ne passions à l'ordre du jour, j'ai besoin de l'appui du Comité pour l'adoption du budget de deux études: 15 200 \$ pour l'étude du projet de loi C-97; 1 500 \$ pour une étude des véhicules immatriculés aux États-Unis, réclamée par votre collègue.

Tous ceux qui sont pour.

Des députés: Oui.

La présidente: Dans la séance du sous-comité qui a précédé la séance actuelle, il a été convenu de consacrer les séances des mardi 14 et jeudi 16 mai à l'étude de la stratégie canadienne sur les transports et la logistique.

Il a été convenu de convoquer, pour la séance du mardi 28 mai, des fonctionnaires du ministère des Services aux Autochtones, relativement à la fourniture d'infrastructures aux communautés autochtones, en consacrant une heure à l'ébauche de rapport sur la sécurité des passagers d'autobus.

Il a été convenu de consacrer la séance du jeudi 30 mai à l'examen de l'ébauche du rapport en question.

Il a été convenu de consacrer la séance du mardi 4 juin à l'étude de l'initiative du fonds national des corridors.

Il a été convenu de consacrer la séance du jeudi 6 juin à l'examen de l'ébauche de rapport sur la stratégie canadienne sur les transports et la logistique, dans le Canada atlantique et le Québec.

Il a été convenu de consacrer les séances des 13, 18 et 20 juin à l'étude des exigences du Canada concernant le transport de passagers par chemin de fer.

Ces révisions englobent notre charge actuelle de travail. Nous continuerons de nous réunir au moins jusqu'au 20, si je me fie à notre rythme de travail. Nous serons donc entièrement libérés à cette date.

Des observations sur le programme de nos travaux adopté ce matin par notre sous-comité?

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): En ferez-vous la distribution aux membres du Comité le plus tôt possible?

La présidente: Oui.

Mme Kelly Block: Pourrais-je ajouter également une autre observation, avant que nous n'entendions les témoins?

Nous sommes censés voter à 11 h 48, et sachant que nous nous accordons volontiers huit minutes pour nous rendre à la Chambre, nous soustrairons 20 minutes au temps prévu pour ce groupe de

témoins. Pouvons-nous rééquilibrer la durée de son témoignage pour nous donner la possibilité d'en entendre davantage avant de passer au deuxième groupe?

La présidente: Êtes-vous tous d'accord pour, au besoin, nous rendre jusqu'à 13 h 15? Ça permettrait de ne pas amputer les témoignages.

Des députés: Oui.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Oui, monsieur Liepert.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Le fait de ne pas avoir invité de fonctionnaires du ministère à venir témoigner, pour l'étude de ces articles me préoccupe. Pourrions-nous envisager de prendre une heure dans l'une des deux prochaines séances que nous consacrerons aux articles sur le pilotage et convoquer des fonctionnaires pour l'explication de certains des chiffres que je prévois que nos témoins d'aujourd'hui avanceront?

Je pense que vous allez constater, d'après certaines des observations faites, des motifs réels de préoccupation à l'égard des coûts, de leur affectation et de leur transfert. Je ne vois aucune possibilité de questionner les fonctionnaires sur leur élaboration de ce modèle.

● (1105)

La présidente: Les fonctionnaires seront ici, avec Nav Canada, le 7 mai, pendant une heure. Ce n'est peut-être pas inscrit, mais c'est ce qui est prévu pour cette séance.

M. Ron Liepert: Merci.

La présidente: Malheureusement, la séance ne peut pas dépasser 13 heures. Un autre comité arrive à cette heure. Nous devons faire de notre mieux pour obtenir tous les renseignements possibles et assurer à chacun le temps de parole qui lui revient.

Présentons maintenant les témoins.

Nous accueillons le vice-président principal d'Air Canada Express et des relations gouvernementales d'Air Canada, M. Ferio Pugliese. Le représentant de WestJet est le conseiller en sûreté aérienne de l'entreprise, M. Jared Mikoch-Gerke. Celui d'Air Transat est le directeur principal aux affaires gouvernementales et communautaires, M. Howard Liebman. Enfin, celui du Conseil national des lignes aériennes du Canada est son président-directeur général, M. Massimo Bergamini, que nous connaissons tous très bien.

Si j'ai bien compris, monsieur Bergamini, vous préféreriez vous lancer le premier. Vous disposez de cinq minutes.

[Français]

M. Massimo Bergamini (président-directeur général, Conseil national des lignes aériennes du Canada): Je vous remercie, madame la présidente, ainsi que les membres du Comité.

Je m'appelle Massimo Bergamini. Je vais passer tout de suite à ma présentation.

Le Conseil national des lignes aériennes du Canada représente les quatre plus grandes compagnies aériennes du Canada: Air Canada, Air Transat, WestJet et Jazz Aviation.

Cela me fait plaisir d'être accompagné par des représentants des trois membres fondateurs de notre organisme, qui aborderont chacun des aspects de ce projet de loi et du processus qui en découle.

[Traduction]

Le Conseil national des lignes aériennes du Canada a été créé dans le but de réaliser quatre objectifs: faciliter le consensus au sein de l'industrie sur les enjeux clés; servir d'intermédiaire avec les gouvernements; élaborer et défendre des politiques qui appuient une industrie de l'aviation qui soit sécuritaire, efficace et concurrentielle à l'échelle mondiale; et, surtout, fournir une fenêtre sur notre industrie et l'écosystème dans lequel elle évolue.

Je vous demande aujourd'hui de regarder par cette fenêtre, pendant un moment, pour examiner la proposition suivante: la raison pour laquelle aujourd'hui les vols présentent moins de risques que se rendre à pied au travail ou que des millions de personnes se déplacent d'un continent à un autre chaque jour, décollant et atterrissant avec une précision d'horloge, est qu'il n'y a pas de place pour l'impatience, les raccourcis ou l'improvisation dans l'aviation commerciale.

Il est probablement juste de le dire aux législateurs et aux organismes de réglementation du monde entier, qui ne s'attendent à rien de moins de leurs secteurs de l'aviation commerciale que la véracité de cette affirmation.

Permettez-moi maintenant de vous demander si cette proposition devrait avoir des répercussions sur votre comité, le Parlement ou le gouvernement. Parce que nous voilà, six mois avant les élections générales, pour débattre d'un projet de loi sur la politique de l'aviation qui est enfoui dans un projet de loi sur les finances — et nous savons ce que cela signifie — après que notre industrie a été informée que le gouvernement s'attend à ce que tout le processus soit terminé avant le 1^{er} avril 2020.

Ne nous y trompons pas. Toute comparaison de ce processus au transfert efficace des fonctions de contrôle du trafic aérien à Nav Canada, en 1996, est au mieux fallacieuse. Peut-être est-il vrai que le projet de loi qui a créé Nav Canada était également intégré dans la loi habilitante du budget de 1996, mais les similitudes s'arrêtent là. La réussite du modèle de Nav Canada était l'aboutissement de près de deux années de négociations difficiles, avec des réunions presque toutes les semaines où tout était sur le tapis. À la différence du projet de loi que nous avons devant nous aujourd'hui, qui vise à permettre au gouvernement de se décharger rapidement de ses fonctions de contrôle de sécurité dans les aéroports, le projet de loi sur Nav Canada a respecté et reflété le résultat de ces négociations.

Permettez-moi deux exemples qui démontrent l'importance de cette question.

Le projet de loi de 1996 sur Nav Canada prévoit une indemnisation des coûts additionnels découlant des directives

ministérielles, contrairement au projet de loi que vous avez sous les yeux. C'est particulièrement important pour nous, puisque c'est directement lié à l'une des trois mises en garde que nous avions soulevées auprès du gouvernement en 2017, c'est-à-dire: la nécessité de reconnaître l'impact des chocs extérieurs de sécurité sur les opérations et le financement de la nouvelle entité afin de protéger le portefeuille des voyageurs.

Nous savons que des menaces réelles et potentielles à la sécurité peuvent donner lieu à l'imposition de nouvelles exigences en matière de contrôle, ce qui entraînerait des coûts additionnels. L'ACSTA a d'ailleurs été créée en réponse à une telle éventualité, comme vous le savez.

En décembre 2009, une tentative d'un terroriste qui dissimulait une bombe dans ses sous-vêtements a entraîné une hausse des frais d'utilisation l'année suivante.

Le deuxième exemple concerne le financement de la transition. Le projet de loi de 1996 sur Nav Canada et la Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté fixent un montant en argent pour compenser les coûts de fonctionnement encourus avant que la nouvelle entité ne soit en mesure de générer des revenus suffisants.

La différence, et elle est importante, est que le niveau de financement de la transition fourni à un nouveau Nav Canada a été déterminé à la suite de négociations et il reflétait une compréhension mutuelle de ce qui était requis pour un lancement réussi.

Même si le budget de 2019 alloue 872 millions de dollars aux coûts de transition, nous ne savons pas comment ce chiffre a été calculé, s'il comprend les coûts accessoires, comme les services d'agents armés à bord des avions ou les nouvelles responsabilités de l'OTC ou s'il reflète les normes actuelles de service ou les coûts de démarrage du nouvel organisme.

Ce ne sont là que deux exemples. Il y en a d'autres. Mais, pour l'instant, oublions, une fois pour toutes, l'idée d'une ressemblance quelconque avec l'expérience qui a précédé la création de Nav Canada.

En 2017, lorsque Transports Canada a sondé les joueurs de l'industrie sur des options pour la gouvernance et des modèles d'affaires pour l'ACSTA, notre industrie a appuyé en principe le transfert de ses fonctions à une entité à but non lucratif. Comme vous le verrez dans les annexes 1 et 2 de notre exposé, nous l'avons fait avec un certain nombre de questions et de mises en garde.

Au lieu de collaborer avec notre industrie pour y remédier, le gouvernement a préféré laisser ces questions lettre morte pendant deux ans. Maintenant, alors que notre industrie est aux prises avec des défis opérationnels majeurs, découlant de l'interdiction de vol des appareils Max 8, la mise en oeuvre de nouvelles règles concernant les temps de vols et l'impossible tâche de se conformer avant le 1^{er} juillet aux nouvelles règles normatives touchant les droits des passagers, nous sommes une fois de plus confrontés à un échéancier et à un processus imposés par le gouvernement.

● (1110)

[Français]

Personne ne peut sérieusement avancer que cette façon de faire satisfait aux normes de prise de décision posée et prudente dont nos transporteurs aériens sont censés faire preuve.

Cela me ramène à ma question initiale: quelles sont les conséquences de tout cela pour vous, parlementaires et membres de ce comité?

[Traduction]

Comme il s'agit d'un projet de loi de nature financière, des limites s'imposent aux amendements que votre comité peut proposer pour l'améliorer. Cela demeure la prérogative du ministre. Mais votre comité peut utiliser sa tribune pour lui faire savoir qu'il est favorable à un processus de négociation transparent et posé et que le projet de loi doit être amendé pour que cela se produise.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Bergamini.

Enchaînons avec M. Liebman.

M. Howard Liebman (directeur principal, Affaires gouvernementales et communautaires, Air Transat): Bonjour.

[Français]

Je vous remercie, madame la présidente, ainsi que les membres du Comité.

Je m'appelle Howard Liebman. Je suis directeur principal des Affaires gouvernementales et communautaires et je représente Air Transat.

En guise d'introduction, je souhaite appuyer la présentation de notre association, le Conseil national des lignes aériennes du Canada, et remercier notre président et chef de la direction, Massimo Bergamini, de son témoignage.

Air Transat est le deuxième opérateur en importance de services aériens internationaux de passagers au Canada. Basé à Montréal, avec des bases secondaires à Toronto, Vancouver, Calgary et Québec, il exploite des services aériens depuis plus de 20 points de passage au Canada vers 65 destinations populaires, avec une flotte de 35 gros porteurs commerciaux et plus de 3 000 employés de bord dévoués partout au pays.

[Traduction]

En 2018, nous avons transporté plus de quatre millions et demi de passagers, et notre engagement pour l'excellence du service a été reconnu par le prix Skytrax qui nous a consacrés la meilleure ligne aérienne vacances du monde.

Nous nous acheminons vers une flotte entièrement constituée d'Airbus, et nous prendrons très bientôt livraison du premier, le premier aussi en Amérique du Nord, le long courrier Airbus A321neo, économe en carburant.

Notre engagement à donner le meilleur service à nos passagers et à leur fournir la meilleure expérience possible fait partie de notre ADN collectif depuis notre premier vol, en novembre 1987.

Le contrôle de sécurité des aéroports est un élément essentiel de l'écosystème global de l'aviation. Aucun des joueurs, voyageurs, transporteurs, aéroports et gouvernement n'a d'autre latitude que de bien s'en acquitter.

Nous prenons note des observations que vous venez d'entendre de la part du Conseil national des lignes aériennes du Canada selon que ce projet de loi omnibus C-97 sur le budget a soulevé des questions capitales concernant des domaines comme le financement et la gouvernance et que, en conséquence, il est impératif de ne pas précipiter le processus.

Air Transat est prête à mettre à contribution ses trois décennies d'expertise pour y participer de façon constructive, et nous soulignons le fait que ce processus mérite l'attention complète de votre honorable comité, pour que le Canada conserve un système de contrôle de la sécurité des aéroports qui soit sûr, efficace et productif. Nous sommes forts de l'expérience de la commercialisation des

services de navigation aérienne au Canada et nous sommes attentifs à l'échéancier d'environ deux ans accordé pour la création de Nav Canada.

Je conclus ma déclaration préliminaire en prenant un moment de recul pour vous faire part d'un contexte important. Alors que notre industrie s'engage dans ce processus avec l'expertise et les ressources nécessaires, il est impératif que votre comité se fasse une idée de la mesure exacte des initiatives réglementaires qui ciblent de manière convergente l'industrie du transport aérien. Il s'agit notamment de règlements pour la protection des passagers, de règlements régissant le temps de vol des pilotes, de normes sur les carburants propres et d'initiatives environnementales connexes, de règlements sur l'accessibilité, de règles sur la consultation sur la rémunération égale des contractuels régis par des règles fédérales dans le secteur du transport aérien et d'autres encore.

Je précise tout de suite que ce n'est en rien une critique de ces initiatives importantes. Au contraire, l'industrie appuie chacune d'elles sans réserve. Ce que je veux dire, ici, et c'est capital, c'est que toutes ces modifications réglementaires importantes arrivent en même temps. Outre l'impératif suprême de sécurité et de sûreté, qui ne doit jamais faire l'objet de compromis, il se pose une question de capacité, pour que tous les joueurs comprennent bien ce dont il s'agit.

Ne perdons pas de vue le fait que l'industrie du transport aérien est une locomotive économique pour l'industrie touristique canadienne et, de fait, pour toute l'économie canadienne. Les coûts individuels et cumulatifs de ces initiatives — supportés par les utilisateurs, l'industrie et, soyons honnêtes, les voyageurs, au bout du compte — doivent tous être pris en considération.

● (1115)

[Français]

Merci beaucoup, madame la présidente.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Liebman.

Entendons maintenant M. Pugliese.

M. Ferio Pugliese (vice-président principal, Air Canada Express et relations gouvernementales, Air Canada): Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour.

[Français]

Bonjour, tout le monde.

[Traduction]

Je me nomme Ferio Pugliese. Je suis le vice-président principal d'Air Canada Express et des relations gouvernementales.

[Français]

Je tiens tout d'abord à vous remercier de nous donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui.

[Traduction]

Je comparais devant vous pour discuter de ce que nous croyons être, s'il est bien fait, l'un des changements les plus importants à survenir dans le transport aérien au Canada depuis la cession des aéroports.

L'idée de créer une administration de contrôle désignée pour remplacer l'ACSTA, dans le projet de loi C-97, fait suite aux demandes que l'industrie et le public adressent depuis des années pour améliorer le système, après examen approfondi mené par les transporteurs, les aéroports et le public voyageur. Transports Canada a toujours soutenu nos démarches dans ce domaine, et nous sommes heureux de constater que les choses bougent de façon importante sur ce plan.

Avant de m'étendre davantage sur la question de la nouvelle administration de contrôle, je voudrais vous parler brièvement d'Air Canada.

Il y a un peu plus de 10 ans, la Société évitait de justesse la faillite après l'effondrement des marchés financiers. Elle a alors entrepris de devenir un champion canadien mondial de son domaine. L'an dernier, nous avons transporté plus de 51 millions de passagers, soit 65 % de plus qu'en 2009. Nous desservons 220 destinations sur six continents et nous avons ajouté 120 liaisons au cours des cinq dernières années seulement. Grâce à notre croissance, nos trois principales plaques tournantes canadiennes figurent parmi les 50 villes internationales offrant le plus de connectivité à l'échelle mondiale. Mis à part le Canada, seuls les États-Unis et la Chine, les deux plus grands marchés de services aériens, comptent trois villes ou plus dans ce classement exclusif. Air Canada demeure résolue à poursuivre dans cette voie.

D'après des études récentes d'impact économique réalisées par KPMG et InterVISTAS, notre production économique annuelle totale s'est établie à 47 milliards de dollars, ce qui inclut l'apport net de 21 milliards au PIB et plus de 1,9 milliard en recettes fiscales directes pour les gouvernements.

Notre équipe de 36 000 membres, dont 6 000 ont été embauchés au cours des trois dernières années seulement, soutient cette croissance, et sans elle, nous ne pourrions pas offrir notre produit à nos clients. Ce sont en tout 190 000 emplois qui dépendent de nos opérations à l'échelle du pays. Notre engagement envers les communautés et nos clients démontre notre profond désir de nous assurer que la réforme de l'ACTSA répondra aux besoins de l'industrie et du public voyageur.

Un nouveau modèle s'impose pour améliorer l'efficacité et réduire l'attente, les vols retardés au départ et les correspondances ratées pour les voyageurs. Les inefficacités actuelles ont fait perdre des occasions économiques, aggravé la perception et détérioré l'expérience des clients qui transitent par le Canada et qui voyagent à l'intérieur du pays.

Même si cette réforme est la bienvenue, Air Canada émet une mise en garde: pour être bien faite, elle doit être menée de manière réfléchie, bien planifiée et fiscalement responsable. Nous incitons le Comité à prendre le temps nécessaire pour coordonner et réaliser une consultation approfondie de toutes les parties.

Nous sommes préoccupés par la disposition qui permet la vente des actifs de l'ACSTA à la nouvelle administration désignée en matière de sécurité et par l'incidence de cette vente sur les coûts pour les voyageurs. Il ne faudrait pas que le bilan de la nouvelle entité soit alourdi par la dette à long terme créée par cette vente. Actuellement, on laisse entendre que les actifs seront cédés à une valeur négociée et que la nouvelle entité utilisera les produits de l'exploitation dérivés des tarifs, droits et redevances pour financer sa dette importante nouvellement acquise.

Les conséquences sont simples: augmentation des coûts de voyage et financement réduit pour les investissements requis dans les technologies, les processus et les pratiques. Nous avons une chance

pour bien agir, et notre meilleure source d'inspiration est le transfert, par le gouvernement, du système de navigation aérienne à Nav Canada, en 1996, qui s'est fait dans des délais permettant des consultations adéquates. Nous proposons une approche semblable pour la réforme de l'ACSTA.

Enfin, je souhaite souligner et rappeler au Comité que le transport aérien traverse aussi la période de réformes réglementaires la plus active depuis le début des années 1990. Parmi ces réformes, l'industrie travaille avec le gouvernement à peaufiner le Règlement sur la protection des passagers aériens.

Les échanciers du gouvernement à l'égard de cette politique sont tout simplement irréalistes et franchement irresponsables, pour les raisons suivantes: mise en oeuvre hâtive, sans tenir compte des réalités opérationnelles, ce qui entraînera des conséquences non voulues; politique s'appuyant sur des études d'impact de la réglementation imparfaites et inexactes; voyages aériens qui, encore une fois, deviendront plus chers et moins accessibles aux Canadiens.

● (1120)

Enfin, notre société aérienne, ainsi que d'autres, est confrontée au défi le plus important que doit relever l'industrie depuis les attentats du 11 septembre. En effet, le fait que les 737MAX soient cloués au sol oblige les transporteurs à affecter entièrement leurs effectifs pour gérer les horaires, maintenir le service et gérer les suspensions de liaisons. Bien que notre équipe a fait un excellent travail pour assurer le maintien de nos activités, cela exige de nos ressources un effort considérable qui laisse peu de place pour gérer d'autres enjeux.

De plus, les transporteurs aériens devront continuer de compter sur un nombre important de ressources pour préparer autant les clients que les activités d'exploitation en vue de la remise en service éventuelle des appareils.

Voilà qu'on demande en plus à l'industrie de se lancer à une vitesse accélérée dans le vaste projet de réforme de l'ACSTA. Le fait de suggérer que des négociations complexes soient menées à brève échéance mine l'industrie et le public voyageur et donnera des résultats mitigés.

Avant d'entamer les prochaines étapes de la réforme de l'ACSTA, nous vous implorons de considérer les recommandations suivantes. Premièrement, laissez d'abord le temps à l'industrie de se remettre du retrait du 737MAX. Deuxièmement, reportez la mise en oeuvre du Règlement sur la protection des passagers aériens afin de pouvoir tenir davantage de consultations grandement nécessaires. Troisièmement, au cours des prochains mois, donnez aux aéroports et aux transporteurs assez de temps pour envisager la façon de créer une administration chargée du contrôle de sûreté qui soit une référence pour l'industrie et qui débute ses activités avec un transfert d'actifs à une valeur nominale.

Air Canada soutient une réforme bien faite de l'ACSTA, ce qui veut dire qu'une consultation doit avoir lieu et que le projet de loi devra être examiné attentivement. Cela ne peut pas avoir lieu avec une proposition de réforme faisant partie d'un projet de loi omnibus sur le budget qui ne laisse virtuellement aucune place aux modifications.

La présidente: Merci.

Nous allons passer à M. Mikoch-Gerke, de WestJet, mais avant de commencer, on a demandé la tenue du vote. Avons-nous la permission de poursuivre jusqu'à ce qu'il reste huit minutes?

Merci beaucoup à chacun de vous.

Vous avez la parole, monsieur Mikoch-Gerke.

M. Jared Mikoch-Gerke (conseiller, Sûreté aérienne, WestJet Airlines Ltd.): Merci, madame la présidente, chers membres du Comité, de m'avoir invité à discuter avec vous aujourd'hui.

Je m'appelle Jared Mikoch-Gerke, et je suis conseiller en matière de sûreté aérienne pour WestJet. Dans mes fonctions, j'agis en tant qu'expert par rapport à tout ce qui touche la législation et la politique réglementaire en matière de sûreté aérienne sur notre réseau mondial, et je suis agent de liaison principal auprès de l'ACSTA dans sa forme actuelle.

Je représente WestJet dans plusieurs groupes de travail et comités dirigés par Transports Canada et liés à la réforme et à l'élaboration de politiques de sûreté aérienne. Je préside également le Comité de la sécurité et de la facilitation du Conseil national des lignes aériennes du Canada.

WestJet est au milieu d'importants changements. En effet, le transporteur lancé en 1996 qui ne possédait que trois avions desservant cinq destinations dans l'Ouest canadien effectue maintenant plus de 700 vols par jour. Nous avons une flotte aérienne de 180 appareils qui transportent près de 80 000 clients par jour au sein de notre réseau international en expansion.

Nous sommes le deuxième transporteur aérien au Canada, et la sécurité de nos clients est au cœur de ce que nous faisons. Nous sommes donc passionnés par le sujet à l'étude.

En 2017, lorsque Transports Canada a annoncé pour la première fois qu'il examinerait de nouveaux modèles d'affaires et de gouvernance pour l'ACSTA, je représentais WestJet et le Conseil national des lignes aériennes du Canada au sein du groupe de travail sur les contrôles de sécurité dirigé par Transports Canada avec nos collègues des aéroports.

Tout au long de 2017, nous avons examiné et évalué quatre options, dont une qui consistait à retransformer l'ACSTA en une société sans capital-actions et sans but lucratif qui se situerait dans un cadre semblable à NAV Canada. Notre analyse des différents modèles s'appuyait sur sept principes, qui peuvent être répartis en trois principaux éléments.

Premièrement, il ne faut jamais compromettre la sécurité. Les contrôles doivent être efficaces et adaptés aux nouvelles menaces tout en respectant des normes concurrentielles à l'échelle internationale qui permettent de contrôler 95 % des passagers en 10 minutes ou moins et sans prendre plus de 20 minutes.

Deuxièmement, l'entité doit adopter les normes les plus élevées en matière de gouvernance d'entreprise et de responsabilité publique, en veillant à ce que la disponibilité des services ne fasse pas obstacle aux investissements, à l'exploitation ou à la croissance.

Troisièmement, un financement continu est nécessaire sur une période de plusieurs années pour soutenir l'innovation en matière d'investissement de capitaux au moyen d'une norme nationale uniforme, ainsi que d'une période de transition pleinement financée pour éviter les augmentations marquées des coûts assumés par les passagers ou l'industrie.

D'entrée de jeu, nous avons soutenu la création d'une nouvelle société sans but lucratif semblable à NAV Canada, mais avec d'importantes réserves. C'est encore ce que nous soutenons d'un point de vue idéologique, mais nous avons plusieurs préoccupations sur lesquelles il est important selon nous que le Comité se penche pour les comprendre.

Lorsqu'on lit ce projet de loi, et qu'on fait le lien avec la loi qui a créé NAV Canada, on constate plusieurs différences dont il faut tenir compte. Comme nous le savons, l'ACSTA a été créée dans la foulée

des attentats du 11 septembre, un événement qui a radicalement changé le transport aérien. De plus, d'autres événements ont également entraîné d'importants changements aux contrôles de sûreté aérienne.

Nous avons eu le complot de la bombe dissimulée dans un sous-vêtement, qui s'est traduit par le contrôle des liquides et des gels que nous avons aujourd'hui, le complot de la bombe dissimulée dans un soulier, qui a donné lieu à l'obligation d'enlever ses souliers au point de contrôle, et d'autres événements qui ont changé les contrôles de sûreté au fil des ans.

Ces événements ont entraîné des changements quasi immédiats aux exigences en matière de contrôle pour assurer la sécurité des passagers tout en inspirant la confiance du public. Ils s'accompagnent souvent de coûts considérables. Il est crucial que l'entité fasse preuve de souplesse et qu'elle s'adapte aux nouvelles menaces, mais il faut des garanties financières pour y parvenir.

Nous comprenons que l'entité doit suivre les directives et qu'elle doit faire des contrôles aux aéroports désignés sur ordre du ministre. Toutefois, nous croyons fermement que, comme pour NAV Canada, le gouvernement devrait avoir en place des protections financières lorsque les changements se traduisent par une perte financière pour l'entité, qu'il s'agisse d'une compensation financière ou de l'établissement d'un fonds de réserve.

Comme nous le savons, la sûreté aérienne est extrêmement sensible aux grands bouleversements externes, et nous devons veiller à ce que l'entité soit stable financièrement pour résister à ces événements. Il y a également plusieurs autres éléments sur lesquels nous n'avons pas de point de vue, mais qui sont essentiels au succès de cette nouvelle entité.

En ce qui a trait aux biens et au matériel que possède actuellement l'ACSTA, nous demeurons convaincus qu'ils devraient être transférés à une valeur nominale étant donné que ce sont des Canadiens qui les ont payés par l'entremise du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, le DSPTA. Si on transfère les biens en se servant de la valeur comptable, ce sont les consommateurs qui devront en assumer les coûts, encore une fois.

À propos du DSPTA, nous croyons qu'il devrait être éliminé une fois que l'entité aura établi les redevances, mais on ne sait pas ce qu'il en adviendra. Le maintien du DSPTA parallèlement aux nouvelles redevances ne fera qu'augmenter le coût du transport aérien pour nos clients qui doivent payer pour ces services.

Le projet de loi ne précise pas comment le transfert des employés actuels se fera. Rien n'indique comment gérer les conventions collectives actuelles, les agents négociateurs ou les obligations pour offrir des services en cas d'arrêt de travail. Il n'y a pas d'engagements concernant les régimes de pension ou l'indemnité de départ. Pour que cette entité réussisse, nous croyons qu'il faut examiner et évaluer attentivement ces éléments.

Pour conclure, je tiens à souligner que l'ACSTA a joué son rôle de son mieux. Cependant, l'échec, c'est que tous les fonds provenant du DSPTA ont été versés dans les recettes générales sans procéder à de bonnes affectations de crédits à l'ACSTA — malgré la manne pour le gouvernement de près de 650 millions de dollars grâce au DSPTA entre 2010 et 2017.

Nous sommes encouragés par la capacité de l'entité à établir ses propres redevances pour plusieurs années, mais nous sommes préoccupés par des éléments incertains, qui détermineront le véritable coût de ce transfert à l'industrie et aux voyageurs. Ces éléments doivent faire l'objet d'une étude détaillée qui ne doit pas être précipitée, contrairement à ce qu'on propose. Nous devons plutôt travailler avec nos collègues de l'industrie et le gouvernement afin d'aborder la négociation de cette transition d'une manière méthodique et calculée. Nous pourrions ainsi garantir que le résultat sera une entité établie pour servir au mieux l'industrie et les voyageurs au moyen de prix concurrentiels à l'échelle internationale et de niveaux de prestation de services.

Merci de votre temps.

• (1125)

La présidente: Madame Block, vous avez cinq minutes pour poser vos questions.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à remercier tous nos témoins de leur présence parmi nous aujourd'hui. Vos témoignages sont profondément inquiétants, quand on sait qu'il s'agit d'une brève mention dans un budget et que cela figure dans la loi d'exécution du budget.

Monsieur Bergamini, dans vos observations, vous avez abordé plusieurs perturbations avec lesquelles doit composer l'industrie canadienne du transport aérien. Je me demande si vous ajouteriez la taxe fédérale sur le carbone à la liste de difficultés créées par le gouvernement.

• (1130)

M. Massimo Bergamini: La réponse est oui, encore une fois en raison de l'incertitude à laquelle nous faisons face. Nous ne savons pas vraiment à ce stade-ci à quoi ressembleront les trois ou quatre prochaines années pour ce qui est de la tarification du carbone au sein de notre industrie. C'est donc une série de difficultés qui survient à ce moment critique de notre histoire, et c'est problématique.

Mme Kelly Block: À propos de cette mesure législative et de la nouvelle entité responsable des contrôles de sûreté, vous avez décrit un processus très précipité, comme les autres témoins qui sont devant nous aujourd'hui. Y a-t-il d'autres exemples d'adoption précipitée par le gouvernement de projets de loi ou de règlements qui ont une incidence sur l'industrie et dont l'applicabilité par l'industrie n'a pas été prise en considération? Vous pourriez peut-être parler du Règlement sur la protection des passagers aériens, car je crois que la date limite est imminente. Je suppose que je veux que vous me disiez pourquoi on précipite ces choses selon vous.

Tout le monde peut répondre.

M. Massimo Bergamini: À propos des règles relatives aux droits des passagers aériens, nous avons publiquement dit qu'elles ne sont tout simplement pas au point. Le problème fondamental est que notre industrie est extrêmement complexe. L'écosystème dans lequel nous évoluons est extrêmement complexe. Cette complexité ne cadre pas bien avec des programmes dont l'adoption pourrait être précipitée ou motivée par des facteurs externes. Cela signifie que nous ne sommes pas un client facile. C'est notre réalité, mais notre rôle au pays et l'économie du pays nécessitent peut-être une relation différente qui existe entre d'autres groupes.

Pour ce qui est de ce processus précis, je pense qu'il est intéressant de se rappeler que les consultations concernant NAV Canada ont commencé en 1994, et qu'elles ont duré trois ans avant qu'on en arrive à la loi qui a créé la nouvelle entité. Nous sommes confrontés

à un processus inverse, car les négociations viennent après le projet de loi, ce qui est tout à fait répréhensible.

Le gouvernement a mené des consultations, qui ont commencé en 2017. Il aurait pu alors décider de discuter avec tous les partenaires, mais pour une raison ou une autre, il a choisi de ne pas le faire. C'est là que nous en sommes aujourd'hui.

Mme Kelly Block: Pour donner suite à ce qui vient d'être dit, je crois que vous avez mentionné dans vos observations préliminaires que vous aviez transmis une demande au gouvernement et que les questions sont essentiellement restées lettre morte.

Pouvez-vous expliquer cela un peu?

La présidente: Tout à fait. C'est du domaine public.

Nous avons participé aux consultations de 2017. Notre mémoire se trouve dans mes documents. Nous avons aussi eu ensuite des réunions avec des fonctionnaires pendant deux ans pour essayer d'obtenir des réponses. Nous n'en avons pas reçu, en partie parce que cela a vraiment été géré comme une question budgétaire, et donc sous une chape de silence. C'est là que réside le problème.

En 2018, nous avons écrit au ministre des Transports et au ministre des Finances pour réitérer nos préoccupations, et nous avons réclamé une rencontre ainsi que des discussions fructueuses. Nous nous sommes plutôt retrouvés avec un fait accompli dans le budget.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Nous allons passer à M. Iacono, pour cinq minutes.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins de leur présence ce matin.

En 2015, le comité chargé de l'examen de la Loi sur les transports au Canada a déterminé que l'ACSTA remplit son mandat fondamental de sécurité aérienne, mais que l'augmentation des coûts et du temps d'attente au cours des pics d'achalandage prévisibles mine l'efficacité et la compétitivité des services de transport aérien du Canada. Par conséquent, le comité d'examen a recommandé la refonte, au Canada, des modèles de réglementation, de financement et de prestation des services de sécurité des aéroports. Pour ce faire, il propose de remplacer l'ACSTA « par un organisme de sécurité aérienne intégrée responsable de la surveillance réglementaire et des opérations ».

Qu'avez-vous à dire là-dessus?

• (1135)

M. Massimo Bergamini: Je vais faire quelques observations.

Le comité Emerson, qui était chargé d'effectuer la révision de la Loi sur les transports au Canada en 2015-2016, a bel et bien relevé un certain nombre d'obstacles à la compétitivité de notre industrie au pays, notamment ceux que vous avez soulevés.

Ce comité d'examen a recommandé que le gouvernement verse d'une manière prévisible les sommes nécessaires pour que l'agence en place actuellement puisse donner des services de qualité mondiale. Nous nous entendons tous pour dire que le niveau de service actuel n'est pas suffisant et que nous tirons de la patte, mais il est clair que nous ne nous entendons pas sur les solutions.

Selon nous, ce qui est absolument essentiel, c'est que toute démarche en ce sens soit ancrée dans un solide partenariat entre l'industrie et les pouvoirs publics, afin qu'on s'entende de manière complètement transparente sur les défis à relever et sur les attentes des Canadiens à l'égard de cette nouvelle agence.

M. Angelo Iacono: Y a-t-il d'autres témoins qui voudraient formuler des commentaires?

[Traduction]

M. Ferio Pugliese: Je vais commencer par dire qu'on souscrit à ce que vous avez affirmé concernant ce qui a mené à la nécessité de créer ce comité.

J'ai passé une bonne partie de ma carrière à travailler dans cette industrie au Canada avec les deux principaux transporteurs nationaux. Ils peuvent vous dire que c'est un sujet qui fait l'objet de discussions au Canada depuis de nombreuses années. Nous avons désespérément besoin d'une bonne facilitation aux aéroports. Il est donc bon de voir ce qui se passe. Je pense que nous l'avons tous exprimé très clairement.

Ce qui nous préoccupe beaucoup, c'est l'approche adoptée dans ce dossier. C'est précipité; cela semble nous être imposé à la dernière minute, dans un projet de loi d'exécution du budget. On nous dit maintenant, au milieu de l'autre réforme réglementaire à laquelle nous devons nous préparer en tant qu'industrie, que nous devons nous lancer là-dedans.

Le défi et le problème que nous avons à cet égard, c'est que c'est nous qui devons vivre avec l'entité — nous, nos clients, les voyageurs canadiens et les voyageurs internationaux — pendant de nombreuses années. Si ce n'est pas bien fait, nous devons envisager une autre réforme.

La façon dont c'est proposé, avec le transfert des coûts et des biens à l'entité — c'est conforme à ce que Massimo a également dit —, multipliera les coûts supplémentaires pour les voyageurs. Aujourd'hui, compte tenu des taux, des frais et des redevances, le Canada figure parmi les pays où les vols nationaux coûtent le plus cher.

Nous espérons que pour une fois, lorsque nous prendrons place à table en tant qu'industrie avec les décideurs et les responsables de la réglementation, nous allons parvenir à une solution qui ne consiste pas qu'à transférer d'autres coûts aux voyageurs, mais qui met plutôt en place des gains d'efficacité qui pourraient peut-être nous permettre d'accroître les services et l'accessibilité à un moment donné, plutôt que de multiplier les coûts pour la facilitation.

La présidente: Merci, monsieur Pugliese.

Nous allons passer à M. Aubin, pour cinq minutes.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Je remercie les invités d'être avec nous.

Mes questions s'adressent à M. Bergamini, mais que les autres témoins se sentent très à l'aise d'y répondre également.

D'entrée de jeu, je tiens à vous donner ma première impression pour que vous puissiez la corroborer ou me dire si je fais erreur. Cela m'aidera à faire cheminer ma pensée.

J'ai l'impression que, avec cette proposition, on est en train de régler un faux problème. Comme vous l'avez dit plusieurs fois dans vos propos préliminaires, le problème de base a trait au financement de l'ACSTA. Cet organisme ne jouit pas d'un financement stable, prévisible et suffisant. Selon ce que j'ai compris, le problème n'est

pas lié à la qualité des services offerts, mais bien à leur quantité, parce que le financement est insuffisant.

L'ACSTA vient nous voir chaque année pour qu'on augmente son financement alors que le gouvernement engrange les profits dans le Trésor. A-t-on vraiment besoin de changer la structure complètement? Le problème n'a-t-il pas plutôt trait à l'absence de financement prévisible, récurrent et à long terme pour répondre aux besoins?

J'ai une sous-question. Vous menez des activités dans des aéroports internationaux. Nos services de sécurité se comparent-ils avantageusement à ceux d'autres pays, ou sont-ils si inefficaces qu'il faudrait changer la structure?

• (1140)

M. Massimo Bergamini: Je vais commencer par répondre à votre dernière question.

Je pense qu'il est important de reconnaître le travail remarquable de l'équipe de gestion et des employés de l'ACSTA parce que, vraiment, depuis des années, ils ont fourni un service exceptionnel, dans le contexte financier et décisionnel dans lequel ils ont eu à œuvrer. Je pense que c'est important de le dire.

Cela dit, nous ne sommes pas au sommet en ce qui a trait aux résultats, aux services de la desserte des voyageurs, en grande partie à cause du sous-financement, d'un manque de volonté politique au cours des dernières années. Ce n'est pas nouveau. Ce n'est pas seulement depuis les trois dernières années, cela fait des années que c'est le cas. Il y a un manque de volonté politique de la part du gouvernement fédéral d'investir, à partir d'une analyse approfondie, les sommes nécessaires pour assurer un niveau de service qui se compare à celui qui existe dans d'autres...

M. Robert Aubin: Pardonnez-moi de vous interrompre, mais le temps file.

Si, pour gérer son budget, l'ACTSA disposait présentement des sommes totales que les voyageurs investissent en matière de sécurité, est-ce que cela permettrait d'atteindre les standards que vous souhaitez?

M. Massimo Bergamini: C'est un peu difficile à dire, c'est une question hypothétique.

Pour arriver à desservir 90 % des passagers en 10 minutes — qui est l'un des objectifs que nous visons —, il en coûterait environ 40 millions de dollars additionnels. La réponse rapide est oui.

Cela ne veut pas dire pour autant que nous ne devrions pas évaluer d'autres options. Il faut examiner, étudier ce qui peut se faire pour améliorer ce service absolument essentiel. Toutefois, selon nous, aborder cela à partir d'une logique financière, dans un contexte préélectoral, est un peu irresponsable.

M. Robert Aubin: Cette nouvelle structure qu'on veut mettre en place par le projet de loi C-97 devrait générer une efficacité minimale de 40 millions de dollars — et là, nous n'avons parlé que d'un problème.

Est-ce qu'en privatisant — parce que, finalement, c'est vraiment le terme —, vous croyez qu'on peut atteindre ces économies d'efficience qui permettraient d'aller récupérer 40 millions de dollars, par exemple en réduisant le salaire des employés ou en diminuant le personnel? Comment fait-on pour trouver cela?

M. Massimo Bergamini: À court terme, c'est quasiment impossible, surtout avec le transfert des actifs, comme M. Pugliese l'a indiqué, qui va placer l'organisme dans une position où il devra financer la dette.

On va ajouter le financement de la dette à ces coûts d'exploitation. On peut donc ajouter à ces 40 millions de dollars peut-être 10, 15 ou 20 millions de dollars par année.

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Nous devons partir pour voter.

J'ai une proposition pour les témoins devant nous: si vous le voulez après les exposés de nos prochains témoins à la suite du vote, vous pourriez rester à table si les membres du Comité n'y voient pas d'objection. Ainsi, s'ils ont d'autres questions pour vous ou les prochains témoins, vous pourriez y répondre. Je vous laisse déterminer si c'est possible en fonction de votre emploi du temps, mais je vous propose de rester si vous le souhaitez. Vous seriez tous à table pour répondre aux questions du Comité.

Nous allons suspendre la séance. Veuillez revenir immédiatement après le vote.

• (1140)

(Pause)

• (1205)

La présidente: Reprenons. Merci à ceux d'entre vous qui sont revenus rapidement.

Pour notre prochain groupe de discussion, nous accueillons Daniel-Robert Gooch, qui est président du Conseil des aéroports du Canada. De plus, de l'Administration de l'aéroport de Vancouver, nous avons Stephen Hankinson, vice-président, Planification et innovation. De l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa, nous avons Mark Laroche, président-directeur général. Enfin, de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, nous accueillons Lorrie McKee, directrice, Affaires publiques et Relations avec les intervenants, et Greg Owen, directeur associé, Programmes des agences gouvernementales.

Bienvenue à tous. Vous avez tous comparu à maintes reprises au cours des dernières années, et vous connaissez donc bien le Comité et le fonctionnement de la structure.

Monsieur Gooch, pouvons-nous commencer par vous? Vous avez cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Daniel-Robert Gooch (président, Conseil des aéroports du Canada): Merci.

[Français]

Madame la présidente et membres du Comité, je vous remercie de l'occasion que vous nous offrez de témoigner devant vous, aujourd'hui, ainsi que de votre soutien continu dans nos efforts en vue d'améliorer l'expérience du contrôle de sûreté dans les aéroports.

Je m'appelle Daniel-Robert Gooch. Je suis le président du Conseil des aéroports du Canada, qui représente 54 exploitants d'aéroport.

[Traduction]

Mon allocution d'aujourd'hui est divisée en deux parties, et Steve Hankinson, de l'Administration de l'aéroport de Vancouver, va prononcer la deuxième partie.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien est dirigée par une équipe de professionnels assidus, mais la structure et le financement de l'organisme en tant que société d'État ne satisfont tout simplement pas aux exigences du secteur du transport aérien en forte croissance et des millions de voyageurs additionnels que nous accueillons chaque année dans les aéroports du Canada. Ce constat ne devrait pas être considéré comme un commentaire négatif sur le personnel ou les agents de contrôle de l'ACSTA, qui demeurent engagés à assurer la sécurité des voyages aériens.

Ce service est essentiel pour l'aviation commerciale d'aujourd'hui. Toutefois, même si les aéroports du Canada font confiance aux services de sécurité fournis par les contrôleurs de l'ACSTA, la dépendance à un mécanisme politique annuel pour financer un service que les voyageurs paient déjà avec leurs frais d'utilisation ne fonctionne simplement pas dans un secteur en forte croissance et à volume élevé axé sur le bien-être et le confort de véritables personnes.

Par ailleurs, cette dépendance à l'endroit de décisions de financement annuelles restrictives nuit à la capacité de l'organisme de planifier à long terme ou d'investir dans des innovations qui permettraient d'améliorer la sécurité et de réduire les temps de traitement. L'organisme n'a pas été en mesure de fournir des niveaux de service acceptables à l'industrie et à nos voyageurs aériens, et elle ne pense pas non plus pouvoir le faire tant que la structure actuelle demeure la même. Cette situation a frustré les voyageurs, l'industrie et les gouvernements, et c'est la raison pour laquelle les aéroports du Canada collaborent depuis plusieurs années avec nos transporteurs aériens partenaires en participant à un groupe de travail sur le contrôle de sûreté dirigé par l'industrie dans le but d'améliorer les services pour les voyageurs.

En décembre 2015, ces efforts ont conduit à la rédaction d'une lettre signée par le CAC et les deux principaux transporteurs aériens du Canada soulignant au gouvernement la nécessité d'établir des normes de niveau de service concurrentielles à l'échelle internationale pour le contrôle de sûreté. Nous recommandions que 95 % des passagers aux points de contrôle à volume élevé soient traités en moins de 10 minutes et qu'aucun passager n'attende plus de 20 minutes.

Après ces années d'efforts pour essayer de convaincre le gouvernement de la nécessité de réformer l'ACSTA, les aéroports du Canada se réjouissent des engagements énoncés dans le budget de 2019 en vue de transformer l'ACSTA en une entité sans but lucratif fondée sur le modèle de société sans capital-actions utilisé pour privatiser NAV Canada et les 21 aéroports du Réseau national des aéroports dans les années 1990.

Nous sommes heureux que le gouvernement ait choisi ce modèle d'affaires — qui s'est révélé un succès —, mais la démarche actuelle est différente, étant donné que l'ACSTA s'occupe directement des voyageurs et qu'une foule d'éléments doivent être pris en compte pour assurer une bonne gouvernance.

•(1210)

M. Stephen Hankinson (vice-président, Planification et innovation, Administration de l'aéroport de Vancouver): Bonjour. Mon nom est Steve Hankinson et je suis le vice-président, Planification et innovation, à l'Administration de l'aéroport de Vancouver. Je suis également l'ancien président du groupe de travail sur le contrôle de sûreté qui a réuni les aéroports et les transporteurs aériens dans l'objectif commun d'améliorer le contrôle de sûreté.

Même si nous en sommes encore tout au début et que le succès n'est pas garanti, la conversion de l'ACSTA en entité sans but lucratif représente une rare occasion d'améliorer une partie importante de l'expérience de voyage. Avec cette transition, Transports Canada continuerait de régler la sûreté dans l'aviation au Canada, mais la responsabilité opérationnelle pour ce volet essentiel de l'expérience des voyageurs aériens serait transférée du gouvernement à un organisme qui aurait pour mandat de maintenir un niveau de sécurité élevé, de façon plus efficace et efficace, et avec un professionnalisme exemplaire.

Peu importe la norme de niveau de service qui sera éventuellement établie par cette nouvelle administration de contrôle désignée, notre but est d'améliorer les moyennes générales des objectifs de service actuels et de calculer les temps d'attente sur une base horaire afin de refléter plus fidèlement l'expérience des voyageurs dans les aéroports canadiens.

L'entité sera également autofinancée, tant au niveau de l'exploitation que des investissements requis pour les innovations afin de prévoir la croissance. Après 2016, lorsque le ministre des Transports Marc Garneau s'est engagé initialement à examiner la gouvernance de l'ACSTA et à l'obliger à se conformer aux normes de service internationales, notre groupe de travail de l'industrie a présenté, concernant la création d'une nouvelle administration de contrôle désignée, une série de recommandations additionnelles qui demeurent toujours valides.

La nouvelle administration de contrôle désignée devrait être structurée selon les normes les plus élevées en matière de gouvernance d'entreprise et de responsabilité publique. Le contrôle de sûreté doit être efficace et efficient et répondre aux menaces, tout en privilégiant l'innovation et l'entrepreneuriat et en renforçant la compétitivité de l'aviation canadienne.

L'organisme doit être en mesure d'amasser ses propres fonds, de façon transparente et prévisible, pour appuyer l'application de normes nationales cohérentes à l'ensemble de son mandat pour le contrôle des voyageurs aériens, de leurs bagages et du personnel des aéroports. La nouvelle administration de contrôle désignée doit avoir la souplesse nécessaire pour innover, non seulement sur le plan financier, mais également dans le cadre de ses relations en matière réglementaire avec Transports Canada.

Par exemple...

La présidente: Monsieur Hankinson, je suis désolée, mais je dois vous interrompre. Vos cinq minutes sont écoulées.

Je dois donner la parole à Mme McKee, de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto.

Mme Lorrie McKee (directrice, Affaires publiques et Relations avec les intervenants, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto): Merci beaucoup, madame la présidente, et merci du temps et de l'attention que vous nous accordez.

Je m'appelle Lorrie McKee. Je suis la directrice des affaires publiques et des relations avec les intervenants à l'aéroport Pearson de Toronto. Je suis accompagnée de mon collègue, Greg Owen,

directeur associé responsable des programmes des agences gouvernementales.

L'aéroport Pearson de Toronto plaide depuis longtemps en faveur de changements qui résoudraient les difficultés liées au modèle actuel de l'ACSTA. Comme plusieurs de mes collègues l'ont dit, nous n'avons jamais remis en cause la sécurité ou la sûreté garantie par l'ACSTA. En fait, nous applaudissons le leadership de l'ACSTA et les employés de première ligne chargés du contrôle de sécurité qu'elle fournit.

Cependant, faute d'un financement pluriannuel qui nous permettrait de faire des plans convenables et de nous adapter à la croissance, ainsi que d'investir dans les nouvelles technologies, et à cause de l'ajout de nouvelles exigences au mandat de l'ACSTA au fil des années, et ce, sans financement additionnel, nous n'arrivons plus à soutenir la concurrence mondiale en raison de nos temps d'attente, des retards de vol, des correspondances manquées et des désagréments pour les voyageurs. C'est une menace pour les objectifs économiques du Canada, et cela réduit l'attrait de notre pays pour l'investissement étranger direct, le tourisme et le commerce.

L'aéroport Pearson de Toronto est le plus gros aéroport canadien. L'année passée, il a traité près de 50 millions de passagers, ce qui le place au neuvième rang des aéroports les plus achalandés d'Amérique du Nord, au deuxième rang pour le trafic international, et au cinquième rang des aéroports pivots dans le monde. L'ACSTA y a fait le contrôle d'environ 20,5 millions de passagers en 2018.

En raison du rôle d'aéroport pivot que Pearson joue pour les correspondances des voyageurs vers d'autres villes canadiennes et d'autres pays dans le monde, la façon dont le contrôle de sécurité est exécuté dans cet aéroport est importante pour l'économie canadienne et pour la volonté du Canada de diversifier le commerce et de créer des emplois.

En raison du modèle d'affectation des ressources qui a été utilisé pendant de nombreuses années, les fonds affectés à l'ACSTA pour l'aéroport Pearson de Toronto ne suffisaient pas à fournir un niveau de service concurrentiel à l'échelle mondiale. Depuis l'automne 2014, l'AAGT travaille avec l'ACSTA à l'achat de services additionnels de contrôle de sûreté afin de réduire les temps d'attente. En 2018, nous avons investi 10,7 millions de dollars à l'appui du contrôle de sûreté. La situation s'est améliorée grâce à ce montant conjugué à l'investissement additionnel du gouvernement dans l'ACSTA.

Cependant, les temps d'attente en période de pointe demeurent souvent non concurrentiels à l'échelle mondiale. Nous saluons donc ce changement relatif à la gouvernance qui en fera une entité sans but lucratif dirigée par l'industrie.

Nous sommes déterminés à travailler avec nos collègues des autres aéroports et avec les dirigeants du secteur du transport aérien afin de mettre sur pied cette nouvelle entité. Comme pour le modèle de l'administration aéroportuaire, nous croyons qu'un modèle commercial sans but lucratif va favoriser un contrôle de sûreté plus concurrentiel à l'échelle mondiale, grâce à un régime réglementaire bien défini appliqué par Transports Canada.

Les voyageurs internationaux en sont venus à s'attendre à une meilleure expérience de voyage. Les aéroports de Hong Kong et de Heathrow et d'autres aéroports dans le monde ont prouvé qu'il est possible d'assurer la sûreté et de traiter 95 % des passagers en cinq minutes au maximum.

En ce qui concerne la section 12 du projet de loi C-97, nous appuyons généralement le libellé proposé. Nous proposons deux changements.

Le premier est le retrait ou l'éclaircissement des paramètres relatifs aux redevances à l'alinéa 26(1)d), qui prévoit que « les redevances peuvent seulement servir à recouvrer le coût des services de contrôle de sûreté ». Cette disposition semble écarter la possibilité de recueillir des fonds à l'appui des investissements dans l'innovation ou dans l'amélioration des processus, ce qui a toujours posé problème pour l'ACSTA dans le cadre du modèle d'affectation des crédits. Nous soulignons qu'il n'y avait pas de paramètres semblables pour la commercialisation de NAV Canada.

Le deuxième changement vise à accroître la clarté et la flexibilité concernant l'imposition de redevances aux voyageurs ou aux personnes autres que les passagers qui doivent faire l'objet d'un contrôle de sûreté. Il faudrait ajouter « et/ou » au paragraphe 24(1) pour montrer que la nouvelle entité a la possibilité d'imposer de nouvelles redevances pour les personnes autres que les passagers sans toutefois que ce soit considéré comme étant obligatoire.

En ce qui concerne l'établissement des redevances, la nouvelle entité devra limiter les augmentations au taux d'inflation. Les augmentations plus importantes sont possibles, mais seulement après un processus public et un examen réalisé par l'Office des transports du Canada. Nous comprenons la raison de cela, mais nous aimerions souligner qu'une telle restriction pour l'établissement des redevances pourrait avoir un effet sur la capacité de la nouvelle entité d'amasser des fonds à moindre coût.

Enfin, avec cette transition vers des services commerciaux de contrôle de sûreté, nous suggérons au gouvernement de profiter de cette occasion de travailler avec l'industrie pour simplifier le cadre réglementaire du contrôle de sûreté. Nous croyons comprendre qu'il y a eu un exercice semblable au moment de la commercialisation de NAV Canada et que cela a été une étape importante pour amener la nouvelle entité à prendre sa place rapidement et à gagner la confiance de toutes les parties prenantes, y compris les marchés financiers.

Je vous remercie. Je serais ravie de répondre à toutes vos questions.

● (1215)

La présidente: Merci beaucoup, madame McKee.

Nous passons maintenant à M. Laroche, de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa.

M. Mark Laroche (président-directeur général, Administration de l'aéroport international d'Ottawa): Bonjour, madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité.

Je suis également le président du Caucus des grands aéroports du Conseil des aéroports du Canada.

[Français]

Cela me fait plaisir de comparaître devant vous aujourd'hui pour discuter de l'avenir de la prestation des services de contrôle de sûreté dans les aéroports au Canada et aborder avec vous l'occasion unique qui nous est donnée de mettre en oeuvre des changements positifs pour nos clients et l'industrie du transport aérien dans son ensemble.

[Traduction]

En fait, nous nous rallions collectivement à la vision du Conseil international des aéroports et de l'Association internationale du transport aérien qui veut qu'un jour, les voyageurs iront de la bordure d'une aérogare jusqu'à leur porte d'embarquement sans interruption

et passeront par un point de contrôle de sécurité où ils auront à se dépouiller au minimum de leurs effets, où les ressources en matière de sécurité seront affectées en fonction des risques, et où les commodités dans les aéroports pourront être optimisées.

L'ancienne ministre des Transports, Lisa Raitt, avait également soulevé cet enjeu en 2014 quand elle avait demandé à M. Emerson de se prononcer sur la capacité de l'ACSTA de pouvoir relever les défis advenant une hausse de la demande avec ses ressources limitées.

● (1220)

[Français]

Le problème que ce projet de loi vise à résoudre n'est pas nouveau. À tour de rôle, plusieurs gouvernements ont cherché à trouver une solution aux défis que posent l'ACSTA et son modèle de financement. Dans le rapport de l'examen de la Loi sur les transports au Canada, déposé en 2016 par David Emerson, on retrouve plusieurs recommandations se rapportant au modèle de l'ACSTA.

Nous nous réjouissons que le ministre Garneau prenne à cœur ces recommandations et entende rendre le contrôle de sûreté plus responsable par rapport à l'atteinte d'une norme de service concurrentielle de niveau international et à un financement durable et mieux adapté à la situation, tout en cherchant à améliorer la sûreté et l'expérience des passagers.

[Traduction]

Manifestement, la Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté n'énonce pas en détail comment une nouvelle administration de contrôle désignée deviendra un leader mondial en matière de sûreté, de services et d'optimisation des ressources et contribuera à la compétitivité globale à long terme de notre transport aérien au Canada.

Nous aimerions soulever les préoccupations suivantes concernant les principes de tarification tels que formulés dans le projet de loi et obtenir certaines clarifications.

La première préoccupation est l'incertitude entourant l'obligation ou le droit de l'administration de contrôle désignée d'imposer des redevances aux non-passagers qui doivent faire l'objet d'un contrôle de sûreté. Deuxièmement, les principes que l'administration de contrôle désignée doit respecter pour instaurer ou réviser des redevances, ou mettre fin à des redevances sont quelque peu contradictoires et semblent empêcher l'administration d'innover et d'encourager l'innovation. Pour que la nouvelle administration de contrôle désignée réussisse, les aéroports seront inflexibles et exigeront des normes de contrôle de sûreté des passagers de classe mondiale.

Notre capacité d'atteindre de telles normes dépendra de plusieurs facteurs qui nécessiteront de plus amples discussions et accords avant que nous puissions nous entendre sur une date de transfert. Notamment, le premier facteur est que Transports Canada, l'organisme de réglementation responsable de l'administration de contrôle désignée, s'engage à réaliser un examen de l'ensemble des règlements en vigueur visant la sécurité aérienne pour le contrôle de sûreté des passagers, des non-passagers et des bagages et en rende compte au présent comité et au gouvernement selon un échéancier qui aura été convenu avec l'industrie.

Nous devons nous assurer que les règlements feront évoluer les contrôles de sûreté vers une approche axée sur le renseignement et basée sur les risques qui permettra à l'administration de contrôle désignée de profiter des technologies éprouvées et de miser sur les programmes des voyageurs dignes de confiance actuels, par exemple NEXUS et Global Entry, afin d'atteindre, en matière de sûreté et de service à la clientèle, des normes de sûreté comparables aux meilleures pratiques internationales dans l'industrie du transport aérien.

Nous devons aussi veiller à ce que le prix demandé par les Finances ou par Transports Canada pour le transfert des actifs de l'ACSTA à une nouvelle administration de contrôle désignée n'endette pas cette dernière au point de l'empêcher d'atteindre dans un délai de 12 mois une norme de service à la clientèle de classe mondiale à un coût pour les passagers qui ne dépasse pas le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien actuel. Il faut aussi que le droit en question soit éliminé de sorte que la nouvelle source de financement de l'administration de contrôle désignée n'entraîne pas une augmentation des frais de transport aérien au Canada.

Nous demandons respectueusement au gouvernement d'adopter la loi habilitante nécessaire au transfert de l'ACSTA à une administration de contrôle désignée. Cette loi est la première étape essentielle qui nous permettra d'atteindre notre objectif collectif, soit la création d'une organisation souple, innovatrice et axée sur le service à la clientèle qui assure une expérience professionnelle sûre, sécuritaire et efficace à l'ensemble des voyageurs.

[Français]

Une fois cette loi adoptée, nous nous engageons à travailler diligemment à la mise sur pied d'une administration de contrôle désignée qui corresponde à ce que les voyageurs aériens du Canada, les lignes aériennes et les aéroports demandent depuis des années.

Je vous remercie, madame la présidente.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Laroche.

Nous passons aux questions, et chacun aura cinq minutes.

Monsieur Liepert, c'est à vous.

M. Ron Liepert: Merci à vous tous de votre présence. Il va être très difficile de commencer à poser des questions à un groupe de témoins aussi imposant en seulement cinq minutes. Au bout du compte, nous allons essayer de résumer tout ce qui s'est dit ce matin à un nombre limité de choses à envisager du point de vue des recommandations. Il est vrai que vers la fin des exposés, nous avons eu plusieurs recommandations plus détaillées.

Si je vous ai bien compris ce matin, personne n'a à redire sur ce que le gouvernement cherche à faire, et il n'y a ni débat ni résistance. Il est question de choix du moment. Il est question des coûts et de la façon dont ce sera structuré, ainsi que des coûts pour les voyageurs en fin de compte, et il y a plusieurs voyageurs autour de cette table aujourd'hui.

J'aimerais savoir si c'est essentiellement ce que nous disons aujourd'hui. Personne n'est contre l'idée. La question est de savoir comment nous allons procéder pour réaliser cela rapidement, ce qui sera vraisemblablement, au bout du compte, au détriment des voyageurs aériens.

Est-ce qu'il y en a parmi vous qui peuvent me confirmer que c'est là l'essentiel de ce que nous disons aujourd'hui?

•(1225)

M. Mark Laroche: Les aéroports sont d'accord avec l'adoption du projet de loi. Nous comprenons que l'échéancier est serré, mais le projet de loi ne comporte pas de date de transfert. Le ministre va décider de la date de transfert après avoir consulté l'industrie.

Nous sommes certainement pour ce projet de loi. Il va régler bon nombre des problèmes que nous devons surmonter. Quant à la date du transfert, si nous sommes assez avancés, nous passerons à l'action. Sinon, nous réglerons cela lors des négociations qui suivront la mise sur pied de cette nouvelle administration de contrôle désignée.

M. Ron Liepert: Je vais aussi demander à M. Bergamini de répondre.

M. Massimo Bergamini: Nous ne sommes attachés à aucun modèle particulier. Nous voulons des résultats, soit un système de contrôle de sûreté des passagers de classe mondiale dans les aéroports. C'est ce que nous souhaitons.

Le processus que le gouvernement nous a présenté n'est pas suffisant, à notre point de vue, pour atteindre cet objectif.

M. Ron Liepert: Si je comprends bien, les actifs de la société d'État et tout le reste vont passer à l'organisme sans but lucratif. Plutôt que d'avoir déjà absorbé les coûts — le voyageur a déjà absorbé ces coûts —, le gouvernement va presque se remettre à imposer des frais pour cela.

En tant que transporteurs aériens, avez-vous fait des calculs pour pouvoir dire ce qu'il en coûtera en moyenne au consommateur?

M. Ferio Pugliese: Nous n'avons pas fait de calculs particuliers à ce sujet, car nous ne savons pas exactement quels sont ces coûts de transfert. Nous avons entendu que cela peut se situer, comme transfert d'actifs, entre 500 millions de dollars et 800 millions de dollars. Nous sommes en train de faire cela.

Nous avons fait des évaluations des coûts en fonction de tous les autres facteurs qui touchent les transporteurs aériens, lesquels ne devraient pas être ignorés dans tout cela. Cela fait partie de nos préoccupations concernant ce projet de loi. Nous avons la question de la taxe sur le carbone et la Déclaration des droits des passagers, et cela vient maintenant s'ajouter.

Chacun des éléments que je viens de décrire comporte des coûts inhérents. Selon nos évaluations pour l'industrie, ce que j'ai mentionné seulement, sans inclure l'ACSTA, nous amène à un montant supérieur à 1 milliard de dollars.

M. Ron Liepert: Comme on l'a dit, nous avons beaucoup de difficulté à saisir tout cela parce que c'est enfoui dans un projet de loi budgétaire. J'imagine que pour un transporteur aérien, il serait plus sensé d'avoir un projet de loi distinct que vous auriez le temps d'analyser.

La présidente: Il vous reste du temps pour une très courte réponse.

M. Massimo Bergamini: C'est exactement ce qui s'est produit avec NAV Canada.

La présidente: Merci.

C'est maintenant au tour de M. Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Je vous remercie tous d'être ici cet après-midi.

Monsieur Pugliese, concernant l'industrie elle-même, comment se portent les affaires pour les lignes aériennes en ce moment?

M. Ferio Pugliese: Cela va bien, à part ce qui se passe avec le Boeing Max, si vous lisez les journaux, mais à part cela, nous continuons de transporter la population.

M. Vance Badawey: Très bien.

Monsieur Bergamini, vous avez dit un peu plus tôt que les droits des passagers n'étaient pas encore au point. Pouvez-vous nous expliquer davantage ce que vous vouliez dire?

M. Massimo Bergamini: Il faut donner à Transports Canada et au ministre le crédit qui leur revient, nous savons qu'ils multiplient les efforts pour corriger les problèmes les plus criants relevés après la publication du projet de règlement en décembre, mais c'est ce qui crée la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui.

Le règlement final n'a toujours pas été publié. Il sera très prescriptif. Il obligera les transporteurs à effectuer des changements importants et à investir beaucoup dans le système.

Je vais vous en donner un exemple sur le plan de la formation. Nous nous attendons à devoir former de 20 000 à 30 000 employés au Canada seulement pour pouvoir respecter les obligations prescriptives du règlement.

Il n'est tout simplement pas réaliste de s'attendre à ce que nous puissions le faire d'ici le 1^{er} juillet.

• (1230)

La présidente: Je pense que M. Gooch essaie d'ajouter quelque chose.

M. Daniel-Robert Gooch: Merci.

Les aéroports connaissent une croissance incroyable. Elle est d'environ 6 % à l'échelle nationale et encore plus élevée à certains endroits depuis un an. Si l'on compare ces chiffres à ceux des dernières années, c'est une très forte croissance en un an.

J'aimerais également répondre à une question précédente sur le coût du service. Le fait est que nous ne connaissons toujours pas la situation financière de l'ACSTA. La transparence de l'organisation jusqu'à maintenant est assez limitée. D'après nous, l'une des prochaines tâches qui attendent les aéroports et les lignes aériennes, c'est de réussir à avoir accès aux données sur les activités actuelles et le coût des divers niveaux de services, puis d'étudier les options pour établir les tarifs nécessaires pour financer les services.

Nous n'avons pas beaucoup d'information pour l'instant, mais nous nous attendons à en obtenir très bientôt.

M. Vance Badawey: C'est le lien parfait pour enchaîner avec mes deux prochaines questions, qui portent sur l'ACSTA. Bien sûr, dans la situation actuelle, l'ACSTA est un peu paralysée, elle est limitée à une tâche. Cela dit, on s'attend à ce que la nouvelle entité ait plus d'outils au-delà du créneau habituel de l'ACSTA, donc elle pourrait intervenir autrement à l'avenir.

Dans la déclaration d'Air Canada, vous qualifiez d'irresponsable la « mise en œuvre hâtive sans tenir compte des réalités opérationnelles qui occasionnera des conséquences indésirables ». M. Liepert a posé une question sur le processus, et nous entendons que vous appuyez le processus en vue de la vente à une nouvelle entité. Cela dit, n'est-il pas évident qu'une fois la vente conclue, tout un processus s'enclenche pour reconnaître les nombreuses réalités dont vous faites état?

Ce n'est pas vraiment une mise en œuvre hâtive. La vente pourrait se conclure dans un avenir rapproché, mais en fait, tout ce processus permettra à la nouvelle entité de connaître la situation de l'ACSTA, dont son budget de fonctionnement et bien sûr, tout ce qui entoure le financement de sa dette, ses actifs, son fonctionnement. Elle prendra

d'abord connaissance de son bilan financier, de ses actifs, puis déterminera à combien s'élève la dette qui doit être financée, quelle est la part de la dette au titre du capital et la part de la dette au titre du fonctionnement, l'ancienne et peut-être même la nouvelle, puis enfin, elle pourra analyser comment elle pourra générer plus de revenus, quelles nouvelles occasions d'affaires elle pourrait saisir dont l'ACSTA ne pouvait pas profiter à l'époque, toute confinée qu'elle était.

Seriez-vous d'accord avec moi?

M. Daniel-Robert Gooch: Absolument, selon la description qu'on en fait dans le projet de loi, la nouvelle organisation devrait avoir un peu plus de marge de manœuvre que l'ACSTA, mais comme vous l'ont déjà dit mes collègues, nous voulons plus de détails.

C'est mon collègue d'Ottawa qui préside le comité. Je suis certain qu'il a des choses à ajouter.

M. Mark Laroche: Oui.

Tout cela pourrait aller assez vite. Il nous faut essentiellement établir une organisation qui sera bien administrée, et le fait que les actifs soient tous concentrés à Transports Canada rendra la structure moins complexe. Dès que nous nous serons entendus sur les règlements administratifs et les statuts constitutifs de l'organisation, le nouveau conseil sera formé et aura des normes à respecter. Il devra en rendre compte.

Ce n'est pas nécessairement si complexe. En ce moment, nous devons obtenir les données de l'ACSTA. Le gouvernement est en train d'aménager une chambre de données confidentielles à partir desquelles nous pourrions modéliser toutes les activités.

La présidente: Merci beaucoup.

Passons à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je remercie l'ensemble des témoins d'être avec nous.

Je fais amende honorable. Peut-être aurais-je dû relire le rapport Emerson avant notre rencontre. Cependant, il vous est certainement familier, puisqu'il s'agit de votre quotidien. De mémoire — corrigez-moi si je fais erreur —, dans le rapport Emerson, il est beaucoup question de l'ACSTA, mais on n'a jamais proposé d'abolir l'ACSTA et de la remplacer par une structure dans une autre forme.

Est-ce que j'erre, quand je dis cela?

M. Mark Laroche: Dans le rapport, M. Emerson proposait que l'ACSTA devienne une nouvelle entité qui serait aussi l'autorité de réglementation veillant à l'application de la loi. Le gouvernement n'a pas donné suite à cette recommandation. D'ailleurs, nous ne l'appuyons pas, parce que nous croyions que ce n'était pas de la bonne gouvernance.

Transports Canada va s'assurer que les règles sont suivies et la nouvelle organisation va s'assurer de leur exécution. C'est ce que le gouvernement propose présentement et ce que nous appuyons.

• (1235)

M. Robert Aubin: À cet égard, je vous suis tout à fait. J'aurais aussi été tout à fait en désaccord que la réglementation échappe à Transports Canada. Toutefois, si on donne les moyens...

Tantôt, M. Hankinson parlait de standards. Sauf erreur, quand on se compare et qu'on parle de standards avec nos compétiteurs à l'international, on parle toujours de temps de passage. Y a-t-il d'autres lacunes qui seraient réglées par cette transformation ou tout ce qu'on cherche, c'est de la faire plus vite pour des raisons que nous pouvons très bien comprendre?

Quand on se compare à l'international, est-ce que notre seule difficulté est de réduire les temps de passage au point de contrôle de sécurité?

M. Mark Laroche: C'est une bonne question.

Nous voulons être plus réactifs et proactifs dans la mise en place de solutions pour assurer une meilleure sécurité. L'objectif premier, c'est la sécurité. Il ne s'agit pas de faire de la vitesse, mais nous pensons que nous sommes capables...

M. Robert Aubin: Quelles seraient les lacunes en matière de sécurité? Cela devient important. Si ce n'est pas juste une question de temps...

M. Mark Laroche: Il n'y a pas de lacunes de sécurité. L'ACSTA fait son travail en ce qui a trait à la sécurité. Maintenant, nous voulons adjoindre un service à la clientèle et atteindre une performance qui assure une fluidité pour que 95 % des personnes qui passent à un point de contrôle de sûreté le fassent en dedans de 10 minutes.

Actuellement, quand cela prend trop de temps aux heures de pointe, les correspondances ne se font pas, par exemple, à Toronto. Ce n'est pas un service adéquat.

M. Robert Aubin: Je voyage à l'occasion et je peux très bien le comprendre. On souhaite toujours que cela aille plus vite.

M. Mark Laroche: Cependant, pas si c'est aux dépens de la sécurité.

M. Robert Aubin: Effectivement. Nous nous entendons là-dessus aussi.

Vous êtes un dirigeant d'aéroport et vous avez forcément à traiter avec les différents partenaires que sont les voyageurs, mais aussi avec les compagnies aériennes. Ces dernières disent ne pas avoir de préférence quant au modèle, mais elles trouvent que cela va trop vite et qu'elles n'ont pas été consultées à ce sujet. Est-on en train d'émettre un chèque en blanc pour une transformation, au sujet de laquelle on n'a répondu qu'à la moitié des questions qu'on se pose?

Si l'on veut vraiment se doter d'un modèle semblable à NAV CANADA, ne devrait-on pas aussi utiliser son modèle d'implantation, c'est-à-dire prendre le temps de bien faire les choses, en concertation avec l'ensemble des partenaires de l'industrie?

M. Mark Laroche: C'est une bonne question.

Dans son projet de loi, le ministre ne fixe pas de date de transfert. Pour une fois, nous travaillons avec Transports Canada, qui a fixé des objectifs très ambitieux, que nous atteindrons ou pas. Ce qui est important, c'est que cela se fasse avec l'industrie, les lignes aériennes et les aéroports. Cela commencera une fois que le projet de loi sera adopté.

La date...

M. Robert Aubin: Je comprends que le ministre n'ait pas mis...

M. Mark Laroche: Le projet de loi n'arrête pas de date de transfert. Si la nouvelle organisation n'est pas prête le jour 1, la date sera reportée.

M. Robert Aubin: J'ai bien compris ce qu'il en est de cette date, mais je voudrais savoir qui est inclus dans le « nous ». Cela englobe-t-il les aéroports seulement ou tous les différents partenaires?

M. Mark Laroche: C'est l'industrie.

M. Robert Aubin: C'est l'industrie au complet.

M. Mark Laroche: C'est exact.

M. Robert Aubin: D'accord. Vous rassurez en quelque sorte vos collègues du premier groupe de témoins, qui ont dit se sentir bousculés dans ce processus.

M. Mark Laroche: Nous serons assis du même bord de la table pour négocier avec Transports Canada. Les lignes aériennes et les aéroports négocieront d'une même voix avec Transports Canada. Nous comprenons et partageons leurs craintes, mais nous pensons que la première étape est d'adopter le projet de loi.

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous entendrons maintenant M. Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci, madame la présidente.

Ma question s'adresse à quiconque souhaite y répondre: le fait que les services de contrôle de sécurité soient confiés à une entité privée compromettra-t-il la sécurité du système de transport aérien?

M. Stephen Hankinson: La sécurité est primordiale pour tous les témoins ici présents aujourd'hui. Tout le succès de notre industrie repose sur la sécurité, non seulement selon nos propres définitions, mais selon les définitions internationales. Comme les menaces à la sécurité changent constamment dans le monde, l'ACSTA fait un travail remarquable, avec Transports Canada, pour rester à l'affût. Cela ne compromettrait absolument pas tout ce qui rend notre secteur de l'aviation sécuritaire depuis toujours.

● (1240)

M. Gagan Sikand: Les normes changeront-elles? Changerons-nous nos objectifs?

M. Stephen Hankinson: C'est Transports Canada qui fixe les normes. Elles sont régies par le ministère, qui établit les protocoles et les méthodes nécessaires pour garantir la sûreté et la sécurité de l'industrie, donc l'ADS y adhérerait.

Nous avons l'occasion de travailler maintenant en collaboration avec l'ADS et Transports Canada pour voir comment nous pouvons aller au-delà du minimum, pour que nos clients demeurent satisfaits de la sécurité du secteur de l'aviation, et pour demeurer concurrentiels dans le monde.

M. Daniel-Robert Gooch: La façon dont l'organisation est structurée aujourd'hui l'empêche vraiment de faire une bonne planification à long terme, ce qui nuit aussi à son aptitude à investir dans les technologies conçues ailleurs dans le monde, qui pourraient être plus robustes sur le plan de la sécurité aussi.

Nous avons du mal à embrasser les dernières technologies, parce que l'organisation ne peut pas planifier ni investir à long terme.

M. Ferio Pugliese: Pour ajouter aux observations que j'ai déjà faites sur les conséquences involontaires de tout cela, je pense qu'il faut avouer qu'en cas de transfert d'actifs à grands frais, nous aurons bien du mal à faire ce que mon collègue vient de mentionner, c'est-à-dire à réinjecter des fonds dans le système et à approfondir les recherches pour améliorer nos méthodes. Si ce n'est pas fait correctement, nous n'aurons pas le financement ni les ressources nécessaires, d'où les appréhensions des transporteurs aériens.

Je tiens à le rappeler, parce que tous ces frais apparaissent dans nos tarifs. Cela a pour conséquence involontaire de faire augmenter le coût du transport aérien. En gros, les passagers se trouvent à payer pour un actif qu'ils possèdent déjà, et ils se trouveront à devoir payer encore pour cet actif s'il est transféré à une autre entité.

Vous utiliserez les revenus générés grâce au système pour compenser, et il ne restera rien pour améliorer le service et satisfaire aux intentions du Comité, pour faire ce que cette nouvelle entité doit faire, c'est-à-dire faciliter la vie des passagers et leur offrir un service de calibre mondial.

M. Mark Laroche: Sur la question des coûts, nous avons les mêmes appréhensions que les transporteurs aériens, mais pour nous, le point de départ est plutôt le coût non amorti de l'actif. Nous ne sommes pas nécessairement d'accord pour dire que ce sont les passagers qui l'ont payé. Nous avons peut-être payé trop cher pour les services de l'ACSTA jusqu'ici, mais il y a un coût non amorti qui n'a pas encore été payé. C'est la raison pour laquelle nous demandons aux Finances et à TC d'être raisonnables dans leurs demandes.

M. Gagan Sikand: Je vais vous arrêter ici, parce qu'il y a beaucoup de témoins à interroger.

J'ai entendu quelques noms, comme Hong Kong et Heathrow, et je sais que l'IATA est là, mais les méthodes de contrôle varient beaucoup. Il y a des endroits où je franchis le poste de contrôle avec mes souliers et d'autres, où je dois passer par le scanner corporel. Récemment, j'ai fait l'objet d'un contrôle à mon entrée dans l'aéroport, puis juste avant les belles boutiques et le grand hall, j'ai dû en subir un autre. Cela varie beaucoup d'un endroit à l'autre.

Il y a deux volets à ma question, après quoi je n'aurai plus de temps. Pourquoi faut-il changer nos méthodes de contrôle et y a-t-il quelque part un régime exemplaire que nous devrions prendre pour modèle?

La présidente: Soyez bref, s'il vous plaît.

M. Stephen Hankinson: C'est le gouvernement qui établit les normes de sécurité, donc elles varient d'un pays à l'autre en fonction des règlements nationaux. C'est la responsabilité du gouvernement d'établir des normes. Les méthodes varient entre Heathrow et Hong Kong, parce qu'elles découlent de régimes différents. C'est la première chose.

Ensuite, pour ce qui est de ce dont le Canada a besoin, nous devons nous assurer que l'expérience du voyageur soit à peu près la même partout et que les voyageurs fiables, titulaires d'une carte NEXUS, vivent une expérience comparable dans tous les aéroports. C'est l'un des grands avantages que devrait nous conférer l'ADS.

La présidente: Merci beaucoup.

Continuons avec M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci infiniment, madame la présidente.

Puis-je d'abord préciser, madame la présidente, que je réfute le commentaire de M. Bergamini, si je ne me trompe pas, qui sous-entend que ce projet de loi serait une façon d'utiliser notre tribune pour imposer notre vision?

Le fait est que nous avons entendu clairement les gens du milieu nous dire que tout n'était pas efficace dans le régime actuel. Dans ce contexte et compte tenu de la nouvelle orientation que nous prenons dans ce secteur — et c'est ce que c'est —, nous aurons bientôt de nouvelles façons de générer des revenus qui nous aideront à financer nos dépenses en capital et nos activités, y compris le financement de la dette. Je suis d'accord avec l'évaluation de M. Laroche en réponse à l'affirmation de M. Pugliese.

Pour ce qui est de l'échéancier, c'est effectivement une vente, mais il y a tout un processus qui s'ensuivra et auquel vous pourrez tous participer.

Je veux dire aussi que M. Emerson a formulé des recommandations très claires à l'issue de son examen de la LTC. Or, selon vous, le ministre Garneau serait simplement déterminé à offrir moins de subventions des contribuables. Il y a une grande différence ici entre le contribuable ordinaire et le client, même si parfois, évidemment, ce sont les mêmes personnes.

Il y a ensuite toute la question du niveau de service. Évidemment, le niveau de service augmentera, et je tiens à répéter encore une fois qu'il viendra avec une moins grande subvention de la part des contribuables.

Monsieur Laroche, quand vous analysez le processus à ce jour et là où nous en sommes rendus, pensez-vous qu'il produira les résultats escomptés pour le consommateur, même si le mot « résultats » a été utilisé de manière assez vague et que je souhaite rectifier le tir un peu?

•(1245)

M. Mark Laroche: C'est une bonne question.

J'utilise le mot « résultats » dans le sens réglementaire. Ce que je veux, pour que cette ADS soit efficace — parce que c'est ce que nous souhaitons tous —, c'est que nous puissions compter sur un règlement axé sur les résultats plutôt que sur un règlement prescriptif. Pour moi, c'est un processus qui doit évoluer au fur et à mesure que nous nous adaptons à cette ADS. La réglementation sur les contrôles de sécurité ne changera pas du jour au lendemain, mais nous avons besoin que Transports Canada nous promette qu'il met le cap là-dessus, faute de quoi nous nous retrouverons devant la même organisation, qui facture seulement des frais différents.

Je veux que cette organisation soit efficace, donc si Transports Canada fait son travail de réglementation et détermine qu'il faut procéder de manière sécuritaire, mais qu'il ne dictera pas en détail comment faire, parce qu'il estime que ce sont les gens de cette organisation qui sont les mieux placés pour en juger, puisque ce sont eux les experts, nous serons très satisfaits du règlement.

C'est le genre de régime qui régit Nav Canada, et cela fonctionne très bien. Nav Canada offre un service de navigation aérienne de calibre mondial, et je pense que c'est une condition essentielle. Adoptons le projet de loi, puis dotons-nous d'un règlement sur la sécurité de l'aviation axé sur les résultats.

M. Vance Badawey: Concernant les aéroports, et c'est le noyau de la question pour moi, pour les clients — et je ne parle même pas de subvention des contribuables, parce que je pense déjà avoir bien enfoncé le clou —, le niveau de service augmentera-t-il ou l'expérience de voyage sera-t-elle améliorée?

M. Mark Laroche: Je vais tenter de vous répondre.

Oui, mais pas dès le premier jour, parce qu'il y aura des coûts de transition et que nous devons trouver une façon de les absorber. Nous aurons aussi besoin de données pour établir les principes de facturation et la hauteur des frais.

Nous sommes au diapason avec les lignes aériennes, nous convenons que le coût des voyages en avion est très élevé au Canada et que nous ne pouvons pas l'augmenter davantage. Pour gagner en efficacité, il faut plutôt nous doter d'un règlement axé sur les résultats qui laissera la place à la créativité et nous permettra de mieux utiliser la technologie.

Je pense que nous y arriverons avec une ADS indépendante.

M. Ferio Pugliese: Je dirais que ce ne sera pas possible tant qu'il n'y aura pas de consultations adéquates. Il faut tenir des consultations.

M. Vance Badawey: Que...

M. Ferio Pugliese: Il n'y en a pas pour l'instant.

M. Vance Badawey: Que nous mènerons une fois la vente conclue. Nous nous attendons à mener des consultations et...

M. Ferio Pugliese: Je suppose que la question que j'aimerais vous poser, monsieur Badawey, c'est que si M. Garneau est si déterminé, pourquoi ne nous a-t-il pas donné de date de transfert? Pourquoi n'a-t-il pas établi de processus semblable à celui d'une organisation de l'importance de NavCan, qui a pris deux ans?

M. Vance Badawey: Je ne peux pas...

M. Ferio Pugliese: Pourquoi? C'est une bonne question pour vous.

M. Vance Badawey: Je ne peux pas répondre à cette question.

Je suis certain qu'il y répondra quand il viendra nous en parler, mais nous nous attendons à ce qu'il y ait une vente, c'est ce qui devrait arriver.

La présidente: Vos cinq minutes sont écoulées.

M. Ferio Pugliese: J'ai hâte de connaître la réponse.

La présidente: Monsieur Blaney.

M. Jared Mikoch-Gerke: J'ai un autre commentaire à faire sur la subvention par les contribuables. Les contribuables ne devraient-ils pas subventionner cette entité?

Ensuite, quand l'entité aura le pouvoir d'établir ses propres tarifs, le gouvernement devrait s'engager à abroger la Loi sur le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, puisqu'il ne l'a toujours pas fait.

•(1250)

M. Vance Badawey: Eh bien, je pourrais vous répondre que votre PDG est payé 11,5 millions de dollars par année, alors que les contribuables vous subventionnent aussi.

La présidente: Merci, monsieur Badawey.

Monsieur Blaney, la parole est à vous.

[Français]

L'hon. Steven Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis, PCC): Madame la présidente, je vous remercie de m'accueillir au Comité.

Je ne peux m'empêcher de faire un commentaire au sujet de l'intervention de M. Badawey qui veut se faire rassurant, avec de belles promesses, quant à un projet de loi. C'est le même gouvernement qui nous promettait qu'il n'y aurait pas de déficit en

2019 alors qu'il y a un déficit de 20 milliards de dollars, et qu'il n'y a pas de retour à l'équilibre budgétaire.

Alors, monsieur Badawey, j'aimerais croire vos vœux pieux, mais je ne suis pas rassuré par ce que j'ai entendu aujourd'hui au sujet du projet de loi.

Monsieur Bergamini, ma question s'adresse à vous. J'aimerais savoir comment remettre ce projet de loi sur les rails, parce qu'il y a des inquiétudes. Vous nous dites que le gouvernement actuel vous a imposé la taxe sur le carbone. Qui va payer? Les gens qui achèteront des billets d'avion. En ce qui concerne le confort du passager, il y a encore des problèmes. Qui va payer? Les gens qui prendront l'avion.

En plus, il y a cette nouvelle agence — et vais revenir à vous, monsieur Pugliese. En fait, on va ajouter une grosse dette à un système qui manque déjà d'argent et de financement. Qui va payer? Ce seront encore les passagers, donc le gouvernement, qui a une dette de 20 milliards de dollars.

Il semblerait qu'on s'entende sur l'objectif d'avoir une agence performante, mais comment peut-on s'assurer que ce ne sera pas un éléphant blanc, endetté, et qu'on n'aura pas finalement un moins bon service que celui qu'on a actuellement? C'est ce qui m'inquiète beaucoup dans la façon dont cela se passe. Comme le disait mon collègue, est-ce qu'on n'est pas en train de faire un chèque en blanc au gouvernement pour obtenir un niveau de service moins bon?

Monsieur Bergamini, comment peut-on remettre ce projet de loi sur les rails? Y a-t-il des amendements qui assureraient que vos préoccupations absolument légitimes soient entendues? Cela aura des répercussions sur les contribuables, les gens qui achètent des billets d'avion, qui pourraient simplement devenir les dindons de la farce.

M. Massimo Bergamini: Merci beaucoup de votre question.

Tout d'abord, il est important d'indiquer que nous partageons absolument, à 100 %, les mêmes objectifs. Pour nous, par ailleurs, le point de départ doit être la négociation. Nous ne sommes pas convaincus que d'aller à la table de négociation avec un projet de loi déjà tout fait nous donnera la latitude ou le rapport de force nécessaire pour arriver aux résultats que nous visons tous.

En ce qui a trait aux amendements, vous êtes des experts en procédure. Nous ne le sommes pas. Nous savons qu'il y a des limites à ce que le Comité peut faire. Une loi-cadre ne nous pose pas de problèmes, mais on doit enlever les déterminations déjà faites à priori dans les transferts de transition.

Selon nous, cela doit découler de négociations. Il faut enlever les éléments qui mettent le gouvernement fédéral dans une position de force absolue induite à la veille de négociations et, à ce moment, nous serons prêts à nous asseoir à la table. Cependant, quand le gouvernement nous demande d'aller à la table de négociation et que c'est lui qui a toutes les cartes, je pense qu'il y a un problème.

L'hon. Steven Blaney: Je ne peux pas m'empêcher de trouver qu'on met la charrue avant les bœufs. Je trouve d'autant plus regrettable qu'on arrive devant un gouvernement qui est à quelques mois d'une élection, comme vous le disiez.

L'un des gros enjeux — monsieur Pugliese, c'est vous qui l'avez présenté —, est qu'on va transférer les actifs de l'ACSTA. Vous avez dit que c'était entre 500 et 800 millions de dollars.

C'est une nouvelle société privée qui démarre en ayant une grosse dette. Elle est, semble-t-il, un peu en retard sur le plan technologique et elle ne répond pas aux standards qu'on voudrait à l'international. On dit à ses représentants d'investir et d'être plus efficaces, en leur mentionnant au passage qu'on aimerait que cela coûte moins cher.

Comment règle-t-on la quadrature du cercle relativement au projet de loi devant nous, monsieur Pugliese?

[Traduction]

M. Ferio Pugliese: C'est une bonne question. Ma réaction première serait de vous dire que le transfert des actifs devrait se faire au taux nominal, pour que cette nouvelle entité ne s'endette pas trop alors qu'elle ne génère pas les revenus nécessaires pour couvrir ses coûts de fonctionnement. Ce sera un organisme à but non lucratif, comme Nav Canada. Nav Canada perçoit des droits de navigation, qui lui reviennent, par exemple. Ces frais sont transférés aux transporteurs aériens, qui les refilent aux consommateurs.

Cette entité est une société d'État indépendante dotée d'une bonne structure de gouvernance. Elle a réussi à réaliser des gains en efficacité, avec le temps, qui lui ont permis de réduire ses tarifs.

Dans ce cas-ci, je proposerais que nous suivions le même genre de modèle. Nous ne nous y opposons pas. Nous pensons en avoir bien besoin, comme mes collègues des aéroports l'ont dit, mais il faut faire les choses comme il faut, prendre le temps de bien les faire et ne pas imposer à cette nouvelle organisation le fardeau d'une dette inutile qui devra, en bout de ligne, être remboursée par les contribuables ou les passagers. Le prix des billets d'avion ne diminuera pas pour autant. Si le transport aérien ne diminue pas, le service sera compromis et suspendu. Ce n'est pas ce que nous voulons.

•(1255)

La présidente: Merci beaucoup.

L'hon. Steven Blaney: Je tiens à dire que nous sommes en concurrence avec les autres grands transporteurs du monde et que nos lignes aériennes et nos aéroports sont constamment en lien avec

d'autres pays. Nous devons être plus concurrentiels. Je n'ai aucune preuve que nous le serons comme il se doit grâce à ce projet de loi.

La présidente: Monsieur Iacono, vous avez deux minutes.

M. Angelo Iacono: Quelle était votre relation avec Nav Canada et comment avez-vous vécu son transfert?

M. Daniel-Robert Gooch: La plupart d'entre nous étaient là à l'époque. Je ne ferai que quelques observations, après quoi je laisserai la parole à mes collègues.

Nous avons l'impression qu'il a généralement été bien accueilli et que ce transfert est généralement considéré comme un succès. Effectivement, nous avons connu des changements à Nav Canada au fil des ans. Les lignes aériennes y ont travaillé de concert avec l'organisation, puisque ce sont les principaux acteurs touchés. Le contrôle de la circulation aérienne se répercute sur le secteur. Par exemple, ces dernières années, nous avons senti le besoin de travailler en plus étroite collaboration avec Nav Canada et tous les autres intervenants du milieu quand les itinéraires de vol ont changé.

Mes collègues de l'aéroport Pearson, à Toronto, pourraient probablement vous en parler davantage, parce qu'ils ont travaillé en très étroite collaboration avec Nav Canada ces dernières années.

Mme Lorrie McKee: Oui, il est vrai que nous avons une relation de travail et une collaboration très fortes avec Nav Canada, à l'aéroport Pearson. Nous collaborons à la prise de décisions opérationnelles tous les jours. Il y a toute une planification à long terme. Comme M. Gooch le mentionnait, lorsque vient le temps d'évaluer l'effet de ces décisions sur la collectivité, nous faisons un et travaillons en très étroite collaboration avec Nav Canada, donc cette relation est forte et saine. C'est une expérience positive.

M. Angelo Iacono: Merci.

La présidente: Je remercie tous les membres du Comité, ainsi que tous nos témoins. Nous en avons appris beaucoup au cours des deux dernières heures. Je m'excuse de la petite interruption.

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.

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 : <http://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: <http://www.ourcommons.ca>