



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

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

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 009

Le jeudi 3 décembre 2020

Président : M. Vance Badawey



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

Le jeudi 3 décembre 2020

• (1640)

[Traduction]

Le président (M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Bienvenue à la neuvième réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes. Je vais omettre les remarques habituelles, car je suis sûr que vous êtes nombreux à bien savoir ce qu'il faut et ne faut pas faire dans ces nouvelles séances virtuelles.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous nous réunissons aujourd'hui pour poursuivre notre étude des effets de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins et je vous présente, de l'Association du transport aérien du Canada...

Mme Stephanie Kusie (Calgary Midnapore, PCC): Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je crois comprendre que nous pourrions disposer des ressources nécessaires jusqu'à 18 heures, heure normale de l'Est. Comme les témoins ont patiemment attendu et ont réservé leur après-midi pour être ici, je demande que nous prenions tout le temps possible pour la séance en la prolongeant jusqu'à 18 heures, heure normale de l'Est.

Vous pourriez peut-être personnellement confirmer que c'est le plus tard que nous pouvons poursuivre. Deuxièmement, pouvez-vous confirmer que c'est possible?

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, madame Kusie.

Oui, c'est possible. Je peux confirmer que c'est notre limite. J'avais l'intention de terminer à 18 heures, mais maintenant que vous avez soulevé la question, je vais poser la question.

Tout le monde est d'accord?

Des députés: D'accord.

Le président: C'est très bien. Merci, madame Kusie.

Je vais maintenant présenter les témoins. Nous accueillons, de l'Association du transport aérien du Canada, le président et chef de la direction, John McKenna; du Conseil national des lignes aériennes du Canada, le président, Daniel-Robert Gooch; de la Co-opérative de transport régional du Québec, le directeur général, Serge Larivière; du National Airlines Council of Canada, le président et chef de la direction, Mike McNaney, et des Regional Community Airports of Canada, le président, Brian Grant, et le vice-président, Todd Tripp.

Sur ce, messieurs, je ne sais pas qui veut se lancer, mais je vous ouvre la porte et je reconnaitrai la première personne qui lèvera la main. Cette personne aura la parole.

Monsieur McKenna, voulez-vous commencer? La parole est à vous.

M. John McKenna (président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada): Bonjour.

L'Association du transport aérien du Canada représente l'industrie canadienne du transport aérien commercial depuis 1934. Nous comptons environ 180 membres actifs à tous les niveaux de l'aviation commerciale, et ce, dans toutes les régions du Canada. Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de vous parler des effets de la COVID-19 sur notre industrie.

Les dommages sont faciles à évaluer. Les opérations sont à des niveaux de 80 à 90 % inférieurs à ceux de l'an passé. Certains exploitants ont complètement suspendu leurs activités. Des dizaines de milliers d'emplois ont été perdus. Les recettes sont à peine suffisantes pour faire face à nos obligations à court terme. Les aéroports augmentent les frais pour compenser la perte de revenus. Comme la loi interdit à Nav Canada d'être déficitaire, elle a imposé des augmentations de 29,5 % en date du 1^{er} septembre dernier.

[Français]

Toutes ces augmentations, résultant largement d'une absence d'aide gouvernementale, limitent dangereusement la capacité de notre industrie à survivre pendant la pandémie et mine sérieusement toute stratégie redressement.

[Traduction]

Notre défi à tous est de trouver des solutions pour limiter les dommages irréversibles à notre système de transport aérien national. Bien que le premier ministre reconnaisse que notre industrie est l'une des plus durement touchées, le gouvernement n'a offert à ce jour qu'une aide limitée.

La mise à jour financière présentée par la ministre des Finances le 30 novembre n'offrait rien en matière d'aide financière aux transporteurs aériens régionaux et ne renfermait pas grand-chose de plus que la répétition de promesses d'un processus d'aide financière aux grands transporteurs aériens.

• (1645)

[Français]

Nous avons écrit plus d'une demi-douzaine de lettres au gouvernement depuis le mois de mars lui offrant toute notre collaboration pour trouver des solutions simples et efficaces. Nous n'avons toujours pas reçu le moindre accusé de réception.

[Traduction]

Le 8 novembre, le ministère des Transports a déclaré que « le secteur du transport aérien ne peut relever seul ces défis, étant donné les répercussions inédites sur ses activités ». Les discussions prévues devaient commencer cette semaine-là pour établir un processus avec les transporteurs aériens à propos d'une aide financière. Trois semaines plus tard, nos membres et d'autres intervenants clés attendent toujours le début de ce processus.

Donc, la question que le secteur de l'aviation se pose depuis si longtemps est la suivante: « Qu'attend le gouvernement? »

Nous craignons deux choses du point de vue des transporteurs aériens. La première est que le gouvernement attend simplement de voir quels transporteurs aériens survivront pour peut-être intervenir alors afin d'aider à rétablir les services perdus, mais à grands frais. Nous craignons aussi que le gouvernement ne choisisse d'aider que les deux grands transporteurs. Cela témoignerait d'une profonde incompréhension du réseau de transport aérien du Canada et entraînerait rapidement une perturbation importante et durable des services aériens intérieurs réguliers. Tant de régions ne sont pas desservies par les grands transporteurs et dépendent presque entièrement des transporteurs régionaux comme liens socioéconomiques avec le reste du Canada.

[Français]

Le soutien du transport aérien régional dans le Nord a été très apprécié. Toutefois, il reste encore beaucoup à faire pour que le transport aérien régional au Canada survive, car beaucoup d'autres régions éloignées du pays comptent sur le transport aérien comme service essentiel.

[Traduction]

Pour limiter les dégâts considérables causés à l'industrie aérienne, le gouvernement du Canada doit mettre en place immédiatement un programme d'aide financière donnant accès à des fonds substantiels, équitables et facilement accessibles. Il devrait consacrer un soutien financier spécifique et suffisant aux compagnies aériennes régionales et fournir à Nav Canada un financement équivalent à ce que les récentes augmentations des droits sont censées rapporter. Il devrait promouvoir sans tarder le programme de détection rapide de la COVID-19 et utiliser pleinement les données scientifiques disponibles pour réduire les périodes de quarantaine dans les principaux aéroports canadiens dès que possible.

Le gouvernement devrait aussi reconnaître que la date limite de mise en œuvre de la nouvelle réglementation du temps de vol et du temps de service de vol des pilotes du 12 décembre est totalement irréaliste. Les transporteurs canadiens luttent déjà pour leur survie et opèrent dans le cadre de restrictions des voyages sans précédent et ne peuvent donc pas offrir la formation au pilotage et le développement et la mise en œuvre des nouveaux logiciels requis. Ils ne sont certainement pas en mesure de supporter les coûts supplémentaires en ce moment crucial. Un report à la période post-pandémique ne mettra d'aucune façon en péril la sécurité et il n'y aurait aucun coût pour le gouvernement ni pour le contribuable.

Le gouvernement devrait ordonner à l'Office des transports du Canada de travailler avec les transporteurs plutôt que d'imposer les nouvelles dispositions du RPPA qui ne laissent peu d'autres choix aux transporteurs que d'annuler des vols face au manque d'appréciation absolu de l'Office de la réalité à laquelle notre industrie est

confrontée pour se conformer aux restrictions sanitaires en évolution constante que le gouvernement impose au transport aérien.

Nous demandons au gouvernement de venir en aide à l'aviation au moment où elle en a le plus besoin, de travailler avec l'industrie, d'augmenter l'efficacité de la coopération interministérielle, de jouer un rôle de leader dans la coordination avec les provinces pour trouver des solutions à l'échelle canadienne et, enfin, de lever les restrictions de voyage.

Des coupures de services ont déjà été annoncées partout au Canada et il y en aura d'autres, à moins que quelque chose ne soit fait bientôt.

[Français]

Je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur McKenna. Nous passons maintenant à M. Gooch.

Monsieur Gooch, la parole est à vous.

M. Daniel-Robert Gooch (président, Conseil des aéroports du Canada): Monsieur le président, membres du Comité, je vous remercie de l'occasion qui m'est offerte de m'adresser à vous, et de l'étude.

Je suis Daniel Gooch, président du Conseil des aéroports du Canada.

Nous comptons 54 membres qui représentent plus de 100 aéroports dans tout le pays, y compris tous les aéroports du réseau national d'aéroports privés et de nombreux aéroports régionaux.

Nous sommes heureux de pouvoir nous adresser à vous si peu de temps après l'énoncé économique de l'automne. Nous attendons toujours les détails du programme pour une grande partie de celui-ci, mais d'après notre évaluation préliminaire, les mesures visant les aéroports représentent un premier pas positif, mais elles sont insuffisantes pour éviter de graves difficultés au cours de la nouvelle année, comme les augmentations supplémentaires de tarifs et de droits que personne ne souhaite.

Avec nos partenaires du secteur, les aéroports ont agi rapidement dès le début de la pandémie pour investir dans le nettoyage accru et la distanciation sociale et pour rendre obligatoire le port du masque à l'intérieur avant que cela ne leur soit demandé. Ils avaient mis en œuvre presque toutes les normes mondiales de l'OACI avant même leur publication, tout en assistant à l'effondrement du secteur.

Depuis avril, le trafic de passagers au Canada a chuté d'environ 90 %. Aujourd'hui, il est d'environ 10 à 15 % de la normale. Cette situation a imposé un lourd fardeau à nos travailleurs. C'est grâce à eux que nos aéroports restent sûrs et sains, mais ils accomplissent ce travail dans des circonstances très difficiles. Le secteur aérien a licencié environ la moitié de ses employés.

La plupart des aéroports du Canada ne sont pas subventionnés par l'État. Ils dépendent des revenus des passagers. Tous les services qu'ils fournissent, y compris les services d'urgence, sont financés par les revenus des passagers, qui ont disparu. Dans une crise sans précédent comme celle-ci, le système ne peut tout simplement pas fonctionner.

Comme les restrictions de voyage et les mises en quarantaine perdureront cet hiver, les perspectives sont sombres. Les aéroports prévoient une perte de revenus de plus de 4,5 milliards de dollars et une augmentation des niveaux d'endettement de 2,8 milliards de dollars d'ici à la fin de 2021. Avec l'augmentation de la COVID-19 et la vaccination mondiale complète qui n'est pas pour demain — et qui prendra peut-être plusieurs années — le problème ne sera pas réglé de sitôt. Il faut prendre des décisions cruciales dès maintenant si nous voulons que le secteur du voyage et du tourisme du Canada commence à se redresser l'été prochain, comme nous pensons qu'il le fera dans d'autres pays de l'hémisphère Nord. L'été 2021 ne peut tout simplement pas ressembler à l'été 2020.

C'est essentiel pour les aéroports régionaux et leurs communautés. Par suite des annulations de liaisons déjà annoncées par Air Canada et WestJet, et peut-être d'autres à l'horizon, la connectivité régionale est menacée. Les aéroports font partie d'un système. Les transporteurs aériens, Nav Canada et d'autres partenaires souffrent et ont besoin de l'attention du gouvernement fédéral si nous voulons que notre système se rétablisse.

Voilà pourquoi nous espérons voir des annonces dans l'énoncé économique de l'automne, l'énoncé économique fédéral, sur le dépistage sérologique rapide dans les aéroports. C'est un élément essentiel qui doit être mis en œuvre pour ceux qui voyagent aujourd'hui et pour redonner confiance aux consommateurs dans le processus de voyage lorsque les Canadiens seront prêts à voyager à nouveau en grand nombre.

Nous avons été heureux de voir dans l'énoncé économique fédéral l'annonce de 500 millions de dollars d'investissements essentiels dans les infrastructures de protection, de sécurité et de transport dans les grands aéroports. Bien qu'il s'agisse d'une mesure positive, cette somme répartie sur six ans ne permettra pas de faire grand-chose, étant donné les besoins et l'ampleur de certains de ces projets.

L'énoncé économique a augmenté le financement du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires de 93 millions de dollars par an sur deux ans. Il fournit un financement important pour permettre à de petits aéroports d'investir dans la sécurité et la protection. La mesure est positive, mais nous nous demandons comment les aéroports pourront apporter leur contribution, puisqu'ils ont épuisé leurs réserves de liquidités.

Il est bon de voir l'affectation de 206 millions de dollars pour les liaisons aériennes régionales, mais nous n'avons aucun détail, et la connectivité régionale est essentielle pour le bien-être de nos communautés. Voilà pourquoi nous voulons de toute urgence en savoir plus.

En ce qui concerne le loyer foncier payé par 22 aéroports, le CAC a demandé des renonciations pluriannuelles dans les huit aéroports les plus fréquentés jusqu'à ce que les activités reprennent. Nous recommandons au gouvernement d'éliminer le loyer des 14 autres petits aéroports, car ils n'ont jamais fourni plus de 15 millions de dollars de revenus par an au gouvernement fédéral. Cela ferait une grande différence pour ces aéroports lorsque leurs revenus se rétabliront.

Le gouvernement fédéral est propriétaire des terrains sur lesquels ces 22 aéroports sont situés, le loyer est donc comme un dividende qu'ils versent à leur unique actionnaire. Cette redevance basée sur les revenus est très lucrative pour le gouvernement fédéral dans les

bonnes années, puisqu'il a touché 419 millions de dollars en 2019 et 6,5 milliards de dollars depuis 1992.

Dans l'énoncé économique fédéral, les quatre plus grands aéroports, qui paient 85 % du loyer, ne se sont vu accorder qu'un report du loyer pour 2021, qu'ils doivent rembourser sur 10 ans, à compter de 2024. Les 12 aéroports de taille moyenne qui paient environ 15 % du loyer ont bénéficié d'une exonération de loyer pour une année de plus seulement, tandis que les 8 plus petits aéroports qui paient un loyer se sont vu accorder 3 années supplémentaires d'exonération de loyer, ce qui représente 0,3 % du loyer payé les bonnes années.

Aucun de ces aéroports ne s'attendait à payer un loyer en 2021, car ils ne gagneront pas assez d'argent pour déclencher la redevance.

C'est utile, mais cette mesure ne représentera aucune rentrée d'argent pour les aéroports. Cela signifie que ces aéroports pourront cesser de verser son dividende au gouvernement fédéral pendant une année de plus, mais nous nous attendons à ce que la reprise prenne jusqu'à cinq ans.

• (1650)

Il faut vraiment annuler le loyer au-delà de 2020 en attendant que le secteur se redresse. Ces fonds pourront alors être utilisés pour rembourser la dette accumulée pendant la pandémie.

Je dois souligner que la plupart des aéroports ne paient pas de loyer et c'est pourquoi nous avons aussi demandé des prêts sans intérêt ou une aide directe à l'exploitation. L'énoncé économique fédéral a bien annoncé un Programme de crédit pour les secteurs très touchés, mais son plafond de 1 million de dollars est insuffisant pour aider de nombreux aéroports. Les très petits aéroports qu'il pourrait aider comprennent de nombreux aéroports municipaux qui ont été exclus à ce jour des programmes fédéraux liés à la COVID.

VIDE

Le président: Monsieur Gooch, pouvez-vous conclure?

M. Daniel-Robert Gooch: Pour conclure, peu importe où vous vivez au Canada, le secteur aérien est essentiel pour remettre notre économie sur les rails et les aéroports en sont un rouage essentiel. Nous avons besoin qu'il soit prêt pour chaque voyage.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Gooch. C'était parfait.

Nous passons maintenant à M. Larivière. Monsieur Larivière, la parole est à vous.

[Français]

M. Serge Larivière (directeur général, Coopérative de transport régional du Québec): Bonjour.

Je vous remercie de l'occasion que vous nous donnez aujourd'hui de présenter l'initiative de TREQ, la Coopérative de transport régional du Québec.

[Traduction]

La crise de la COVID-19 a engendré de nombreuses répercussions majeures pour de nombreux secteurs. Bien sûr, aujourd'hui, vous entendez parler des répercussions pour les transporteurs aériens et les aéroports de notre pays.

Cette crise sans précédent pourrait aussi être considérée comme une occasion de repenser nos réseaux de transport aérien intérieur. Comme vous le savez peut-être, une grande partie du pays est mal servie à l'échelle régionale. Plus précisément, l'Est du Québec, soit le Québec et les provinces de l'Atlantique, ne dispose pas d'un service régional régulier.

Tout le monde est au courant du prix élevé des billets, mais il est plus important de connaître l'effet de ces prix sur l'utilisation. L'IA-TA et Statistique Canada révèlent l'ampleur du dysfonctionnement de notre transport aérien régional de ce côté-ci du pays. Cinq fois plus de passagers par habitant voyagent d'un point à un autre sur les transporteurs régionaux en Ontario qu'au Québec. Du côté intérieur, pour nous ramener à l'échelle nationale, il manque 10 millions de passagers dans les aéroports du Québec.

Que disons-nous? Alors que les habitants du reste du pays et du continent utilisent le transport aérien pour les déplacements qu'ils doivent faire sur de longues distances, nous qui vivons dans l'Est du Canada devons soit faire 6 à 12 heures de route pour nous rendre à une réunion ou à un rendez-vous médical, ou pire encore, nous ne voyageons pas. Cela affecte notre capacité à occuper notre territoire, à développer notre économie et notre industrie touristique, ou simplement, à offrir une qualité de vie à de nombreuses collectivités isolées de ce côté-ci du pays.

La mission de notre projet est de corriger cette situation pour la province de Québec. Nous rompons avec le paradigme en utilisant une approche collective, en plaçant les régions et leurs collectivités au cœur de notre gouvernance. Notre modèle combinera le dynamisme du secteur privé et la noblesse du secteur public. Ce modèle est une coopérative, la Coopérative de transport régional du Québec. Sans entrer dans les détails, notre modèle ressemble à celui de Porter Airlines en Ontario, et nous ferons voler des Q400 de 78 places à compter de juin 2021.

Je vous remercie.

• (1655)

Le président: Merci, monsieur Larivière.

Nous passons maintenant à M. McNaney.

Monsieur McNaney, la parole est à vous.

M. Mike McNaney (président-directeur général, Conseil national des lignes aériennes du Canada): Merci, monsieur le président, je vais m'en tirer en quatre minutes et 45 secondes.

Le Conseil national des lignes aériennes du Canada représente les plus grands transporteurs aériens du Canada: Air Canada, Air Transat, Jazz Aviation et WestJet, qui représentent environ 90 % de la capacité intérieure et environ 60 % de la capacité internationale.

En 2019, nos membres ont transporté plus de 80 millions de passagers vers des collectivités partout au pays et dans le monde entier. Ils employaient directement plus de 60 000 Canadiens et, au cours de la dernière décennie, ils ont établi un niveau de connectivité et de service à l'échelle régionale, nationale et internationale qui a soutenu plus de 630 000 emplois dans l'ensemble de l'économie du transport, du tourisme et de l'aérospatiale.

Cependant, comme nous en sommes tous brutalement conscients, aucun de ces chiffres ne reflètent la réalité actuelle. Aujourd'hui, des dizaines de milliers d'employés ont perdu leurs emplois, des avions valant des milliards de dollars sont stationnés, 80 % de la capacité est arrêtée et le nombre de passagers s'est effondré à 10 %

des niveaux habituels, sans que nous voyions poindre à l'horizon le moment où les choses pourraient commencer à se rétablir.

Cependant, la voie à suivre pour stabiliser le secteur de l'aviation est assez claire, en réalité. Elle est claire parce qu'essentiellement tous les autres pays du monde ont déjà commencé à s'engager dans cette voie et ils l'ont fait il y a plusieurs mois déjà. En réalité, le Canada est un cas isolé. Certaines mesures ont été mises en place et d'autres ont été annoncées cette semaine, mais presque un an après le début de la crise — et mes membres ont commencé à être touchés en janvier — nous parlons toujours d'un processus pour mettre en place une aide financière.

Entretemps, des pays du monde entier ont déjà versé 173 milliards de dollars américains pour soutenir leur secteur de l'aviation, précisément en raison du rôle essentiel que l'aviation doit jouer dans leur relance économique respective. Ce soutien a pris différentes formes, mais il consiste essentiellement en des mesures financières destinées à stabiliser le secteur, la promotion de tests rapides dans le secteur de l'aviation et des voyages et l'adoption d'une approche scientifique de la mise en quarantaine en conjonction avec les tests.

Depuis le printemps, nous demandons au gouvernement d'accorder des prêts à faible taux d'intérêt et des garanties de prêts. Nous avons aussi demandé au gouvernement de s'attaquer aux problèmes de liquidités du secteur dans son ensemble, y compris les aéroports et les fournisseurs de services gouvernementaux tels que Nav Canada. Aussi étonnant que cela puisse paraître, au milieu de cette pandémie et de son incroyable destruction de la demande, les transporteurs aériens ont été frappés en septembre par une augmentation de 29,5 % de la taxe sur les services de navigation aérienne, alors que Nav Canada tente de combler son propre déficit financier, le gouvernement refusant de lui apporter son aide.

Nos demandes d'aide en matière de liquidités sont restées sans réponse, mais nous ne sommes pas restés sans rien faire à attendre simplement que le gouvernement agisse. Au cours des derniers mois, de concert avec les aéroports, Air Canada et WestJet ont dirigé l'élaboration et la mise en œuvre de projets de dépistage à l'Aéroport Pearson de Toronto, à l'Aéroport international de Calgary et à l'Aéroport international de Vancouver afin de fournir au gouvernement des données supplémentaires pour lui permettre de prendre des décisions fondées sur la science en ce qui concerne la mise en quarantaine. Comme vous l'avez entendu mardi, des ministères fédéraux sont des partenaires à part entière de ces projets et nous espérons que l'initiative de Calgary en particulier, vu le rôle important joué par le gouvernement de l'Alberta, servira de modèle pour la mise en œuvre dans d'autres provinces.

Tandis que nous poursuivons nos travaux pour stimuler d'autres mesures relatives au dépistage et à la prise de décisions fondées sur des données et que nous continuons à mettre en œuvre la multitude de mesures exigées par Transports Canada pour protéger la santé des passagers et des employés, dont vous avez peut-être aussi entendu parler mardi, nous sommes très heureux des déclarations fécentes de Dre Tam selon lesquelles le risque de transmission de la COVID-19 à bord des avions est faible.

Toutefois, alors que nous essayons de faire avancer le Canada sur la voie claire tracée par d'autres gouvernements, la situation économique continue de se détériorer. Le Canada a maintenant perdu environ 85 % de sa connectivité, avec des vols considérablement réduits ou des services éliminés dans toutes les régions du pays tandis que les transporteurs tentent de préserver leurs liquidités et un semblant d'activité.

Mes membres ont consacré des années et investi des milliards de dollars dans la construction de réseaux régionaux et internationaux afin de créer le niveau de connectivité dont notre économie bénéficiait à la fin de 2019 et le niveau de connectivité qui sera nécessaire pour assurer notre relance économique générale dans toutes les régions du Canada, mais cet investissement — et ce qui est beaucoup plus important — les dizaines de milliers d'emplois directs qu'il implique — est systématiquement érodé. En outre, nous commençons maintenant à voir des transporteurs étrangers qui ont reçu de leur gouvernement une aide en matière de liquidités soutirer des parts du marché international aux exploitants canadiens. Cela représente une menace directe pour la compétitivité future du secteur et pourrait faire reculer des années d'expansion internationale fructueuses.

Pour conclure, au cours des dernières semaines, nous avons assisté à des manifestations sincères de la part de travailleurs de l'aviation qui ont perdu leurs emplois, ainsi qu'à des appels des syndicats de l'aviation pour que le gouvernement intervienne. Nous avons aussi vu la déclaration du gouvernement concernant les remboursements comme condition d'une aide financière, ainsi que les déclarations de ministres disant être conscients que le secteur ne pourra pas aller de l'avant sans aide de l'État.

L'objectif ici n'est pas seulement de permettre au secteur de survivre, il s'agit d'avoir un secteur compétitif et prospère comme moteur de l'emploi, de l'investissement et de la qualité de vie dans toutes les régions du pays et dans toutes les collectivités, petites et grandes.

La voie à suivre est très difficile, mais elle est claire. Le reste du monde l'a empruntée. Nous devons le rejoindre.

Je vous remercie, monsieur le président.

• (1700)

Le président: Merci, monsieur McNaney, vous avez pris quatre minutes et 26 secondes. Bien joué. Vous avez battu le chrono de quelques secondes. Bon travail.

M. Mike McNaney: Merci.

Le président: Nous allons maintenant passer à M. Grant.

Monsieur Grant, la parole est à vous.

M. Brian Grant (président, Regional Community Airports of Canada): Je vous remercie.

Je vous remercie de me donner l'occasion de vous parler des effets de la COVID-19 sur le secteur de l'aviation et, en particulier pour nous aujourd'hui, d'aborder les profondes répercussions sur les aéroports municipaux et régionaux de notre pays.

Je suis Brian Grant, président de Regional Community Airports of Canada, et M. Todd Tripp m'accompagne. Nous sommes les PDG d'aéroports régionaux situés dans le Nord-Ouest de l'Alberta et le Nord-Est de l'Ontario. Notre organisation représente un secteur bien particulier de l'industrie en tant qu'aéroports qui fournissent des infrastructures et des services de transport locaux et régionaux à l'appui des régions rurales et éloignées de notre vaste pays, y com-

pris des services de santé d'urgence, l'expédition de fret, la lutte contre les incendies de forêt, les liaisons de passagers entre les collectivités et des liens plus étendus pour les destinations intérieures et les destinations internationales transfrontalières.

Nos membres sont des aéroports qui transportent 500 000 passagers ou moins par an. Essentiellement, nos aéroports facilitent le transport nécessaire au développement économique et à une qualité de vie acceptable pour les Canadiens qui le méritent, peu importe où ils vivent.

De nombreux Canadiens et différents ordres de gouvernement entendent parler de transport aérien et pensent aux compagnies aériennes qui transportent des personnes et des marchandises. En réalité, le service aérien comprend bien plus que cela: des aéroports, la manutention du fret et des bagages, le ravitaillement en carburant, la navigation aérienne et d'autres éléments jouent un rôle essentiel et fournissent des emplois dans les économies locales.

La pandémie de la COVID-19 a eu des effets débilissants sur le trafic de passagers et la viabilité des entreprises dans tous les secteurs de l'aviation, en particulier sur les composantes régionales du système. Les aéroports sont assujettis à des réglementations strictes imposées par le gouvernement fédéral, qui sont nécessaires pour assurer la sécurité et l'efficacité du mouvement des avions et des passagers. Nous devons composer avec des capacités limitées de réduire nos coûts d'exploitation alors que nos seules sources de revenus continuent d'être étouffées par les éclosions de la COVID et les restrictions qui s'y rattachent. La grande majorité des aéroports régionaux et municipaux subissent une perte de plus de 90 % du nombre de passagers et de plus de 70 % de leurs revenus. La plupart de ces aéroports reçoivent moins de 25 % des vols qu'ils recevaient avant la COVID et, dans certains cas, ils ont complètement perdu leur service de passagers.

Cette pandémie a obligé les aéroports à puiser dans les réserves financières qu'ils pouvaient avoir et elle les pousse maintenant à réduire la disponibilité des infrastructures et les niveaux de service et à licencier du personnel essentiel pour faire face aux pressions continues exercées par la COVID-19. Un rapport récent établi par RCAC en mai 2020 recensait 46 aéroports qui avaient perdu la totalité de leur service aérien à la fin du mois d'avril. De plus, 11 aéroports ont subi des réductions de plus de 90 % des vols par rapport à janvier 2020 et 79 autres aéroports ont subi des réductions des vols supérieures à 80 %. Bon nombre de ces conditions perdurent et elles se poursuivront tout au long de la pandémie. Selon les analystes du secteur, la reprise prendra de deux à quatre ans.

Presque tous les programmes et annonces d'aide à ce jour ne s'appliquent pas aux aéroports ruraux et régionaux, car ces aéroports ne remplissent pas les critères pour demander de l'aide. Les priorités immédiates doivent comprendre une révision des conditions d'admissibilité à la subvention salariale d'urgence du Canada afin d'inclure les aéroports, quels que soient leurs modèles de propriété ou de gouvernance; un financement durable pour remplacer les revenus perdus et garantir que les infrastructures locales restent ouvertes et que les taux et les frais restent bas pour soutenir la reprise des transporteurs aériens; une augmentation immédiate du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires pour les petits aéroports, à 95 millions de dollars par an pour les cinq prochaines années; et l'élimination de la contrepartie exigée de ces aéroports pour les deux prochaines années.

L'accès des aéroports aux programmes de services aériens régionaux est essentiel pour leur permettre de réduire les tarifs et les frais et stimuler le service aérien. Notre gouvernement fédéral, en tant que responsable de la réglementation, détient la compétence exclusive sur le secteur de l'aviation. Il est essentiel de mettre en application une approche globale des répercussions de cette pandémie afin d'assurer la survie de l'aviation au Canada.

Pour conclure, les aéroports sont le fondement de notre service aérien au pays. Sans des aéroports sûrs, sécuritaires et accessibles, les efforts déployés pour soutenir d'autres secteurs de l'industrie de l'aviation ne peuvent être couronnés de succès.

Je vous remercie, et je suis à votre disposition pour répondre à vos questions.

● (1705)

Le président: Merci, monsieur Grant, c'est très bien.

Nous allons maintenant passer à notre première série de questions. Nous avons Mme Kusie pour les conservateurs, M. Bittle pour les libéraux, M. Barsalou-Duval pour le Bloc et M. Bachrach pour le NPD.

Madame Kusie, vous disposez de six minutes.

Mme Stephanie Kusie: Merci beaucoup, monsieur le président, et merci beaucoup à tous nos témoins.

Tout d'abord, en tant que vice-présidente du Comité et membre de l'opposition officielle, je tiens à exprimer mon entière déception à l'égard de la réponse que le gouvernement a donnée à vous tous et à vos employés. Je ne peux pas vous dire quel honneur cela a été pour moi de défendre leurs intérêts. Je sais que vous le faites bien, mais cela a vraiment été un honneur. Comme j'ai été touchée de recevoir leurs messages et comme il est déchirant de recevoir des photos d'eux en uniforme tenant leurs enfants.

Sur ce, je vais d'abord m'adresser à M. McNaney. C'est très agréable de vous voir, comme toujours.

Comme première question, le gouvernement a instauré le crédit d'urgence pour les grands employeurs, le CUGE, et il en a beaucoup parlé comme d'un outil de financement potentiel, mais beaucoup de vos membres n'ont pas fait de demande. Pourriez-vous nous dire pourquoi ils n'ont pas demandé le CUGE?

M. Mike McNaney: Merci pour la question. C'est un plaisir de vous voir aussi.

Je pense que quelques éléments entrent en jeu. L'opinion générale était que le CUGE n'a jamais été mis en place pour faire face au défi auquel nous sommes confrontés dans le secteur de l'aviation, en particulier les grands exploitants, étant donné la taille même des entreprises.

Désolé, on dirait que je reçois l'interprétation simultanée dans mon oreille.

Le président: Monsieur le greffier, nous recevons le français et l'anglais en même temps. Pouvons-nous demander au service d'interprétation ce qui se passe?

Le greffier du comité (M. Michael MacPherson): Nous allons demander à nos techniciens de l'informatique de le vérifier.

Le président: Essayons à nouveau.

Poursuivez, monsieur McNaney.

M. Mike McNaney: D'accord, merci.

Il y a deux ou trois raisons.

Nous ne pensions pas que le CUGE était forcément conçu pour les grandes organisations. Bien sûr, il est réservé aux grands employeurs. Il est resté bloqué au stade zéro dans le continuum de la relance économique depuis le début de la pandémie. Toutes les mesures qui s'appliquaient en mars et avril, du point de vue des voyages ou des mesures frontalières, sont toujours en vigueur, donc nous n'avons jamais avancé sur le continuum économique.

De plus, les modalités de la mesure — et nous avons entendu différentes entreprises le dire publiquement — n'étaient pas proportionnelles à la profondeur et à l'étendue de la crise à laquelle nous sommes confrontés.

Nous avons commencé à écrire au gouvernement au milieu de l'été pour demander des prêts à faible taux d'intérêt et des garanties de prêts qui seraient disponibles pour tous les intervenants du secteur et qui seraient structurés de telle façon qu'il ne pourrait y avoir éventuellement d'incidence sur la concurrence dans le secteur dans son ensemble.

● (1710)

Mme Stephanie Kusie: J'aimerais revenir sur un point que vous avez abordé, monsieur McNaney, c'est-à-dire l'incidence à long terme de l'absence d'aide gouvernementale pour vos membres. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet, je vous en prie? À votre avis, quelles seront les conséquences à long terme de l'inaction de ce gouvernement?

M. Mike McNaney: Nous commençons à en voir les effets. C'est déconcertant pour nous d'un point de vue commercial et ce devrait l'être aussi pour nous du point de vue plus général de relance économique. Comme je l'ai dit dans mes observations préliminaires, nous constatons que des transporteurs étrangers ont commencé à recevoir de l'aide de leurs gouvernements, et ce, vers mai et juin. Ils ont maintenant commencé à soutirer une plus grande part des marchés internationaux aux transporteurs canadiens.

Mes membres ont consacré des années, comme je l'ai dit, et des milliards de dollars à construire cette connectivité de réseau et cette compétitivité internationale. Nous avons un très petit marché intérieur au Canada. Nous avons besoin de toutes les entreprises qui réussissent à l'international que nous pouvons avoir, peu importe le secteur.

Nous voyons notre compétitivité internationale s'éroder. Vous constaterez aussi, et d'autres l'ont déjà évoqué, que la connectivité intérieure et la capacité à soutenir notre économie globale et à progresser dans la relance vont être aussi absolument minées. Nous ne serons pas en mesure de réagir rapidement pour rétablir toute cette capacité, la flotte d'avions représentant des milliards de dollars et les dizaines de milliers d'employés. Il nous faudra beaucoup de temps pour y parvenir. C'est pourquoi il a été si important que ces autres pays fournissent cette aide financière provisoire pour que leur secteur de l'aviation puisse se stabiliser et se préparer à cette situation future et à cette compétitivité future que nous espérons tous voir se produire quand la pandémie sera dans notre rétroviseur.

Mme Stephanie Kusie: Merci, monsieur McNaney.

Monsieur Gooch, à votre avis, est-il possible de mettre en place des tests rapides avant le départ des vols intérieurs dans nos autres grands aéroports du pays, avec le soutien approprié?

M. Daniel-Robert Gooch: Merci, madame Kusie. C'est un plaisir de vous revoir. Merci pour tout votre appui.

Mme Stephanie Kusie: C'est un plaisir de vous voir.

M. Daniel-Robert Gooch: Nous envisageons d'étendre les tests sérologiques rapides à d'autres aéroports. Je sais que nos aéroports membres collaborent avec les autorités sanitaires provinciales et le gouvernement fédéral pour que cela se fasse le plus rapidement possible. Nous nous concentrons principalement sur les voyages aériens internationaux, mais bien entendu, les voyages intérieurs sont vraiment très limités dans certaines régions du pays, encore plus que la moyenne à ce stade, au Manitoba et dans le Canada atlantique, par exemple. Au moins dans le Canada atlantique, nos membres demandent de toute urgence la mise en oeuvre des tests rapides dans ces aéroports afin que nous puissions assurer encore mieux la sécurité des voyageurs que nous le faisons déjà et leur donner davantage confiance dans la sécurité du transport aérien.

Nous disposons de quelques mois seulement pour mettre en place ces tests si nous voulons être prêts pour la saison estivale. Nous pensons que d'autres pays de l'hémisphère Nord vont commencer à observer une reprise des voyages et du tourisme pendant l'été, et nous ne sommes pas encore sûrs que le Canada pourra y participer.

Mme Stephanie Kusie: Monsieur Gooch, à votre avis, est-il possible de mettre en oeuvre un projet pilote dans tous les grands aéroports pour les arrivées internationales comme celui de YYC?

M. Daniel-Robert Gooch: Il y a un grand désir d'étendre ce que nous avons vu à Calgary à d'autres régions du pays. Manifestement, nos aéroports et nos transporteurs aériens partenaires sont prêts, volontaires et capables d'aider.

Le président: Merci, monsieur Gooch. Merci, madame Kusie.

Nous allons passer à M. Bittle, pour six minutes.

M. Chris Bittle (St. Catharines, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

En ce qui concerne le Conseil national des lignes aériennes, je crois comprendre que les transporteurs aériens et vos membres demandent des milliards de dollars d'aide des contribuables pour faire face à cette crise. En même temps, j'ai lu dans les médias que certains de vos membres sont réticents à ouvrir leurs livres. Est-ce vrai?

M. Mike McNaney: Monsieur le président, je pense que la question s'adresse à moi.

Je n'ai pas vu les reportages en question. Je sais que le gouvernement a dit, et répété il y a quelques jours, qu'il entame des conversations confidentielles en raison de la nature des discussions et de l'activité commerciale qu'ils devront analyser. Je suppose que le processus se déroulera selon le rythme et le ton que le gouvernement voudra y donner, et...

• (1715)

M. Chris Bittle: Donc, conviendriez-vous qu'il est raisonnable que si les contribuables canadiens doivent verser des milliards de dollars sur une base confidentielle, Transports Canada puisse avoir accès à ces livres et que le gouvernement du Canada devrait y avoir accès?

M. Mike McNaney: Je pense qu'il est raisonnable que le gouvernement et les différentes entreprises discutent de façon confidentielle de tous les détails dont ils doivent discuter pour en arriver à une conclusion qui, espérons-le, apportera un soutien au secteur de l'aviation et aux milliers de personnes qui ont perdu leur emploi.

M. Chris Bittle: Excusez-moi, ce n'était pas vraiment une réponse. Est-ce raisonnable ou non?

M. Mike McNaney: Il est absolument raisonnable que les deux parties puissent avoir une conversation approfondie sur ce qui est nécessaire. Je n'ai pas vu ces reportages, monsieur, alors je crains de ne pas pouvoir en parler concrètement.

M. Chris Bittle: Même en tant que contribuable, serait-il raisonnable de supposer que les livres soient ouverts si une industrie demande un programme d'aide considérable de la part du gouvernement? Je m'étonne de devoir poser autant de questions pour obtenir un « oui » facile comme je l'aurais cru.

M. Mike McNaney: Je pense que nous disons généralement la même chose. Nous mettons peut-être simplement l'accent sur une syllabe différente. Je pense qu'il est parfaitement légitime que le gouvernement cherche les renseignements dont il a besoin pour accorder les prêts nécessaires, oui.

M. Chris Bittle: Merci.

Je trouve décevant que vous éludiez la question de savoir si les grands transporteurs aériens devraient ouvrir leurs livres et communiquer ces renseignements. On dirait qu'il y a une intention de demander simplement un chèque en blanc, mais je vais peut-être passer au point suivant.

Pensez-vous que toute aide financière devrait être conditionnelle à des restrictions visant la rémunération des dirigeants?

M. Mike McNaney: Je pense que le gouvernement aura la possibilité d'imposer les conditions qu'il jugera appropriées. Je suis dans une position délicate dans la mesure où nous parlons de la portée de l'aide, qui n'est pas définie, et de ce qu'elle pourrait être.

En ce qui concerne les prêts et les garanties de prêts, comme je l'ai dit, oui, le gouvernement devrait pouvoir consulter les renseignements dont il a besoin pour déterminer que ces prêts et garanties de prêts sont nécessaires, quoi que cela puisse impliquer. En ce qui concerne les conditions que le gouvernement souhaite imposer, ce sera sa décision, et il appartiendra ensuite à chaque entreprise de décider comment elle souhaite procéder.

M. Chris Bittle: Alors, seriez-vous d'accord qu'il serait raisonnable d'imposer des conditions sur le maintien de niveaux de personnel ou d'honorer les contrats conclus avec des entreprises aérospatiales canadiennes?

M. Mike McNaney: Vous me demandez de me prononcer sur les conditions de quelque chose qui n'existe pas encore. C'est un peu comme si vous me demandiez de me prononcer sur les conditions de vente d'une maison qui n'a pas encore été construite et dont je n'ai pas vu les plans.

Je pense qu'il est tout à fait légitime que le gouvernement pose toutes les questions et demande tous les renseignements qu'il estime nécessaires pour déterminer la voie à suivre, quelles que soient ces conditions. Ensuite, les entreprises devront décider de la façon dont elles voudront procéder.

Au sens large, je répondrais oui aux différents points que vous soulevez, mais je ne connais pas les différents reportages auxquels vous faites référence.

M. Chris Bittle: D'accord.

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur Bittle.

M. Chris Bittle: Je vous remercie.

Vous semblez dire qu'il n'y a pas eu d'aide. Je me demande si vous pourriez me dire — si vous avez cette information à portée de main et, sinon, vous pourriez peut-être nous la fournir plus tard — combien vos membres ont reçu du gouvernement en ce qui concerne la subvention salariale.

M. Mike McNaney: Bien sûr.

Pour préciser, je n'ai pas dit qu'il n'y avait pas eu d'aide. En réalité, j'ai dit dans mes observations qu'une aide avait été accordée et qu'une autre aide avait été annoncée il y a quelques jours. Le point principal que nous soulevons est que cette aide ne correspond pas à ce dont nous aurons besoin pour vivre la reprise que nous espérons et ramener les dizaines de milliers d'emplois qui ont été perdus.

Nos membres se sont prévalus de la subvention salariale d'urgence et ont publiquement exprimé leurs remerciements. Nous ne minimisons pas cette contribution. Ce que nous disons, c'est qu'il faudra faire beaucoup plus, et nous fondons cette affirmation sur ce que nous avons vu dans d'autres pays qui prennent des mesures pour stabiliser le secteur et se préparer à la relance générale de l'économie.

M. Chris Bittle: Je voudrais éclaircir une de vos remarques. Vous avez parlé d'une augmentation des taxes concernant Nav Canada. Vous convenez avec moi que le gouvernement n'a pas augmenté les taxes et que Nav Canada est un organisme indépendant.

M. Mike McNaney: Je jetterais un coup d'oeil au communiqué de presse de Nav Canada du mois de mai. Il y est dit qu'ils ont demandé au gouvernement de les aider à ne pas augmenter les droits de navigation, et le gouvernement a rejeté cette demande.

M. Chris Bittle: Ma question porte sur une augmentation des taxes. Ce n'est pas une augmentation des taxes.

M. Mike McNaney: Pour être franc, je pense que dans le contexte du débat à Ottawa, le droit et la taxe sont deux choses différentes, mais cela a-t-il augmenté le coût de l'aviation et des vols au Canada? Oui. Que l'on appelle cela un droit ou une taxe, pour nous, dans l'industrie, cela revient au même.

M. Chris Bittle: Mais quand vous dites que c'est une taxe, vous laissez entendre que c'est le gouvernement qui la perçoit, et non un organisme indépendant. Je suis simplement surpris par les termes utilisés.

• (1720)

M. Mike McNaney: C'est un organisme indépendant, monsieur, qui reçoit son mandat du Parlement en tant que monopole sur la prestation de services de navigation à des fins de sécurité. Tout son mandat relève du gouvernement fédéral, et le gouvernement fédéral est représenté auprès de Nav Canada.

Encore une fois, pour l'industrie, honnêtement, qu'il s'agisse de droits ou de taxes, Nav Canada s'est adressé au gouvernement et n'a pas reçu de soutien dans le cadre de cette crise, ce qui a causé une augmentation de 29,5 %. Cela ne représente qu'un tiers du déficit budgétaire prévu. Tout cela est du domaine public grâce au communiqué de presse de l'été.

Le président: Merci, monsieur McNaney et monsieur Bittle.

Nous passons maintenant à M. Barsalou-Duval pour six minutes.

[Français]

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

Ma première question s'adresse à M. Larivière.

Monsieur Larivière, on vient de parler des difficultés des compagnies aériennes liées à la COVID-19. On sait qu'une trentaine de liaisons ont été abandonnées par Air Canada un peu partout au Québec. C'est alors que vous avez commencé vos démarches puisque l'occasion d'offrir aux régions un autre type de transport que celui d'Air Canada se concrétisait.

Dans les informations fournies par le ministre, on note une volonté de faire rembourser des billets par les compagnies aériennes, remboursements conditionnels à une aide, ce qui est une bonne chose. Or la lettre du ministre parle aussi de la nécessité d'une desserte régionale, aussi liée à l'aide aux compagnies aériennes nationales.

Que pensez-vous du fait que, d'une certaine façon, on finance le transport aérien régional offert par les grandes compagnies aériennes au moyen de cette aide? Quel impact cela pourrait-il avoir sur de plus petites compagnies aériennes ou sur la compétitivité du transport aérien régional?

M. Serge Larivière: Je vous remercie de votre question.

Je crois que cela créerait une occasion ratée. La situation peut être différente ailleurs au Canada, mais, au Québec, forcer Air Canada à revenir sur des liaisons qu'elle a abandonnées, c'est obliger un transporteur aérien, dont ce n'est pas la mission première entre vous et moi, à faire du transport régional dans les régions du Québec.

La mission, le modèle d'affaires d'Air Canada, ce qu'elle fait très bien en passant, est de nous connecter au monde. Honnêtement, les liaisons régionales sont là pour alimenter des plaques tournantes, pour amener des passagers des régions vers leurs appareils qui sont à Montréal, essentiellement pour le Québec. Pour nous, ce serait une mauvaise décision du gouvernement du Canada que de forcer quelque chose qui n'est pas naturel.

Vous avez raison de dire que la réduction de son offre de services et l'abandon par Air Canada de plusieurs liaisons régionales, notamment dans l'Est-du-Québec, sont des éléments déclencheurs pour nous. Cela dit, le problème du transport régional au Québec remonte bien avant la COVID-19. C'est peut-être la goutte qui a fait déborder le vase.

Le projet TREQ est une mobilisation de régions qui disent qu'elles ne veulent plus jamais que cela se produise et qu'elles ne veulent pas revenir en arrière. On force Air Canada à faire ce qu'elle ne veut pas faire ou on se rue sur une autre solution qui pourrait devenir un monopole. Les gens en ont assez de cette situation. Au cours des 30 dernières années, au Québec, les histoires de monopole n'ont pas fonctionné. Alors, il fait revoir le problème sous un autre angle.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

Monsieur Larivière, j'aimerais vous poser une deuxième question.

Vous avez soulevé la question des monopoles. Au Québec, il y a le monopole d'Air Canada, qui s'installe rapidement dans les régions par des politiques de prix persuasives, qui sont souvent temporaires tant qu'il y a de la concurrence. Ensuite, les prix remontent au plafond.

Si le gouvernement veut forcer Air Canada à retourner dans les régions, est-ce que ça n'empêcherait pas, justement, l'établissement d'un monopole qui empêche qu'une saine concurrence s'établisse enfin dans les régions? Qu'est-ce que ça peut avoir comme impact sur les prix?

• (1725)

M. Serge Larivière: Je pense que le meilleur travail que le gouvernement puisse faire, c'est de maintenir de saines conditions du marché. Ce n'est pas que nous ne voulons pas qu'Air Canada vienne en région, au contraire. Il n'y a aucun problème à cela, mais qu'elle le fasse sans faire de dumping.

Une entreprise qui a un chiffre d'affaires de 18 milliards de dollars n'a qu'à faire une guerre des prix et la concurrence est éliminée dans le temps de le dire. Cela a été le problème des 30 dernières années. Nous voyons présentement une occasion d'affaires, alors qu'Air Canada a abandonné ces liaisons.

Est-ce qu'on se lance pour essayer de se mettre en place?

Il faut se demander si Air Canada, dans trois ou quatre ans, le jour où elle voudra reprendre ces liaisons, va utiliser des techniques prédatrices pour éliminer la concurrence.

Cela serait néfaste pour l'ensemble de l'aviation de ce côté-ci du pays.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie.

Vous avez déjà géré des aéroports par le passé, si je ne me trompe pas, et vous avez examiné les mesures annoncées par le gouvernement pour les aéroports.

Pensez-vous que ces mesures seront suffisantes pour aider les aéroports? En effet, on constate que c'est de l'argent pour les infrastructures futures et que cela ne les aidera peut-être pas à payer l'épicerie et les factures courantes.

M. Serge Larivière: Effectivement. Je porte un autre chapeau, je suis derrière l'Aéroport international de Mont-Tremblant et j'en suis l'opérateur. Je me joins à mes collègues des associations des aéroports pour dire que nous sommes en train de vivre une hécatombe sur le plan des aéroports. Comme pour les compagnies aériennes, la perte de nos éléments stratégiques, ne serait-ce que les employés dont nous devons nous départir, est désastreuse.

Dans les aéroports régionaux, l'employé qui fait le déneigement fait aussi le ravitaillement et la météo. Il faut des années pour former ces employés. Le jour où nous les perdons, nous devons prévoir des années pour nous remettre au niveau où nous étions avant. C'est le cas en ce moment à cause de la pandémie.

Pour plusieurs des plus petits aéroports, nous ne parlons pas de montants d'argent importants pour nous assurer d'arriver à passer de l'autre côté.

Effectivement, je suis d'accord avec M. McKenna, M. Gooch et M. Grant pour ce qui est de la nécessité de soutenir l'ensemble des aéroports. Un effort est fait pour les grands aéroports, mais je pense que cet effort du gouvernement doit aussi inclure l'ensemble des aéroports régionaux.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie beaucoup, monsieur Larivière.

Ma question s'adresse à l'ATAC ou même pour le CAC...

[Traduction]

Le président: Monsieur Barsalou-Duval...

[Français]

M. Xavier Barsalou-Duval: D'accord.

[Traduction]

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, je m'excuse, mais le temps est écoulé.

Je dois maintenant passer à M. Bachrach. C'était d'excellentes questions, et merci, monsieur Larivière.

Maintenant, monsieur Bachrach, à vous la parole pendant six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci, monsieur le président. J'aimerais commencer par des questions à M. Grant.

Monsieur Grant, comme vous le savez sans doute, les petits aéroports sont indispensables à la qualité de vie dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, la région que je suis heureux de représenter. Les aéroports des collectivités comme Smithers, Terrace, Sandspit, Bella Bella et Bella Coola ont tous connu des difficultés pendant la pandémie, mais je voudrais prendre un peu de recul, car beaucoup de ces petits aéroports régionaux appartenaient, à l'origine, au gouvernement fédéral et étaient exploités par lui, qui les a transférés aux collectivités locales il y a plusieurs années.

Le gouvernement fédéral a-t-il fourni aux collectivités et aux gouvernements locaux les ressources nécessaires pour exploiter ces aéroports en sécurité et fournir les services que les citoyens attendent?

M. Brian Grant: Je pense que la réponse est simple: non. Il est certain que le gouvernement fédéral a tenté de s'acquitter de son mandat en nous accordant un certain financement pour les immobilisations, mais la grande majorité des aéroports, comme vous l'avez mentionné, n'ont même pas pu participer parce que les fonds ne sont tout simplement pas là dans le cadre des accords de contribution.

Il n'y a eu aucun soutien opérationnel depuis la fin des années 1990. Ces aéroports ont été transférés strictement aux municipalités et aux collectivités locales, et c'est à elles qu'incombe la charge.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Grant, vous avez mentionné plus tôt que ces petits aéroports ont vraiment souffert parce qu'ils n'ont pas pu avoir accès à une partie du soutien lié à la pandémie offert par le gouvernement fédéral, en particulier la subvention salariale. Je suppose que votre organisme a fait valoir auprès du gouvernement fédéral que les aéroports municipaux devraient être admissibles à ce financement. Quelle a été la réponse?

M. Brian Grant: Nous avons certainement plaidé notre cause, et avons constaté que les petits aéroports et les aéroports régionaux n'ont essentiellement pas pu profiter de bon nombre des programmes. Nous avons mentionné qu'il fallait régler le problème des files d'attente, mais nous n'avons toujours pas eu de réponse à ce sujet. Nous ne savons même pas si et quand cette question pourra être abordée.

• (1730)

M. Taylor Bachrach: Pensez-vous qu'il soit juste que les grands aéroports puissent avoir accès à la subvention salariale et que les petits aéroports et les aéroports régionaux n'y aient pas accès?

M. Brian Grant: Je ne dirais pas que c'est une question d'équité. Je pense que c'est simplement une question d'information et de ne pas comprendre qu'il y a d'autres aéroports. Il est certain que nous nourrissons les grands aéroports, et ils ont besoin de ce soutien. Les petits aéroports semblent avoir été écartés et oubliés, comme s'ils n'étaient que des centres de coûts régionaux, et nous n'avons donc pas vraiment reçu d'attention de la part du gouvernement fédéral.

M. Taylor Bachrach: Monsieur Grant, vous avez mentionné le PAIA tout à l'heure. En tant qu'ancien maire, je peux attester l'importance de ce programme. La réalité est que le financement du PAIA est bloqué depuis des décennies à environ 38 millions de dollars par an.

Si je comprends bien, vous préconisez une augmentation à 95 millions de dollars par an. Sur quoi ce chiffre est-il fondé et que permettrait ce genre de financement permanent stable aux petits aéroports régionaux dans leurs activités?

M. Brian Grant: À mon avis, il faut absolument reconnaître que le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires n'a pas été augmenté depuis le début des années 2000. Les 95 millions de dollars que nous avons préconisés au cours des quatre dernières années, en fait, ne font que répondre au taux d'inflation des infrastructures afin de permettre la réhabilitation de la plupart d'entre elles.

À l'heure actuelle, les 95 millions de dollars, s'ils sont accessibles à un plus grand nombre de participants ou s'ils sont accessibles à un plus grand nombre d'aéroports à un taux de contribution plus faible, ne suffiront pas. C'est un ajustement pour répondre à la demande inflationniste actuelle depuis 2001.

M. Taylor Bachrach: Si je comprends bien, les fonds du PAIA sont financés à 90 % par le gouvernement fédéral, et les aéroports doivent combler 10 %. Est-il difficile pour les petites collectivités et les municipalités d'atteindre ces 10 % par le biais d'outils fiscaux comme l'impôt foncier?

M. Brian Grant: En fait, le financement du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires est sur une échelle mobile, donc plus vous transportez de passagers, moins le gouvernement fédéral vous donne de contribution. Même pour ceux qui sont financés à 100 %, avec de petits mouvements de passagers, le processus de demande pour faire approuver un projet coûte de l'argent. Il en coûte de l'argent à ces aéroports et collectivités pour faire réaliser les études de préconception requises pour établir qu'ils ont un plan et un projet qui doivent être réalisés. Beaucoup de ces aéroports — l'aéroport de Smithers en est un excellent exemple — n'investissent tout simplement pas dans la préparation d'une demande, car ils doivent déboursier 25 000 \$ ou 30 000 \$ sans garantie pendant cinq ans.

M. Taylor Bachrach: Est-il juste de dire que vous préconisez un financement à 100 % pendant la pandémie afin d'aider ces petits aéroports à obtenir le financement dont ils ont besoin pour la mise à niveau des immobilisations, l'amélioration de la sécurité et ce genre de choses?

M. Brian Grant: Absolument, et je peux parler de mon expérience personnelle dans mon aéroport d'origine. Nous avons perdu 90 % de nos mouvements et 75 % de nos revenus. Nous avons un taux de contribution du gouvernement fédéral de 25 et 30 %.

Je suis entièrement d'accord. Ils peuvent ajouter tout l'argent qu'ils veulent au programme, mais s'il n'est pas financé à 100 %, nous ne pouvons pas y accéder.

Nous préconisons, et ce, depuis un certain nombre d'années, que les exigences relatives au processus de demande soient modifiées de sorte qu'il ne s'agisse pas seulement d'argent, mais aussi de la possibilité d'y accéder.

M. Taylor Bachrach: C'est ma dernière question.

Nav Canada a annoncé qu'il réduirait les services de circulation aérienne dans sept aéroports régionaux. Quelles seront les conséquences, et s'agit-il d'un problème de sécurité?

M. Brian Grant: Pour certains aéroports et certaines collectivités, c'est assurément un problème de sécurité. Pour d'autres, ce n'est pas tant un problème de sécurité que de l'absence des outils et de la technologie appropriés lorsque ce service sera supprimé. Il n'y a aucune possibilité de financement à ce stade, même par le biais du PAIA.

Les stations météorologiques automatisées et les contrôles d'éclairage automatisés... Il est important que nous ayons la possibilité de les financer avant qu'il ne soit décidé de supprimer le service, et c'est un grave problème de sécurité.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur Grant.

Le président: Merci, monsieur Grant et monsieur Bachrach. C'étaient d'excellentes questions.

Nous allons maintenant passer à notre deuxième tour. Pendant cinq minutes chacun, nous aurons M. Kram des conservateurs et M. Sidhu des libéraux, et deux minutes et demie seront accordées à M. Barsalou-Duval du Bloc québécois ainsi qu'à M. Bachrach du NPД.

Monsieur Kram, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Michael Kram (Regina—Wascana, PCC): Merci, monsieur le président.

Mes questions s'adressent aux témoins du Conseil des aéroports du Canada et des Aéroports communautaires régionaux du Canada.

Depuis huit mois, le gouvernement parle de son plan pour sauver les aéroports du Canada de la faillite. Puis, lundi, la ministre Free-land a présenté son énoncé économique de l'automne, qui comprend une section sur le soutien au secteur aérien. Cette section décrit le financement des infrastructures de santé et de sécurité et des infrastructures de transit, ainsi que la renonciation ou le report des paiements de location pour les prochaines années.

Pensez-vous que le plan du gouvernement visant à sauver les aéroports canadiens de la faillite répond à vos besoins, et, dans la négative, pourquoi?

• (1735)

M. Daniel-Robert Gooch: Les 500 millions de dollars dont vous parlez seront certainement très utiles. Nous l'avons recommandé. En fait, nous avons recommandé la majeure partie de ce qui se trouvait là; ce n'était tout simplement pas à un niveau suffisant pour que les aéroports de notre pays puissent éviter de grandes difficultés l'an prochain.

Cet argent sera fort précieux. Il y a certainement un grand projet à Montréal, mais le coût de ce projet est de 600 millions de dollars. Il faudra investir 225 millions de dollars supplémentaires pour ajouter des pistes et des zones de sécurité. C'est une réglementation fédérale qui entre en jeu, donc les aéroports installent des choses et investissent dans l'amélioration de l'accessibilité en raison des règlements qui entrent en vigueur. Nos membres ne s'opposent pas à ces réglementations, mais ils se demandent comment ils vont pouvoir les payer.

En ce qui concerne l'aide au loyer, nous disons depuis un certain temps qu'il faut vraiment qu'il y ait une renonciation réelle du loyer et que celle-ci doit être de plusieurs années pour avoir un résultat important. Même avec cela, pour les 14 plus petits aéroports, y compris celui de Regina dans votre collectivité, une exonération de loyer lorsque le loyer est une charge et que vous ne rapportez qu'une fraction de ce que vous gagniez n'est pas aussi valable qu'elle le serait la deuxième, la troisième ou la quatrième année, lorsque la circulation reprend réellement et que ces volumes et les recettes qui en découlent commencent à se redresser. En conséquence, les aéroports contractent une dette de 2,8 milliards de dollars qui doit être remboursée.

La situation est bizarre. Si le gouvernement donnait à un aéroport 10 millions de dollars, cela représenterait 10 millions de dollars de recettes qu'il n'aurait pas besoin de lever d'une autre manière. Si l'aéroport ne recevait pas cet argent et qu'il devait l'emprunter, il devrait rembourser les intérêts sur cet argent. En fait, le gouvernement fédéral gagne plus d'argent lorsque l'aéroport ne bénéficie pas d'une aide et doit emprunter, car, pour chaque dollar que l'aéroport doit générer pour rembourser la dette, il rembourse également les intérêts, et le gouvernement fédéral reçoit une part sur chacun de ces dollars. La situation est très complexe, et elle n'est certainement pas viable sans un soutien supplémentaire aux aéroports.

Le président: C'est au tour de M. Kram.

M. Michael Kram: Merci.

J'aimerais donner suite à une question que mon collègue, M. Bachrach, a posée.

La semaine dernière, divers médias ont rapporté que Nav Canada prévoyait fermer les tours de contrôle de la circulation aérienne dans les aéroports de Whitehorse, Prince George, Fort McMurray, Regina, Sault Sainte-Marie, Windsor et Saint-Jean, Québec.

Les témoins représentant les aéroports pourraient-ils nous donner une idée de ce que cela signifie pour la capacité des aéroports d'attirer de nouveaux vols et de nouveaux transporteurs lorsque l'aéroport ne dispose pas d'une tour de contrôle de la circulation aérienne?

Les autres témoins, ceux qui représentent les compagnies aériennes, peuvent-ils nous donner une idée de ce que cela signifie pour les compagnies aériennes qui veulent augmenter les services à un aéroport lorsque cet aéroport n'a pas de tour de contrôle de la circulation aérienne?

M. Daniel-Robert Gooch: Monsieur Grant, voulez-vous commencer?

M. Brian Grant: Je pense que du point de vue de nos membres dans les aéroports régionaux et les collectivités, les tours de contrôle de la circulation aérienne n'ont certainement pas été le facteur qui nous a permis de savoir si nous recevons ou non un service. Pour l'instant, ces régions essaient simplement de se débrouiller et

de s'assurer qu'elles peuvent maintenir la paix pour que les compagnies aériennes puissent continuer à voler.

Je pense que c'est une meilleure question pour les transporteurs, en particulier afin de déterminer comment ils travaillent dans de telles situations.

Le président: Vous avez une minute.

M. Michael Kram: Je suis désolé, monsieur le président, mais est-ce que j'ai encore la parole?

Le président: Oui, vous l'avez. Il vous reste une minute, monsieur Kram.

M. Michael Kram: Ensuite, j'aimerais entendre une réponse à ma question précédente de la part des témoins représentant les compagnies aériennes.

Au sortir de la pandémie, si un aéroport n'a pas de tour de contrôle, quelle incidence cela a-t-il sur la capacité de la compagnie aérienne d'augmenter le nombre de vols vers cet aéroport?

M. Mike McNaney: Je vais répondre rapidement, puis je céderai la parole à mon collègue, M. McKenna.

Notre principale préoccupation en ce qui concerne le contrôle de la circulation aérienne et la navigation concerne la sécurité des opérations.

On examine attentivement la couverture que l'on va obtenir et les heures de la journée où l'on va obtenir cette couverture, et l'on se demande si d'autres endroits seront effectivement couverts pour assurer le service aérien, ce qui peut avoir une incidence commerciale, mais en fin de compte, on se concentre surtout sur la sécurité et la prestation des services de sécurité. Je pense que cela revient à mes commentaires précédents sur le fait que Nav Canada a besoin de soutien.

● (1740)

Le président: Merci, monsieur McNaney. Merci, monsieur Kram.

Nous passons maintenant à M. Sidhu, pour cinq minutes. Monsieur Sidhu, vous avez la parole.

M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci à tous les témoins de leur présence aujourd'hui.

Ma question s'adresse à M. McKenna et à M. Gooch.

Quelles leçons pensez-vous qu'il faudrait tirer de l'expérience de l'Union européenne qui a assoupli les quarantaines de voyage pour les réimposer lors de la deuxième vague?

Monsieur McKenna, vous pouvez commencer.

M. John McKenna: La seule réponse que je puisse donner à cette question est que l'on ne peut pas faire cela en permanence. De toute évidence, si l'on doit assouplir les mesures, c'est parce qu'il existe des mesures qui permettent de le faire, quelles que soient les conséquences. Je pense que nous devons éviter cela à tout prix.

M. Maninder Sidhu: Monsieur Gooch, puis-je avoir votre avis sur ce point également?

M. Daniel-Robert Gooch: Je ne peux pas vraiment parler des mesures individuelles qui auraient pu être mises en place dans différents endroits en Europe et si elles ont été efficaces. Pour notre part, je sais que nous avons demandé un test de dépistage rapide de l'antigène avant que les gens montent à bord des avions, afin que les voyageurs puissent bénéficier de ce degré de confiance supplémentaire.

Les études réalisées jusqu'à présent nous ont montré qu'un très petit nombre de voyageurs ont obtenu des résultats positifs, moins de 1 %. Ce que nous avons maintenant, c'est un test sur les arrivées internationales. Il serait encore mieux de le faire avant le départ.

Il existe de nombreuses façons de concevoir cela. Le meilleur moyen serait évidemment de procéder à un test de dépistage de l'antigène très précis avant le départ. D'autres endroits ont combiné un test plusieurs jours avant le départ avec un test rapide à l'aéroport. Il y a plusieurs façons de procéder.

M. Maninder Sidhu: Je vous remercie de cela.

Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Partagez-vous votre temps?

M. Maninder Sidhu: Oui.

Le président: Vous avez environ 60 secondes.

M. Maninder Sidhu: Monsieur Gooch, vous avez mentionné les tests rapides. Nous avons envoyé des millions de tests rapides dans les provinces. À ma connaissance, il y a une réticence à les utiliser, car ils ne sont pas aussi fiables que les tests de laboratoire.

La précision de ces tests vous préoccupe-t-elle? Que pensez-vous des tests rapides?

M. Daniel-Robert Gooch: Je ne suis certainement pas un expert en santé publique. Je crois savoir que plusieurs tests ont été approuvés pour le Canada et que d'autres encore le seront. Comme je le mentionnais plus tôt, certains endroits donnent un test PCR plus précis quelques jours avant le départ et le combinent ensuite à un test de dépistage de l'antigène.

Nous devons vraiment arriver à avoir des conversations avec nos collègues des transporteurs aériens sur la manière de procéder. Nous cherchons à faire avancer la discussion sur cet aspect depuis le printemps. Nous avons maintenant ces conversations, mais nous ne disposons pas de beaucoup de temps si nous voulons sauver le secteur du tourisme canadien l'été prochain. Au fur et à mesure que les gens se font vacciner et que la demande refoulée des voyages commence à se concrétiser l'année prochaine, nous pensons que les Canadiens et d'autres personnes voudront voyager. Nous voulons nous assurer qu'ils pourront le faire et se sentir encore plus en sécurité grâce à un test.

Le président: Merci, monsieur Gooch.

C'est au tour de M. El-Khoury.

[Français]

M. Fayçal El-Khoury (Laval—Les Îles, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins.

On le sait très bien, le secteur aérien est un élément essentiel pour le développement de nos régions. C'est aussi un moteur assez puissant pour le développement de notre économie, particulièrement dans un grand pays comme le Canada.

Ma question s'adresse à M. Larivière. L'Énoncé économique de l'automne a annoncé jusqu'à 206 millions de dollars sur deux ans à partir de 2020 à 2021 aux agences de développement régional pour une nouvelle initiative régionale de transport aérien. J'aimerais savoir si vous avez pensé à la façon de dépenser cet argent.

Quelles devraient être les priorités en ce qui concerne ces fonds?

Le président: Monsieur Larivière, vous avez la parole.

M. Serge Larivière: Je vous remercie de votre question.

Nous saluons cette dimension de l'Énoncé économique. Nous devrions voir le détail de ce qui est permis à l'intérieur de cette enveloppe et quelle agence de développement mènera ce projet. Nous imaginons très bien que notre projet, ou d'autres projets pourraient nous aider à mettre en place des solutions d'accessibilité aérienne partout en région avec des moyens qui leur seraient donnés pour le faire.

Comme je mentionnais dans mon allocution, il y a une possibilité d'occasions intéressante. M. Gooch vient d'y faire allusion. Au cours des prochains mois et des prochaines années, les Canadiens voudront rester au Canada pour visiter leur pays. Les régions ont reçu de belles visites de Canadiens qui ne l'avaient pas fait depuis très longtemps et qui ont découvert que le Canada était un immense pays. [Difficultés techniques] avoir une accessibilité c'est un outil de plus à la relance économique. Nous devons [difficultés techniques] tout à l'heure...

• (1745)

[Traduction]

M. Chris Bittle: J'invoque le Règlement.

Le président: Allez-y.

M. Chris Bittle: Je crois que nous avons quelques ennuis techniques qui causent des accrocs dans la traduction.

M. Fayçal El-Khoury: Oui.

Le président: Bien. J'arrête l'horloge, monsieur le greffier.

Le greffier: Nous pensons que les choses iront bien s'il essaie de nouveau.

Le président: Monsieur Larivière, pouvez-vous terminer votre réponse, s'il vous plaît?

[Français]

M. Serge Larivière: Je disais que nous pourrions voir à l'intérieur de l'enveloppe qui a été annoncée dans l'Énoncé économique de lundi le détail de ce que cela veut dire. Cela donnera certainement un outil extrêmement intéressant à des initiatives comme la nôtre et à d'autres au pays pour occuper de l'espace et pour pouvoir offrir une accessibilité aérienne de qualité à des prix normaux partout au Canada, notamment au Québec. Je rejoignais le commentaire de M. Gooch que...

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Larivière. Merci, monsieur Sidhu et monsieur El-Khoury.

Nous passons maintenant à M. Barsalou-Duval pour deux minutes et demie.

[Français]

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

Ma question s'adresse à M. McKenna.

Selon certains échos que j'ai entendus, le gouvernement travaille à une aide potentielle pour le secteur aérien. Une aide homéopathe a été annoncée pour le transport régional, mais nous n'en connaissons pas encore les détails. Pour les aéroports, il y aura peut-être une aide pour des infrastructures, mais je ne sais pas dans combien d'années.

Est-ce que vos membres s'inquiètent du fait que seules les grandes compagnies recevraient de l'aide, au bout du compte?

M. John McKenna: Nous ne sommes certainement pas contre l'aide apportée aux grandes compagnies. C'est important. L'aviation au Canada est un tout, alors nous voulons nous assurer qu'il y aura aussi quelque chose pour les petits transporteurs qui complètent la connexion avec les grands transporteurs et avec les centres régionaux du Canada.

Cela nous inquiète beaucoup. Nous n'avons aucune information. Il n'y a aucun dialogue avec le gouvernement en ce moment en ce qui a trait à une aide. Nous avons fourni énormément d'information au gouvernement aux mois de juin, de juillet et d'août sur les données financières, les pertes d'emploi, les pertes quotidiennes et ainsi de suite, mais nous n'avons pas du tout eu de retour d'information. Il n'y a aucun dialogue en ce moment avec les politiciens en ce qui a trait à une aide quelconque.

M. Xavier Barsalou-Duval: Je vous remercie, monsieur McKenna.

Ma prochaine question s'adresse à M. McNaney.

Les autres pays du monde ont presque tous déposé un plan d'aide pour l'industrie aérienne. Du côté du Canada, on l'impression que cela va se faire dans la semaine des quatre jeudis et que le seul transporteur qui tirera avantage de cela est celui qui a les reins les plus solides, soit Air Canada.

Selon vous, pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas encore annoncé un vrai plan d'aide pour le secteur aérien?

[Traduction]

M. Mike McNaney: Je ne suis pas sûr de bien suivre la prémisse en ce qui concerne le fait qu'un seul exploitant en profite pour le moment. Je pense que l'ensemble du secteur est dans un état lamentable.

Si vous me le permettez, je vais faire une brève remarque. Tandis que nous examinons différents éléments du secteur de l'aviation, un certain aspect de notre conversation laisse entendre une concurrence entre les petites et les grandes entreprises, ce qui n'est pas du tout l'intention de nos propos dans notre témoignage aujourd'hui.

En ce qui concerne le temps qu'il a fallu au gouvernement fédéral, je pense que celui-ci est le seul à pouvoir répondre à cette question. Nous aurions certainement espéré que des mesures soient prises.

Il y a un autre élément que je tiens à souligner à ce comité. Il a été mentionné, et M. Gooch et les autres l'ont abordé. C'est le volet financier, qui est très important et donc je comprends certainement l'intérêt qu'il présente, mais il y a absolument un travail préparatoire et tout cela est lié aux tests, aux mesures frontalières et aux niveaux de quarantaine. Ce sera tout aussi important si nous voulons aller de l'avant et être en mesure de sauver tous les emplois dans les aéroports et chez les transporteurs de différentes tailles dont nous parlons ici.

J'espère que dans votre rapport et vos échanges avec le gouvernement, vous mettez fortement l'accent sur les mesures à prendre pour la reprise. Comme cela a été souligné et comme M. Gooch l'a fait remarquer, les compagnies aériennes et les aéroports de tout le pays travaillent en étroite collaboration avec les autorités de santé provinciales et fédérales pour tenter d'y parvenir.

• (1750)

Le président: Merci, monsieur McNaney. Merci, monsieur Barsalou-Duval.

Nous allons maintenant passer à M. Bachrach pour deux minutes et demie.

Monsieur Bachrach, à vous la parole.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président. Je poursuis avec des questions pour M. McNaney.

Monsieur McNaney, plusieurs des compagnies aériennes ont eu recours à la subvention salariale pendant la pandémie, puis ont cessé d'y recourir. À l'heure actuelle, le secteur recherche une aide fédérale, mais il n'utilise pas le programme fédéral mis en place pour veiller à ce que les employés soient maintenus en poste. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi?

M. Mike McNaney: De toute évidence, je ne peux pas parler des activités d'un transporteur en particulier et des décisions qu'il a prises. De façon générale, ce que nous avons constaté — et je l'ai brièvement mentionné dans ma déclaration liminaire —, c'est que nous n'avons plus qu'environ 10 % du nombre de passagers que nous nous attendions à avoir au Canada en cette période. Cela fait maintenant six ou sept mois que cela dure.

Le fait est qu'il n'y a pas d'activité, aucune activité qui puisse être soutenue lorsque l'on fonctionne à 20 % de la flotte et 10 % des facteurs de charge de ces avions. Une fois de plus, je dois souligner que je ne parle pas au nom d'un transporteur particulier et des décisions qu'il a prises, mais dans l'ensemble, nous avons simplement constaté la baisse continue du nombre de passagers et c'est là où nous en sommes aujourd'hui.

M. Taylor Bachrach: Monsieur McNaney, je comprends certainement l'incidence sur le secteur du transport aérien et la nécessité d'un soutien fédéral. Je pense que beaucoup de Canadiens regardent ces aides financières et ont constaté par le passé qu'une partie de ces contributions fédérales est allée aux dirigeants et aux actionnaires.

Nous avons dit très clairement que nous pensons que toute aide fédérale au secteur devrait aller directement aux travailleurs pour s'assurer que les gens restent employés et qu'elle n'aille pas aux dirigeants et aux actionnaires. Pensez-vous que c'est une attente raisonnable pour le public canadien en ce qui concerne le soutien du secteur par le gouvernement fédéral?

M. Mike McNaney: Je crois que c'est une attente raisonnable. Je crois que nous devons également examiner ce que l'industrie demande — du moins mon côté de l'industrie —, c'est-à-dire des prêts et des garanties de prêt. Je crois que c'est une requête assez raisonnable. En ce qui concerne les détails, je suis sûr que le gouvernement fédéral fera tout ce qu'il faut, mais pour l'instant, nous ne savons pas quels pourraient être le ton et la teneur d'un soutien quelconque.

Le président: Vous avez le temps d'une courte question, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Le ministre a dit qu'aucun dollar ne sera versé tant que les compagnies aériennes n'auront pas remboursé les passagers dont les vols ont été annulés. Pensez-vous que ce soit une attente raisonnable?

M. Mike McNaney: Je pense que c'est une attente raisonnable du point de vue du ministre, et je suis tout à fait convaincu que tout ce qui sera présenté sera à la hauteur de cette attente.

M. Taylor Bachrach: Est-ce raisonnable à votre avis, monsieur McNaney?

M. Mike McNaney: À mon avis, pour être honnête avec vous, il aurait été raisonnable il y a sept mois que la situation ait été réglée et l'aide financière à l'industrie ait été fournie solidement et nous ne nous soyons pas retrouvés à parler du nombre de vols annulés et du nombre de mises à pied.

Le président: Merci, monsieur McNaney. Merci, monsieur Bachrach.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Shipley pour cinq minutes. Monsieur Shipley, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Doug Shipley (Barrie—Springwater—Oro-Medonte, PCC): Merci, monsieur le président. Je n'étais pas sûr d'obtenir ces cinq minutes. Je commençais à penser que nous allions...

Le président: J'essaie de les glisser de force.

M. Doug Shipley: Je vous en suis reconnaissant. Je vais essayer d'en faire bon usage. J'avais même fermé mes notes, alors donnez-moi un instant.

Ma première question s'adresse à M. McKenna.

Monsieur McKenna, dans votre déclaration liminaire, vous avez dit une chose qui m'a intrigué, et je l'ai noté. Vous avez dit que vous aviez écrit six lettres différentes et que vous n'avez pas reçu d'accusé de réception. Pourriez-vous m'expliquer quand elles ont été envoyées — pas des dates précises, mais à peu près quand —, à qui elles ont été envoyées et ce qui y était demandé?

• (1755)

M. John McKenna: Depuis mars, nous avons écrit pratiquement tous les mois au ministre des Transports, à la ministre des Finances, à la ministre du Développement économique et au premier ministre. En gros, nous faisons deux choses. Nous décrivons le type d'aide qui est nécessaire et nous offrons nos services, notre coopération, pour travailler à un tel programme. C'est ce que nous avons offert, et continuons à offrir, en grande partie de la manière dont j'ai parlé aujourd'hui dans ma déclaration liminaire.

M. Doug Shipley: Pour éclaircir les choses, vous dites que vous n'avez reçu aucune réponse à ces lettres.

M. John McKenna: C'est exact. Personne n'a répondu à ces lettres.

Nous parlons aux cabinets des ministres; je dois être franc à ce sujet. Ils nous rappellent. Nous avons une conversation avec eux, mais ce n'est pas vraiment un dialogue. Nous demandons des choses et ils nous disent: « Eh bien, nous compatissons avec vous et essayons de faire quelque chose pour vous aider ». En gros, c'est ce que nous recevons comme réponse, mais nos lettres n'ont reçu aucune réponse officielle.

M. Doug Shipley: La question suivante s'adresse à M. McNaney.

Monsieur McNaney, vous avez mentionné dans votre déclaration liminaire que d'autres pays ont commencé il y a des mois et que le Canada traîne un peu avec certains des programmes qui ont été of-

ferts. Pouvez-vous nous dire exactement où nous accusons un retard et ce que certains des autres pays ont offert et où le Canada laisse à désirer?

M. Mike McNaney: Il y a quelques éléments. À la base, monsieur, il y a le soutien direct au secteur de l'aviation, qui a commencé à être donné dans d'autres pays, en particulier l'Union européenne en mai et aux États-Unis en mai et juin, et c'est cohérent sur divers points.

Ce sont, en partie, des prêts. Il y a eu aussi des garanties de prêt, comme nous l'avons précisé. D'autres sont des injections de fonds directes pour les exploitants. Comme je l'ai dit au début, il s'agissait de stabiliser le secteur en raison du rôle plus large qu'il doit assumer.

Je tiens à préciser très rapidement que les transporteurs canadiens ne sont pas actuellement dans cette crise parce qu'ils ont eu de mauvais plans d'affaires ou pris de mauvaises décisions d'entreprise. Nous sommes en crise à cause de la pandémie et du chaos économique qui en découle. Je ne considère certainement pas ce que nous recherchons comme un renflouement. Un renflouement est destiné à une industrie qui s'est mise en difficulté parce qu'elle a pris de mauvaises décisions et que les gens ont cessé d'acheter ses produits, ce qui n'a pas été le cas. Nous avons abordé l'année 2020 avec un niveau de connectivité inégalé — des dizaines de milliers d'emplois — et nous avons continué à investir, mais la pandémie a apparemment anéanti toute cette activité.

M. Doug Shipley: Merci.

Vous avez mentionné dans vos remarques, monsieur McNaney, que les exploitants étrangers s'accaparent des parts de marché. Cela m'inquiète beaucoup. Les clients sont toujours difficiles à obtenir et quand on en perd un, c'est très difficile de le récupérer.

Le voyage par avion n'est pas interdit au Canada; c'est juste un peu plus difficile. Qu'est-ce qui nous fait perdre des parts de marché au profit de concurrents étrangers?

M. Mike McNaney: Nous perdons cette part de marché, monsieur, parce que grâce à l'aide qu'ils ont continué de recevoir, ils ont pu maintenir sur le marché une capacité supérieure à celle des exploitants canadiens, et nous constatons au fil du temps qu'ils commencent à prendre de plus en plus de la capacité de ces itinéraires internationaux particuliers. Il a fallu des années aux transporteurs canadiens pour s'imposer sur ces itinéraires.

Vous avez absolument raison de dire qu'une fois qu'on a perdu des clients, il est extrêmement difficile de les récupérer, et c'est particulièrement difficile dans le domaine de l'aviation, où les transporteurs se font une concurrence féroce sur les longues distances.

Nous avons, dans une certaine mesure, cédé la place à ces exploitants étrangers. Comme ils reçoivent des fonds et un soutien de leurs gouvernements, ils sont en mesure de maintenir une capacité supérieure à ce qu'ils pouvaient auparavant, et maintenant nous accusons un retard.

M. Doug Shipley: Merci.

Monsieur le président, me reste-t-il un peu de temps?

Le président: Vous avez 30 secondes.

M. Doug Shipley: Très bien, une question rapide alors.

Je ne sais pas trop à qui l'adresser. Elle concerne les aéroports beaucoup plus petits. Par exemple, un aéroport comme celui de Thunder Bay, un très petit aéroport régional, n'a pratiquement pas eu de mouvements, mais il y a encore des coûts fixes qui sont maintenant répercutés sur les quelques petites compagnies aériennes régionales survivantes dont on a grandement besoin pour desservir le Nord et de nombreuses collectivités autochtones de l'Ontario. Ces frais qui sont répercutés sur les petites compagnies aériennes qui réussissent encore à voler ne sont tout simplement pas abordables.

Que peut-on faire pour ces petits aéroports où les coûts liés aux incendies, aux urgences ou au déneigement sont tous répercutés sur les petites compagnies aériennes régionales qui ne peuvent pas assumer un coût supplémentaire parce que les autres compagnies aériennes ne volent pas?

L'un d'entre vous peut-il me dire comment nous pouvons aider ces petits aéroports et ces compagnies aériennes éloignées?

Le président: Je vais demander à ceux qui tentent de répondre à cette question d'essayer de l'intégrer dans une réponse à la personne suivante qui pose des questions.

Je vais donner la parole à M. Rogers pour cinq minutes. Il sera le dernier à prendre la parole aujourd'hui, donc si l'un d'entre vous peut essayer d'intégrer la réponse à cette question dans la réponse à l'une de ses questions, ce serait merveilleux.

Monsieur Rogers, vous avez la parole pendant cinq minutes.

• (1800)

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, monsieur le président. Je me disais que nous manquions de temps.

Je souhaite la bienvenue à tous les témoins d'aujourd'hui et je les remercie pour les renseignements et les points de vue qu'ils nous ont présentés.

Monsieur Grant, l'énoncé économique de l'automne contient un important coup de pouce pour le PAIA, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, ainsi qu'un montant pouvant atteindre 206 millions de dollars sur deux ans, à compter de 2020-2021, pour les agences de développement régionales, pour de nouvelles initiatives de transport régionales. Comment ces mesures pourraient-elles aider vos membres et quels types de projets contribueraient-elles à financer?

M. Brian Grant: Je vous remercie.

Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires financera des dépenses en capital comme le recouvrement des pistes, la réfection des pistes, le balisage lumineux, l'équipement d'entretien des pistes et d'autres mesures de sécurité strictement liées au transport aérien de passagers.

En ce qui concerne les 206 millions de dollars, nous attendons toujours des renseignements sur les secteurs qui seront visés. Nous n'en attendons pas beaucoup, car nous en sommes au stade de l'exploitation des petits aéroports régionaux et de la capacité de répercuter le moins de frais possible. Cela nous ramène à la dernière question sur ce que nous pouvons faire avec ces droits. Les petits aéroports sont en fait très limités dans ce qu'ils peuvent faire à l'avenir. Nous avons déjà tout réduit au strict minimum et, malheureusement, le soutien est la seule solution, je crois, pour maintenir ces droits à un faible niveau.

M. Churence Rogers: Merci, monsieur Grant.

Monsieur Gooch, aidez-nous à comprendre l'importance de l'industrie du transport aérien et l'importance des aéroports en expliquant le rôle que jouent les aéroports pour relier les collectivités, et même le pays dans son ensemble, en particulier dans les petites régions rurales du Canada.

M. Daniel-Robert Gooch: Je vous remercie pour cette question.

Elle est essentielle. Je viens du même coin du monde que vous, la côte ouest de Terre-Neuve. Ma collectivité est Stephenville, qui a connu un déclin constant de son service aérien au fil des ans, alors que Deer Lake a connu une augmentation. Vous pouvez voir la différence entre le fait de pouvoir s'y rendre ou non et le nombre de correspondances à faire pour s'y rendre.

Au cours des 10 dernières années, nos partenaires transporteurs aériens ont eu des investissements considérables dans toutes les régions du Canada, et le Canada atlantique en a vu beaucoup, avec l'arrivée de nouveaux transporteurs aériens sur le marché, l'introduction de WestJet et l'expansion de Porter. Toute cette concurrence accrue a augmenté la connectivité et a fait baisser les tarifs. Nous l'avons constaté dans tout le pays.

C'est tellement important pour ces collectivités. Elles ont passé une décennie à mettre en place ces services. Lorsque nous avons vu la circulation aérienne dans la région chuter à des niveaux que ma collègue de Deer Lake dit n'avoir pas vus depuis l'année de ma naissance, ce fut dévastateur. C'est absolument dévastateur. Quand une collectivité perd un service... Si vous pensez qu'il est difficile de récupérer un client quand vous l'avez perdu, il est tout aussi difficile de récupérer un transporteur aérien et un service aérien quand on l'a perdu.

M. Churence Rogers: Oui, je comprends votre point de vue, parce que nous avons entendu l'association des compagnies aériennes de l'Atlantique et le conseil des compagnies aériennes, et il y a certainement la bulle de l'Atlantique qui a contribué à cela aussi. De plus, ils ont fait beaucoup de pressions pour que des tests rapides soient effectués dans les aéroports. Certaines personnes l'ont déjà mentionné aujourd'hui. Estimez-vous, monsieur Gooch, que cela serait également bénéfique dans les petits aéroports ruraux?

M. Daniel-Robert Gooch: Absolument. Les collectivités du Canada atlantique souffrent vraiment, et elles veulent voir l'expansion des tests rapides. Je suis optimiste. Nous avons de bons échanges avec le gouvernement sur beaucoup de ces questions, et il existe des forums où ces conversations se déroulent. Nous espérons que d'autres tests seront adoptés au Canada et que nous pourrions les déployer dans ce type d'environnement.

Les choses sont un peu lentes pour l'instant, et nous avons quelques soucis quant aux échéanciers, car nous n'avons pas beaucoup de temps à perdre. Le calendrier d'été des compagnies aériennes n'est pas fixé la semaine qui précède l'été; il est fixé des mois à l'avance. Les compagnies aériennes doivent décider où elles vont mettre leurs avions, et elles mettront leurs avions là où elles vont gagner le plus d'argent — ce qui rend encore plus déplorable de devoir prendre de telles décisions dans les circonstances actuelles.

• (1805)

Le président: Avez-vous une question rapide?

M. Churence Rogers: Non, c'est très bien, monsieur le président. Ces questions clés me conviennent. Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Rogers, et merci, monsieur Gooch.

Merci à tous les témoins d'aujourd'hui et aux membres du Comité. Nous avons eu un excellent dialogue, de bonnes questions et de bonnes réponses dans la majorité des cas.

Avant de lever la séance, je tiens à dire que nous avons hâte de poursuivre le dialogue avec le secteur et le ministère, un dialogue

qui, j'en suis sûr, assorti de conditions équitables, nous permettra de revenir avec ce que nous recherchons tous dans l'intérêt des personnes que nous représentons.

Sur ce, la séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>