



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent des transports

---

TRAN • NUMÉRO 017 • 2<sup>e</sup> SESSION • 37<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

Témoignages

**Le jeudi 3 avril 2003**

---



## Comité permanent des transports

Le jeudi 3 avril 2003

•(0835)

[Traduction]

**Le président (M. Joe Comuzzi (Thunder Bay—Superior-Nord, Lib.)):** Bonjour, mesdames et messieurs. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, cette réunion vise à étudier la viabilité des transports aériens au Canada.

Je remercie mes collègues des deux côtés de la Chambre de leur présence, malgré un très court préavis. Vous êtes sans doute ici à cause de l'importance des événements en cours dans le domaine des transports au Canada.

Je pense qu'au cours de la journée, nous allons pouvoir cerner les difficultés auxquelles tous les Canadiens, et non pas uniquement le ministre et ses collègues, font face en ce qui concerne l'avenir des transports aériens au Canada. D'ici à la fin de la soirée, nous devrions être en mesure de dégager un consensus et de faire des recommandations à la Chambre des communes et au ministre en ce qui concerne notre appréciation de la situation et l'orientation qui semble la plus souhaitable aux parlementaires.

Je souhaite la bienvenue au ministre M.Collenette; au sous-ministre M. Ranger, à M. Pigeon et à Mme Burr.

Monsieur le ministre, vous pouvez commencer.

**L'hon. David Collette (ministre des Transports):** Merci beaucoup, monsieur le président. Bonjour à tous.

[Français]

Je suis heureux d'avoir l'occasion de vous entretenir de l'industrie canadienne du transport aérien.

[Traduction]

Comme vous le savez, cette industrie, tant au Canada qu'à l'échelle mondiale, est plongée dans la tourmente et subit d'énormes pressions. Elle est par ailleurs d'une importance cruciale pour la conduite des affaires, pour le tourisme et pour les intérêts régionaux. Le but de notre démarche est de mettre tout en oeuvre pour que l'industrie canadienne demeure sécuritaire, compétitive et prospère, et qu'elle soit en mesure de continuer de desservir les Canadiens. Au cours des dernières années, le gouvernement a pris des mesures significatives afin de protéger les consommateurs et de favoriser la concurrence.

En 2000, avec l'appui de tous les partis politiques à la Chambre des communes, le gouvernement a adopté un projet de loi visant à maintenir la position concurrentielle de l'industrie, à protéger le public contre l'instauration de tarifs abusifs sur les trajets faisant l'objet d'un monopole, à sauvegarder les services aériens dans les plus petites localités et à faire respecter les droits de la main-d'oeuvre dans le domaine du transport aérien.

Je dois dire, monsieur le président, que ce comité a participé activement à l'élaboration de la politique gouvernementale telle qu'elle apparaît dans le projet de loi C-26, alors qu'il était présidé par

notre collègue M. Keyes. J'ai souvent l'occasion de redire à la Chambre que tout le monde était d'accord sur l'essentiel après la fusion et je pense que notre politique a réussi à favoriser la concurrence intérieure dans un contexte très difficile. Mais nous y reviendrons plus tard.

[Français]

En dépit de l'incertitude économique entourant l'industrie de l'aviation dans son ensemble, cette politique du gouvernement s'est avérée judicieuse. Nous avons vu la concurrence s'installer dans les marchés dans tout le pays, ce qui a permis à de nouveaux transporteurs qui entraient sur le marché et à d'autres transporteurs existants de prospérer.

Nous savons tous que les difficultés de l'industrie du transport aérien ne sont pas propres au Canada. Partout dans le monde, les compagnies aériennes éprouvent les mêmes difficultés.

[Traduction]

Les compagnies United Airlines et US Airways ont demandé et réussi à se placer sous la protection de la loi sur les faillites aux États-Unis et ont continué d'exercer leurs activités pendant qu'elles procédaient à une restructuration, et cette semaine, US Airways est arrivée aux termes de sa période de protection de huit mois. D'autre part, des rapports indiquent qu'American Airlines, la plus importante compagnie aérienne au monde, était sur le point de demander cette semaine la protection de la loi sur les faillites, mais des ententes de dernières minutes avec ses syndicats lui ont permis d'éviter une telle démarche.

En Europe, deux grands transporteurs nationaux, en l'occurrence Sabena de la Belgique et Swissair, ont été acculés à la faillite en raison de difficultés financières qui se sont aggravées considérablement après le 11 septembre. D'autres transporteurs, dont KLM, Finnair et British Airways, ont dû procéder à des licenciements massifs.

Comme vous le savez sans doute, Air Canada a demandé cette semaine à se placer sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies. En entreprenant cette démarche, Air Canada s'en remet à un mécanisme établi pour régler ses problèmes financiers. Ce mécanisme prévoit notamment le recours aux services d'une institution financière très solide, en l'occurrence GE Capital, qui lui fournira les fonds requis pendant son processus de restructuration. En sollicitant la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies, Air Canada pourra poursuivre ses activités et pourra procéder à une restructuration qui lui permettra de renaître sous la forme d'une entreprise commerciale viable.

La participation possible du gouvernement dans ce dossier a fait récemment l'objet d'une importante couverture médiatique. Comme je l'ai dit à la Chambre en réponse à une question, nous étions prêts à aider Air Canada, sous réserve qu'il s'agisse d'une aide temporaire, de façon à ce que le transporteur dispose du temps requis pour obtenir un financement dans le secteur privé. Les représentants de la compagnie que nous avons rencontrés au début de la semaine dernière ne pensaient pas avoir le temps de conclure rapidement une entente, et nous nous sommes déclarés prêts à leur accorder un crédit de sûreté. C'était une façon de les aider à obtenir du financement provisoire. Heureusement, ils ont réussi à l'obtenir sans recours au gouvernement. Mais Air Canada n'a jamais demandé de sauvetage financier, et nous n'avons donc jamais envisagé cette option.

● (0840)

[Français]

Nous sommes très encouragés de voir qu'Air Canada a pu obtenir des fonds du secteur privé sans l'aide du gouvernement. La direction, les employés, les fournisseurs, les actionnaires, les prêteurs et les voyageurs ne sont certes pas sans ressentir le stress de cette situation, mais je continue de croire qu'Air Canada demeure un transporteur aérien de classe mondiale et j'ai la certitude qu'il trouvera des solutions à long terme à ses difficultés actuelles.

Les compagnies aériennes et d'autres intervenants de l'industrie du transport aérien ont réclamé une réduction des droits et redevances exigés par le gouvernement relativement au transport aérien.

[Traduction]

Une partie du problème résulte peut-être de la confusion qui règne quand il s'agit de déterminer quels droits et redevances indiqués sur les billets d'avion sont vraiment imposés par le gouvernement fédéral. Les seuls droits imposés par le gouvernement sont la taxe sur les produits et services et le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien relève de la compétence du ministre des Finances. Comme vous le savez, dans le budget 2003, le ministre Manley a annoncé une réduction du droit qui passera de 12 \$ à 7 \$ par passage pour les vols intérieurs à compter du 1<sup>er</sup> mars 2003. Il s'agit d'une réduction de plus de 40 p. 100.

[Français]

Tous les suppléments réclamés pour les frais de carburant, de navigation aérienne et d'assurance, qui font tous partie des coûts d'exploitation quotidiens d'une entreprise, sont imposés par les compagnies aériennes, qui choisissent souvent d'imposer des droits supplémentaires au lieu d'intégrer ces coûts d'exploitation à leurs tarifs de base.

[Traduction]

Il arrive fréquemment que les administrations aéroportuaires locales imposent aux passagers des frais d'amélioration aéroportuaire. Souvent, les compagnies aériennes acceptent de recueillir les FAA au nom des administrations aéroportuaires. Dans de tels cas, un montant correspondant aux FAA est ajouté au prix du billet. Les compagnies aériennes soutiennent que le niveau élevé des FAA découragent les gens de voyager. En revanche, il faut bien financer d'une façon ou d'une autre les travaux de construction dans les aéroports canadiens.

Le 25 février dernier, j'ai soumis à la Chambre des communes un projet de loi visant à modifier la Loi sur les transports au Canada qui comprendra des mesures ayant pour but d'assurer une meilleure transparence des annonces publicitaires sur les tarifs aériens de façon à ce que les renseignements sur ces tarifs soient complets et

n'induisent pas le public en erreur. En vertu des modifications proposées, le public pourra consulter plus facilement les modalités relatives aux tarifs aériens. Ces mesures aideront les passagers à déterminer plus facilement le coût du voyage par avion qu'ils projettent de faire.

● (0845)

[Français]

Le montant de la taxe d'accise du gouvernement fédéral sur le carburant ne figure pas sur le billet. Cette taxe, qui s'applique au carburant utilisé pour les services aériens intérieurs ainsi que pour tous les autres modes de transport, relève des compétences du ministre des Finances.

[Traduction]

Le 20 mars 2003, le gouvernement a présenté la Loi sur les aéroports du Canada, qui en est actuellement à l'étape de la deuxième lecture à la Chambre. Cette mesure devrait faciliter les discussions sur les redevances d'aéroport et les besoins raisonnables d'espace, de façon à réduire au minimum les coûts pour les aéroports et, indirectement, pour l'industrie du transport aérien.

En ce qui a trait aux baux de location, les aéroports ont soutenu que le montant qui leur est imposé par le gouvernement compromet leur viabilité à long terme et que l'incidence de ces coûts pour les voyageurs a des répercussions indirectes sur les compagnies aériennes. Transports Canada a entrepris l'examen de sa politique relative aux baux de location afin de s'assurer que celle-ci concilie les intérêts de tous les intervenants, y compris les aéroports, l'industrie du transport aérien et les contribuables canadiens. Dans le cadre de l'examen, les aspects suivants sont analysés : les formules d'établissement des taux de location, la viabilité financière des aéroports et l'incidence des taux de location sur les compagnies aériennes.

[Français]

Tous les intervenants, notamment les administrations aéroportuaires et les compagnies aériennes, sont consultés dans le cadre de ce processus.

Soulignons que les modalités des baux de location, dont le loyer à payer et le calendrier des paiements, ont résulté de négociations entre des représentants de Transports Canada et des représentants des administrations aéroportuaires canadiennes.

[Traduction]

Étant donné que les administrations aéroportuaires n'étaient pas tenues d'acheter les terrains et les installations, une formule d'établissement des taux de location a été convenue afin d'assurer que les contribuables canadiens reçoivent une compensation raisonnable pour l'utilisation de leur propriété, de l'entreprise transférée, et en guise de reconnaissance pour leur investissement dans l'infrastructure aéroportuaire.

Le gouvernement est bien au fait de toutes ces préoccupations et il évalue le bien-fondé de cette requête de changements.

De toute évidence, monsieur le président, les difficultés de l'industrie du transport aérien ne sont pas propres au Canada. Je tiens à le souligner à nouveau, le gouvernement du Canada souscrit toujours fermement à la viabilité de notre industrie, dont l'importance est cruciale pour notre pays, ses entreprises et ses habitants. Je réitère également que nous devons, dans la mesure du possible, nous efforcer d'atteindre notre objectif d'une industrie sécuritaire, compétitive et prospère, en recourant à des solutions commerciales. J'ai la ferme conviction que nous réussirons à atteindre cet objectif.

Le comité est parfaitement en mesure de conseiller le gouvernement, puisqu'il y a actuellement deux projets de loi concernant les transports aériens, le premier devant vous être adressé et l'autre étant à l'étude à la Chambre. Lors du débat sur le projet de loi C-26 il y a trois ans, j'ai montré que Transports Canada ne se prétend pas le seul détenteur de la sagesse. Nous avons accepté des amendements novateurs proposés par le comité. L'un d'entre eux, proposé, je crois, par M. Fontana et qui concernait le commissaire aux plaintes dans les transports aériens, a permis de doter le secteur d'activité d'un ombudsman pendant cette période difficile.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

À vous, monsieur Moore.

**M. James Moore (Port Moody—Coquitlam—Port Coquitlam, Alliance canadienne):** Combien de temps m'accordez-vous?

**Le président:** La journée va être longue, mesdames et messieurs. Si vous voulez, nous allons commencer par des interventions de dix minutes au premier tour, puis nous passerons à cinq minutes. Chaque parti aura donc dix minutes. Nous allons essayer de procéder aussi rapidement que possible.

Allez-y, monsieur Moore.

**M. James Moore:** Merci.

Je vous remercie d'être venu nous voir, monsieur le ministre, et je suis très étonné, je dois le dire, que vous vous présentiez devant le comité sans programme particulier, sinon pour assurer la défense d'une politique des transports aériens qui a mené à la mort huit transporteurs aériens en six ans, et qui va peut-être faire une neuvième victime. Vous n'êtes pas venu nous donner le moindre renseignement sur un éventuel nouveau programme, vous semblez au contraire considérer que le statu quo est satisfaisant.

Monsieur le ministre, étant donné ce qui s'est passé la semaine dernière, vous pourriez prendre une mesure élémentaire qui aiderait grandement Air Canada : il s'agirait de reconsidérer la disposition de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada qui plafonne l'investissement étranger dans la compagnie à 25 p. 100 au lieu de le porter à 49 p. 100. Les journaux affirment aujourd'hui que Texas Pacific Group envisage d'acquérir une forte participation au sein d'Air Canada.

Parmi les mesures que pourrait prendre le ministre des Transports, pourquoi ne pourrait-il pas apporter un changement très simple en élargissant les sources d'investissement auxquelles Air Canada a accès? Ne pouvez-vous pas prendre une telle mesure?

**L'hon. David Collenette:** Tout d'abord, monsieur le président, je tiens à insister une fois de plus auprès de M. Moore—car il ne faisait pas partie de la législature précédente—, lorsque la fusion a eu lieu, tout le monde a souscrit à notre politique. La politique gouvernementale dont il parle a très largement reçu l'appui de tous les partis à la Chambre des communes. Pendant les années 90, notre action a reçu l'appui de tous les partis, aussi bien pour la commercialisation

des aéroports que pour la fusion et aussi la privatisation de NAV CANADA.

Après la fusion, nous avons notamment eu pour objectif de favoriser la concurrence intérieure et personne ne saurait prétendre que nous n'y sommes pas parvenus. Au contraire, Air Canada affirme même que la concurrence fait partie des causes de ses difficultés actuelles, en particulier celle des transporteurs à prix modique comme WestJet, Jetsgo et CanJet.

Sur la question des 25 p. 100 de propriété étrangère, je sais qu'en 2000, le comité avait envisagé de la porter à 49 p. 100. Le gouvernement a jugé important de veiller à ce que l'industrie aérienne demeure sous contrôle canadien. Le même souci prévaut aux États-Unis.

Si nous décidons un jour de modifier à la hausse la présente règle des 25 p. 100, nous ne le ferons pas de façon arbitraire. Ce sera sans doute dans le contexte de discussions bilatérales avec les Américains. Pourquoi renoncer à des dispositions qui facilitent l'afflux de capitaux américains au Canada et pourquoi s'exposer au risque de voir notre industrie passer sous propriété étrangère, alors que les Américains sont prêts à s'accommoder des 25 p. 100?

Et les Américains ne sont pas les seuls en cause. La règle peut paraître vieillotte, mais bien des pays imposent une limite à la propriété étrangère dans leurs transports aériens. On peut engager le débat et faire preuve de souplesse quant à la suppression de cette limite, mais il ne faut pas y renoncer de façon arbitraire. On peut l'envisager dans le contexte d'une discussion plus générale, en l'occurrence avec les États-Unis.

• (0850)

**M. James Moore:** Monsieur le ministre, vous parlez de renonciation; en fait, on renonce à la possibilité d'un plus vaste bassin de capitaux. Est-ce à ce point redoutable?

**L'hon. David Collenette:** Monsieur Moore, ce serait de renoncer à ce que nos transporteurs nationaux soient exploités par des Canadiens. Certains d'entre nous croient que notre population devrait être maître de son destin, qu'il s'agisse des industries ou des politiques gouvernementales, et c'est justement la politique qu'applique le gouvernement à l'heure actuelle.

**M. James Moore:** Monsieur le ministre, l'industrie automobile appartient presque entièrement à des étrangers et elle se porte très bien, elle embauche beaucoup de gens dans votre province de l'Ontario. Quoi qu'il en soit, 51 p. 100, cela représente la majorité—le ministre me corrigera si j'ai tort. La Convention de Chicago est la seule raison pour laquelle on ne peut pas dépasser les 49 p. 100, car dans pareil cas le transporteur aérien serait défini comme Canadien en vertu des accords bilatéraux, et ne pourrait plus mener ses activités. Il n'y a toutefois pas d'argument économique probant.

Je connais les tenants et les aboutissants de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et de l'entente de fusion. Puisqu'Air Canada n'a plus que 60 jours avant d'être déclarée complètement insolvable et que les emplois de 30 000 personnes sont menacés, le ministre pourrait-il ôter sa cape de capitaine Canada et mettre le chapeau de l'économiste qui essaie de venir en aide à notre transporteur national?

**L'hon. David Collenette:** Il y a moyen d'être prudent sur le plan financier, d'être un bon économiste et un bon Canadien à la fois. Je rappelle à M. Moore que le titre d'Air Canada a passé à 0,96 \$ ce matin. L'entreprise a besoin de capital. Et je parle de titres comportant droit de vote.

Comme l'expérience vous l'a appris, les gens investissent dans des entreprises sans qu'on leur garantisse des actions avec droit de vote; ce qu'ils cherchent, c'est un rendement sur le capital investi, surtout dans le cas des caisses de retraite. Il ne s'agit donc pas d'un problème à notre avis.

D'ailleurs, aux dernières nouvelles, le plus important actionnaire d'Air Canada est une société de caisses de retraite britannique qui détient 9 p. 100—ou peut-être 8 p. 100—des actions avec droit de vote. Il semble donc que les investisseurs étrangers ne se ruent pas sur les actions d'Air Canada jusqu'à présent.

Avant de se défaire du mécanisme de contrôle, évaluons bien la situation. On peut réunir des capitaux partout dans le monde, mais il est question de titres avec droit de vote.

•(0855)

**M. James Moore:** Je remercie le ministre de ne pas avoir corrigé mon arithmétique puisque j'ai raison de dire que 51 p. 100 constitue une majorité.

Je veux être clair. Je crois qu'il ne me reste plus qu'une minute et demie. Le ministre est venu dire au comité et aux Canadiens qu'il croit que le statu quo est acceptable. Le projet de loi à l'étude, soit le projet C-17, imposera des coûts énormes à Air Canada et aux autres transporteurs pour la communication des renseignements sur les passagers. Les projets de loi C-26 et C-27, autres mesures législatives dont le ministre est responsable, ne corrigent pas les problèmes, mais imposent plutôt des méthodes de gestion des points Aéroplan à Air Canada et des ententes interentreprises, ce qui représente d'importantes augmentations de coûts pour Air Canada qui sont tout à fait injustifiées et inopportunes.

Le ministre est-il en train de nous dire qu'il croit que le statu quo de la politique aérienne fonctionne? Est-ce le message qu'il essaie d'envoyer aux Canadiens?

**L'hon. David Collenette:** J'invite M. Moore à relire la transcription des délibérations de ce comité de l'an 2000. Les transporteurs de petite taille ont comparu devant ce comité pour revendiquer des règles plus équitables afin de pouvoir concurrencer Air Canada et négocier les ententes interentreprises.

Les modifications au projet de loi C-26 ont été débattues ici à l'époque et le consensus était suffisamment large. Évidemment, les choses évoluent. Une des raisons pour lesquelles ce comité doit s'engager dans le débat d'aujourd'hui—je vous félicite d'ailleurs d'avoir pris cette initiative et vous devrez à nouveau délibérer lorsque les prochains projets de loi vous seront envoyés—, c'est pour remplir son rôle de conseiller.

M. Moore m'a posé une question au sujet de la participation étrangère à hauteur de 25 p. 100 et je lui ai expliqué la logique du gouvernement. Je constate à présent que dans le domaine des télécommunications, on s'interroge sur la pertinence de cette mesure, et je trouve cela fort intéressant.

Il cite l'industrie automobile en exemple, mais il fait fi du fait que le pacte de l'automobile a été maintenu pendant 30 ans. C'était un traité, si l'on veut, entre deux pays, et il permettait ce genre d'investissement. Maintenant que les investissements sont faits... et l'ALENA a pris la relève. Je ne crois donc pas que la comparaison soit juste.

**M. James Moore:** Donc, le ministre ne présentera pas de nouvelles mesures législatives ou de nouvelles initiatives. Il faudra simplement attendre de voir si un autre transporteur croule.

**L'hon. David Collenette:** Nous étudierons toute recommandation faite par ce comité. Il faudrait cependant savoir quelles initiatives.

M. Moore est préoccupé par la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Je dois vous rappeler que lorsque le gouvernement conservateur qui nous a précédés a privatisé Air Canada, il a offert des garanties aux Canadiens—on peut dire que c'était du marketing politique à l'époque—suivant lesquelles l'administration centrale resterait à Montréal, la Loi sur les langues officielles s'appliquerait, en plus d'une kyrielle d'autres mesures.

Il semble que tout ce que l'Alliance canadienne souhaite, c'est de faire abroger la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. D'ailleurs, je crois que M. Moore a prononcé un discours en ce sens lorsque le projet de loi a été modifié afin de retirer le plafond des 15 p. 100 pour la propriété individuelle il y a environ un an.

Notre parti croit qu'il est dans l'intérêt général de maintenir une entreprise comme Air Canada à Montréal. De plus, nous croyons fermement en l'application de la Loi sur les langues officielles dans le système national de transport, et plus précisément dans le cas d'Air Canada.

**Le président:** Merci, monsieur Moore.

Monsieur Keyes.

C'est du déjà-vu pour Fontana et Keyes.

**M. Joe Fontana (London-Centre-Nord, Lib.):** Oui, sauf que nos cheveux sont plus blancs tandis que les vôtres sont bien moins nombreux.

**Le président:** C'est l'industrie aérienne qui assure la cohésion.

**M. Stan Keyes (Hamilton-Ouest, Lib.):** Certains sont plus argentés tandis que d'autres sont plus clairsemés.

Je vous remercie d'être venu, monsieur le ministre, malgré un si court préavis. Nous croyons tous que cet enjeu est capital. Certains diront que le gouvernement ne s'est jamais tant affairé à ne pas se mêler des affaires du privé que dans le cas qui nous occupe.

Essayons de voir un peu plus grand. Je vais vous demander d'être bref lorsque vous répondrez puisque j'ai une autre question à vous poser. Comment envisagez-vous la réorganisation d'Air Canada en ce qui a trait à son rôle de transporteur long courrier dans l'avenir, et comment pouvons-nous l'encourager à mettre un terme aux activités de Tango, Jazz et ZIP afin de permettre la croissance de la concurrence intérieure? Et enfin, comment percevez-vous le rôle du gouvernement du Canada dans le cadre des décisions affectant Air Canada au sujet de l'endroit où se fait l'entretien actuel des appareils, où il devrait se faire de l'avis du gouvernement, tout en veillant à ne pas s'immiscer dans les affaires de l'entreprise?

•(0900)

**L'hon. David Collenette:** Dès le début de ma carrière de ministre, la détermination d'Air Canada et de Canadian Airlines à conclure un marché m'a frappé. Air Canada voulait être le transporteur aérien national pour les vols internationaux. J'étais personnellement sensible à ce souhait. Je n'ai jamais cru que le partage du monde en deux, qui a vu le jour lors du règne de C.D. Howe, était dans l'intérêt de la population. Nous avons besoin d'un transporteur national.

Lors de ces discussions—certaines ont d'ailleurs eu lieu à la demande de deux entreprises—, on a proposé qu'Air Canada se charge de tous les vols internationaux et qu'on partage les vols intérieurs entre les deux organisations. Cela semblait raisonnable.

Lorsque la fusion a eu lieu, lors de mes discussions avec les représentants d'Air Canada—pour ce que ça vaut—, je crois m'être fait l'écho de mes collègues. Nous croyions que c'était l'occasion en or qui aurait permis à Air Canada de devenir un joueur international puissant sur l'échiquier mondial des vols transfrontaliers.

**M. Stan Keyes:** Vous parlez de ce monopole?

**L'hon. David Collenette:** Nous croyions qu'ils auraient toutes les ressources nécessaires à l'échelle intérieure pour exploiter leurs activités internationales et transfrontalières. À l'époque, nous n'essayions d'ailleurs pas de mettre en place une stratégie de domination des vols intérieurs puisque cette situation a créé beaucoup de problèmes pour les autres transporteurs. Vous entendrez plus tard M. Beddoe ainsi que d'autres comme M. Leblanc peut-être qui vous parleront du syndrome de Goliath, si vous me passez l'expression.

J'espère donc que dans le cadre de cette réorganisation ou restructuration, Air Canada demeurera un grand transporteur international et transfrontalier qui saura adapter ses activités intérieures en conséquence. Cela permettra une plus saine concurrence intérieure, en plus de permettre aux Canadiens vivant dans des collectivités de petite taille de jouir du réseau d'Air Canada étant donné que les ententes intercompagnies sont prévues par la Loi sur les transports au Canada. La plupart des Canadiens préfèrent voyager sur les ailes d'Air Canada, surtout lorsqu'ils quittent le pays.

**M. Stan Keyes:** C'est le noeud du problème, n'est-ce pas? Lorsqu'Air Canada a amorcé le processus après 1999, soudainement... et je crois que même ceux qui sont bien plus rompus aux affaires que moi ont critiqué les décisions d'Air Canada suivant lesquelles il fallait développer à la fois les vols long courrier et internationaux tout en élargissant les activités de Tango, Jazz et ZIP en parallèle; le plan d'affaires était boiteux.

On ne le voit pas lorsqu'on est en train de l'élaborer. Je crois que Robert Milton se croyait libre de faire tout ce qu'il voulait. La suite des événements nous a démontré que tandis qu'il cassait les prix, qu'il concurrençait sérieusement les entreprises qui tentaient d'exploiter des activités sur la côte Ouest, la côte Est, et même, dans le nord de l'Ontario, il affaiblissait considérablement sa propre entreprise, Air Canada. Je ne sais pas ce qu'il adviendra de Jazz et Tango, mais vous m'avez un peu éclairé.

J'ai une dernière question. Ce sera la troisième fois depuis les 15 ans que je siège à ce comité que nous discutons de la possibilité de relever le plafond de l'investissement étranger. Je vous remercie pour les félicitations que vous nous avez offertes pour le travail que nous avons accompli en 1999, mais une des modifications clés que ce comité a proposées en 1999 vous exhortait à relever le plafond à 49 p. 100.

Je comprends vos réticences à relever le plafond, et je suis sensible à votre crainte que la prise de décision concernant Air Canada finisse par échapper à la population canadienne, mais nous avons un exemple éloquent d'un cas où cela a été une réussite.

Lorsque nous avons privatisé le CN, nous avons éliminé le plafond de sorte qu'aujourd'hui, le CN appartient à 61 ou 62 p. 100 à des étrangers, principalement américains. L'identité du CN au Canada n'en a pas du tout souffert, pas plus que les décisions prises par le conseil d'administration n'ont affecté le rendement du CN au Canada.

Je crois que cet exemple pourrait servir de modèle pour Air Canada. Qu'en pensez-vous.

●(0905)

**L'hon. David Collenette:** Il faut que je fasse attention car je ne veux être expulsé du Cabinet.

J'ai participé à ces débats sur la privatisation du CN au comité du Cabinet, et on a longuement discuté de l'élimination de la restriction concernant la propriété étrangère. On l'a fait entre autres parce que nous estimions qu'aucun investisseur canadien ne serait disposé à acheter une compagnie de chemin de fer boursoufflée, appartenant à l'État.

Les investisseurs américains ont été beaucoup plus fûtés que beaucoup d'autres à l'époque parce qu'ils savaient que le gouvernement avait considérablement investi dans les usines et l'équipement du CN au fil des ans, et ils ont sauté sur l'occasion d'acquérir ces actions. Elles étaient environ 28 \$ ou 29 \$, puis ont atteint un sommet de 70 \$. Je crois qu'elles ont depuis diminué.

Effectivement, le siège social se trouve toujours à Montréal, mais je dois vous dire qu'il y a beaucoup de gens—et je ne devrais pas parler au nom de Mme Desjarlais ou de Bill Blaikie, et Bill m'en a parlé en privé—qui sont préoccupés. La première fois que j'ai déjeuné avec Paul Tellier après être devenu ministre, il a soulevé la question de la propriété à 65 p. 100 du CN par des investisseurs étrangers et a indiqué qu'il s'agissait d'une question politique dont j'aurais peut-être à m'occuper. J'en ai déduit d'après cet entretien qu'il était partisan d'un rééquilibrage.

Je laisserai aux autres le soin de déterminer s'il s'agissait ou non de la chose à faire. La privatisation du CN s'est déroulée extrêmement bien. Je ne crois pas cela ait quoi que soit à voir avec l'élimination du plafond de 25 p. 100 de la propriété étrangère. Je pense que cela est attribuable à une gestion et un leadership extrêmement efficaces de la part de M. Tellier et du conseil d'administration, en particulier grâce à un esprit d'innovation, à un travail acharné et à une vision de l'avenir de l'industrie, surtout avec les acquisitions de Illinois Central et Wisconsin Central.

**M. Stan Keyes:** En terminant, je me demande alors pourquoi ces mêmes principes ou ces mêmes possibilités ne peuvent pas s'appliquer à Air Canada? En ce qui concerne le plafond des investissements étrangers, si nous ne mettons pas autant l'accent sur Air Canada, la possibilité d'éliminer le plafond des investissements étrangers dans le cas de petites filiales comme Tango ou Jazz, cela les encouragerait à retourner dans nos collectivités plus éloignées afin de... et grâce à la réglementation, si nous leur offrions la possibilité d'émission de billets intercompagnies, de correspondances intercompagnies, je crois que cela pourrait fonctionner.

Mais nous devons laisser le marché trouver sa place.

**L'hon. David Collenette:** Monsieur le président, beaucoup de gens considèrent que malgré la réussite du CN, un grand nombre de postes importants ont été transférés à l'étranger et en particulier à Chicago. Et lorsque American Airlines a pris une participation en capital de 33 p. 100 et une part du vote de 25 p. 100 dans Lignes aériennes Canadien, il ne faisait aucun doute que les principales décisions étaient prises aux États-Unis et qu'un grand nombre des fonctions principales ont été effectuées aux États-Unis.

On me reproche d'être un nationaliste canadien de la vieille époque. Savez-vous quoi? Je ne m'en excuse pas. Je tiens à m'assurer que si nous éliminons ce plafond, que nous devons vraiment le faire, il n'existe aucune autre source d'argent disponible, car j'estime qu'il vaut la peine de se battre pour l'industrie canadienne et la propriété canadienne de secteurs clés de notre industrie par des personnes qui vivent dans notre pays.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Keyes.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le ministre, d'abord, veuillez excuser mon retard, mais j'ai quand même lu votre document, votre présentation.

[Traduction]

**Le président:** Votre avion avait-il du retard ce matin?

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Non.

Avec vous, l'histoire se répète toujours. Quand les compagnies aériennes ont eu des difficultés au lendemain du 11 septembre, vous aviez annoncé la possibilité de fournir de l'aide sous forme de garanties de prêt. Finalement, Canada 3000 est tombé et vous n'avez pas eu à effectuer votre garantie de prêt, parce que vous avez jugé que l'industrie était capable de remplacer facilement Canada 3000. Comme résultat, il y a des Québécoises et des Québécois, des Canadiennes et des Canadiens qui ont perdu des sous. Certains avaient fait un dépôt sur leur voyage et ont perdu leur argent.

Vous avez failli aider Air Canada, monsieur le ministre, mais finalement, Air Canada a décidé de prendre la voie que vous jugez être une voie de succès en se mettant sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies.

Monsieur le ministre, Air Canada, c'est la plus grosse entreprise aérienne que nous avons. Nous n'en avons pas une autre capable de reprendre facilement demain matin les activités d'Air Canada sans nuire au service à la population. Arrêtons de rêver, les autres compagnies aériennes n'ont pas les équipements suffisants, n'ont pas ce qu'il faut. Si elles voulaient prendre la place d'Air Canada, elles devraient revoir leur financement, et sans l'aide du gouvernement, je ne vois pas comment on va réussir à maintenir un service équivalent pour la population.

Donc moi, je veux bien, monsieur le ministre, sauf que l'industrie vous a demandé depuis le tout début, soit depuis le 11 septembre... L'APAC, lors de son congrès, auquel j'étais présent avec vous, vous a toujours fait les mêmes demandes: abolir les droits sur la sécurité aérienne, car ils mettent l'industrie en danger. Vous proposez une réduction, mais il n'y a pas de votre part une vision pour aider l'industrie, monsieur le ministre. Vous attendez toujours que le mal arrive pour penser à faire quelque chose. Les droits sur la sécurité aérienne en est un très bel exemple. L'industrie est unanime à dire qu'il faut les abolir; l'industrie est en crise. Vous avez proposé une réduction. On vous a demandé, monsieur le ministre—et je lis ce que vous nous dites—, de réduire les frais d'améliorations aéroportuaires. C'est une demande de l'industrie, monsieur le ministre. Or, vous êtes en train d'en examiner la possibilité.

Combien d'entreprises va-t-il falloir perdre pour qu'on s'attaque à ce problème-là, monsieur le ministre? Ils vous ont demandé d'enlever la taxe d'accise sur le carburant. Vous commencez à penser qu'on peut peut-être étudier ça. Combien faudra-t-il de fermetures d'usine pour que vous vous attaquiez au problème, tel que le demande l'industrie?

C'est la même chose pour la révision des loyers. L'industrie vous demande depuis le 11 septembre de revoir les loyers. Ce n'était pas des subventions directes. Air Canada a même mis une croix sur les demandes d'aide directe au gouvernement. Tout ce qu'on voulait, c'était que vous donniez un souffle aux entreprises, non seulement à

Air Canada mais à toutes les entreprises de l'industrie aérienne. C'est ce qu'on va a demandé.

Encore aujourd'hui, je lis votre texte et je vois que vous êtes bien prêt à vous pencher là-dessus, mais depuis ce temps-là, on a perdu Canada 3000 et on est sur le point de perdre Air Canada. Combien va-t-il falloir qu'on en ferme, monsieur le ministre, pour qu'on puisse véritablement régler les problèmes?

●(0910)

**L'hon. David Collenette:** Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec M. Laframboise sur la question d'Air Canada. Nous avons maintenant un processus dans le secteur privé en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies, pour une restructuration d'Air Canada. Je ne doute pas qu'on pourra réorganiser Air Canada. Ensuite, la compagnie sera dans une meilleure position pour affronter la concurrence ici, au Canada, et partout dans le monde.

Je dois souligner le fait qu'il est vrai qu'il y a eu de grandes crises à la suite des événements de 2001 et de la guerre au Moyen-Orient. Maintenant, il y a le problème de la maladie venant de l'Asie et le fait que l'économie aux États-Unis n'est pas bonne. Mais le conseil de direction d'Air Canada a pris ses propres décisions et a développé une stratégie après sa fusion avec Canadian Airlines. Je vous demanderais de demander aujourd'hui à la gestion d'Air Canada pourquoi elle a adopté une politique qui avait pour effet d'écraser la concurrence qui nous a obligé, comme gouvernement, à faire d'autres amendements à la Loi sur la concurrence, ce que nous avons fait avec la loi C-23 de la session précédente.

Vous donnez l'impression que c'est simplement le gouvernement qui a créé tous les problèmes, mais si on accepte que l'industrie aérienne fasse partie du secteur privé, c'est pour que les compagnies comme Air Canada, WestJet et les autres puissent diriger leurs propres affaires.

En ce qui concerne Canada 3000, je pense que vous n'êtes pas juste, parce que nous avons essayé de sauver Canada 3000. Nous avons annoncé une garantie de prêt de 75 millions de dollars. Mais si nous offrons l'argent des contribuables canadiens, je pense que nous sommes obligés de fixer des conditions. Il ne suffit pas, lorsqu'il y a un problème, de donner simplement des millions de dollars. Nous avons la responsabilité de protéger les intérêts du peuple canadien, qui contribue aux opérations du gouvernement. Mais dans ce contexte, Canada 3000 n'était pas en mesure d'accepter les conditions.

La semaine dernière, nous avons offert à Air Canada un financement temporaire pour permettre à la compagnie d'obtenir un financement à long terme ou à moyen terme pour sa restructuration. Ce serait un financement garanti par tous les actifs d'Air Canada.

Je pense qu'il ne s'agit pas ici de deux poids deux mesures. Si on croit au secteur privé, c'est bon. Si on veut retourner à une autre époque et remettre la compagnie aérienne entre les mains du gouvernement, c'est un autre débat.

●(0915)

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Laframboise.

Monsieur Fontana, vous avez la parole.

**M. Joe Fontana:** Merci beaucoup, monsieur le président.



Monsieur le ministre, c'est vraiment l'ironie suprême, trois ans plus tard. Il y a trois ans nous étions assis autour de la même table et tout le monde se battait pour avoir leur part du gâteau de Canadien, et on se livrait une lutte acharnée pour déterminer qui devrait acheter Air Canada. Aujourd'hui nous en sommes exactement au même stade, et c'est en fait Air Canada qui est la compagnie aérienne en difficulté. Je sais que les compagnies aériennes partout dans le monde connaissent beaucoup de difficultés, que les gens ont perdu confiance et ne prennent plus autant l'avion. Je pense qu'Air Canada a couru à sa propre perte en mettant sur pied un trop grand nombre de compagnies aériennes affublées de noms fantaisistes et ainsi de suite.

Au bout du compte, je ne suis pas sûr que nous avons donné aux consommateurs ce qu'ils voulaient vraiment. J'aimerais parler brièvement du consommateur. Il veut un bon prix, du service et la sécurité.

Si on examine les 42 recommandations formulées par ce comité il y a trois ans, on constatera que chacune d'entre elles demeure pertinente aujourd'hui. En fait, nous ne parlions pas autant de Canadien et d'Air Canada que de la façon de remettre sur pied une compagnie aérienne concurrentielle. Aucun autre pays ne vit la situation que nous vivons. Nous avons deux transporteurs, maintenant nous en avons un qui continue de détenir 80 p. 100 du marché intérieur, ou peut-être un peu moins, et 100 p. 100 du marché international, et qui malgré cela n'arrive pas à réaliser des profits. Il faut vraiment être un très mauvais PDG ou simplement un exploitant médiocre. Le conseil d'administration et le président doivent être tenus pleinement responsables de la débandade d'un remarquable fleuron de notre patrimoine canadien.

Là où je veux en venir, c'est qu'il importe peu aux consommateurs de voler à bord d'un avion vert et blanc, rouge et blanc ou rouge, bleu et blanc. Je crois que les consommateurs veulent de la concurrence et du choix. L'une de nos recommandations était d'attirer de nouveaux arrivants, des arrivants étrangers ou uniquement canadiens. Les collectivités veulent du service. Je peux vous garantir que la restructuration d'Air Canada n'assurera pas à toutes les villes et collectivités canadiennes le service dont ils ont besoin. C'est une occasion que peuvent saisir les nouveaux arrivants sur le marché. Je crois qu'Air Canada, une fois restructurée, se chargera de tous les vols internationaux et transportera la crème d'un bout à l'autre de pays mais abandonnera essentiellement certaines collectivités qui ont besoin de services aériens.

Monsieur le ministre, indépendamment du sort que connaîtra Air Canada, je crois qu'il nous incombe de nous tourner vers l'avenir et nous assurer d'établir des politiques qui permettront la concurrence. C'est là où se situe le problème dans ce pays. Chaque fois que nous avons essayé de favoriser la concurrence, Air Canada a rendu impossible la survie de transporteurs aériens compétents comme Canada 3000.

J'aimerais que vous revoyiez certaines de ces recommandations et déterminiez les politiques dont nous avons besoin pour nous assurer que d'ici trois ans nous n'ayons pas à faire face à une autre compagnie aérienne qui sera incapable de survivre dans ce pays.

Nous avons besoin de la concurrence. Nous ne pouvons pas dépendre d'un seul transporteur. Auparavant, ils étaient deux. Puis on est passé à un. Aujourd'hui nous n'en avons même pas un. Je suis préoccupé par nos créneaux internationaux, parce que c'est notre transporteur aérien national...

● (0920)

**Le président:** Monsieur Fontana, votre temps est sur le point d'être écoulé. Voulez-vous poser une question?

**M. Joe Fontana:** J'ai un certain nombre de questions.

Je veux savoir...

**L'hon. David Collette:** Vous avez fait valoir de très bons arguments. Nous avons pris à coeur un grand nombre des recommandations formulées il y a quelques années, et nous les examinerons à nouveau. Nous ne manquerons pas d'examiner les recommandations qui feront suite aux délibérations d'aujourd'hui.

Mais parlons de part du marché. En novembre 1999, avant la fusion de Canadien et Air Canada, Air Canada détenait 50,2 p. 100 du marché intérieur, Lignes aériennes Canadien en détenaient 33,7 p. 100, WestJet 5,2 p. 100, Canada 3000 5,5 p. 100 et les autres détenaient 5,4 p. 100 du marché. Après l'entrée en vigueur de notre politique, la consolidation de Canada 3000 a porté sa part du marché à 10 p. 100, celle de WestJet a atteint environ 7,6 p. 100 et celle d'Air Canada en novembre 2000 atteignait 77 p. 100. Sa part était de 82 p. 100 immédiatement après la fusion, donc elle a subi une baisse.

Après le 11 septembre 2001, la part d'Air Canada est remontée à nouveau pour atteindre 79 p. 100, celle de WestJet a doublé pour atteindre 14 p. 100 suite aux difficultés connues par Canada 3000. En novembre 2002, la part d'Air Canada a tombé à 68 p. 100, celle de WestJet a continué d'augmenter pour atteindre 19 p. 100 du marché, et la part des autres était de 12 p. 100.

Nous sommes maintenant en avril 2003 et nous n'avons pas encore tous les chiffres, mais nous pensons qu'Air Canada occupe environ 64 p. 100 du marché intérieur, WestJet 22 ou 23 p. 100, et les autres 13 p. 100. On commence donc à constater une certaine concurrence. La politique du gouvernement, appuyée par tous les partis à la Chambre en l'an 2000 par le biais du projet de loi C-26, fonctionne. Et 75 p. 100 des Canadiens vivent à deux heures de route des aéroports où existe la concurrence.

Cette concurrence ne s'étend toutefois pas à la totalité des services, par conséquent si vous voyagez pour affaires et vous voulez vous rendre de Toronto à Vancouver, vous avez une option : vous pouvez voyager en classe affaires avec Air Canada. Vous pouvez voyager avec les autres transporteurs en classe économique, en ayant moins d'espace pour les jambes et ainsi de suite, mais si vous ne voulez pas payer le prix élevé de la catégorie affaires d'Air Canada, vous avez une option. Donc j'estime qu'à ce niveau la concurrence existe.

Je ne commenterai pas les propos de M. Fontana concernant la gestion d'Air Canada. Un membre de la direction comparait devant votre comité. La composition du conseil d'administration témoigne d'une continuité remarquable. Je crois que le gens devraient prêter attention aux conseils d'administration d'entreprises aujourd'hui. Il y a eu un certain nombre de cas controversés aux États-Unis. Mais le conseil d'administration en question compte des membres qui en font partie depuis la fin des années 80. Lorsque vous parlerez aux membres de la direction, vous devriez les interroger à propos de la philosophie qui y existe depuis les 15 dernières années. Il n'y a pas eu beaucoup de va-et-vient.

Il faut donc assurer une reddition de comptes. Je suis tenu de rendre des comptes à la Chambre. Je crois qu'Air Canada doit être tenue de rendre des comptes au grand public. Je vous encouragerais à poser à la direction beaucoup de questions comme celles posées par M. Fontana.

**Le président:** Le président va devoir imposer une certaine limite de temps.

Nous allons écouter Mme Desjarlais, et nous devons conclure cette partie de la séance.

**M. Jim Gouk (Kootenay—Boundary—Okanagan, Alliance canadienne):** Je croyais que nous devions être ici jusqu'à 10 heures, selon l'horaire.

**Le président:** Est-ce que cela crée des difficultés pour les témoins suivants?

**M. Jim Gouk:** Leur comparution est prévue pour 10 heures.

• (0925)

**Le président:** Calmons-nous : nous établissons simplement les règles pour que tout le monde sache de quoi il retourne. Vous aurez tout le temps dont vous aurez besoin.

Madame Desjarlais.

**Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD):** Nous sommes tous heureux maintenant?

À propos des liaisons internationales des compagnies aériennes, lorsque Canadien et Air Canada existaient, la capacité était réglementée pour s'assurer que les vols n'avaient pas tous la même destination, que la liaison était rentable et sûre. Comment a été instauré ce mécanisme de réglementation de la capacité des liaisons internationales, et comment ce mécanisme a-t-il fonctionné?

**L'hon. David Collenette:** Techniquement, sur le plan international, cette capacité est toujours réglementée en raison de certaines de nos ententes bilatérales qui nous imposent des obligations en ce qui concerne un certain nombre de vols. Dans certains cas, on a précisé un type d'équipement.

Sur certains marchés, comme celui du Royaume-Uni et de l'Allemagne, il y a beaucoup plus de flexibilité. Il est possible de s'y rendre. M. Ranger est le spécialiste là-dessus.

Donc sur le plan international, il existe toujours plus ou moins un marché réglementé, selon le pays que vous desservez, et nous avons 60 ententes bilatérales partout dans le monde. Mais sur le plan national, on a décidé de déréglementer. Le gouvernement conservateur a opté pour une pleine déréglementation. Et on ne peut pas nier que depuis la déréglementation, plus de gens prennent l'avion.

Il y a aujourd'hui des septuagénaires et des octogénaires—nos parents, nos proches—qui autrefois ne prenaient jamais l'avion. Aujourd'hui, ils le font assez régulièrement. Ils vont à Cuba, en Floride et ainsi de suite. C'est le résultat de la déréglementation.

C'était l'Office national des transports qui en assumait l'administration, d'ailleurs très lourde, et je ne crois pas que le public soit vraiment disposé à ce qu'on rétablisse un environnement entièrement réglementé.

**Mme Bev Desjarlais:** La question que je vous ai posée portait sur la façon dont on a établi la réglementation de la capacité.

**L'hon. David Collenette:** Vous pouvez y répondre, Louis, parce que vous avez plus d'expérience à ce sujet que moi.

**M. Louis Ranger (sous-ministre des Transports, Transports Canada, ministère des Transports):** Le mode de réglementation de la capacité varie beaucoup d'un pays à l'autre. Comme le ministre l'a dit, avec les plus importants partenaires commerciaux du Canada, nous réalisons de très importants progrès pour ce qui est de libéraliser ces marchés.

Nous voulons non seulement éliminer les restrictions désuètes concernant le type d'avion et les fréquences, le nombre de vols par semaine—nous tâchons d'éliminer toutes ces limites—, mais nous essayons également de ne pas limiter le nombre de transporteurs

canadiens que nous pouvons désigner sur ces liaisons. C'est chaque fois l'objectif que nous visons. Au départ, nous tâchons d'ouvrir les ententes bilatérales.

Je dois préciser que les restrictions proviennent vraiment d'autres pays qui sont beaucoup plus protectionnistes.

J'aimerais faire avancer le débat sur la propriété, monsieur le président, parce que...

**Mme Bev Desjarlais:** [Note de la rédaction : Inaudible]... on estimait qu'Air Canada présentait dans une certaine mesure un comportement anticoncurrentiel. Il ne fait aucun doute que la surcapacité sur les liaisons à l'époque où Canadien et Air Canada assuraient des services aériens a créé des problèmes, puisqu'aucun de ces transporteurs n'était rentables.

Envisage-t-on de réglementer la capacité sur certaines des liaisons pour apaiser les craintes selon lesquelles Air Canada, si on lui laisse simplement la porte ouverte grâce à ZIP et Tango et d'autres, essaiera d'évincer les autres compagnies du marché, comme elle l'a fait avec Canadien?

**L'hon. David Collenette:** Nous y avons donné suite par le biais de la Loi sur la concurrence, par le biais des pouvoirs de la commission, par le biais des pouvoirs de cesser et de s'abstenir, qui ont été renforcés dans le projet de loi C-23.

Je suis conscient toutefois qu'Air Canada a contesté la constitutionnalité de ces dispositions et le Cour d'appel du Québec les a annulées, mais le gouvernement a fait appel auprès de la Cour suprême. Les collaborateurs de M. Cauchon ont interjeté appel de cette décision la semaine dernière. Essentiellement, les tribunaux ont déclaré que le Parlement s'était trompé en adoptant ce projet de loi. Je considère que le projet de loi C-23 bénéficiait de l'appui de tous les partis.

Nous avons donc plutôt décider de recourir à la Loi sur la concurrence et de traiter la question des pratiques déloyales ou du comportement prédateur par le biais de la Loi sur la concurrence, plutôt que de dicter, par l'entremise de l'Office des transports du Canada, le nombre de places pouvant être vendues sur l'itinéraire Toronto-Vancouver, et le nombre pouvant être vendues en classe affaires de même qu'en classe excursion. Pour revenir à cela... je ne crois pas qu'il y ait consensus de la part du public à ce sujet. C'est un processus coûteux qui à mon avis réduirait la clientèle.

• (0930)

**Mme Bev Desjarlais:** Mon temps est-il écoulé, monsieur le président?

**L'hon. David Collenette:** Posez une autre question pendant qu'il regarde ailleurs.

**Mme Bev Desjarlais:** J'essaie de faire preuve de courtoisie à leur égard, sinon ils s'énervent.

Je serais portée à vous contredire car je ne considère pas que le Bureau à la concurrence et le commissaire à la concurrence aient été efficaces. Je soutiendrais qu'ils ne l'ont pas été. Un certain nombre de compagnies aériennes ont dû fermer leurs portes ces dernières années, et je ne répéterai pas les commentaires de M. Moore à propos du nombre de compagnies aériennes qui ont disparu pendant que vous avez été ministre. Je m'en abstiendrai.

**L'hon. David Collenette:** Tout au long de l'histoire du Canada, d'innombrables compagnies aériennes ont fait faillite. C'est une réalité de ce genre d'industrie.

**Mme Bev Desjarlais:** Mais l'essentiel à mon avis c'est que le mécanisme offert par le commissaire à la concurrence n'inspire pas confiance et je crois qu'il faut le remplacer.

Vous reconnaissez que le nombre de passagers a augmenté. Cette augmentation est peut-être attribuable à divers autres facteurs aussi, pas uniquement à cause de la capacité supplémentaire.

Personne ne conteste le fait que certains transporteurs bon marché s'en sont bien tirés, mais nous savons qu'il existe bon nombre de régions au Canada qui sont toujours privées de services. Par conséquent, est-il possible d'envisager de réglementer la capacité?

**L'hon. David Collenette:** Je serai heureux de prendre connaissance des recommandations du comité, qui feront suite à vos audiences d'aujourd'hui et des prochaines semaines.

Je ne crois tout simplement pas qu'il existe une demande importante pour ce genre d'initiative. Comme M. Fontana l'a dit, nos sondages d'opinion publique indiquent que ce qui intéresse les gens, c'est la sécurité et le prix. Ce qui est remarquable, c'est qu'au moment de la fusion, la population était favorable effectivement à la propriété canadienne, pas jusqu'à hauteur de 90 p. 100, mais à 75 p. 100 environ. Je crois que c'est ce que souhaitent toujours la plupart des Canadiens.

Ce qui les intéresse, c'est le prix, c'est la concurrence et c'est la sécurité. Et c'est ce que nous devons garder à l'esprit. Mais si le comité veut faire des recommandations dans le sens contraire, nous ne manquerons pas d'y réfléchir.

**Le président:** Je vous remercie, madame Desjarlais.

Je m'excuse auprès de M. Fontana, je l'ai interrompu parce que je pensais que nous avions des contraintes de temps.

Je vous autoriserai une brève question, monsieur Fontana, puis nous passerons à M. Bagnell.

**M. Joe Fontana:** Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais simplement enchaîner brièvement à propos de ces 60 ententes bilatérales dont le ministre a parlé. Cela devrait être notre principale préoccupation parce qu'Air Canada est notre transporteur national. J'aimerais savoir si les créneaux et les ententes bilatérales sont liés à une compagnie aérienne en particulier. Se rattachent-ils au pays ou à la compagnie aérienne? L'important à mon avis, c'est que nous ne perdions pas les créneaux disponibles sur les principaux marchés internationaux.

Par conséquent, pourriez-vous m'expliquer comment le Canada s'assurera de protéger ces créneaux pour tout nouvel arrivant sur le marché ou pour la compagnie Air Canada lorsqu'elle sera restructurée, ou pour qui s'y intéresse. Je considère que cela est essentiel car sur certains marchés ces créneaux valent énormément d'argent, et si nous les perdons, nous perdons la possibilité d'y avoir accès et d'offrir à nos clients, à nos clients canadiens, la possibilité d'un bon service.

**L'hon. David Collenette:** Je crois que les principaux secteurs qui nous préoccupent sont à l'aéroport Heathrow de Londres, à Narita, à l'aéroport O'Hare de Chicago, et à LaGuardia à New York. Ce sont tous des secteurs que nous devons surveiller, mais le simple fait que le Canada ait entamé des démarches en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies n'a aucune incidence sur nos ententes bilatérales avec ces pays.

S'il y avait liquidation d'Air Canada, ce qu'aucun d'entre nous ne souhaite, les ententes bilatérales demeureraient en vigueur, et je doute que nous perdions des créneaux. Je ne crois pas que cela ce soit produit lorsque Swissair a fait faillite et a été repris par Crossair

qui l'a remplacée par un nouveau transporteur appelé je crois Swiss Airlines. Je crois qu'ils ont conservé leurs créneaux.

**Le président:** Monsieur Bagnell, c'est à vous.

**M. Larry Bagnell (Yukon, Lib.):** Je vous remercie, et je tiens à vous remercier de vous être joint à nous, monsieur le ministre.

Je n'ai qu'une question concernant l'importance de ne pas compromettre les petits concurrents.

Bien entendu, je m'intéresse particulièrement à Air North, et simplement à titre d'explication pour ceux qui l'ignorent, Air North est un transporteur régional installé à Whitehorse, au Yukon, qui dessert neuf destinations au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest, en Alaska, en Colombie-Britannique et en Alberta. Ce transporteur est en activité depuis plus de 25 ans et compte à l'heure actuelle 56 employés à temps plein, deux fois plus qu'en janvier 2002, et prévoit un chiffre d'affaires d'environ 20 millions de dollars cette année, soit le triple du chiffre d'affaires qu'il a obtenu en 2001. Comme il est situé dans le Nord et qu'il dessert les petites collectivités du Nord, il fait face à des obstacles qui sont propres aux transporteurs du Nord.

Ce transporteur appartient en totalité aux Yukonnais, qui sont ses principaux clients. La Première nation Vuntut Gwitchin, par l'intermédiaire d'une société d'investissement, la Vuntut Development Corporation, détient une proportion importante de Air North, environ 49 p. 100, de même que les droits d'accroître sa participation davantage. Le reste de Air North appartient à Joe Sparling, le fondateur du transporteur aérien et son président-directeur général, et à environ 450 Yukonnais qui ont investi leur argent pour permettre à Air North d'étendre ses activités.

● (0935)

**Le président:** Monsieur Bagnell, votre question, s'il vous plaît.

**M. Larry Bagnell:** Donc tout le monde utilise Air North.

Ma question est la suivante : je tiens simplement à m'assurer que les mesures que prévoira le gouvernement ne compromettent pas ces transporteurs régionaux qui débute et assurent un excellent service sur un certain nombre de liaisons.

**L'hon. David Collenette:** Au contraire, toute la politique du gouvernement, qui a été appuyée par les autres partis, consiste à promouvoir les transporteurs appartenant à des Canadiens—la concurrence.

Vous venez de donner un excellent exemple, le partenariat entre M. Sparling, qui est bien connu dans l'industrie, et les Premières nations. Nous avons aussi First Air, qui je crois appartient à plus de 50 p. 100 aux Premières nations. C'est l'orientation que l'industrie est en train de prendre. Nous avons beaucoup d'autres transporteurs aériens dans l'ensemble du pays, de petits transporteurs, qui font vraiment un excellent travail.

Dans le cadre de toute restructuration, on s'attend à une réorientation des activités intérieures d'Air Canada. Je soupçonne qu'un grand nombre de collectivités perdront probablement le service que leur offre Air Canada, mais cela n'est pas entièrement une mauvaise chose. Lorsqu'Air Canada s'est retirée de certaines régions en Alberta, en Colombie-Britannique, ou à Terre-Neuve et au Labrador, d'autres transporteurs sont arrivés pour prendre sa place en offrant des services meilleur marché et plus fréquents, parce qu'ils sont structurés différemment; leurs coûts ne sont pas du même ordre; leurs avions sont plus petits.

Tant que vous pouvez partir d'une petite collectivité—et Whitehorse est une petite collectivité. Si vous voulez aller à Tokyo, vous pouvez voyager sur Air North puis prendre une correspondance avec Air Canada ou Cathay Pacific, entre autres, à Vancouver et aller en Asie.

Donc la politique du gouvernement fonctionne. Vous venez d'en donner un excellent exemple—et je crois qu'ils sont en train de prendre de l'expansion. Ils ont des 737, n'est-ce pas? Ils vont donc avoir un deuxième avion. C'est très, très encourageant.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Bagnell.

Monsieur Gouk.

**M. Jim Gouk:** Merci, monsieur le président.

J'ai suffisamment de questions à poser au ministre pour occuper toute la réunion; j'arriverais même peut-être à trouver le moyen de lui poser quelques questions sur VIA Rail si j'avais le temps.

Je me limiterai aux petits aéroports même si j'aimerais lui poser toutes sortes de questions sur bien d'autres sujets.

J'aimerais cependant commencer par clarifier une petite chose. Le ministre ne cesse de répéter que l'Alliance canadienne et avant le Parti réformiste étaient favorables à la fusion d'Air Canada et que par conséquent c'est ce que nous avons choisi. Je me permettrai de rappeler que c'était la seule option puisque l'autre option, celle de Gerry Schwartz, a été descendue en flammes par l'intransigeance du gouvernement sur la propriété des actions. Il n'y avait donc plus de choix. L'alternative c'était : c'est ça ou rien. On ne peut parler d'un choix qui a été fait.

Bon. À propos des petits aéroports, et cela commence à toucher les plus gros aéroports, le ministre dans son exposé nous a dit que les seules choses dont le gouvernement est responsable sont la taxe sur les biens et services et le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Bien entendu, il sait que ce n'est pas vrai car le gouvernement a la responsabilité du loyer payé par les aéroports et s'il ne voit pas que ceux-ci répercutent cette charge, c'est que ses lunettes lui font voir une autre réalité que la mienne.

Or, il prétend que les contribuables devraient en avoir pour leur argent mais la gestion de ces aéroports faisait perdre une fortune au gouvernement. Si le gouvernement avait trouvé le moyen de gérer ces aéroports correctement, ceux-ci ne chercheraient pas à faire de gros bénéfices—enfin ils ne devraient pas chercher à faire de gros bénéfices—, ils devraient simplement chercher à couvrir leurs frais. Au contraire, ils en tirent d'énormes bénéfices.

Le montant de ces loyers devrait être considérablement réduit mais j'aimerais qu'une partie de cet argent aille au programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires car les petits aéroports souffrent énormément. Il n'y a pas suffisamment d'argent dans le PAIA et les difficultés des petits aéroports ne font qu'empirer.

Deuxièmement—en tout, j'ai trois questions concernant les petits aéroports—, il y a le RAC 308. Quand on a demandé aux petites villes de prendre en charge ces aéroports, on leur a dit qu'elles devaient assurer un certain niveau de protection contre l'incendie. Elles devaient faire la démonstration de leur capacité à intervenir sans avoir pour autant forcément des pompiers sur place à l'aéroport. Il y avait des critères de temps d'intervention et d'autres critères à respecter. La plupart ont satisfait aux critères mais maintenant le RAC 308 va tout changer. C'est une catastrophe; beaucoup de petites villes vont tout simplement perdre leur aéroport. J'aimerais que le ministre accepte soit d'annuler ce nouveau règlement soit d'assumer le coût d'un service dont le gouvernement avait dit au départ que les petites collectivités n'auraient pas à assumer.

Troisièmement, la sécurité dans les petits aéroports. Selon le ministre, les compagnies nouvellement arrivées sur le marché s'intéressent à nombre de ces petites collectivités si Air Canada abandonne ces destinations. En ce moment, même au départ de Vancouver, si vous allez à l'aérogare sud, que vous prenez Pacific Coastal pour aller à Campbell River, il n'y a aucun dispositif de sécurité ni à Campbell River ni à Vancouver. Vous montez directement dans l'avion et vous partez car ce sont des petits avions à hélices et il n'y a pas de consigne de sécurité. Vous pouvez louer un de ces appareils; vous pouvez les louer et partir d'une aire privée. Pourquoi passer par la sécurité puisque vous ne vous trouvez pas dans une zone aéroportuaire protégée?

Dans ma propre région, Cranbrook, Castlegar et Penticton ne sont même pas équipés de machine à rayon-x; ils fouillent les bagages manuellement et vous êtes partis. Les passagers à Calgary ou à Vancouver passent par des sas de sécurité avant de pouvoir entrer dans les zones protégées. Le ministre m'a parlé d'effet de retombée; le matériel remplacé dans des endroits comme Vancouver ira aux plus petits aéroports. Une chaîne est aussi forte que son maillon le plus faible. S'il faut un scanner à Vancouver, il en faut un à Castlegar sauf s'ils n'atterrissent pas dans la zone protégée de l'aéroport de Vancouver.

L'autre solution c'est de retirer tout système de sécurité des petits aéroports desservis uniquement par des avions à hélices et les faire atterrir dans les zones non protégées des gros aéroports. Cela permettrait de réduire énormément les coûts et les problèmes pour les compagnies aériennes, surtout pour les nouvelles venues sur le marché qui cherchent d'autres aéroports. Par exemple, même Grand Forks dans ma région pourrait être une alternative à Castlegar quand il fait mauvais. Cela leur donnerait beaucoup plus de flexibilité et réduirait une grande partie des coûts tant pour le gouvernement que pour les compagnies aériennes et les aéroports.

Il faut que ces aéroports restent viables et il faut agir avant qu'il ne soit trop tard. Il ne faut pas faire comme maintenant, attendre que l'industrie se soit effondrée avant de réfléchir à une solution. Il faut prévenir, et nous pouvons le faire pour les petits aéroports. Cela les aidera à faire face à une réalité que le ministre lui-même reconnaît, à savoir qu'il est vraisemblable qu'Air Canada ne desserve plus toutes ces communautés.

● (0940)

**Le président:** Il y a une question?

**M. Jim Gouk:** Le ministre peut faire des commentaires.

**L'hon. David Collenette:** Il y a beaucoup de bonnes questions. Je serai très bref.

Après que la Cour d'appel du Québec ait rejeté la proposition d'Onex, il est évident qu'il ne restait plus qu'Air Canada.

Quand je dis que l'opposition a soutenu le gouvernement, je veux dire que cette proposition particulière plaisait à tout le monde. Le projet de loi C-26—et on pourrait vérifier—a été appuyé par tous les partis à la Chambre. C'était la proposition mise au point par ce comité après la fusion pour régler toute cette question. C'est la raison pour laquelle je dis que cette politique a en fait été appuyée par tout le monde. Elle encourageait la concurrence intérieure, et malgré tous les problèmes c'était la solution.

Pour ce qui est du PAIA, son budget est de 38 millions de dollars par an. C'est suffisant, croyons-nous, et je crois que la majorité des petits aéroports reconnaissent qu'ils sont correctement servis.

Pour ce qui est du RAC308, c'est-à-dire le Règlement d'aviation canadien 308, la majorité des gens n'en connaissent pas les détails. Il impose des normes de délai d'intervention pour les services de pompiers et les moyens d'intervention d'urgence dans les petits aéroports. Il a fait l'objet de beaucoup de polémiques et nous avons adopté une formule dont nous croyons qu'elle réduit au minimum les risques financiers pour ces aéroports. Bien entendu, les fonds du PAIA peuvent être utilisés à ces fins.

Ceci dit, la situation des petits aéroports posent des inquiétudes pour les raisons évoquées par M. Gouk et nous examinons la politique. Régler certaines de ces questions est une priorité pour nous.

Pour ce qui est de la sécurité, tout repose sur la notion de risque. Les risques sont plus élevés à Vancouver ou à Toronto que dans un petit aéroport comme celui de Castlegar, par exemple. Selon nos renseignements, le risque est plus élevé. Il a raison de parler de la nécessité d'une certaine uniformité, et l'ACSTA nous a garanti que toutes ces questions étaient examinées. Entre autres, il y a cette idée d'utilisation du matériel remplacé et c'est certainement ce qui se fera, monsieur le président, si ce n'est déjà fait.

● (0945)

**Le président:** Merci.

Monsieur Gallaway.

**M. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.):** Je n'avais pas l'intention de poser cette première question, mais je vais le faire sur la base de ce que M. Gouk vient de dire à propos du risque. Comme vous le savez, monsieur le ministre, hier soir certains des membres de notre comité sont revenus en ville à la suite de réunions à Washington. J'aimerais savoir pourquoi les bagages passent aux rayons X après qu'on ait quitté l'avion et qu'on ait passé la douane?

**L'hon. David Collette:** Je ne suis pas sûr de comprendre, monsieur Gallaway.

**M. Roger Gallaway:** Les bagages de tous les passagers du vol en provenance de Washington hier soir, après que ceux-ci aient passé la douane et lorsque les gens s'apprétaient à quitter l'aérogare, ont été passés aux rayons X. À quoi cela peut-il servir en termes de sécurité?

**L'hon. David Collette:** Monsieur le président, il faudra que nous vérifiions avant de donner une réponse à M. Gallaway.

**M. Roger Gallaway:** Nous avons trouvé cette façon de faire assez étonnante.

**L'hon. David Collette:** Votre question me surprend mais il y a peut-être quelque chose qui m'échappe.

**M. Roger Gallaway:** Nous avons tous été surpris.

J'aimerais maintenant vous parler d'une autre surprise... J'aimerais savoir comment l'énumération de toutes les taxes, de tous les frais sur un billet d'avion améliorera la viabilité de l'industrie aérienne au Canada.

**L'hon. David Collette:** C'est une question qui a été posée par beaucoup, y compris par l'observatrice indépendante, Mme Ward, que nous avons nommée. Il semble qu'il y ait une certaine confusion chez beaucoup de Canadiens quant au prix réel des billets. La majorité n'est pas comme vous ou moi, qui comprenons l'industrie et qui comprenons toutes ces taxes et tous ces frais. Les gens ouvrent le journal et ils voient un aller-retour à 99 \$ pour Miami et ils pensent

que c'est ce que cela va leur coûter. Nous voulons injecter un certain degré de constance et de transparence.

Or, et c'est à porter à leur crédit, l'Association du transport aérien du Canada, ATAC, et ses membres ont institué un programme volontaire l'automne dernier, mais c'était après que j'aie déclaré il y a un an que nous proposerions une loi le rendant obligatoire.

**M. Roger Gallaway:** Plusieurs témoins nous ont parlé de la question du loyer des aéroports et vous en avez déjà parlé.

Vous ne cessez dans votre mémoire de répéter que vos fonctionnaires examinent cette question, et vous ajoutez être au courant de ces problèmes et en évaluer le pour et le contre. Ce que j'aimerais savoir, c'est qui en est chargé? Quelles sont les modalités et quand le travail sera-t-il terminé?

**L'hon. David Collette:** Vous voulez parler de l'examen?

**M. Roger Gallaway:** Oui.

**L'hon. David Collette:** Ce sont mes fonctionnaires qui font cet examen et qui ont embauché un certain nombre de gros cabinets de comptabilité en cheville avec plusieurs administrations aéroportuaires.

Mais, monsieur le président, il semble qu'il y ait un petit malentendu à propos de ces loyers. Les aéroports qui paient actuellement un loyer sont Vancouver, Calgary, Montréal—les deux aéroports—Edmonton, Toronto, Winnipeg, Ottawa, Victoria et Halifax. Mais les autres aéroports du réseau, y compris ceux de Kelowna et Thunder Bay, par exemple, pour le président et d'autres membres du comité—j'essaie de penser d'où certains autres viennent—London, ne paient pas de loyer.

Dans les baux que nous avons conclus avec certains aéroports, il y a diverses dispositions. Sauf erreur, Moncton sera bientôt ajoutée à la liste. Mais Moncton est passée de 120 000 à 400 000 débarquements par an et connaît une croissance rapide. Quoi qu'il en soit, il faudrait comprendre que tous les aéroports ne paient pas de loyer. La majorité ne paient pas de loyer. En fait, la plus grosse partie est payée par Toronto et par Vancouver, et bien évidemment ces aéroports, s'ils n'avaient plus à payer ce loyer ou si ce loyer était réduit, devraient faire bénéficier les compagnies aériennes de cette économie. Je crois que pour cette année, cela représente 240 millions de dollars. Le ministère de tutelle est le ministère des Transports, mais c'est une décision qui relève du gouvernement. Je ne peux pas réduire ce loyer de mon propre chef. Il faut que le Cabinet m'y autorise. Mais c'est une question que nous étudions.

**M. Roger Gallaway:** Quand cette étude sera-t-elle terminée?

**L'hon. David Collette:** D'ici deux mois.

M. Ranger voudrait ajouter quelque chose.

● (0950)

**M. Louis Ranger:** J'aimerais faire un commentaire à propos de l'examen des loyers car je pense que votre comité devrait savoir que le vérificateur général, il y a déjà un certain nombre d'années, et plus récemment le Comité permanent des comptes publics, commentant les modalités d'établissement des loyers, ont déclaré qu'il était possible que les contribuables ne touchent pas vraiment ce que ces investissements devraient leur rapporter et ont laissé entendre que ces loyers n'étaient peut-être pas suffisamment élevés.

En revanche, d'aucuns suggèrent que dans la conjoncture de difficultés que traverse actuellement l'industrie, ces loyers devraient être fonction de ce qu'elle peut payer. Il y a donc deux opinions très différentes entre lesquelles il faut trancher.

**Le président:** Merci.

Monsieur Galloway, il faudrait peut-être donner un peu plus de détails à propos de la question que vous avez posée... Lorsque nous sommes arrivés de Washington hier soir—j'étais avec M. Galloway—, après avoir débarqué et après avoir passé la douane, il semblerait que les douaniers d'Ottawa aient décidé de ne plus offrir la même célérité de service que dans les autres aéroports. Une fois votre déclaration remplie et votre petit entretien avec l'agent des douanes terminé, généralement on vous laisse passer, à moins que dans votre déclaration ne figure quelque chose qui mérite un examen complémentaire. C'est terminé. Tous les passagers sont soumis à cette procédure, tous les bagages doivent passer de nouveau aux rayons X. J'ai posé la question : «C'est pourquoi faire?» et ils m'ont répondu : «Nous voulons savoir ce que vous rapportez». «On nous a déjà posé la question», ai-je dit.

M. Galloway et moi-même espérons que ce n'est pas un nouveau matériel acheté par la nouvelle agence de sécurité pour contrôler ce que nous rapportons au Canada plutôt que pour vérifier ce que nous faisons monter à bord, etc. C'est donc peut-être...

**L'hon. David Collenette:** Je suis heureux que vous en ayez tous les deux parlé car je ne suis pas certain qu'il s'agisse du service des douanes...

**Le président:** Ce sont les douanes.

**L'hon. David Collenette:** Nous en parlerons à l'Agence des douanes et du revenu. Je suis heureux que vous m'en ayez parlé et nous aurons une réponse pour vous.

**Le président:** Merci. Cela semble faire double emploi.

Monsieur Laframboise, vous avez le temps de poser deux petites questions.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** D'abord, je veux dire qu'à écouter M. Ranger... Le loyer, entre autres, c'était une demande de l'industrie. Ça a l'air bien compliqué, comme c'était compliqué d'abolir les droits sur la sécurité aérienne. C'est toujours compliqué avec vous. C'est ce que je vous disais tout à l'heure, monsieur le ministre, vous arrivez toujours trop tard.

Le problème, dans le cas d'Air Canada, c'est qu'il y a deux façons de faire dans le milieu des affaires quand une entreprise est en difficulté: ou bien elle a du capital de risque pour refinancer ses opérations, pour se replacer, ou bien elle se met sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies. Elle s'entend déjà avec un créancier, comme elle l'a fait avec GE. C'est le choix que vous avez laissé faire. Donc, vous avez choisi de laisser l'entreprise avoir recours à la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies.

Le seul problème, c'est que tous les spécialistes disent à la société Air Canada qu'elle doit garder l'international, qu'elle doit se départir complètement des vols régionaux, de Jazz, de Tango et de tout ça. Il est probable que les autres entreprises pourront assimiler les opérations de Tango, mais pour ce qui est de Jazz, le transport régional, monsieur le ministre, vous avez dit tout à l'heure—et ça me renverse—que les communautés réussiraient toujours. Je vous dirais d'aller voir à Mont-Joli, d'aller voir en Gaspésie. Ce n'est pas vrai que les communautés ont réussi à trouver des transporteurs pour remplacer Air Canada. C'est la réalité, monsieur le ministre.

Dites-le à vos amis qui siègent au comité et qui vous font des recommandations si vous vous engagez, comme c'est le cas aux États-Unis, à aider le transport régional. Je ne parle pas nécessairement d'une aide aux entreprises de transport régional, mais d'une aide au transport régional offert par des organisations locales, soit en réservant des billets d'avion pour votre gouvernement ou par d'autres façons d'aider les aéroports locaux à passer au travers de cette crise qui sévira lorsqu'Air Canada annoncera qu'elle va se départir de Jazz, monsieur le ministre. Est-ce que vous avez l'intention d'examiner la possibilité d'offrir une aide? Dites-le afin que vos députés soient capables de nous appuyer si nous vous faisons des recommandations aujourd'hui.

**L'hon. David Collenette:** Non. L'expérience nous a démontré, monsieur le président, que lorsqu'Air Canada quitte une communauté, un autre transporteur prend la relève.

Mais il existe un problème dans le nord du Nouveau-Brunswick et du côté du Québec pour Mont-Joli, Charlo, Saint-Léonard, Bathurst. Dans ces régions, vous avez beaucoup d'aéroports et franchement, vous n'avez pas assez de passagers pour soutenir tous ces aéroports. Il y a maintenant un réajustement dans la région. Comme vous le savez, Air Canada a conclu une entente avec le gouvernement du Québec pour les services dans certaines communautés. Or, si la province de Québec ou les autres provinces veulent appuyer ou donner une subvention pour les services aux petites communautés, elles ont le droit de le faire et de faire des arrangements avec les transporteurs. Mais de façon générale, l'expérience nous a démontré que lorsqu'Air Canada quitte une communauté, on la remplace.

M. Bagnell a donné l'exemple d'Air North, au Yukon. C'est un bon exemple. Il y a beaucoup de petits transporteurs à travers le pays. Il y a également une petite compagnie ontarienne qui donne un service entre Yarmouth et Halifax. Mais dans certaines régions, vous avez une surcapacité.

• (0955)

[Traduction]

**Le président:** Monsieur le ministre, merci.

Madame Meredith, une seule question, s'il vous plaît.

**Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Alliance canadienne):** Sachant, monsieur le ministre, que c'est une question qui relève du secteur privé, le gouvernement peut faire plusieurs choses : il peut réduire la taxe d'accise sur les carburants; il peut réduire le loyer des aéroports et il peut sans aucun doute supprimer le droit pour la sécurité aéroportuaire. J'aimerais savoir si vos collègues au Cabinet appuient ces réductions de coût et si le ministre des Finances est disposé à vous donner son feu vert?

**L'hon. David Collenette:** Toutes ces questions touchent en réalité au financement du gouvernement, ce sont donc des décisions qui sont prises par le Cabinet. Ce ne sont pas des décisions arbitraires que je peux prendre comme simple ministre. J'ai la responsabilité du loyer des aéroports et si nous décidions de faire un ajustement, il me faudrait l'appui du Cabinet.

Le Cabinet étudie tous ces coûts pour voir s'il y a possibilité d'ajustement et rien n'est exclu. Comme M. Manley l'a dit l'autre jour en Chambre, cependant, il y a au Canada des centaines d'entreprises que les cycles économiques affectent et nous n'ajustons pas les taxes à la baisse chaque fois qu'un secteur vit une récession.

Le problème de l'industrie aérienne est particulier mais il faut être très prudent. C'est le même principe...

**Mme Val Meredith:** Si je peux vous interrompre, monsieur le ministre, il s'agit d'être compétitif pour que notre industrie aérienne puisse survivre dans un environnement international. Le Cabinet tient-il compte de cette réalité?

**L'hon. David Collenette:** Nous tenons compte de cette réalité, mais qu'il s'agisse des taxes sur les carburants, de la TPS, etc. ce sont des taxes de base. Par exemple, les chemins de fer paient des taxes sur le carburant. Le seul aspect unique concerne le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien que le gouvernement a décidé de faire assumer à 100 p. 100 par les passagers, les usagers.

Le débat a été animé mais c'est un point sur lequel, après réflexion, M. Manley a refusé de bouger.

**Mme Val Meredith:** Le loyer des aéroports.

**L'hon. David Collenette:** Nous avons discuté de cette question avant que vous n'arriviez et c'est une question que nous étudions. Mais comme le sous-ministre vient de le dire, le Comité des comptes publics, présidé par un membre de votre parti, dit que nous ne faisons pas payer assez cher. Nous comptons sur vos conseils et nous y réfléchissons.

**Le président:** Une dernière petite question de Mme Desjarlais.

**Mme Bev Desjarlais:** Avez-vous réclamé à vos collègues du Cabinet au nom de l'industrie du transport aérien certains de ces changements et défendez-vous vigoureusement ce dossier?

**L'hon. David Collenette:** Je défends vigoureusement tout ce dont je suis responsable, madame Desjarlais, et je suis inquiet.

Je ne le dis pas en plaisantant. Cette industrie traverse des temps très difficiles, mais ce cas n'est pas unique au Canada et il faut trouver une bonne solution globale. Il n'est pas inconcevable que d'ici un an, nous nous retrouvions avec une compagnie Air Canada restructurée, une économie dynamique, une bonne concurrence intérieure et une industrie qui recommence à gagner de l'argent.

Donc, que doit-on faire? Doit-on renoncer provisoirement à ces taxes, ne pas récupérer ces coûts, ce qui semblait justifié jusqu'à présent? Cela nous pose un problème.

Ces dernières semaines, nous nous sommes surtout demandé si Air Canada allait ou non se mettre sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies et quelle serait dans cette éventualité la réaction du gouvernement. Toutes les discussions ont porté sur cette question mais au cours des prochaines semaines, nous nous pencherons sur toute la question des taxes et des frais.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Nous avons deux requêtes. Premièrement, pourriez-vous nous fournir les noms des membres du conseil des ministres chargés de décider de venir en aide ou non à Air Canada. Vous pourrez envoyer cette liste au comité.

Deuxièmement, nous avons un sous-comité qui a passé les trois ou quatre derniers jours à Washington à analyser les toutes dernières questions de sécurité relatives à tous les modes de transport tant au Canada qu'aux États-Unis. Le président, aussitôt que possible, aimerait organiser une réunion des membres de ce comité avec votre participation.

D'après les renseignements que nous avons reçus, et les renseignements qui n'ont pas été donnés par notre groupe, l'ACSTA, nous pensons qu'il est absolument capital que nous nous réunissions le plus rapidement possible... tous les liens entre nos deux pays, les

gazoducs, les oléoducs, les trains, etc....que nous nous réunissions le plus tôt possible.

• (1000)

**Mme Bev Desjarlais:** Vous voulez dire que les Américains vous ont donné des renseignements touchant la sécurité que l'ACSTA, au Canada, ne voulait pas nous donner?

**Le président:** Si nous pouvions le faire le plus tôt possible, monsieur le ministre, ce serait parfait.

**L'hon. David Collenette:** Quand vous voudrez, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie tous d'être venus. Nous vous sommes très reconnaissants d'avoir bien voulu venir témoigner avec un court préavis. Nous remercions M. Bélanger, M. Pigeon et Mme Burr pour leur aide ce matin.

Les témoins suivants sont du Syndicat canadien des travailleurs de l'automobile, plus précisément du Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada. (TCA-Canada). Nous accueillons le président, M. Hargrove, ainsi que M. Fane et Mme Davidson.

Je souhaite la bienvenue à M. Hargrove et à son groupe. Merci à tous d'être venus.

Nous allons procéder de la façon qui vous conviendra. Peut-être voulez-vous nous présenter vos collaborateurs, ou bien ceux-ci peuvent prendre la parole. Ensuite, je suis certain qu'il y aura des questions.

**M. Basil "Buzz" Hargrove (président national, TCA- Canada (Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada)):** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Buzz, le comité est convaincu que vous-même et votre groupe aurez votre mot à dire pour ce qui est de l'avenir de l'industrie aérienne et de l'aboutissement de toute cette affaire. Nous sommes donc très intéressés à entendre ce que vous avez à dire aujourd'hui.

**M. Basil "Buzz" Hargrove:** Merci beaucoup, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité. Nous vous remercions pour vos aimables paroles.

Je m'appelle Buzz Hargrove, et je suis président national du Syndicat canadien des travailleurs de l'automobile. Je suis accompagné de Anne Davidson, présidente de l'importante section locale de la division aérienne, qui compte plus de 10 000 membres, pour la plupart chez Air Canada et Jazz. Anne est également présidente de notre comité central de négociation avec la compagnie. Gary Fane est le directeur de notre département des transports.

Vous avez reçu notre mémoire, monsieur le président, et je vais donc me contenter d'en passer en revue les faits saillants, et j'exhorte les membres du comité à le lire intégralement quand ils en auront le temps.

Je commence par le dernier point, où nous disons que si nous pouvons aider Air Canada et Jazz à survivre, comme ils le doivent, pour remplir leur mandat à titre de seul et unique transporteur aérien national intégré, nous devons aussi nous attaquer aux problèmes sous-jacents, sur le plan financier et de la réglementation, problèmes qui constituent un boulet pour cette industrie depuis une quinzaine d'années.

Nous établissons un peu le contexte de l'affaire. Depuis la déréglementation en 1987 et la privatisation d'Air Canada en 1988, les crises ont commencé. La première a eu lieu en 1992, monsieur le président et membres du comité, et elle a été suivie d'une autre crise majeure en 1996, d'une autre crise en 1999, et nous voici de nouveau au même point en 2003.

Je vais démontrer le rôle que le gouvernement a joué pour ce qui est de créer les problèmes que nous connaissons aujourd'hui. Le gouvernement a semblé promouvoir explicitement le rétrécissement d'Air Canada et de ses filiales, notamment Jazz. Le gouvernement a imposé l'année dernière des contraintes sans précédent empêchant Air Canada de rivaliser avec d'autres compagnies aériennes, tout cela au nom de la concurrence, paradoxalement. Il a fixé des cibles explicites quant au rétrécissement de la part de marché occupée par Air Canada et il a même proposé d'exiger qu'Air Canada mette à la disposition des compagnies aériennes concurrentes son service de transfert de bagages et son programme Aéroplan.

Le Canada a besoin d'un transporteur national intégré de grande valeur servant d'entreprise phare. Air Canada et Jazz doivent sortir de cette restructuration sous la forme d'une compagnie solide et viable ayant le mandat et le soutien réglementaire voulus pour continuer d'offrir un service de grande qualité dans toutes les régions du Canada et pour les destinations internationales. Je m'inquiète, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, quand j'entends le ministre des Transports dire que les petites localités n'ont pas suffisamment de voyageurs pour faire vivre une compagnie aérienne. Au Canada, historiquement, nous avons toujours appuyé les petites localités en dépit du fait qu'elles n'ont peut-être pas suffisamment de voyageurs pour permettre à une compagnie de faire de l'argent. Le transport, ça ne se limite pas à faire de l'argent.

Nous affirmons que pour atteindre le résultat souhaité, il faudra aussi prendre des mesures d'aide à court terme. Il faudra apporter des changements importants à la politique et à la réglementation gouvernementale pour permettre à la nouvelle compagnie réorganisée de fonctionner de façon viable et stable. TCA Canada se rend compte que l'industrie du transport aérien est en train de changer en profondeur. Nous négocions actuellement avec Jazz pour apporter des changements pour les aider à continuer d'offrir des services à bas prix à de nombreuses localités, qui ne sont pas actuellement servies par les transporteurs à rabais. Jazz doit être en mesure d'exploiter des appareils à réaction régionaux pour connaître le succès et nous reconnaissons qu'il faudra peut-être réaffecter certaines bases actuelles d'Air Canada, ce qui pourrait avoir des répercussions sur les emplois de nos membres, monsieur le président. Mais nous sommes conscients que ce changement doit se faire.

Je répète que les syndicats joueront un rôle, monsieur le président. J'insiste sur le fait que nous avons pris au sérieux les préoccupations qui nous ont été exprimées. Nous avons vu qu'Air Canada était aux prises avec des problèmes et nous avons tout fait en notre possible, en tant que syndicat, pour éviter l'application de la LACC, qui ne sert l'intérêt de personne, à notre avis. Dans les journaux de ce matin, on dit qu'Air Canada utilise une partie de ses liquidités pour donner aux consommateurs des vols à rabais; nous savions qu'on en arriverait là. Il y aurait une baisse du nombre des voyageurs, uniquement à cause des inquiétudes quant aux résultats des audiences dans le cadre de la LACC.

Nous avons amorcé des négociations avec la compagnie. Nous avons donné notre accord pour que 1 060 de nos syndiqués, pour être exact, soient mis à pied dans le cadre de l'effort de réduction des coûts. Nous avons aussi accepté de reporter une hausse de salaire de

2,5 p. 100 qui devait entrer en vigueur le 31 mars. Ces deux éléments, à eux seuls, permettront à Air Canada d'économiser entre 40 et 45 millions de dollars. De plus, plus de 200 de nos membres qui travaillaient chez Jazz ont déjà été mis à pied. Je tiens à faire ressortir ce point, après avoir vu M. Milton et compagnie blâmer publiquement les syndicats d'avoir causé l'effondrement de leur compagnie aérienne. Je pense que M. Milton et ses cadres supérieurs peuvent en assumer pleinement la responsabilité.

● (1005)

Il est intéressant de signaler, monsieur le président, que l'on peut lire aujourd'hui dans un journal américain qu'Air Canada prétend que la faillite de la compagnie a été causée par les autorités responsables de la réglementation des pensions qui ont exigé qu'elle mette de l'argent pour renflouer le découvert du régime de retraite. M. Milton devrait au moins être cohérent et dire la même chose dans les deux pays.

J'insiste sur le fait que les autorités gouvernementales qui régissent le financement des caisses de retraite n'ont rien fait. La compagnie n'a pas assumé ses responsabilités, ce qui a abouti, pour autant que nous le sachions, à une sous-capitalisation du régime à hauteur d'environ 20 p. 100. Cela aura un effet catastrophique pour beaucoup de nos retraités, et aussi pour les retraités d'autres syndicats et même des retraités de la direction, qui ont un revenu fixe. Ils vont subir une baisse de 20 p. 100 de leur revenu, monsieur le président. Air Canada n'aurait jamais pu négocier une réduction pareille. Nous n'aurions jamais accepté de retirer un sou du revenu de nos retraités, des gens qui ont un revenu fixe. Ils veulent changer le régime unilatéralement, ce qu'ils n'auront jamais pu obtenir en négociant avec les syndicats, monsieur le président. Nous exhortons le comité à dire au gouvernement qu'il a le devoir d'intervenir et d'aider les retraités. Je reviendrai là-dessus tout à l'heure.

On dirait que les compagnies qui sont aux prises avec de tels problèmes cherchent toujours à s'en sortir en réduisant les coûts de main-d'oeuvre. C'est arrivé à beaucoup de compagnies aériennes au fil des années, aux États-Unis, au Canada, en Europe et ailleurs dans le monde. On n'a jamais réussi à résoudre le problème. Monsieur le président, je vous rappelle que seulement 30 p. 100 de l'ensemble des coûts d'Air Canada sont attribuables à la main-d'oeuvre.

J'insiste encore une fois sur le rôle que le gouvernement doit jouer en prenant immédiatement des mesures financières. Nous n'essayons pas de mettre un chiffre là-dessus. Nous croyons que le gouvernement a une responsabilité. Il a créé l'environnement à cause des changements qu'il a apportés à la réglementation. Il a contribué à créer la situation dans laquelle nous sommes aujourd'hui.



Au sujet de nos pensions, nous disons précisément que le gouvernement fédéral doit intervenir pour garantir les prestations de pension des employés et des retraités d'Air Canada et de Jazz pendant une période intérimaire. Cela veut seulement dire que le gouvernement garanti aux gestionnaires de la caisse de retraite que s'il y a un manque à gagner, nous devrions quand même pouvoir retirer nos pensions sans perdre un sou. Mais il faut donner cette garantie, faute de quoi les gens seront forcés de subir une baisse de revenu en application des règles actuelles. Si le gouvernement donne cette garantie, nous croyons que le marché reprendra et que Air Canada s'en sortira et pourra alors financer adéquatement les prestations des retraités, de sorte qu'aucune des personnes âgées qui ont travaillé tellement d'années à édifier cette compagnie ne subira une baisse de revenu. Le gouvernement fédéral en la personne de M. Collenette a déjà offert à Air Canada des garanties de prêts pouvant atteindre 300 millions de dollars avant que la compagnie se mette sous la protection de la loi, de sorte que le précédent existe et nous croyons que telle est la solution. Je ne crois pas que cela coûterait un sou aux contribuables. Mais beaucoup de personnes âgées au Canada dormiraient beaucoup mieux en sachant que ce geste a été posé.

Par ailleurs, nous exhortons le comité à recommander que le gouvernement débloque des fonds en vue d'encourager les personnes âgées à prendre leur retraite, je parle des gens qui veulent travailler trois ou quatre ans encore pour mettre suffisamment d'argent de côté pour se retirer. Si nous mettons sur la table certaines mesures incitatives, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, nous croyons que bien des gens en profiteront et que vous pourrez ainsi réduire les effectifs de la compagnie aérienne sans mettre au chômage une foule de gens. Dans notre récente restructuration à la société Chrysler, la compagnie avait mis sur la table des encouragements et plus de 50 p. 100 des gens qui étaient admissibles en ont profité pour prendre leur retraite. Cela a aidé à garder au travail beaucoup de jeunes gens, garantissant ainsi le revenu de beaucoup de jeunes familles.

Je pense que le moins que le gouvernement puisse faire, c'est de prendre ces deux mesures.

À long terme, le gouvernement doit mettre fin au cahot financier dans ce secteur, qui perdure depuis 15 ans. Je suis absolument renversé que M. Collenette vienne dire que tout a bien fonctionné. Cela n'a pas bien fonctionné. Les crises n'en finissent pas. Les travailleurs ont vécu dans une incroyable insécurité, depuis les mises à pied jusqu'aux baisses de salaire, en passant par l'extraordinaire situation dans laquelle on a mis les gens quand on a fusionné les deux compagnies aériennes sans aucune règle, un groupe de travailleurs devant se battre contre un autre groupe de travailleurs. Les 15 dernières années, depuis la déréglementation et la privatisation, ont été absolument catastrophiques pour tous ceux qui travaillent dans le secteur aérien.

• (1010)

Ajoutons à cela les restrictions bizarres et arbitraires qui ont été imposées à Air Canada au moyen de modifications apportées à la Loi sur la concurrence; on se trouvait à dire à Air Canada qu'elle devait augmenter ses prix dans une région du pays et les abaisser dans une autre région.

Je dis au comité, avec tout le respect que je vous dois, qu'Air Canada, aujourd'hui—vous avez entendu M. Collenette—a 64 p. 100 du marché au Canada et que la compagnie est en faillite. N'est-ce pas là une compagnie qui possède une part disproportionnée du marché ou qui floue d'une manière quelconque les consommateurs?

Il y a une différence fondamentale dans un pays qui a les caractéristiques géographiques du Canada, c'est-à-dire de petites localités qui ont besoin de services et qui le méritent, et une population restreinte et éparpillée, de sorte qu'il faut élaborer une politique des transports d'une vaste portée, ne consistant pas simplement à dire que nous voulons un groupe de compagnies qui peuvent toutes faire de l'argent et au diable les conséquences pour les gens et les localités.

Il faut donc abolir les récents changements apportés à la Loi sur la concurrence. Il faut les abroger, monsieur le président, et de même, il faut abandonner l'intention du gouvernement de réduire la part de marché d'Air Canada. Cela n'a absolument pas ajouté quoi que ce soit à la solution.

Cette proposition récente, selon laquelle Air Canada serait tenue de donner à ses concurrents l'accès à ses points Aéroplan et à son service de bagages, non pas dans le cadre d'un arrangement commercial, puisque la compagnie serait obligée de le faire, monsieur le président, ne tient absolument aucun compte des graves problèmes qu'éprouve Air Canada. Ce serait simplement conforme au souhait des petits transporteurs de point à point, qui peuvent faire de l'argent dans les marchés lucratifs du Canada, qui sont très peu nombreux, mais qui ne peuvent pas faire d'argent s'ils doivent offrir un service à tous les Canadiens. Or nous devons garantir, nous ici au comité et au gouvernement, que le service continuera d'être offert aux Canadiens.

Notre document comprend un résumé, monsieur le président, qui expose les points que je viens d'énoncer. Dans la hâte de mettre tout cela par écrit hier et de le faire traduire en français, nous avons oublié un élément, à savoir que nous croyons que le gouvernement doit éliminer, ou tout au moins suspendre à court terme les taxes sur le carburant, les loyers d'aéroport et le droit pour la sécurité.

J'entends M. Collenette dire que tout cela fait partie de la fiscalité globale, mais la politique fiscale doit sûrement en tenir compte quand un secteur ou un intervenant majeur qui est tellement important pour le pays dans son ensemble est en difficulté, et il est tout à fait possible d'apporter un allègement temporaire dans ce domaine.

Je vais terminer mon intervention, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, en disant que pour nous, ce qui est en cause, ce n'est pas vraiment la survie d'Air Canada. Air Canada va survivre. Il n'y a aucun doute là-dessus. La compagnie va sortir du processus de la LACC amaigrie et affamée, et bien des gens s'en trouveront plus pauvres, d'abord et avant tout les travailleurs du secteur, et puis les investisseurs qui ont englouti de l'argent dans le secteur, si on les laisse faire. Même les retraités seront plus pauvres.

Et M. Milton et compagnie vont poursuivre leur petit bonhomme de chemin et faire beaucoup d'argent, sans avoir pour autant la moindre vision à proposer au Canada. Ils n'ont pas la moindre idée de l'immensité de notre pays, ils ne savent pas comment nous l'avons tricoté, nous, Canadiens, d'un océan à l'autre. Ils ne savent pas et ils se fichent de savoir comment nous avons intégré notre pays dans l'économie mondiale.

Tout cela ne peut pas se faire si nous n'avons pas un transporteur national. Les gens que je rencontre dans le milieu des affaires, dans le milieu des investissements, de même que mes collègues du mouvement syndical, à chaque jour de notre vie, à un niveau ou à un autre, nous savons comment ils fonctionnent et si vous leur dites qu'ils doivent prendre trois ou quatre avions différents pour se rendre à une destination pour y faire des affaires, ou trois ou quatre compagnies aériennes différentes et recharger leurs valises à chaque arrêt et tout le reste, ce qui sera le cas si nous avons un grand nombre de petits transporteurs mais aucun transporteur national reliant toutes les grandes villes du pays, avec des transporteurs régionaux pour intégrer au réseau les petites villes, tout cela aura des répercussions très lourdes à long terme sur l'économie du Canada.

Sûrement, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, tel n'est pas l'héritage que le gouvernement veut laisser dans cet important secteur du domaine des transports au Canada.

Merci beaucoup.

Anne, avez-vous quelque chose à ajouter?

• (1015)

**Mme Anne Davidson (présidente, Local 2002 (Division aérienne), TCA- Canada (Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada)):** Je voudrais dire que je travaille dans le secteur aérien depuis 30 ans et qu'en écoutant certaines questions posées par les membres du comité aujourd'hui, je peux vous dire que nos membres et notre syndicat partagent vos préoccupations. Nous représentons des travailleurs dans toutes les localités du pays, en particulier des travailleurs dans des petites villes qui sont parfaitement intégrés à leur collectivité et qui ont à cœur les services qui sont offerts dans leur localité. Nous faisons donc nôtre leurs préoccupations.

Par ailleurs, comme Buzz l'a dit, nous avons traversé une période d'extraordinaires bouleversements avec la fusion d'Air Canada et de Canadien. Tout cela a exigé énormément de travail ces dernières années, mais nous sommes passés à travers avec un succès notable et nous avons réussi à souder les travailleurs.

Nous avons aussi été très pragmatiques comme syndicat et nous avons rencontré l'employeur très tôt pour négocier l'intégration des groupes. Bien que nous ayons négocié la sécurité d'emploi, nous avons réussi à atténuer les pertes à ce chapitre. Mais ce qui nous inquiète, dans la situation actuelle, c'est qu'il ne faut pas permettre à Air Canada d'abuser de la situation pendant sa restructuration, surtout dans le cas des pensions des gens que nous avons poussés à prendre leur retraite pour aider la compagnie à réduire ses coûts.

Merci.

**Le président:** Merci.

Il y a deux questions que le comité souhaitera probablement examiner, et je vais essayer d'en tracer les grandes lignes.

Premièrement, nous avons fait des recherches et je précise à l'intention des membres du comité qu'un document sera bientôt distribué. J'ai demandé qu'on rédige un document d'information sur la LACC. Ce document montre que contrairement à ce qu'on nous a dit au sujet du chapitre 11, sous le régime de la LACC, l'inviolabilité des conventions collectives demeure entière et la loi ne donne pas aux tribunaux la possibilité de les renouveler. C'est un sujet que vous souhaitez peut-être discuter. Les dispositions de la LACC sont complètement différentes. Monsieur Hargrove, avant que nous...

• (1020)

**M. Basil "Buzz" Hargrove:** Monsieur le président, c'est un peu comme si quelqu'un vous mettait un fusil sur la tempe dans une ruelle sombre en pleine nuit : vous avez le choix de donner ou non votre portefeuille. C'est un peu limité comme choix.

**Le président:** Nous y reviendrons, mais la loi contient des mécanismes de protection.

Monsieur Moore.

**M. James Moore:** Merci. J'ai besoin d'un renseignement.

Je dois avouer au départ que lorsqu'on voit Buzz Hargrove et l'Alliance canadienne se serrer les coudes pour réclamer des allègements fiscaux, cela montre une coïncidence plutôt rare. D'ailleurs, il est assez logique qu'il soit nécessaire de réduire les coûts pour amener plus de voyageurs à utiliser le transport aérien.

Le nouveau transporteur aérien issu de la fusion d'Air Canada et de Canadien comptait environ 47 000 employés. Je crois savoir que le nombre est aujourd'hui de 39 000. Est-ce exact?

**M. Basil "Buzz" Hargrove:** Non, je crois savoir qu'il y a environ 35 000 employés.

**M. James Moore:** Bon, d'accord. Je remarque que Judy D'Arcy est également ici aujourd'hui. Je me demande si, à simple titre d'information, vous pourriez nous dire quels syndicats sont en cause et qui ces syndicats représentent chez Air Canada, afin que nous sachions quels emplois pourraient être compromis, par exemple.

**M. Basil "Buzz" Hargrove:** Je ne puis parler qu'au nom de mon syndicat. Nous comptons environ 10 000 membres chez le transporteur principal, Air Canada, et chez Jazz, qui comprend les transporteurs régionaux. Les représentants des autres syndicats qui sont ici aujourd'hui pourront vous fournir ce genre de renseignements.

**M. James Moore:** J'ai une autre question. Vous avez mentionné que le ministre Collenette a proposé une garantie d'emprunt de 300 millions de dollars, alors que cet argent aurait pu être investi pour devenir actionnaire dominant. Avez-vous participé d'une façon quelconque aux discussions du gouvernement quant à cette possibilité de mise de fonds dans la société?

**M. Basil "Buzz" Hargrove:** Non. Nous avons rencontré le ministre Collenette la veille de l'annonce par Air Canada qu'elle demandait une protection de la LACC. Nous avons prié le ministre de déclarer ce qu'il était prêt à faire pour que la société n'ait pas à avoir recours aux dispositions de la LACC. Il nous a dit qu'il avait présenté une proposition à la compagnie, mais il n'était pas prêt à nous la communiquer. Nous n'en avions aucune idée jusqu'au lendemain, lorsque nous avons lu dans l'article du *Globe and Mail* qu'il s'agissait d'une somme de 300 millions de dollars. Et cet article est encore le seul renseignement que nous possédons à ce sujet.

**M. James Moore:** J'ai d'autres questions, mais je vais m'arrêter là. Merci.

**Le président:** Monsieur Fontana, vous avez la parole.

**M. Joe Fontana:** Merci, monsieur le président. Permettez-moi de féliciter TCA.

Il y a trois ans, Buzz, nous discussions ensemble de la fusion d'Air Canada et de Canadien, et vous aviez exprimé certaines inquiétudes à ce moment au sujet de la structure d'Air Canada, du fait qu'il n'y aurait pas seulement Air Canada mais aussi un certain nombre d'autres transporteurs, et qu'il faudrait voir comment Air Canada serait en mesure de gérer tout cela au lieu de ne diriger qu'une seule société aérienne. Vous pouvez peut-être m'apporter quelques précisions, car à mon avis, quoique le secteur du transport aérien puisse fonctionner au Canada à court terme, à moyen terme et à long terme, il faut que les entreprises, les syndicats et les gouvernements travaillent de concert.

Vous nous avez signalé certains aspects de la réglementation. Je sais que la main-d'oeuvre représente une part importante des coûts d'une entreprise, mais du point de vue des services, l'entreprise doit pouvoir fonctionner dans un milieu propice à la prospérité du secteur du transport aérien au Canada. Dans le cas des problèmes d'Air Canada, vous avez dit qu'on vous avait demandé une contribution de quelque 65 millions de dollars au plan de réduction de 650 millions de dollars des coûts d'Air Canada. Pourriez-vous nous expliquer en quoi consistait cette part de 65 millions de dollars? J'aimerais également savoir d'où les 580 autres millions de dollars étaient censés provenir.

**M. Basil "Buzz" Hargrove:** Nos membres représentent environ 10 p. 100 de la masse salariale d'Air Canada; par conséquent, les 65 millions de dollars qui nous ont été demandés sont 10 p. 100 de 650 millions de dollars. À titre provisoire, nous avons déjà fourni de 40 à 45 millions de dollars. Nous retournerons à la table de négociation, probablement demain ou lundi au plus tard, pour mettre en place les réductions de 65 millions de dollars qu'on a demandées à notre groupe.

• (1025)

**M. Joe Fontana:** Mais d'après ce que vous savez, d'où viendront les autres 580 millions de dollars que souhaite obtenir Air Canada?

**M. Basil "Buzz" Hargrove:** Je crois savoir qu'il s'agit d'un montant per capita, fondé sur le pourcentage des membres représentés par les autres syndicats et du personnel de gestion.

**M. Joe Fontana:** Je devrais peut-être poser cette question aux représentants d'Air Canada.

Pourriez-vous nous expliquer en quoi consiste l'aide que vous avez demandée au gouvernement au sujet du régime de pension, dans le cadre des mesures d'aide financière que le gouvernement pourrait ou non prendre pour aider Air Canada? Pourriez-vous dire au comité en quoi exactement consiste la garantie de prestation de retraite que vous réclamez du gouvernement?

**M. Basil "Buzz" Hargrove:** Nous n'avons pas de chiffres exacts. Nous savons simplement que le Bureau du surintendant des institutions financières... En lisant le journal ce matin, nous avons appris que dans sa demande sous le régime du chapitre 11, la société déclare qu'on lui avait demandé de verser une certaine somme dans ce fonds. Dans l'article de ce matin, on parlait de 30 millions de dollars par année, dès maintenant, pour couvrir ce passif non capitalisé. D'après la société, c'est cette mesure qui a été la goutte qui a fait déborder le vase et qui a acculé la société à la faillite. C'est du moins ce qu'elle prétend maintenant.

Ce que la société nous a dit verbalement, sans nous fournir les faits, c'est que notre fonds—et il existe plusieurs fonds de pension différents, selon les groupes d'employés—est sous-financé d'environ 20 p. 100. Cela signifie que si la société faisait complètement faillite et que ce fonds était liquidé, tous nos membres qui sont déjà à la

retraite ou qui prendront plus tard leur retraite verraient leurs prestations amputées de 20 p. 100.

**M. Joe Fontana:** Ce que vous demandez, c'est que le gouvernement offre une garantie d'emprunt ou garantisse ce fonds de pension afin d'aider non seulement vos employés, mais aussi une société Air Canada restructurée à obtenir le financement dont elle a besoin ou à réduire ses coûts afin d'être plus concurrentielle, n'est-ce pas?

**M. Basil "Buzz" Hargrove:** Si le BSIF était ici aujourd'hui, ses représentants vous diraient qu'avec une telle garantie, on pourrait continuer de verser des prestations entières aux retraités en prévision du rétablissement du marché et des investissements dans le fonds. Ils vous diraient aussi qu'Air Canada, qui déclare qu'elle pourra se passer de la protection de LACC dès septembre, aura de nouveau des revenus suffisants pour reprendre un financement régulier et qu'il n'y aurait de suspension que juste qu'à la fin de l'application de la protection de la LACC. Il s'agit donc d'une garantie. À mon avis, cet un excellent investissement, et cela ne devrait pas coûter un sou aux contribuables.

**Le président:** Je signale aux membres du comité que je viens de demander à quelqu'un d'aller au ministère chargé des institutions financières pour obtenir l'état à jour du déficit qu'accuse Air Canada dans son compte de retraite non capitalisée et pour savoir quels engagements la société a pris pour combler ce déficit.

**M. Joe Fontana:** Merci. C'est une question importante.

**Le président:** Nous devrions obtenir cette information d'ici une demi-heure.

**M. Joe Fontana:** Buzz, pourriez-vous nous dire si dans une société Air Canada restructurée...? Je suis d'accord avec vous sur le fait que le Canada a besoin des services d'un transporteur national, surtout en ce qui concerne les collectivités qui seront le plus durement touchées. Par conséquent, que ce soit au moyen d'une société Air Canada restructurée ou de sociétés concurrentes...

Comme vous le savez, Air Canada possède un système compliqué de services comme Tango, Jazz et ZIP, en plus de ses services principaux de transport aérien. Tout cela vise à réduire les coûts et à pouvoir offrir les services dans certaines collectivités. L'un des problèmes qu'avait auparavant notre comité, et l'une des recommandations qui ont été faites, c'est que les transporteurs régionaux peuvent soit assister le transporteur principal, soit servir à l'alimentation du transporteur principal en passagers, ou ils peuvent également être des transporteurs auxiliaires et exploiter leur capacité.

Je connais très bien le service Jazz car son administration centrale était auparavant à London. Mais ce service a été étouffé. Vous avez dit que le gouvernement fédéral retirait Jazz du marché, mais à mon avis, Air Canada en a fait autant en ne lui donnant pas l'équipement dont elle avait besoin et en s'accaparant foncièrement la planification de ses vols, sa mise en marché et l'établissement de ses prix, à tel point que les transporteurs aériens régionaux ont été étouffés. Ce sont toutefois ces transporteurs qui offrent à mon avis le meilleur potentiel de croissance, de concurrence et de services aux collectivités.

Comment voyez-vous cette nouvelle Air Canada restructurée? Sera-t-elle semblable à Tango? ZIP, Jazz et Air Canada continueront-elles d'exister? Du point de vue syndicale, quelle devrait être la structure de cette société Air Canada renouvelée?

**M. Basil "Buzz" Hargrove:** Tout d'abord, le comité doit comprendre qu'il y a d'une part Air Canada et d'autre part Jazz, qui est un transporteur régional affilié à Air Canada et qui offre des services à faible coût à partir des régions. Tango est le service à frais modiques d'Air Canada. Ce n'est pas une société distincte. Il s'agit simplement d'un service où on vous offre des arachides au lieu d'un repas dans les avions—c'est probablement la meilleure façon de le décrire. Les billets coûtent moins cher parce que le service est inférieur à tous les niveaux. On ne sait pas très bien encore en quoi consiste ZIP, si ce n'est que c'est une autre tentative d'obtenir une autre part du marché.

Ce dont le comité doit se rappeler, surtout, c'est que ZIP, Tango, Air Canada et Jazz sont entièrement intégrées. Elles font toutes partie du réseau Aéroplan, elles partagent toutes le même système de traitement des bagages et font toutes partie intégrante de ce qu'il est convenu d'appeler un transporteur national. Et cela devrait demeurer ainsi. Si vous vendez Jazz, son acheteur aura le contrôle du transporteur principal. Vous pourriez tout aussi bien vendre la totalité du transporteur, car si l'acheteur de Jazz décidait de réduire d'une façon quelconque l'alimentation en passagers, le fleuve se retrouverait à la merci des rivières, si je puis dire.

Ce qui est préférable, pour notre pays et pour l'avenir à long terme du transport aérien, c'est d'avoir un grand transporteur national doté de transporteurs régionaux auxquels pourraient s'ajouter ensuite des transporteurs à prix modiques.

Mais sauf tout le respect que je dois au comité et à ceux qui ont une vision différente de ce secteur, on ne peut pas autoriser des transporteurs à offrir des vols directs de Calgary à Winnipeg, par exemple. Ces transporteurs n'ont pas à mettre en place des systèmes de traitement des bagages. Il y a une foule de choses à prévoir quand on offre un service point à point. On ne peut pas autoriser n'importe qui pouvant louer un avion et embaucher un pilote et un agent de bord à pénétrer le secteur et à miner les trajets les plus lucratifs du transporteur principal car à long terme, cela garantirait qu'il n'y ait plus de transporteur.

C'est pourquoi nous disons qu'il faudrait imposer aux nouveaux arrivants dans ce secteur des mesures de contrôle et des limites en fonction de la capacité disponible. Il n'est pas possible de stabiliser aujourd'hui le transport aérien. Vous avez deux possibilités : ou bien vous laissez le champ libre à Air Canada lorsque ces nouveaux arrivants dans le secteur leur coupent l'herbe sous le pied—comme c'est le cas—ou alors vous réglemez comment ces nouvelles sociétés peuvent arriver dans le secteur et quelle part du marché en expansion elles pourront exploiter.

Il est important que le comité y réfléchisse.

J'ai entendu M. Collenette vanter les résultats obtenus à la suite de la privatisation des chemins de fer CN. Eh bien, pensez-y. Deux sociétés de chemin de fer fonctionnent en parallèle. Il y a d'abord le CN, puis le CP. Il ne peut y avoir aucune autre société ferroviaire. Il n'y a pas de nouveaux concurrents. Le travail de M. Tellier se limitait à rationaliser le CN et cela a rapporté gros. Il s'est acquitté de cette tâche de façon très professionnelle, à mon avis. Mais s'il était possible de construire autant d'autres réseaux ferroviaires qu'on en veut, comme le font dans leur domaine Canada 3000, WestJet, Jetsgo, Nordair et Wardair, s'il était possible de louer un train et de faire concurrence au CN et au CP, les choses seraient bien différentes.

Comme vous le savez, le gouvernement apporte une aide considérable à VIA Rail—c'est M. Collenette qui s'en occupe—et c'est une bonne chose. Cette aide ne se fonde pas sur la capacité de

VIA Rail de réaliser des profits. Elle se fonde sur l'importance pour les Canadiens de pouvoir voyager d'un endroit à un autre.

Nous pouvons donc tirer certains enseignements de la situation du chemin de fer, mais ce n'est pas de cela que M. Collenette parlait. Le transport aérien, c'est autre chose. On ne peut pas laisser une société détruire le transporteur principal. Mais bonté divine, Air Canada possède 64 p. 100 du marché et elle doit demander la protection de la LACC. C'est sans parler des salaires qui n'ont pas du tout augmentés. Nous n'avons rien réussi à négocier à cause des problèmes de la société. Ce n'est donc pas à cause des coûts de la main-d'oeuvre.

• (1030)

**Le président:** Merci, monsieur Fontana.

Dans un premier tour de table, M. Moore n'a pas utilisé six minutes de son temps. Ces minutes seront reprises par l'un ou l'autre des deux...

**M. Jim Gouk:** Si cela vous va, je vais simplement faire une observation et laisser la parole à ma collègue.

La seule chose à laquelle je demanderais à M. Hargrove de réfléchir, c'est qu'il a parlé de la nécessité de réduire les taxes sur le carburant que paient les sociétés aériennes ou de les exonérer, de réduire les loyers dans les aéroports et d'abolir le droit pour la sécurité, toutes des choses que nous approuvons et que nous avons réclamées.

Je lui ferais remarquer que le gouvernement a déjà reconnu dans des lois l'importance du secteur du transporteur aérien. Chaque fois qu'une grève paralyse le transport aérien, le gouvernement intervient et légifère car il estime que le transport aérien est trop important pour qu'on permette qu'il soit en panne. Et pourtant, c'est exactement ce qui se produit maintenant.

Monsieur Hargrove, vous pourriez peut-être faire valoir ces arguments lorsque vous discutez avec le gouvernement; vous pourriez dire que le gouvernement a déjà reconnu l'importance du transport aérien et qu'il doit maintenant le favoriser sous un autre angle.

Val.

**Mme Val Meredith:** C'est intéressant. Vous comparez l'industrie ferroviaire à l'industrie aérienne et affirmez que l'on doit permettre au transporteur principal d'être plus concurrentiel. Nous avons bien vu avec les Lignes aériennes Canadien et avec Air Canada ce qu'était la situation : on ne parlait plus de concurrence mais plutôt de comportement prédateur, puisque l'une était pourchassée par l'autre.

Comment faire la distinction entre la concurrence et les pratiques d'éviction quand il est question d'un transporteur principal de cette taille?

• (1035)

**M. Basil "Buzz" Hargrove:** Vous posez là une bonne question.

Le préalable le plus important, ça devrait être de mettre sur pied un comité qui surveille l'industrie aérienne de façon à ce qu'il n'y ait plus de prix d'éviction. C'est ce que nous avons toujours prôné.

Mais la véritable question est la suivante : si vous avez un comportement prédateur et que vous soyez en train de flouer les consommateurs, cela devrait vous rapporter de l'argent. Mais ce n'est pas ce qui se passe actuellement, puisque tout le monde perd son emploi. Les employés perdent leur salaire et les retraités perdent leur pension. Il devient alors difficile de prétendre qu'Air Canada est à ce point cruel et inhumain et qu'il agit avec un comportement prédateur plutôt qu'avec des pratiques loyales.

La difficulté vient du fait qu'il n'existe pas de concurrence rationnelle ni intelligente, alors que nous en aurions tant besoin. Nous envisagerions une forme de réglementation qui garantirait la concurrence de même qu'un organisme de surveillance qui ferait en sorte que la concurrence est réelle et non pas factice et qu'elle ne mine pas non plus la force du transporteur phare qui est si important pour l'avenir du Canada.

**Mme Val Meredith:** Merci.

**Le président:** Merci.

Nous passons maintenant à M. Laframboise.

Auparavant, je voudrais remercier Mme Desjarlais. Vous vous rappellerez que lorsque la réunion a été convoquée à cause de la situation d'urgence, j'avais cru comprendre que l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale était inscrite sur notre liste de témoins. Or, lorsque nous sommes revenus à minuit hier soir, et que j'ai examiné la liste des témoins, j'ai constaté que l'AIMTA n'y était pas, tout simplement. Or, la comparution de l'association est essentielle dans le cadre de nos discussions. Je demande au comité de me faire confiance, car je vais m'assurer qu'aucune recommandation ne sera déposée avant que nous ayons entendu au préalable l'Association internationale des machinistes—ce qui se fera je l'espère dans un jour ou deux.

Merci, et veuillez excuser mon intervention.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci, monsieur le président.

Vous avez compris, par les réponses que le ministre a donnée plus tôt, qu'il est clair que les demandes de l'industrie—je ne parle pas des demandes d'Air Canada—telles que l'abolition des droits de sécurité aérienne, la réduction des loyers, la taxe d'accise sur le carburant et toutes les demandes répétitives qui sont appuyées par les organisations... La taxe sur la sécurité aérienne, c'est réglé en partie et à contrecœur. Pour tous les autres dossiers, vous le voyez, on va tergiverser. Ça va s'étirer et s'étirer de telle façon que l'industrie ne pourra pas en bénéficier tout de suite, et sûrement pas Air Canada.

Le problème, c'est qu'Air Canada est une compagnie qui est issue d'une loi fédérale à laquelle tous les partis en cette Chambre ont donné leur appui. Une loi qui comporte certaines contraintes, mais certaines obligations aussi dont celle de desservir les régions, qui est tombée en septembre dernier. Mais il reste quand même que ces contraintes-là ont nécessité un apport monétaire important sur les activités de la compagnie.

Évidemment, vous avez compris que jamais le gouvernement n'a tenu compte du fait que cette compagnie est une compagnie nationale. Ce qui est difficile à entendre et à comprendre, c'est que tous les spécialistes disent qu'il faut maintenir un transporteur national au Canada. Mais le gouvernement, lui, ne veut pas mettre un sou dans ce transporteur national. L'aide financière que le ministre a proposée, comme ce fut le cas à l'époque de Canada 3000, c'est toujours stratégique. On fait une intervention une semaine avant que la catastrophe arrive pour dire qu'on est prêt à aider, mais finalement, on laisse l'entreprise se démerder, et le résultat est que ce sont les employés qui ont à payer aujourd'hui pour des choses dont ils ne sont pas responsables. Le 11 septembre 2001 et tout le problème, c'est une catastrophe pratiquement naturelle. La guerre en Irak et ses répercussions sur l'aviation ne sont pas votre problème. La pneumonie atypique n'est pas votre problème non plus, sauf que le résultat de cela, c'est qu'une industrie est touchée plus sérieusement que tous les autres types d'industries confondus.

Encore une fois, je vois que vous êtes quand même réalistes dans vos demandes. Vous ne demandez pas au gouvernement, parce que vous avez sûrement compris qu'il ne vous aidera pas... Mais pour être en mesure de régler les différends entre... Évidemment, quand on est sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies, la première discussion a lieu avec les employés. Donc, vous êtes au cœur du débat. On vous accuse même d'avoir les yeux fermés et de porter des oeillères, alors que je sais pertinemment que vous négociez depuis des lunes pour essayer de vous entendre de façon raisonnable et pour essayer de sauver l'entreprise.

On parlait de 650 millions de dollars. Vous avez votre part. C'était la demande de la compagnie. Pensez-vous que ces demandes-là, maintenant que la compagnie est sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies, risquent d'augmenter? Est-ce que vous avez eu vent de négociations supplémentaires et de demandes supplémentaires de la part de la compagnie en ce sens, surtout en ce qui a trait à une réduction de la masse salariale des employés et de tout autre type d'émoluments qu'on peut vous verser?

● (1040)

[Traduction]

**M. Basil "Buzz" Hargrove:** Monsieur le président et mesdames et messieurs du comité, il est difficile de croire M. Milton et son équipe.

Vous vous rappellerez que peu après le 11 septembre, il a demandé de se faire renflouer à hauteur de plusieurs milliards de dollars, même avant que les répercussions du 11 septembre ne se fassent sentir. Aujourd'hui, nous venons à peine d'entamer la guerre du Golfe, à laquelle le Canada n'est pas censé participer et qu'il n'appuie pas, et M. Milton affirme à nouveau que c'est la guerre du Golfe qui lui cause des difficultés. On a même vu la société blâmer les syndicats pour son effondrement et sa faillite, et lorsqu'il y a eu aux États-Unis des propositions en vertu du chapitre 11 afin de protéger les opérations aux États-Unis, on a blâmé à nouveau ceux qui exigeaient le maintien des pensions. Vous comprenez qu'il nous est difficile d'avoir confiance.

Saurais-je surpris de voir les créanciers exiger encore plus? Rappelez-vous qu'on ne parle plus uniquement d'Air Canada maintenant, mais aussi des créanciers qui ont un grand rôle à jouer. Mais non, cela ne me surprendra pas. Mais je tiens à exhorter le comité à regarder les changements qu'a récemment demandés American Airlines pour les mettre en perspective et comparer la taille d'American Airlines à celle d'Air Canada. Quand on fait cette comparaison, on voit que la demande de 650 millions de dollars est excessive. Mais nous ne l'avons pas contestée ni remise en question car nous savions que la faillite pointait à l'horizon. Nous ne voulions pas que nos membres aient à traverser la même chose et voient leur revenu de retraite menacé, ce qui est le cas aujourd'hui. Et c'est pourquoi nous avons accepté de trouver les 65 millions de dollars.

Mais, monsieur le président, c'est devant vous et devant votre comité que je tiens à dire très clairement à la compagnie et aux créanciers que nous ne trouverons pas un sou de plus que la somme de 65 millions de dollars. Nous n'accepterons jamais que nos retraités aient à souffrir en raison de la mauvaise gestion de cette compagnie aérienne et de ses dirigeants ni à cause de l'imposition de règlements qui limitent leur marge de manoeuvre. Notre syndicat se démènera bec et ongles sur ces fronts-là, sachez-le, monsieur le président et mesdames et messieurs du comité.

**Le président:** Merci.

Monsieur Keyes.

**M. Stan Keyes:** Merci, monsieur le président, et merci à M. Hargrove de nous avoir fait part de son interprétation de la situation.

Tout le monde sait qu'il est nécessaire pour la survie d'Air Canada que la collaboration soit optimale entre toutes les parties à Air Canada.

M. Hargrove a mentionné le CN, et j'irais jusqu'à dire que la compagnie Air Canada d'aujourd'hui est l'ancienne CN des airs. Je suis d'accord avec lui lorsqu'il affirme qu'il faut couper dans le gras.

J'ai fait un peu de recherche et donné quelques coups de fil, et j'ai pu me rendre compte qu'il y avait effectivement pas mal de gras dans le système. Comparons, si vous voulez, WestJet et son fonctionnement avec celui d'Air Canada. Commençons par les avions et le nombre d'employés nécessaires pour leur exploitation. Chez WestJet, il faut 75 personnes pour exploiter un avion de la flotte. Aux États-Unis, il faut en moyenne 110 employés pour l'exploitation d'un avion assurant le transport international. Chez Southwest, qui est l'équivalent américain de WestJet, il faut 90 personnes pour un avion. Chez Air Canada, ce chiffre grimpe à 185 personnes!

Prenons un autre exemple, monsieur le président, celui d'un générateur à installer sur un moteur d'un jet de la compagnie WestJet à Hamilton ou d'un jet d'Air Canada à Toronto. Chez Air Canada, lorsqu'un générateur est monté sur un moteur, il faut d'abord quelqu'un pour venir enlever le capot. Puis, quelqu'un d'autre vient débrancher le générateur du moteur. Enfin, une troisième personne, celle du matériel, par exemple, vient chercher le vieux générateur pour le rapporter au magasin, pour aller en chercher un nouveau et pour rapporter la nouvelle pièce à l'aéronef. Entre-temps, le gars qui s'occupait du capot et celui qui avait démonté le générateur de l'avion attendent le retour du magasin de la personne emportant la nouvelle pièce. Le tout peut prendre jusqu'à quatre heures.

Si la même chose survient chez WestJet à Hamilton, c'est la même personne qui fait tout le travail en vingt minutes à peine. Il ne fait aucun doute que les employés travaillant actuellement à Air Canada devraient recevoir une juste rémunération pour le travail qu'ils font. Les employés d'Air Canada doivent avoir droit à une pension, cela ne fait aucun doute, et je vous aiderai à vous battre pour que l'on traite équitablement ces employés. Mais en même temps, si l'on parle de gérer une entreprise, on voudrait naturellement qu'elle soit rentable et qu'elle fonctionne, et ce sera la même chose peu importe le domaine de travail, que vous soyez coiffeur ou que vous vendiez des souliers : vous avez besoin de tant d'employés pour faire le travail.

Voici ma question. Je ne pense pas que le problème soit celui des salaires ou des pensions. Je pense qu'il y a simplement trop de gens pour faire le même travail. J'aimerais savoir ce que vous en pensez et si, lorsqu'Air Canada a absorbé les Lignes aériennes Canadien et a fait toutes ces promesses, M. Milton et son conseil d'administration se sont trompés? Se retrouve-t-on aujourd'hui avec trop d'employés chez Air Canada du simple fait qu'Air Canada a dû absorber les Lignes aériennes Canadien? Se serait-on trompé de plan d'entreprise, ce qui a eu pour conséquence de créer Tango et Jazz qui font aujourd'hui la concurrence à Air Canada, qui était leur compagnie-mère, ce qui revient à dire que la compagnie se fait concurrence à elle-même?

Le plan d'entreprise était pourri et on a bien vu qu'il ne fonctionnait pas. Or, les seules personnes qu'il faut blâmer ce sont le président et le PDG, M. Robert Milton et son conseil d'administration.

● (1045)

**M. Basil "Buzz" Hargrove:** Je remercie d'abord M. Keyes d'appuyer ainsi nos membres en ce qui concerne leur demande de pensions et salaires chez les travailleurs du secteur aérien.

Je vais essayer de vous expliquer la situation. Nous reconnaissons tous qu'il y a trop d'employés dans le secteur aérien. Nous n'avons pas accepté la mise à pied de milliers d'employés pour cause de surmenage. Nous étions au courant, et comment en sommes-nous arrivés là? Nous en sommes arrivés là par suite de libres négociations ayant abouti à des accords avec la compagnie dans le cadre de la fusion. Nous en sommes aussi arrivés là parce que le gouvernement a décidé que pour permettre la fusion, il n'y aurait aucune mise à pied avant le 31 mars 2004 parmi tous ceux qui étaient à l'emploi de la compagnie au moment de la fusion.

Nous sommes donc aux prises avec deux problèmes. D'abord, il y a trop de gens au service de la compagnie aérienne. À qui en est-ce la faute? C'est sans doute la faute à nous tous. Nous avons négocié et exigé, et personne n'a jamais cru un instant qu'on se retrouverait dans la situation où nous sommes aujourd'hui. Est-ce que Tango et Jazz étaient une façon appropriée de réagir à la situation? Je crois que oui, et nous allons dans la bonne direction. On n'aurait pas pu continuer à exiger d'un seul transporteur principal qu'il fournisse tous les services, et c'est pourquoi il faut féliciter la gestion d'Air Canada qui a reconnu que le marché avait changé radicalement.

Il y a aussi toutes sortes d'autres raisons. Nous parlons aujourd'hui de la guerre et de la pneumopathie atypique, mais je pense que la situation d'aujourd'hui est due en réalité au manque de confiance dans les entreprises à la suite de l'effondrement des cyberentreprises, des fraudes et des malversations. Les entreprises ont dû prendre le taureau par les cornes. Je pourrais vous nommer une entreprise qui a fait tout ce cheminement sous la gouverne d'un homme d'affaires éminent qui avait été nommé homme d'affaires de l'année il y a quelque temps à peine. Sa compagnie a décidé d'annuler une commande annuelle de 60 millions de dollars de billets de classe affaires chez Air Canada, ce qui a donné l'idée à d'autres entreprises de faire de même, et elles étaient nombreuses dans ce cas.

Tout l'environnement a changé; les projets de voyage des gens ont changé. Les gens d'affaires ont freiné considérablement leurs déplacements, ce qui a eu des effets considérables sur les entreprises aériennes, et pourtant Air Canada était liée par beaucoup de contrats. A-t-elle réussi à se dégager de ceci? Non. Devrait-on l'en blâmer? Certes.

J'ai déjà dit à quiconque veut m'écouter que M. Milton a, à mon avis, la compétence voulue pour gérer une compagnie aérienne car il sait quel avion devrait servir à tel itinéraire, où les envoyer, etc.; mais c'est dans ses contacts avec les gens, dans le cadre de négociations pour essayer d'en arriver à un arrangement à l'amiable qui s'appliquerait à tous qu'il laisse beaucoup à désirer.

Cela dit, revenons à votre exemple. Comme je ne puis réfuter vos chiffres, je les accepterai, car ils me semblent logiques. Chez des grands transporteurs internationaux tel qu'Air Canada ou d'autres grands transporteurs américains, il est normal qu'il y ait plus de gens pour exploiter un avion que chez WestJet, qui ne fournit qu'un service point à point. Mais il est très injuste à mon avis de parler de la façon dont les machinistes réparent les moteurs d'avion. Cela, je ne l'accepte pas.

Vous voyagez souvent, tout autant que moi. Ce que je vous dis, c'est que les employés ne se tournent pas les pouces, ils travaillent. Les gens travaillent lorsqu'il faut charger un avion. Il y a beaucoup de travail qui se fait avant même que l'on soit prêt à charger un avion, et ces gens n'arrêtent pas de travailler à partir du moment où ils... ils doivent être à l'aéroport une demi-heure avant le début de leur quart de travail et partent une demi-heure après la fin, mais ne se font même pas payer pour cette heure de plus.

Je suis toujours intéressé par ce que font les agents de bord, quand je les vois arriver à l'aéroport. Ils doivent faire leur valise chez eux, la tirer dans tout l'aéroport, arriver suffisamment à l'avance de l'heure de départ, sans que cela soit calculé dans leur salaire. Une fois qu'ils montent à bord, ils ne cessent de servir les voyageurs à partir du moment où ceux-ci mettent le pied à bord de l'avion... Ils sont obligés de hurler pour que les passagers bouclent leur ceinture au moment de l'atterrissage, car ce sont des professionnels de la sécurité et ils doivent être fins prêts en cas d'incident à aider les voyageurs à bord. Les pilotes non plus n'arrêtent jamais.

La seule chose que je puisse vous dire, c'est si ce que vous racontez se passe réellement chez les machinistes, j'en suis véritablement sidéré. Mais y a-t-il trop d'employés aujourd'hui dans tous les secteurs? Cela ne fait aucun doute. Une solution ce serait de négocier avec la compagnie aérienne en vue d'une réduction des effectifs.

Mais ce dont vous parlez, ce sont des pratiques inefficaces. Je serais vraiment surpris si ce que vous décrivez aujourd'hui se produit toujours ou s'est jamais produit, même chez les mécaniciens. Jetez un coup d'oeil du hublot de l'avion et regardez un peu tous ceux qui chargent et déchargent les bagages autour de l'avion. Ils n'arrêtent pas un instant, Stan, et c'est simpliste d'affirmer que le problème, c'est eux.

Mais il y a effectivement un problème. Je crois me rappeler de la réponse lancée par John Diefenbaker à un jeune député débutant qui s'insurgeait de ce que M. Diefenbaker n'ait pas répondu à ses questions. Il lui a répondu : «Jeune homme, lorsque je chasse du gros gibier, je ne me laisse pas distraire par des lapins.» Monsieur le président et mesdames et messieurs du comité, ce dont on parle ici, c'est d'un lapin.

•(1050)

**Le président:** Merci, monsieur Keyes.

Madame Desjarlais.

**Mme Bev Desjarlais:** D'abord, je remercie les TCA des efforts qu'ils ont déployé pour alléger les problèmes que nous voyons surgir dans...

**Le président:** Pourriez-vous parler dans votre micro? Nous avons...

**Mme Bev Desjarlais:** Si je parle droit dans mon micro, je ne pourrai pas regarder les témoins. Je vais essayer de tourner légèrement la tête et espérons que le microphone pourra capter ma voix.

**Le président:** Je vois que vous êtes d'excellente humeur ce matin.

**Des voix:** Oh, oh!

**Mme Bev Desjarlais:** On a l'impression que ce qu'il ressort des discussions des derniers jours, c'est que Air Canada s'est effondrée en raison des demandes salariales élevées et des pensions élevées qu'elle doit verser à ses retraités. Pour m'être déjà penchée sur ce grand dossier deux fois au cours de ma brève carrière de cinq ans au Parlement et pour avoir vu mes collègues du même comité de

transport brasser la même chose à nouveau, il saute aux yeux pour moi que ces choses-là ne constituent pas l'enjeu principal. C'est en effet pour plusieurs raisons que l'industrie aérienne se trouve dans la situation qu'elle connaît aujourd'hui.

D'abord, il faut reconnaître que l'industrie aérienne doit assumer des frais excessifs, contrairement aux autres industries, et je pense précisément au droit pour la sécurité des passagers. Les néo-démocrates ont été les seuls à affirmer dès le début qu'il était inadmissible d'imposer ces frais aux voyageurs de ce secteur ou à tout autre groupe de voyageurs pour assurer leur propre sécurité. L'imposition de cette taxe a eu sur l'industrie les effets que nous avions prévus dès le début, et la situation n'est pas en voie de s'améliorer.

Je veux revenir à ce que vous avez affirmé au sujet des fonds de pension, puisqu'on a eu l'impression au départ que l'on n'oserait pas s'attaquer aux pensions, alors qu'il semble évident aujourd'hui que c'est ce que choisit de faire Robert Milton. Il essaie de jouer à la marionnette avec le gouvernement pour essayer de ne pas respecter les contrats et de ne pas verser les pensions.

Le comité et le Parlement devront renforcer les lois pour interdire de tels gestes de la part d'une entreprise. Nous devons faire en sorte que personne ne puisse menacer la pension d'un citoyen, et pas seulement d'un employé du secteur aérien. Votre intervention attirera l'attention du pays tout entier sur la question, et certains d'entre nous en profiteront sans doute tandis que vos travailleurs à vous resteront dans les limbes. Mais vous recevrez notre appui—et certainement le mien—dans votre lutte.

Croyez-vous que la piètre stratégie de gestion de Robert Milton—dont je parle souvent car j'ai les mêmes réticences que d'autres membres du comité à l'égard de cette personne—, c'est de déverser plus d'argent dans les transporteurs à faible coût aux dépens d'Air Canada?

•(1055)

**M. Basil "Buzz" Hargrove:** Non. À mon avis, certainement pas. Votre comité et le gouvernement devraient reconnaître que c'est tout à l'honneur de M. Milton d'avoir constaté le revirement incroyable dans la préférence des consommateurs et d'avoir tenté d'adapter sa compagnie aérienne pour qu'elle survive en dépit de cela. Il y a une énorme différence entre les vols à bord des avions Tango, qui ont un service à bord minimal, des avions Jazz à prix modiques ou des avions WestJet, d'une part, et d'autre part, les vols à bord des grands transporteurs internationaux auxquels est greffée une énorme infrastructure. Tout cela ne dépend aucunement de nous.

En second lieu, j'aurais dû mentionner plus tôt que le gouvernement a réduit récemment le droit pour la sécurité des passagers dans le cas des vols intérieurs. Cela n'a malheureusement rien rapporté à Air Canada dans un certain sens, puisque c'est elle qui a la plupart des vols internationaux. Mais je suis heureux d'entendre que le NPD s'est opposé à ce droit, car nous non plus n'avions pas trouvé à l'époque que c'était logique.

Le gouvernement a pour responsabilité d'assurer la sécurité de la population. La suspension de ces coûts particuliers pour les compagnies aériennes devrait être immédiate et devrait être envisagée à plus long terme pour les industries importantes et particulièrement pour les grands transporteurs vedettes nationaux tels qu'Air Canada.

**Mme Bev Desjarlais:** Au sujet des vols internationaux et du fait que la réduction du droit pour la sécurité n'a pas profité à Air Canada, je crois que le gouvernement tente de faire croire que d'avoir coupé de moitié cette taxe sur ces vols intérieurs fera toutes les différences du monde. À vrai dire, nous préférierions pour notre part qu'elle soit complètement supprimée afin qu'elle cesse de nuire à l'assemble de l'industrie.

S'il me reste quelques minutes, je les céderai à mon collègue.

**Le président:** Il n'aura droit qu'à une question, car sa pension d'ancien syndiqué TCA pourrait en être diminuée.

**Mme Bev Desjarlais:** Je vois que nous faisons face à un conflit.

**M. Peter Stoffer (Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, NDP):** C'est vrai.

**Le président:** Merci, monsieur Hargrove. Je voulais dire, seulement s'il n'y a pas conflit d'intérêts.

**M. Peter Stoffer:** Monsieur le président, ce qui saute aux yeux de ceux qui regardent la télévision et de ceux qui sont ici c'est que les trois témoins de ce matin n'ont à coeur strictement que le bien-être de leurs employés, de leurs familles et des clientèles qu'ils représentent.

Savez-vous s'il y a d'autres sociétés ou d'autres dirigeants qui auraient essayé de faire comme M. Robert Milton et de retirer les pensions? Connaissez-vous des précédents semblables dans d'autres secteurs?

D'autant plus que l'autre jour, on pouvait lire dans les journaux que les dirigeants principaux de Delta ont reçu aux États-Unis 25 millions de dollars en primes et en indemnités de départ, mais que cela ne les a pas empêchés de crier ensuite au meurtre et d'affirmer que c'était de la faute des employés s'il y avait défaut de paiements et perte de revenus pour l'industrie aérienne.

**Le président:** Je ne veux pas vous interrompre, mais ne pourrions nous pas nous en tenir à Air Canada, avec laquelle nous avons suffisamment de problèmes, sans avoir à nous soucier de Delta?

**M. Peter Stoffer:** Y a-t-il quelque chose qui laisserait croire que ce précédent pourrait se répéter chez les dirigeants d'Air Canada aussi?

**M. Basil "Buzz" Hargrove:** Monsieur Stoffer, sachez qu'on ne peut parler d'égalité entre les industries ou entre les secteurs de l'économie, peu importe lesquels, et c'est pourquoi je ne veux pas perdre de temps là-dessus. Le grand problème, ce sont les pensions de nos retraités et les emplois de nos membres dans l'industrie aérienne.

Je ne saurais dire si cela s'est déjà vu dans d'autres compagnies. Au fil des ans, plusieurs se sont essayés, et je me rappelle qu'une entreprise ontarienne avait tenté de mettre un terme aux prestations de soins de santé que nous avions négociées—il s'agissait d'une entreprise américaine qui avait fermé toutes ses succursales canadiennes. Les tribunaux ont réussi à s'imposer au-delà de nos frontières et à obliger l'entreprise à maintenir les prestations.

Malheureusement, puisque c'est la LACC qui s'applique au Canada, elle accorde à l'entreprise et aux créanciers énormément de pouvoirs. Il faudra donc l'appui du gouvernement pour faire en sorte... c'est parce que les sommes qui étaient prévues à cette fin n'existent pas, ce qui a échappé au surintendant qui était censé surveiller ces fonds. Il a beau être intervenu vers la fin, c'était déjà trop tard.

On parle ici d'une société gouvernementale qui a des obligations à remplir au nom du gouvernement. Je répète que la garantie d'emprunt ne coûte pas un sou puisque les pensions sont versées

sur plusieurs années, comme vous le savez. Tout ce qu'il nous faut, c'est qu'on nous garantisse que les gestionnaires du fonds de pension n'imposeront pas une réduction de pension à nos retraités.

**Le président:** Merci beaucoup.

Sachez, monsieur Stoffer, que toutes ces questions ont été abordées au début de la séance et que nous avons demandé à notre attaché de recherche de demander aux services financiers de nous fournir des renseignements exacts. Malheureusement, monsieur Hargrove, ces renseignements ne nous ont pas encore parvenus. Dès que nous les aurons, si vous n'êtes plus là, notre greffier vous les acheminera.

Qu'a-t-il? Je m'excuse, mais vous n'étiez pas sur la liste.

● (1100)

**M. John Cannis (Scarborough-Centre, Lib.):** J'avais demandé plus tôt à intervenir, monsieur le président, mais le greffier ne m'a peut-être pas vu de si loin.

**Le président:** Allez-y, je vous prie.

**M. John Cannis:** Monsieur le président, j'ai écouté tout cela avec grand soin et je me dois d'intervenir, car j'ai entendu les témoins parler de réglementer la concurrence.

Monsieur Hargrove, je vous demanderais une explication. Je ne comprends vraiment pas comment on peut réglementer tout en maintenant la concurrence. Prenez le cas de l'industrie des combustibles, où nous avons essayé de réglementer, ce qui a fait grimper les prix. Nous tous autour de la table—et vous aussi, de même que les compagnies aériennes et les autres encore—nous voulons trouver une solution qui permette au Canada d'avoir un transporteur rentable mais aussi abordable.

Je suis également très préoccupé par certains des incidents mentionnés et par le sort des cyberentreprises—on a parlé des effondrements, des Enrons et des Nortels de ce monde—puisque ce sont des choses qui se sont produites déjà et qui probablement se reproduiront, comme le démontrent les graphiques. Cela me préoccupe. Cela signifie-t-il que chaque fois qu'il y aura un incident de ce genre il faudra demander l'aide du contribuable? Vous avez parlé d'allègements fiscaux applicables à la taxe sur le carburant, à la taxe sur les améliorations aéroportuaires, à la taxe sur la sécurité, et affirmé qu'il fallait les abolir.

L'autre jour, l'industrie du voyage a affirmé avoir besoin d'un allègement fiscal à hauteur de 800 millions ou de un milliard de dollars. Plus tôt aujourd'hui, le chef du parti néo-démocrate est venu expliquer qu'il fallait aussi injecter plus de fonds dans les soins de santé et plus de fonds ailleurs aussi. Je me demande ceci : si nous allons abolir des recettes générales et continuer à vouloir financer d'autres programmes—comme la protection des pensions, notamment—, comment faire pour réussir sur les deux tableaux? Autrement dit, comment fera le gouvernement pour trouver les recettes voulues pour soutenir financièrement tous ces programmes?

**M. Basil "Buzz" Hargrove:** Monsieur le président, mesdames et messieurs, j'aime à penser que le gouvernement agit et réagit tout comme notre syndicat. Chaque jour, 4 ou 5 p. 100 de nos membres ont besoin du syndicat pour traiter d'une question en leur nom, et nos membres peuvent compter sur le fait que s'ils traversent une crise, nous sommes là quand ils font appel à nous. Je vois le gouvernement de la même façon, monsieur le président.



Cette industrie, cette entreprise, et ces gens traversent une crise, et je dis donc au gouvernement de reconnaître l'existence de celle-ci et de reconnaître que nous devons avoir une industrie aérienne. Ce n'est pas que le chiffre d'affaires ait terriblement diminué. Les gens veulent toujours voyager. Tout comme dans le cas des cybercompagnies, il s'agit de voir comment nous nous structurons en tant que nation, comment nous réagissons, quelle est notre vision de l'avenir du pays. Le gouvernement devrait donc réagir au nom de ceux qui traversent une crise. C'est ce pourquoi on élit des gouvernements; c'est ce pourquoi nous avons des gouvernements. C'est bien simple.

L'autre question—je venais tout juste de demander au comité... et peut-être que le président peut obtenir ce renseignement et l'examiner. Le critère devrait sûrement être celui-ci : est-ce que l'industrie même enregistre des profits? La seule entreprise qui en fait, c'est WestJet et c'est seulement parce qu'il est un fournisseur point à point. Il n'offre aucune infrastructure. Ils n'ont personne qui travaille pour eux, comme l'a dit Stan, parce qu'ils sous-traitent en grande partie aux États-Unis, tandis qu'Air Canada offre une infrastructure et des emplois aux Canadiens.

Le critère devrait donc être celui-ci : quand on compare les profits de toute une industrie au nombre de gens qui y travaillent ou au nombre de consommateurs qui y font appel, on doit se demander si cela a un sens? Or ce n'est pas le cas. Pourquoi? Parce que nous avons cette ouverture; nous avons cette espèce de mentalité américaine et nous nous imaginons que nous sommes 360 millions alors que nous ne sommes que 30 millions. Nous pensons que quiconque peut louer un avion, embaucher un pilote, un agent de bord, un agent, un mécanicien, peut faire voler un avion et s'emparer des routes les plus payantes... et si on commence sans infrastructure ni frais généraux, on peut continuer.

C'est pourquoi nous voyons cela sans cesse, quand une société aérienne commence à croître, et si WestJet finit par prospérer—et j'ai vu Clive Beddoe avec le plus large sourire de l'histoire du pays dans le journal quand on a annoncé cette faillite. Je sourirais aussi à sa place. Ce qu'il ne doit pas oublier à mesure que sa compagnie grandit, c'est que s'il tente de réagir à cet environnement, quelqu'un va venir casser les prix et il retombera dans une crise comme celle que nous connaissons maintenant d'ici trois ou quatre ans.

Si donc on examine cette industrie et son histoire, je ne pense pas que quiconque puisse soutenir qu'elle n'a pas besoin d'une réglementation intelligente pour s'assurer qu'elle ne continue pas à saper ses propres bases.

**Le président:** Veuillez m'excuser, monsieur Cannis. Votre nom ne figurait pas sur la liste que je suivais. Veuillez m'excuser de vous avoir oublié.

• (1105)

**M. John Cannis:** Vous êtes pardonné.

**Le président:** Je tiens à remercier M. Hargrove, M. Fane et Mme Davidson d'être venus. Je sais à quel point il a été difficile pour vous de vous libérer. L'information que vous nous avez fournie, vos réponses aux questions du comité et vos mémoires nous seront précieux dans notre évaluation des orientations à prendre et de l'avenir du secteur aérien. J'espère qu'au besoin nous pourrions faire à nouveau appel à vous dans l'examen commun de ce dossier.

**M. Basil "Buzz" Hargrove:** Merci beaucoup, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, de m'avoir invité à comparaître.

**Le président:** Le prochain témoin est un représentant d'Air Canada; nous reprendrons à 11 h 10.

• (1105)

(Pause)

• (1114)

**Le président:** Nous poursuivons nos travaux.

**M. James Moore:** J'aimerais faire un rappel au Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Nous avons un rappel au Règlement.

**M. James Moore:** Oui. Je crois comprendre que la présentation d'Air Canada n'est disponible qu'en anglais. Par conséquent, il nous faut une motion pour la faire circuler uniquement en anglais, et je présente donc une motion en ce sens.

**Le président:** Je vous remercie.

Quelqu'un veut-il appuyer la motion?

• (1115)

**M. Mario Laframboise:** Je l'appuie.

(La motion est adoptée)

**Le président:** Je vous remercie de cet appui, monsieur Laframboise.

Vous comprenez, et je crois que le comité comprend, l'urgence de ces réunions. Parfois il est difficile d'obtenir des services de traduction, mais j'espère, monsieur le greffier, que ce document sera traduit et distribué le plus rapidement possible.

**Le greffier du comité:** Oui.

**M. Stephen Markey (vice-président, Relations gouvernementales et affaires réglementaires, Air Canada):** Nous vous fournirons une version traduite le plus tôt possible. Nous n'avons tout simplement pas eu le temps de le faire dans ce cas-ci. Nous vous remercions de votre indulgence.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Markey.

Nos prochains témoins sont des représentants d'Air Canada. Nous accueillons M. Markey, vice-président des relations gouvernementales et des affaires réglementaires, et M. Gaspar, gestionnaire des relations gouvernementales. Je vous souhaite la bienvenue à tous deux.

Pour revenir à l'une de mes carrières précédentes, lorsque nous avions des difficultés dans certains secteurs, l'une des gentilles choses que nous a dites l'un de nos créanciers, c'est : «Nous sommes tous dans le pétrin; par conséquent, essayons de déterminer un moyen d'en sortir». Je vous cède donc la parole, monsieur Markey.

**M. Stephen Markey:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je ne peux pas dire que je suis ravi d'être ici aujourd'hui; je suis heureux d'avoir l'occasion de comparaître devant vous, mais je ne suis pas ravi compte tenu des circonstances. Je crois qu'il est assez clair que nous préférerions tous ne pas avoir à traiter de ces questions.

Avec votre indulgence, monsieur le président, j'aimerais vous lire une brève déclaration préliminaire. Je ne crois pas que cela me prendra beaucoup plus que le temps qui m'est alloué. Je tâcherai de m'assurer de ne pas dépasser le temps alloué parce que je sais que vous voulez poser des questions. Nous serons ravis de traiter de toute question que vous soulèverez au moment de la période de questions ou par la suite.

Mardi, Air Canada a demandé et s'est vu accorder la protection en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies. Elle a de plus présenté une requête parallèle en vertu de l'article 304 du U.S. Bankruptcy Code. Comme vous le savez très bien, la couverture par les médias des mesures que nous avons prises au cours des derniers jours a été importante et à notre avis a représenté assez bien les raisons pour lesquelles nous avons présenté cette requête de même que les incidences pour toutes les parties intéressées.

Ce qui importe le plus à Air Canada aujourd'hui, ce sont les insécurités que peuvent ressentir nos clients et bien sûr nos employés. Cependant, je n'insisterai jamais assez sur le fait que les affaires continuent aujourd'hui, et tous les jours qui suivront, à Air Canada.

Le processus entamé en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies est complexe, mais comme d'autres témoins vous l'ont indiqué, il s'agit principalement d'une restructuration méthodique et organisée par les tribunaux des obligations financières de la société d'une façon qui nous permettra de poursuivre nos activités.

Étant donné que nous avons reçu beaucoup de questions à cet égard, monsieur le président, dont un grand nombre proviennent de certains de vos collègues à la Chambre, permettez-moi simplement de souligner quelle sera la situation à Air Canada. Il ne fait aucun doute à notre avis que nous continuerons d'assurer un service sûr et de grande qualité. Nos activités se poursuivront normalement, les clients continueront de réserver leurs billets avec confiance; les réservations, l'émission de billets et les remboursements se feront comme d'habitude; les clients continueront à accumuler et échanger des milles Aeroplan; tous nos clients voyageurs continueront à profiter des avantages de Star Alliance; nos salons demeureront ouverts et nos employés seront prêts à accueillir nos invités; nos employés continueront de recevoir leur chèque de paye à temps; et tous les avantages pour les employés et les retraités demeureront en vigueur.

Comme vous l'avez aussi appris, Air Canada a obtenu un financement pour débiteur en possession de 700 millions de dollars américains de Capital générale électrique du Canada, l'un de nos plus importants créanciers—une société avec laquelle nous avons conclu au fil des ans et de façon très efficace des arrangements commerciaux. Ces liquidités importantes nous permettront de répondre à tous les besoins opérationnels prévus grâce au processus de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies. En fait, c'est la raison pour laquelle nous l'avons instauré.

Comment en sommes-nous arrivés là, monsieur le président? Un grand nombre de personnes ici présentes ont une longue expérience et des opinions marquées quant à la façon de répondre à cette question, mais la réalité fondamentale, c'est que le marché dans lequel l'ensemble des compagnies aériennes internationales évoluent à l'heure actuelle n'est rien de moins que catastrophique. Il ne s'agit pas uniquement d'Air Canada. Il suffit de regarder la situation des compagnies aériennes internationales partout dans le monde, monsieur le président; elles sont toutes touchées et contaminées par le même problème. Au cours des trois dernières années, notre industrie partout dans le monde a subi de durs coups : l'effondrement du secteur de la haute technologie qui a débuté en 2000, le ralentissement économique en 2001, les attaques terroristes du 11 septembre, l'essor de concurrents à faibles coûts extrêmement compétitifs, les prix élevés du pétrole, et aujourd'hui, bien entendu, la guerre en Irak sont autant de facteurs qui ont contribué à la

situation dans laquelle nous nous trouvons ainsi que d'autres compagnies aériennes.

Nous avons tâché de réagir vigoureusement à un grand nombre de ces problèmes. En fait, je crois que l'on reconnaît dans une certaine mesure que nous avons été plus performants qu'un grand nombre de nos pairs dans l'industrie ces dernières années. Mais cela ne suffit pas; ces réalisations ne nous permettent pas de surmonter les difficultés auxquelles nous faisons face en matière de coûts et de liquidités.

De plus, la plus grave difficulté à laquelle fait face Air Canada est l'énorme écart au niveau de la productivité de la main-d'oeuvre que nous connaissons par comparaison avec les autres transporteurs à faibles coûts. Je tiens à préciser, monsieur le président, que cette observation ne vise d'aucune façon—même par déduction—à attaquer la capacité ou le dévouement de nos employés. Nous avons les meilleurs employés de l'industrie aérienne dans le monde. Malheureusement, les salaires et les contraintes professionnelles qu'ils ont obtenus au fil des ans ne correspondent absolument plus à ce que nos clients sont disposés à payer. Bien que la société aérienne ait constamment insisté auprès de ses syndicats sur le besoin urgent de trouver 650 millions de dollars sous forme d'économies de main-d'oeuvre annuelles permanentes d'ici le 15 mars, nous n'avons pas réussi à obtenir d'ententes pour un plan d'action sérieux. Certains syndicats, comme le TCA ont accepté de faire certaines concessions, dont nous leur sommes extrêmement reconnaissants, en ce qui concerne le genre de décisions tardives qui ont été prises. Mais elles n'ont pas été suffisantes; c'était trop peu, trop tard.

• (1120)

Si quelqu'un doute de la sincérité de notre message—et j'ose espérer que ce n'est pas le cas—la situation mondiale ne fait que souligner la gravité du problème. Les lignes aériennes les plus rentables aujourd'hui—Southwest, Ryan Air, JetBlue et, bien sûr, au Canada, WestJet—sont toutes des transporteurs à faibles coûts qui peuvent compter sur une main-d'oeuvre à coût réduit.

Plus de 100 000 emplois ont été perdus à l'échelle internationale chez les transporteurs traditionnels depuis le 11 septembre 2001. Le Canada, et plus particulièrement Air Canada, a échappé dans une large mesure au carnage. Les pertes financières cumulatives du secteur à l'échelle internationale ont dépassé le total des bénéfices annuels qu'avait réalisés jusque-là l'ensemble des transporteurs.

Ainsi, malgré nos efforts, nous ne pourrions pas y arriver seuls. Manifestement, il nous faut la collaboration de nos syndicats et de nos créanciers pour pouvoir nous sortir de l'impasse et devenir un transporteur plus solide et plus viable. Nous tenons toutefois à souligner, avec tout le respect que nous vous devons, qu'il y a certaines choses que le gouvernement du Canada et que votre comité pourraient faire afin d'aider le secteur.

Les coûts que doivent supporter les lignes aériennes ne sont pas propices à la viabilité du secteur. Mentionnons, outre les taxes et les coûts liés à la sécurité, les frais d'aéroport, les frais de NAV CANADA, les assurances et le carburant. Dans certains cas, il s'agit de frais imposés par les compagnies, j'en conviens, mais nous n'avons aucune emprise sur une bonne partie de ces coûts.

Nous invitons fortement le gouvernement fédéral, par l'entremise de votre comité, à examiner l'effet cumulatif de ces frais et à agir rapidement afin de corriger la situation.

Prenons par exemple le droit pour la sécurité qui a récemment été réduit de moitié. À notre avis, il devrait être éliminé. Il n'est pas dans l'intérêt de ceux qui voyagent par avion d'avoir à payer un droit pour la sécurité alors que ce droit ne s'applique pas aux autres modes de transport.

Les loyers aéroportuaires sont un autre problème. L'an dernier, le gouvernement fédéral a reçu plus de 240 millions de dollars des huit grands aéroports du pays sans avoir à assumer quelque responsabilité que ce soit pour l'entretien de ces installations.

La taxe d'accise sur le carburant—qui a un effet de dissuasion important dans le secteur du transport aérien étant donné l'instabilité du prix du pétrole et la guerre en Irak—a été instaurée avant la TPS, si bien qu'il en résulte, avec l'effet de cascade, une forme de double imposition.

Le moment est venu aussi, à notre avis—et nous croyons savoir que votre comité a été saisi de certains de ces importants textes législatifs—d'examiner le contexte réglementaire qu'il est proposé d'imposer au secteur. Nous pensons qu'il nous faut—et, je le dis respectueusement, qu'il vous faut—accorder une attention particulière au projet de loi C-26 pour déterminer s'il a un effet bénéfique ou néfaste sur la viabilité du secteur. Nous sommes d'avis—et Air Canada n'est pas la seule à penser ainsi—que les principales dispositions du projet de loi concernant les lignes aériennes n'accroîtront en rien la viabilité du secteur et qu'elles pourraient en fait rendre notre situation encore plus précaire.

Les dispositions qui obligent les lignes aériennes à conclure des accords, qui rendent l'accès aux programmes pour grands voyageurs obligatoire et qui prévoient la tenue d'enquêtes sur les tarifs ne tiennent tout simplement pas compte, d'après nous, de la réalité du marché. À notre connaissance, personne ne réclame d'interventions de ce genre. Ce sont là autant de mesures qui coûtent cher en temps et en argent et qui, à notre avis, n'aideront ni les consommateurs ni les lignes aériennes.

Il y a ensuite le projet de loi C-27 qui propose des amendements sous le titre Loi sur les aéroports du Canada et qui sera, je crois, renvoyé à votre comité aussi. Nous approuvons l'objet de cette mesure législative qui est d'imposer la transparence dans les transactions financières aéroportuaires, mais nous estimons qu'elle comporte des lacunes fondamentales. Les transporteurs devront continuer à payer des frais exorbitants aux aéroports, qui continuent à agrandir leurs installations sans que les transporteurs aient quoi que ce soit à dire dans l'établissement de ces frais.

Enfin, sur une note un peu plus positive, nous savons bien qu'Air Canada doit envisager l'avenir de façon positive. Nous avons pris beaucoup de temps pour examiner les diverses formes d'action gouvernementale, et nous avons conclu qu'il faut intervenir de façon urgente pour favoriser la croissance du marché, un peu comme l'a fait l'accord «ciel ouvert» de 1995 entre le Canada et les États-Unis qui était si porteur d'avenir.

Air Canada, comme d'autres représentants du secteur, préconise l'élargissement de l'accord «ciel ouvert» afin que les transporteurs américains et canadiens puissent exploiter pleinement leurs réseaux en faisant transiter le trafic intérieur local de l'un ou l'autre pays par leurs propres plaques tournantes.

Quelles que soient les mesures qui seront prises, quelles que soient les mesures auxquelles le comité donnera son aval, il ne peut y avoir aucun doute que la viabilité et la durabilité de l'ensemble de notre secteur doivent être le principe fondamental. C'est pour cette raison que nous avons également cherché à attirer l'attention sur le

déséquilibre marqué qui existe entre les transporteurs d'Amérique du Nord.

● (1125)

Aux États-Unis, les transporteurs aériens ont reçu jusqu'à maintenant plus de 22 milliards de dollars en subventions directes et en garanties de prêts à la suite ou bien du 11 septembre ou bien de la guerre avec l'Irak. Au Canada, par contre, le Parlement, comme il a le droit de le faire, a décidé de n'accorder qu'un peu plus de 160 millions de dollars canadiens pour couvrir les coûts directement liés à la fermeture de l'espace aérien à la suite du 11 septembre.

Nous ne mettons pas en doute ni l'autorité ni la sagesse du Parlement. Nous n'avons pas la prétention de lui chercher querelle à ce sujet. Mais nous ne pouvons pas non plus ne pas souligner que ce déséquilibre important relativement au niveau d'appui au secteur aura un effet négatif sur la santé du secteur canadien.

En outre, nous ne saurions passer sous silence l'effet négatif sur la compétitivité d'Air Canada et des autres lignes aériennes canadiennes des garanties de prêts consenties par la BDC aux transporteurs américains. Nous avons fait beaucoup de déclarations publiques à ce sujet ces derniers mois, et plus récemment, nous avons rencontré des représentants du ministère de l'Industrie pour en discuter. Nous avons bon espoir qu'ils pourront corriger la situation qui, à l'heure actuelle, pénalise les transporteurs aériens du Canada qui se servent d'avions régionaux pour faire concurrence aux transporteurs américains sur les marchés transfrontaliers.

Nous avons proposé dans cet exposé une solution équitable qui consisterait à revitaliser le programme d'expansion des entreprises. Ce programme d'Industrie Canada a été conçu pour être le pendant sur le marché canadien des avantages accordés par la BDC.

Notre secteur est donc actuellement en crise et connaît une multitude de problèmes aux racines très profondes. Toutes les parties doivent être prêtes à apporter des changements et des améliorations, et nous sommes ici aujourd'hui pour tenter d'apporter notre contribution à ce processus, afin de rebâtir le secteur, non pas seulement pour les quelques mois à venir, mais pour le long terme.

Voilà, monsieur le président. Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions et à celles de vos collègues.

**Le président:** Merci, monsieur Markey.

M. Gaspar a-t-il quelque chose à ajouter? Non. Merci.

Je vais demander la permission des membres du comité. Comme vous le savez, l'ordre du jour pour la séance d'aujourd'hui est soumis à certaines fluctuations. Il semble qu'une des questions les plus importantes est cette question du passif découlant du régime de retraite. J'ai demandé à notre attaché de recherche de nous obtenir des informations, et d'après ce que je peux lire ici, le surintendant des institutions financières a accepté de venir nous rencontrer pour discuter justement de cette question. Nous pourrions lui trouver une place dans notre ordre du jour, mais il faudrait pour cela l'indulgence des membres du comité. Seriez-vous d'accord pour que nous convoquions le surintendant des institutions financières pour 14 heures?

Nous allons essayer de l'entendre entre 14 heures et 14 h 15. Cela empiètera sur la période réservée aux déclarations à la Chambre des communes, et cela pourrait même empiéter sur la période des questions.

Pourriez-vous lever la main si vous êtes d'accord? Y a-t-il quelqu'un qui n'est pas d'accord?

(La motion est adoptée)

**Le président:** Monsieur le greffier, voulez-vous bien demander au surintendant de comparaître devant nous à 14 heures?

Merci, monsieur Markey.

Monsieur Moore.

**M. James Moore:** Merci beaucoup.

Je tiens à remercier M. Markey et M. Gaspar d'avoir bien voulu répondre à mes questions en dehors de cette séance.

Je suppose que la première question qui saute aux yeux est la suivante : où est Robert Milton, et pourquoi n'est-il pas là?

**M. Stephen Markey:** Nous avons eu une semaine occupée, monsieur Moore. Je suis sûr que, si l'invitation lui avait été adressée, il aurait essayé de se libérer.

Le fait est cependant, monsieur le président, que le greffier du comité a communiqué avec nous. On m'a demandé de venir témoigner, et j'ai dit que je serais ravi de venir.

• (1130)

**M. James Moore:** Très bien.

Excusez-moi, monsieur le président, vous vouliez intervenir? Non.

**Le président:** Je vais parler au greffier.

**M. James Moore:** D'accord.

Comme première question ce matin, j'ai demandé à M. Collette s'il envisagerait de faire passer la limite à la propriété étrangère de 25 à 49 p. 100, comme il est prévu dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Il a répondu par la négative. Le fait de faire passer cette limite de 25 à 49 p. 100 aiderait-il Air Canada à obtenir plus de capitaux pour assurer sa viabilité à long terme?

**M. Stephen Markey:** Votre comité a déjà discuté de la question de la propriété étrangère lors de séances précédentes. Nous avons participé à ces séances à divers titres.

Lorsque le comité a publié son rapport, nous avons dit appuyer les recommandations que contenaient, je crois, le rapport du comité à ce moment-là. Nous avons maintenu notre position depuis, à savoir que nous sommes d'accord avec la recommandation originale du comité pour hausser la part de propriété étrangère à 49 p. 100.

Le ministre a fait savoir qu'il préférerait maintenir le seuil actuel de 25 p. 100, et en ce qui nous concerne, c'est vraiment à ce niveau que se situe le débat.

**M. James Moore:** Renouvelez-vous vos instances auprès du ministre pour qu'il augmente cette proportion?

**M. Stephen Markey:** Non, nous n'avons eu aucune discussion exhaustive à ce sujet.

**M. James Moore:** Est-ce que Air Canada a pour plan à long terme de cesser d'être un grand transporteur pour devenir un transporteur comme ZIP, ce qui vous permettrait essentiellement de vous soustraire aux obligations à long terme que vous aviez envers les syndicats traditionnellement?

**M. Stephen Markey:** Non, notre plan à long terme, monsieur Moore, c'est de devenir un transporteur mondial et rentable qui réussira extrêmement bien—avec les mêmes bases qui ont fait d'Air Canada le genre de transporteur à succès qu'il a été pendant des années, qui fournissait un service sûr et efficace partout dans le monde. Mais nous devons réaliser cela dans un nouvel environnement à faibles coûts. Nous devons donc réduire radicalement les coûts d'exploitation de cette ligne aérienne afin de réaliser un profit, afin d'assurer notre avenir.

Dans un sens, la réponse à votre question est un oui sans équivoque, mais au même moment, nous ne disons pas que nous voulons nous contenter d'être un transporteur comme ZIP. Nous allons rester un transporteur mondial. Mais nos coûts seront bas. Nous allons porter fièrement le drapeau. Mais nous croyons que nous devons faire cela à des frais beaucoup moindres que ce que nous avons maintenant. Et franchement, c'est l'orientation que prennent tous les grands transporteurs du monde.

**M. James Moore:** À la page 3 de votre texte, vous faites état de l'effondrement des sections boursières de haute technologie qui a commencé en 2000, du ralentissement économique de 2001, du 11 septembre, des prix élevés du carburant, de la guerre en Irak et du SRAS—ce que vous ne mentionnez pas parce que c'est récent j'en suis sûr—et tout cela vous ennuie. Il y a un autre problème qui est propre à Air Canada, j'imagine, et c'est le coût élevé de votre main-d'œuvre par rapport aux transporteurs à faibles coûts.

Mais j'espère que vous comprenez pourquoi un grand nombre de Canadiens ont peu de sympathie pour Air Canada étant donné que toutes ces réalités ont nui à tous les transporteurs. Continental est rentable. WestJet est rentable. Air Canada a reçu en cadeau une société d'État, 80 p. 100 de la part du marché intérieur, presque un monopole vers l'est et l'ouest à partir des grands centres urbains vers l'Europe et l'Asie, et presque tout cela a été gaspillé.

Vous comprenez donc bien pourquoi le public témoigne peu de sympathie à la cause d'Air Canada?

**M. Stephen Markey:** Je conviens du peu de sympathie dont nous sommes l'objet. Par contre, monsieur Moore, si vous me le permettez, je vous dirai que les employés de cette ligne aérienne ont travaillé fort ces trois dernières années pour donner aux Canadiens le service qu'ils veulent.

La fusion n'a pas été sans difficulté. Ce fut une fusion extrêmement coûteuse, même si les coûts au départ n'étaient pas si considérables. Ce fut une fusion compliquée, difficile. Même jusqu'à récemment, nous n'avions pas mis en place toutes les pièces du casse-tête. Le fait est qu'alors que les autres transporteurs gagnaient de l'argent, et un grand nombre d'entre eux sont des transporteurs à faibles coûts, il nous a fallu nous mettre à leur niveau. Si nous n'abaissions pas nos coûts, nous ne pourrions pas survivre. Nos conventions collectives constituent un élément fondamental de ce réaménagement.

On ne pourra pas réaménager Air Canada sans réaménager nos conventions collectives. C'est aussi simple que cela, et voilà pourquoi nous nous mettons aujourd'hui sous la protection de la LACC.

**M. James Moore:** Buzz Hargrove a témoigné avant vous. Il représente environ 10 000 des 35 000 employés d'Air Canada, et il a dit clairement que ce qu'il aimerait voir, c'est une intervention du gouvernement, que le gouvernement investisse pour protéger... pour assurer le gagne-pain de ses employés.

Doit-on comprendre de votre témoignage devant notre comité que le gouvernement du Canada doit s'abstenir et vous laisser régler vos propres problèmes, que vous ne faites même pas mention d'une aide gouvernementale?

• (1135)

**M. Stephen Markey:** Non. Je vais être franc avec vous, ce n'est pas ce que nous disons. Ce que nous avons fait, c'est chercher nos propres solutions aux problèmes que nous avons. Voilà pourquoi nous avons négocié ce prêt avec Capital générale électrique. Nous avons la certitude que les mesures de financement que nous avons mises en place et la protection de la LACC nous permettront de créer une ligne aérienne forte, viable, aux termes de ce processus. Nous n'aurions pas pris ces mesures si nous n'avions pas pensé que tel serait le résultat. Nous en sommes tout à fait sûrs.

Les arguments, les propositions et les enjeux dont M. Hargrove a fait état sont très importants. Ils sont très importants aussi pour nos employés. Mais ce n'est pas nous qui avons lancé cette idée.

**M. James Moore:** Il est sûr que M. Hargrove et les syndicats vont entrer dans cette phase de négociation avec leur propre perspective, tout comme vous avez la vôtre, mais il viendra un moment dans les 60 jours à venir où l'on réclamera instamment des contribuables une injection d'argent pour protéger les emplois qu'il est payé pour défendre.

Pensez-vous que le gouvernement du Canada devrait délier les cordons de sa bourse pour empêcher Air Canada de licencier des employés que vous licencieriez autrement sans l'aide gouvernementale?

**M. Stephen Markey:** Non, je ne veux pas dire ça. La réalité que vous évoquez est une question hypothétique qui se posera dans les mois à venir, et nous devons attendre pour voir ce qui va se passer lorsque nous en serons là.

Entre-temps, nous avons eu des pourparlers avec DRHC, qui est un ministère important, au sujet de divers programmes, et nous allons étudier toutes les options qui s'offriront à nous dans ce processus. C'est la finalité de tout ce processus. Le processus est conçu pour discuter de tout cela.

**M. James Moore:** Ce que vous dites, c'est que les syndicats vont solliciter l'aide gouvernementale et qu'Air Canada n'exclut pas, dans les 60 jours à venir, de demander l'aide du gouvernement?

**M. Stephen Markey:** Je crois que c'est ce que vous dites, monsieur Moore. Je n'ai pas dit cela.

**M. James Moore:** Allez-vous demander de l'argent au gouvernement ou non?

**M. Stephen Markey:** Nous avons déjà dit que nous n'avons pas demandé d'argent au gouvernement.

**M. James Moore:** Allez-vous le faire?

**M. Stephen Markey:** Je ne veux pas répondre à votre question en vous donnant la réponse que vous voulez entendre. Le fait est que nous nous sommes placés sous la protection de la LACC, et nous verrons comment les choses vont se dérouler.

**Le président:** Merci, monsieur Moore.

Clarification au sujet de la première question. Le greffier me fait savoir que lorsqu'il a été décidé de tenir ces audiences dans la séquence que vous savez, M. Gaspar a été contacté et M. Milton a été invité à témoigner. Quelle que soit la teneur de ces pourparlers, cela n'a aucune importance, monsieur Markey, mais je tiens à ce qu'on note le fait que nous avons bel et bien invité M. Milton à témoigner.

Monsieur Fontana.

**M. Joe Fontana:** Monsieur le président, moi aussi, je suis déçu par l'absence de M. Milton, car il y a trois ans, il a pris des

engagements personnels—je n'ai pas le compte rendu sous les yeux—il a promis au pays et au monde entier qu'il ferait des choses merveilleuses avec Air Canada, par suite de la fusion d'Air Canada avec Canadien.

Je dois reconnaître que ce document—vous savez à quel point je vous respecte, Stephen, ainsi que vous, Fred—n'est qu'une série de critiques à l'endroit des autres. Vous semblez vouloir blâmer tout le monde sauf vous-mêmes. Je sais ce qui s'est passé sur le marché mondial, mais vous blâmez les syndicats, les créanciers ainsi que le gouvernement et ses taxes et règlements. Vous blâmez tous les autres, mais, dans ce mémoire, le conseil et la direction d'Air Canada ne semblent pas vouloir reconnaître que leur plan d'affaires laissait à désirer.

Je crois que c'est James qui a dit que vous avez reçu un bien de la Couronne pratiquement libre de dettes. Or, vous avez réussi à le grever d'une dette de 12 milliards de dollars.

J'ai plusieurs questions à vous poser. Comme solution, vous proposez de négocier avec les syndicats et les créanciers. Vous n'avez pas demandé d'argent au gouvernement, mais vous demandez au gouvernement de renoncer à des recettes fiscales, ce qui est la même chose, à mon avis.

Commençons par ce que vous nous demandez. Si nous renonçons aux taxes d'accise ou que nous les réduisons, ainsi que les droit pour la sécurité, les loyers et le reste, qu'est-ce qui nous garantit que ce seront les consommateurs qui en profiteront et non pas Air Canada? Au bout du compte, c'est toujours le consommateur qui paie.

Deuxièmement, en ce qui concerne les économies de 650 millions de dollars que vous demandez à vos employés—et je suis d'accord avec vous pour dire qu'ils travaillent très fort et ont traversé de grandes épreuves—je me pose des questions, parce que Buzz Hargrove nous a dit, lorsqu'il a comparu devant notre comité, qu'il vous avait offert 45 millions de dollars et qu'il pourrait probablement même vous offrir 65 millions de dollars. Où croyez-vous trouver les autres 590 ou 600 millions de dollars en économies? Commençons par ces questions.

• (1140)

**M. Stephen Markey:** Premièrement, monsieur Fontana, je tiens à dire que M. Milton ne savait pas que vous l'aviez invité à témoigner. Il n'a pas reçu d'invitation officielle, sinon, je suis certain qu'il serait venu.

**M. Stan Keyes:** C'est probablement la faute de Fred.

**M. Fred Gaspar (gestionnaire, Relations gouvernementales, Air Canada):** C'est évident.

**M. Stephen Markey:** Il a le dos large.

**M. Fred Gaspar:** Voilà pourquoi je suis si bien payé.

**M. Stephen Markey:** Je ne peux vous donner de garanties. Il serait idiot de ma part de vous dire que si vous prenez telle mesure, si certaines taxes d'accise étaient abaissées, nous vous garantissons que ce seront les consommateurs qui en profiteront. Cela nous est impossible. Il nous est impossible de savoir ce que l'avenir nous réserve, pas plus que nous aurions pu dire il y a trois ans où nous en sommes aujourd'hui.

Ce que nous savons toutefois, c'est que si certaines de ces modifications ne sont pas apportées, notre secteur ne pourra se redresser. La situation ne s'améliorera pas. Des changements s'imposent, et c'est tout ce que nous disons, monsieur Fontana. Je ne prétendrai pas avoir une meilleure boule de cristal que vous ou tout autre membre de ce comité.

**M. Joe Fontana:** Mais vous n'avez pas répondu à ma question sur ce que vous demandez au gouvernement. Il faut s'assurer que les gens puissent prendre l'avion. Le public a prouvé qu'il est prêt à voyager à bord des avions des transporteurs qui peuvent leur offrir du service et un bon prix; ils sont prêts à prendre l'avion si vous leur offrez un marché.

Voici donc ma question : si vous voulez une part des recettes fiscales, qu'est-ce qui nous garantit que vous abaisserez les tarifs passagers pour faire en sorte que les consommateurs profitent aussi de ce que vous accorde le gouvernement?

**M. Stephen Markey:** Air Canada ne demande rien de précis. Nous croyons que les propositions que nous avons faites profiteront à tout le secteur. Nous estimons que ce sont des problèmes qui touchent tout le secteur.

**M. Fred Gaspar:** Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais préciser une chose.

Plutôt que de vous faire une promesse, monsieur Fontana, nous pouvons vous donner un exemple de ce qui s'est produit dans le passé. Lors du premier anniversaire de l'arrivée de Tango sur le marché canadien, Air Canada a célébré le transport de plus d'un million de passagers et le succès de Tango en offrant des sièges à un dollar. Avec les taxes et frais divers, ces tarifs étaient autour de 95 ou 98 \$. C'était donc dans l'intérêt d'Air Canada. Depuis deux ou trois ans, nous tentons désespérément de stimuler le trafic intérieur et les tarifs ne sont qu'une façon de faire cela.

**M. Joe Fontana:** Vous demandez 650 millions de dollars des syndicats, dont 65 millions de dollars proviendront des TCA. Pourriez-vous nous expliquer cela de nouveau? D'où proviendront les 590 millions de dollars restants?

**M. Stephen Markey:** Je ne peux vous donner une ventilation détaillée, monsieur Fontana, car, justement, beaucoup de gens travaillent à établir ces données ventilées depuis six ou huit semaines, depuis notre première rencontre avec les dirigeants du syndicat, le 6 février, en vue d'en arriver à un accord le 15 mars. On a consacré des efforts considérables à tenter de déterminer comment on pourrait retirer du système 650 millions de dollars en coûts de main-d'oeuvre. Nous serons heureux de vous donner plus de détails dans les jours qui viennent, car je ne les ai pas aujourd'hui.

**M. Joe Fontana:** Je vous en saurais gré.

Pourriez-vous me dire si Tango fait des profits? Est-ce que ZIP fait des profits? Est-ce que Jazz fait des profits?

**M. Stephen Markey:** Il est certain que Jazz ne fait pas de profits. Jazz a essuyé des pertes de 90 millions de dollars.

**M. Joe Fontana:** Oui, parce qu'il y a eu démarketing à outrance.

**M. Stephen Markey:** Ce n'est pas notre avis. Dans les faits, le trafic régional au Canada a subi une baisse radicale. Il a beaucoup souffert des nouveaux droits pour la sécurité qui ont été imposés, cela ne fait aucun doute. Jazz, comme bien d'autres transporteurs, a dû relever de nombreux défis.

Il ne s'agit pas simplement de marketing. Nous avons fait un marketing très dynamique de Jazz. Nous avons tenté de rassembler les quatre noms pour mettre de l'avant une image à l'attrait universel.

Nous avons pris cette décision délibérément afin de nous doter d'une marque très forte.

**M. Joe Fontana:** Jazz est-il encore à vendre? M. Milton l'a mis en vente il y a un mois ou deux.

**M. Stephen Markey:** Il ne fait aucun doute que nous examinons diverses possibilités. Au cours du processus actuel, certaines de ces possibilités prendront de l'importance.

**M. Joe Fontana:** Est-ce que Tango a fait des profits? Est-ce que ZIP a fait des profits?

**M. Stephen Markey:** ZIP et Tango étaient pour nous une façon de démontrer que nous pouvions offrir aux consommateurs un produit à faibles coûts. À notre avis, ZIP et Tango sont de très bonnes marques au sein de la famille d'Air Canada, des marques très attrayantes sur le marché. Mais il n'en reste pas moins que, en dernière analyse, ZIP et Tango ne sont pas la solution qu'il nous faut. Nous devons réduire les tarifs aériens de façon plus générale. ZIP et Tango étaient notre façon de tenter de répondre à la demande du marché.

• (1145)

**M. Joe Fontana:** Pourriez-vous dire au comité comment vous avez réussi à accumuler une dette de 12 milliards de dollars? Si vous êtes en mesure de nous donner ces informations, moi, ça m'intéresse.

**M. Stephen Markey:** Je suis sûr qu'on peut obtenir cette information auprès de M. Peterson. Une partie de la dette a découlé de la fusion et l'autre partie était antérieure à celle-ci. Nous vous fournirons volontiers cette information.

**Le président:** Ferez-vous parvenir ces données au comité?

**M. Stephen Markey:** Oui, monsieur.

**Le président:** Je vous remercie. Vous verrez, monsieur le greffier, à faire distribuer ces données aux membres du comité.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, merci beaucoup d'être présents parmi nous. Je ne me sens pas mal à l'aise que M. Milton ne soit pas ici. Je suis un peu surpris de la réaction de mes collègues. On n'est pas à l'heure de faire le procès du président de votre entreprise. Je laisse aux actionnaires le soin de le faire. On est plutôt à l'heure de voir ce qu'on fait avec 35 000 employés, avec la plus grosse entreprise d'aviation au Canada.

Si jamais il y avait faillite, est-ce qu'il y a une relève qui pourrait reprendre l'entreprise? Est-ce qu'il y a d'autres entreprises au Canada qui pourraient rapidement donner le même service à tous les usagers, ou si c'est impensable?

[Traduction]

**M. Stephen Markey:** Ce n'est pas du tout notre intention pour l'instant. Le processus en cours devrait aboutir à une restructuration ordonnée d'Air Canada, laquelle aboutira à son tour à une renégociation des conventions collectives, à un bilan plus solide et à un accroissement de la compétitivité de la société qui pourra offrir des services aux Canadiens et aux voyageurs du monde entier. Nous n'avons donc pas fait de planification de la succession.

Nous ne prévoyons pas le résultat auquel vous songez. Il ne conviendrait pas que nous concentrons notre attention sur cette possibilité pour l'instant. La nouvelle société aérienne donnera de l'emploi à des milliers de personnes et pour l'instant, tous nos efforts visent à atteindre cet objectif.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Je suis en partie satisfait, mais moi, personnellement, je crois qu'il n'y a pas d'autre entreprise qui peut prendre votre place et je suis conscient que la restructuration que vous faites constitue la meilleure façon d'essayer de garantir le service, pour autant qu'on puisse garantir le service à travers tout le Québec et tout le Canada.

Évidemment, les contraintes vont arriver. Qu'est-ce qu'on fait? J'ai vu des analystes et des spécialistes à la télévision qui, ces jours-ci, vous font des rapports, vous suggèrent et vous conseillent de vous concentrer sur l'international, de laisser tomber le régional. Est-ce que vous envisagez la possibilité de vous concentrer seulement dans un créneau et de laisser tomber une bonne ou une certaine partie de vos activités?

[Traduction]

**M. Stephen Markey:** Le fait est qu'Air Canada est un transporteur qui appartient à un réseau très étendu. À l'issue de ce processus, nous voulons être un transporteur de réseau plus économique, un transporteur qui continuera de desservir de nombreux marchés au Canada.

En tant que transporteur appartenant à un réseau international, nous devons desservir des marchés intérieurs. S'il nous faut peut-être supprimer certaines liaisons intérieures—et nous n'en avons supprimé aucune dernièrement—, nous ferons preuve de prudence à cet égard, sachant que nous devons pouvoir acheminer les voyageurs intérieurs vers nos vols internationaux.

Nous n'avons pas décidé pour l'instant, monsieur Laframboise, de nous demander ce que nous ferions si nos efforts échouaient. Nous essayons de faire en sorte que le transporteur soit stable et rentable pour qu'il puisse offrir de l'emploi à des milliers de personnes et offrir des services à l'ensemble des Canadiens.

J'ai donc un peu de mal à suivre votre raisonnement. Je ne dis pas qu'il ne sera pas nécessaire de supprimer certaines liaisons. Nous avons cependant constaté ces dernières années que lorsque nous avons supprimé certaines liaisons, d'autres transporteurs les ont reprises.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Ça, ce n'est pas toujours nécessairement en faveur des communautés, mais ce n'est pas l'objet du débat, ce n'est pas l'intention de mes propos.

Vous avez évalué, avant de vous mettre sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies, que cette restructuration nécessitait une participation de vos employés de l'ordre de 650 millions de dollars. Est-ce que l'estimation est toujours

la même, ou si votre comptabilité d'exercice des dernières semaines va vous obliger à faire plus de demandes auprès des employés?

• (1150)

[Traduction]

**M. Stephen Markey:** Le fait est, monsieur Laframboise, que lorsque nous avons examiné notre situation et que nous avons entamé des discussions avec nos collègues syndicaux, nous avons conclu, pour reprendre une expression utilisée par M. Milton, que brûler les meubles n'était pas une bonne stratégie. Continuer à brûler les actifs de la société pour financer ses activités quotidiennes n'allait pas régler notre problème. Nous n'avons finalement pas pu réduire de 650 millions de dollars nos dépenses lors de nos négociations avec les syndicats, à l'exception de ceux que j'ai mentionnés au départ.

Nous avons dit franchement aux syndicats dès le début lors des réunions qui ont duré toute la nuit la semaine dernière et pendant les jours qui ont précédés qu'une fois qu'on a invoqué la LACC, les jeux sont faits. La LACC met tout le monde sur un pied d'égalité. Nous pensons que les créanciers, les titulaires d'obligation ainsi que d'autres intervenants auront leur mot à dire. Je ne peux pas dire que l'offre de 650 millions de dollars demeure sur la table.

Au fur et à mesure que se déroulera le processus et que nous élaborerons un plan auquel tous les intervenants pourront donner leur aval, il se peut fort bien que nous devions réduire nos dépenses de beaucoup plus que 650 millions de dollars.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Évidemment, sauf après le 11 septembre, vous n'avez jamais demandé d'argent au gouvernement. Vous aviez demandé 2 milliards de dollars dès le début, mais je me dois de dire que vous avez été consistants. Vous avez demandé ce que l'industrie demandait. Avec l'APAC, vous avez demandé que les taxes soient revues, que la taxe sur la sécurité soit carrément abolie, que la taxe d'accise, les loyers d'aéroport, les frais d'améliorations aéroportuaires soient revus. Vous avez toujours été consistants.

Dans votre rapport d'aujourd'hui, je vois que pour la première fois, vous nous dites qu'il y a une compétition face aux États-Unis. Les États-Unis ont investi 22 milliards de dollars pour venir en aide à l'industrie, et vous sentez que face à la compétition, cela vous nuit présentement et vous voudriez que le gouvernement mette en place un programme d'aide et un programme de développement des entreprises, pour que vous soyez capables de faire l'acquisition d'avions, etc. Pour le reste, il ne faut pas rêver. Si le gouvernement n'a pas décidé d'enlever toute la taxe sur la sécurité aérienne, ce n'est pas vrai qu'il va vous laisser la taxe d'accise; vous pouvez oublier ça. Cela veut dire qu'il faut voir, à court terme, à obtenir une aide ponctuelle. À cet effet, vous demandez le retour du Programme de développement des entreprises.

Est-ce que vous aviez un chiffre en tête, ou si c'est trop tôt? Vous demandez quand même un programme d'aide bien spécifique pour vous permettre de faire l'acquisition d'avions.

[Traduction]

**M. Stephen Markey:** Je tiens à préciser que nous n'avons pas demandé d'aide. Je n'étais pas ici ce matin pour entendre le témoignage du ministre, mais à ma connaissance, il a dit la même chose. Nous n'avons pas réclamé qu'on nous renfloue.

Ces dernières semaines, nous avons tenu de longues discussions avec les fonctionnaires du ministère des Transports. Ces derniers ont fini par nous proposer une aide financière provisoire dont nous n'avions pas besoin. Nous avons donc tiré parti d'une négociation que nous menions avec Générale électrique pour obtenir des mesures de soutien, qui sont maintenant en place.

Lorsque je parle d'un déséquilibre dans le secteur du transport aérien en Amérique du Nord, monsieur Laframboise, j'entends par là qu'Air Canada fait concurrence à American Airlines et à toutes les autres compagnies aériennes américaines. Le gouvernement des États-Unis accorde 22 milliards de subvention à tous les grands transporteurs aériens américains, et cela nous défavorise.

C'est manifeste, surtout si l'on tient compte du marché transfrontalier. Bon nombre des compagnies américaines qui ont reçu de l'aide ces dernières années redéployent leur flotte aérienne dans les régions frontalières, et cela a une incidence sur nos activités. Ces transporteurs ne seraient probablement pas en exploitation sans ce soutien gouvernemental.

Je le répète, nous n'avons rien demandé. Nous avons simplement dit que le gouvernement du Canada ne peut faire abstraction de la concurrence que nous livrent les grands transporteurs américains, et qu'il ne peut ignorer que le gouvernement des États-Unis les a aidés. C'est tout ce que nous avons dit.

• (1155)

**Le président:** Merci, monsieur Laframboise.

Monsieur Markey, j'aimerais récuser certains chiffres que vous avez cités. Certains d'entre nous nous sommes rendus à Washington plus tôt cette semaine, et nous y avons rencontré des membres du Comité des transports, tant de la Chambre des Représentants que du Sénat. Étant donné les audiences en cours, nous tenions particulièrement à savoir quelle forme de soutien le gouvernement américain donnait au transport aérien de son pays, surtout à cause de tous ces chiffres qu'on se renvoyait. Or l'aide accordée est loin d'atteindre les 22 milliards que vous venez de citer, il faudrait donc que vous revoyiez tout cela.

Je ne veux pas trop m'étendre là-dessus, mais je pense que nous sommes en mesure de vous donner une idée plus exacte de ce qui se passe vraiment aux États-Unis.

Monsieur Keyes.

**M. Stephen Markey:** Je vous remercie.

**M. Stan Keyes:** Merci, monsieur le président. Merci, Stephen et Fred, d'être venus témoigner devant nous aujourd'hui.

Jusqu'à maintenant, j'ai été d'une franchise plutôt brutale, et je vais donc poursuivre dans cette veine.

En vérité, j'ai très peu de sympathie pour Air Canada lorsque je l'entends se plaindre des coûts entraînés par sa fusion avec Canadien, des problèmes que cela lui a occasionnés et de sa situation actuelle.

Comme s'en souviendront certainement ceux qui siégeaient ici il y a quelques années, lors de la tentative d'achat d'Air Canada et de Canadien par Gerry Schwartz, Air Canada l'a combattu avec acharnement et avec tout ce qu'elle avait, capot et cabinet de pilotage compris, afin d'acquiescer Canadien à sa place. Certains d'entre nous avaient alors des doutes sur la solidité d'une telle proposition, et même certains experts appelés à témoigner ici, se demandaient ouvertement comment la compagnie réussirait ce coup-là. M. Schwartz lui-même disait être obligé de solliciter au maximum ses ressources pour envisager la transaction, et il se demandait donc comment Air Canada allait pouvoir s'en tirer.

Alors mettons quelque chose au clair. Robert Milton a dit récemment que le modèle est détruit. Mais après lecture du rapport que vous nous avez soumis aujourd'hui Steve, je tiens à rappeler à tous qu'il ne s'agissait pas du modèle de la banque, ni de celui du syndicat, ni encore de celui du gouvernement, mais bien de celui de M. Milton lui-même. C'est lui qui tenait à posséder ce grand et glorieux transporteur national au Canada, qui selon lui réussirait à respecter tant ses obligations nationales qu'internationales, et serait notre porte-étendard.

Maintenant, on nous dit qu'Air Canada devra se mettre au régime minceur, être de taille plus modeste, et par conséquent, offrir une capacité réduite. Il faudra aussi qu'on comprime les salaires et les effectifs pour que tout cela soit possible, et on peut penser que le transporteur desservira moins de destinations au pays.

Cela m'amène donc à ma première question : de quel modèle parlons-nous au sujet d'Air Canada? Est-ce celui qui est détruit et que M. Milton nous avait soumis à l'époque de la tentative de Gerry Schwartz, ou est-ce le nouveau, aux structures simplifiées?

**M. Stephen Markey:** Si vous permettez, monsieur Keyes, je ne serai pas d'une franchise brutale, je me contenterai d'être honnête tout en m'efforçant de vous dire franchement ce que je pense de vos observations.

Vous parlez de la première fusion. Souvenez-vous que mon point de vue sur la chose est assez particulier, puisque je faisais partie de Canadien. À l'époque, les choix qui s'offraient à nous n'étaient pas aussi intéressants que ce que nous en disaient bon nombre de gens. Beaucoup de supposés conseillers de tout acabit nous disaient que si nous faisons d'autres choses, la situation se réglerait d'elle-même. Ni moi ni M. Milton ne pensions cependant que de laisser en plan 16 000 personnes était dans l'intérêt de qui que ce soit; c'est pour cela qu'après étude du marché et des autres possibilités, nous avons opté pour la fusion des deux transporteurs, c'était ce qui nous paraissait le plus sûr.

Affirmer que rien n'a changé dans les trois ans depuis que cela s'est passé, revient tout simplement à nier la réalité. Le monde entier est différent pour notre transporteur aérien, et de façon tout à fait fondamentale. Rappelons qu'il n'y a quand même pas très longtemps, les terroristes ont jeté des avions contre des tours à New York. Cela a changé de fond en comble les conditions dans lesquelles l'industrie du transport aérien se débat pour survivre. Il ne nous est donc pas difficile d'affirmer que le modèle que nous avons connu jusqu'à maintenant n'existe plus. Pour ma part, je n'ai aucune hésitation à le dire : Le modèle que nous avons suivi s'est effondré, il est détruit.

Si l'on regarde ce qui se passe dans les compagnies aériennes à service général du monde entier, on voit bien qu'elles sont toutes en difficulté. Songer à tous ces transporteurs aériens qui ont fait faillite ces dernières années.

Monsieur Keyes, je le répète, à mon avis, le modèle ne fonctionne pas, et ainsi que le disait Robert, ce que le consommateur d'aujourd'hui veut, c'est un service à coût réduit et non un modèle à coût total. Si toutefois nous insistions pour conserver le modèle actuel, nous savons tous où cela nous mènerait.



• (1200)

**M. Stan Keyes:** La question qui découle naturellement de cela est de savoir qui a conçu le modèle qui est maintenant en miettes? Je vous ramène ici à la page 3 de votre mémoire, plus précisément aux deux dernières lignes : «les salaires et les contraintes professionnelles qu'ils»—les employés s'entend—«ont obtenus au cours des ans sont tout simplement, mais radicalement excessifs par rapport à ce que nos clients sont prêts à payer». Est-ce que cela vous a été révélé seulement récemment? Pourquoi Air Canada, alors qu'elle négocie en bonne et due forme avec ses employés, a-t-elle accordé toutes ces choses qui sont devenues un boulet pour elle aujourd'hui? Qui est la cause du problème?

**M. Stephen Markey:** Franchement, à mon avis, personne n'est à l'origine de ce problème, et à mon avis vous êtes trop dur et un peu injuste.

Dans les faits...

**M. Stan Keyes:** Je vous interromps ici, mais je ne recommencerai plus.

**M. Stephen Markey:** Ça va.

**M. Stan Keyes:** Vous ne pouvez pas dire que je suis trop dur et injuste lorsque vous savez combien d'employés il faut pour faire fonctionner un aéronef ailleurs dans le monde; cela oscille entre 100, 110 ou 115 personnes, tandis que chez Air Canada, il faut 185 personnes par avion. On pourrait aussi comparer le nombre de cadres chez Air Canada et chez d'autres transporteurs aériens, qui utilisent d'autres modèles. Air Canada est une compagnie gonflée, qui coûte trop cher et qui compte trop d'employés.

**M. Stephen Markey:** Monsieur Keyes, il est très facile aujourd'hui d'évoquer la situation de ces cinq dernières années et d'affirmer, avec le recul, que c'est pour telle raison que la compagnie a commis toutes ces erreurs.

**M. Stan Keyes:** Non, ce n'est pas ce que je fais.

**M. Stephen Markey:** En fait, ce que nous sommes en train de faire, c'est nous tourner vers l'avenir.

**M. Stan Keyes:** Ce n'est pas ce que je fais, parce que quelqu'un chez Air Canada a commis des erreurs lors de la négociation, a fait des promesses impossibles à tenir.

**M. Stephen Markey:** Nous nous tournons vers l'avenir. Tel était bien l'objet de cet exercice.

**M. Stan Keyes:** Stephen, c'est bien ce qui s'est passé.

**M. Stephen Markey:** Non, monsieur, je ne suis pas d'accord.

**M. Stan Keyes:** Aujourd'hui, sur le plan de l'attribution des contrats...

**M. Stephen Markey:** Je ne suis pas du tout d'accord et je pense que vous vous montrez très injuste dans votre relation de ce qui s'est passé.

**Le président:** Merci. Le sujet est clos.

**Une voix:** Je voudrais entendre les réponses.

**Le président:** Je suis désolé. Je pense que ce serait s'appesantir... à moins que M. Markey ne souhaite donner ces réponses. Quand les gens élèvent la voix, il est impossible d'obtenir des réponses.

**M. Stan Keyes:** Monsieur le président, je vous prie de m'excuser. Je ne voulais pas être négatif.

**Le président:** Un instant. Quelle était la question—brièvement?

**M. Stan Keyes:** Stephen sait quelle était la question.

**M. Fred Gaspar:** Monsieur le président, avec votre permission, je souhaiterais donner aux membres du comité une très brève explication. Je pense que M. Keyes, à raison, affirme que le nombre d'employés par appareil... Actuellement, Air Canada n'est certainement pas compétitive, alors... je ne connais pas le chiffre exact mais comparativement au nombre d'appareils que nous avons, nous avons beaucoup trop d'employés.

Cependant, nous voudrions rappeler aux membres du comité la conjoncture économique qui existait en 1998-1999, quand la prospérité régnait. Nous avons négocié à ce moment-là un accord avec le gouvernement du Canada et par disposition législative, on nous a imposé de ne pas procéder à des mises à pied. Si je dis cela, ce n'est pas pour jeter le blâme sur qui que ce soit, mais nous vivons en ce moment les conséquences d'un engagement qui a expiré au mois de janvier. Effectivement, nous aurions pu être moins conciliants, mais je suppose que si nous n'avions pas adopté une attitude proactive et si nous avions licencié la totalité des 16 000 employés des Lignes aériennes Canadien, on aurait crié haro sur nous.

**Le président:** Merci, monsieur Gaspar.

Monsieur Keyes, je vous donnerai deux minutes de temps de parole pour votre réfutation, d'ici la fin de la séance.

Monsieur Gouk.

**M. Jim Gouk:** Merci, monsieur le président.

Vous nous avez expliqué les concessions que vous estimez nécessaires de la part des syndicats, des cadres et du gouvernement. Que fait votre société sur le plan structurel? Je songe ici aux baux et à l'intégration de votre flotte. Si WestJet a tellement de succès, c'est parce que cette société n'utilise qu'un type d'appareil. Quand on prend un vol d'Air Canada, on ne sait jamais quel type d'avion ce sera même si c'est toujours la même liaison. Il peut arriver que vous alliez aux toilettes et que tout soit écrit en anglais et en français, alors que la fois suivante ce sera écrit en anglais et en espagnol à cause d'un bail avec l'Argentine ou pour une autre raison. Que fait Air Canada sur le plan de sa propre structure pour redresser la situation sans avoir à demander de concessions aux autres?

• (1205)

**M. Stephen Markey:** Votre question est très importante, monsieur Gouk. Nous avons voulu faire des changements marqués au sein de la société. Depuis la fusion, nous demandons à nos employés de s'accommoder de changements constants. Une grande partie de ces changements visent au redressement dont vous parlez, la réduction des coûts. Nous avons modifié le niveau du produit et du service. Nous sommes parfois allés trop loin. Nous avons essayé de corriger le tir. Il s'agissait toutefois essentiellement de réduire nos coûts. Nous savons que nous sommes victimes d'un modèle qui ne fonctionne pas, dont a parlé M. Keyes, et le consommateur ne veut pas payer davantage pour l'obtenir. Nous avons mis au rancart certains appareils. Je ne pourrais pas vous dire combien d'appareils ne sont plus utilisés mais nous avons mis au rancart les F-28, ce qui en réjouira plus d'un, les DC-9, certains 767, etc. Nous allons donc réduire la flotte d'appareils. Je vous dirai que nous envisageons une flotte réduite, une flotte qui jagera moins mais qui permettra des vols plus fréquents, alors que nous réserverons les gros porteurs pour les liaisons internationales.

**M. Jim Gouk:** Avez-vous, ou aurez-vous sous peu, un plan d'entreprise que vous pourriez présenter au comité et qui expliquerait qu'un résultat serait possible si vous preniez telle ou telle mesure? Il s'agirait de mesures réalisables, non pas de chimères. Le plan d'entreprise ferait la preuve que des résultats sont possibles. Manifestement, Air Canada éprouve des problèmes. Vos bailleurs de fonds, vos employés, le public voyageur, le gouvernement, tout le monde pâtit de la situation présente. Pouvez-vous montrer quelque chose de concret à tous ces gens, qui ne cessent pas de souffrir de la situation, afin qu'ils voient la lumière au bout du tunnel? Vous contentez-vous de mesures au hasard et attendez pour voir si elles donnent des résultats?

**M. Stephen Markey:** Non. Je ne pense pas que nous prenions de mesures au hasard et que nous attendions de voir si elles donnent des résultats. Le plan d'entreprise dont vous parlez fait partie des modalités que nous envisageons actuellement. Nous pensons que le plan est viable. Nous pensons que si nous réduisons les coûts de la société pour la rendre compétitive, elle pourra avoir un réseau national. Nous pensons que si nous réduisons les coûts, la société pourra offrir un réseau international et un réseau transnational qui seront concurrentiels. Essentiellement, c'est ce que nous envisageons. La société sera un transporteur national, un transporteur transnational avec modification des liaisons et de la taille, et elle offrira un réseau international.

Monsieur Gouk, je ne vais pas vous dire que ce plan éventuel sera gravé dans la pierre. Nous essayerons de maintenir une certaine souplesse car nous avons constaté depuis trois ans qu'il était impossible de prévoir de façon certaine l'évolution du marché. Nous voulons être souples, réduire les coûts et être en mesure de répondre à la demande. Nous pensons pouvoir accomplir cela grâce au produit offert par Air Canada par le passé, produit que la société est capable d'offrir à l'avenir.

**M. Jim Gouk:** Votre avenir passe-t-il par la polyvalence—une compagnie aérienne régionale, nationale, transnationale et internationale—ou pouvez-vous vous rabattre sur un plan de rechange, en devenant un peu plus pointus et en renonçant à certains marchés entièrement?

**M. Stephen Markey:** Évidemment, nous réfléchissons à un plan et non pas à deux. Au cours de ce processus, les options que vous avez évoquées sont prises en compte. La structure future de la société ne se révèle pas encore clairement. Ce n'est qu'à l'aboutissement du processus actuel que nous pourrions décider mais on pourrait très bien s'acheminer vers ce que vous...

**Le président:** Merci, monsieur Gouk et monsieur Markey.

Les noms de M. Bagnell, Mme Meredith, M. Cannis et M. Laframboise sont sur la liste et il y aura deux minutes pour M. Keyes.

**Mme Val Meredith:** Je pensais que la séance devait s'arrêter à midi.

• (1210)

**Le président:** Je sais mais nous entendons sans doute notre témoin le plus important.

**Mme Val Meredith:** Je vois.

**Le président:** Si vous voulez partir, allez-y, mais si vous avez des questions à poser, vous avez la parole.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Jim Gouk:** Je pense que Mme Meredith voulait vous signaler que M. Beddoe est assis dans la salle.

**Le président:** Je le sais.

**Mme Val Meredith:** Merci, monsieur le président. Poursuivez.

**Le président:** Nous allons travailler pendant le déjeuner.

Nous venons d'organiser une autre séance pour 14 heures sur une question d'importance capitale pour le comité, alors je vous prie...

Je demande aux témoins suivants de nous excuser de ce contretemps, mais je pense que la question est très importante. À titre de président, j'estime que nous sommes en train d'obtenir des renseignements très importants.

Madame Meredith, voulez-vous poser des questions?

**Mme Val Meredith:** Oui, volontiers.

**Le président:** Si nous posons des questions plus courtes, avec moins de préambule, les choses iraient plus rondement.

**Mme Val Meredith:** C'est le tour de Larry.

**M. Larry Bagnell:** Merci d'être venus.

Je voudrais dire tout d'abord que les employés d'Air Canada au Yukon et ceux de l'ancienne compagnie Canadien sont excellents...

**Le président:** Ne reprenons pas la campagne de publicité, Larry. Posez vos questions.

**M. Larry Bagnell:** Et bien entendu, nous pouvons compter sur les bons offices de Fred.

Vous pouvez deviner ma question. Quand Air North est arrivée sur le marché l'année dernière, sur une liaison limitée, le marché s'est rétréci, mais au lieu de réduire le nombre de vols afin que les deux compagnies aériennes puissent être rentables, Air Canada a choisi d'augmenter sa capacité de sorte que les avions étaient essentiellement vides. Cela a coûté des millions de dollars à Air Canada.

Voici mes deux questions : d'une part, je présume que votre stratégie d'entreprise ou de restructuration, que votre renouveau ou celui d'une éventuelle société qui succédera à Air Canada, signifie qu'on ne reprendra pas la même stratégie. Manifestement, elle n'a pas donné de résultats.

Ensuite, j'espère que vous conviendrez avec moi que toute participation du gouvernement pendant cette période de transition ne doit pas porter préjudice aux autres transporteurs régionaux ou à vos concurrents comme Air North et WestJet.

**M. Stephen Markey:** Merci, monsieur Bagnell, des aimables propos à l'égard de nos employés. Je suis d'accord avec vous.

Je trouve étonnant que vous parliez d'une capacité supplémentaire. Nous n'avons rien ajouté. Je ne sais pas d'où vous tirez cela. Nous assurons une liaison avec Whitehorse, en tant qu'Air Canada ou Lignes aériennes Canadien, depuis 55 ans. Cela a été et demeure un élément extrêmement important de notre réseau. Air North a choisi de nous faire concurrence sur ces liaisons avec l'appui du gouvernement du Yukon. Nous sommes en train de réduire notre capacité, quant à nous. Pour permettre à Air North de prendre de l'essor, il faut que nous réduisions de notre côté, car le marché est limité. Nous n'avons pas ajouté à notre capacité. Nous avons maintenu la capacité qui existait depuis des années parce que nous pensions que c'était un marché important et que nous voulions continuer à le desservir. Je ne comprends absolument pas pourquoi vous affirmez que nous avons procédé ainsi car si je ne m'abuse, ce n'est pas le cas.

**M. Fred Gaspar:** Très brièvement, je pense qu'il faut ajouter quelque chose de capital, à savoir le dilemme fondamental qui est celui d'essayer d'encourager un concurrent alors qu'on veut en même temps garantir la viabilité des transporteurs existants.

Monsieur Bagnell, immédiatement après la fusion, quand nous avons essayé de réduire la taille de l'appareil qui faisait la liaison avec Whitehorse, on s'est plaint abondamment qu'il n'y avait pas assez de sièges pour permettre le recours à l'Aéropian. On nous a dit qu'il n'y avait pas assez de sièges pour ceci ou pour cela. Dans la collectivité, on a fait campagne là-dessus afin de nous inciter à augmenter le nombre de sièges et de vols en direction de Whitehorse. Il y a ensuite eu l'avènement d'un autre transporteur et voilà qu'on nous demande de faire le contraire, de réduire notre capacité et d'offrir moins de sièges.

Je vous dirai que nous ne pouvons pas faire les deux. Nous ne pouvons pas augmenter le nombre de sièges Aéropian en même temps que nous réduisons notre capacité dans un même marché.

**Le président:** Une brève question, monsieur Bagnell.

**M. Larry Bagnell:** Vous n'avez pas répondu à ma deuxième question, mais j'en ai une brève troisième. J'ai été étonné que quelqu'un dise ce matin qu'il fallait modifier les dispositions de la Loi sur la concurrence pour protéger Air Canada davantage. Tout comme Anne, je suis de ceux qui estiment qu'il faudrait au contraire en renforcer les dispositions pour garantir une bonne concurrence.

Avez-vous quelque chose à dire à propos de la Loi sur la concurrence?

**M. Stephen Markey:** Je me bornerai à dire que les dispositions sont déjà très solides. Depuis quelques années, je pense qu'elles n'ont été invoquées que dans quelques cas. Très simplement, l'orientation du gouvernement me pose une difficulté, celle qui a été évoquée par Fred, et c'est ce dilemme tour à tour, l'Office canadien des transports et le Bureau de la concurrence nous disent dans un cas de réduire les prix et dans l'autre de les augmenter. Nous ne pouvons pas tout faire. La société est aux prises avec ces incohérences.

Monsieur Bagnell, nous devons nous soumettre à plusieurs textes législatifs, qui sont déjà assez draconiens en eux-mêmes. Je pense qu'ils ont réussi assez bien à alourdir nos obligations juridiques, notamment, depuis trois ans. À la vérité, je ne pense pas que cela ait profité à qui que ce soit.

•(1215)

**Le président:** Merci.

Madame Meredith.

**Mme Val Meredith:** Merci, monsieur le président.

Je ne me souviens plus qui a dit que Air Canada devrait se borner à être un transporteur international et laisser les liaisons nationales à quelqu'un d'autre. Quand vous songez à la restructuration, est-ce là une possibilité que vous envisagez?

**M. Stephen Markey:** Madame Meredith, Air Canada est un transporteur qui fonctionne en réseau et vous ne trouverez nulle part ailleurs un tel transporteur qui n'ait pas un réseau national et un système d'apport national. L'idée que nous puissions arborer la feuille d'érable canadienne pour des vols internationaux et être assujettis aux caprices d'autres compagnies aériennes, ayant des lignes d'apport au Canada, est à notre avis une aberration. Il faut savoir que si nous voulons faire des liaisons internationales, l'apport doit être garanti, assurément du point de vue des correspondances, de la billetterie, et de tout ce que cela comprend.

Nous faisons de notre mieux.

**Mme Val Meredith:** S'il y avait amélioration pour la ponctualité des arrivées, ce serait très bien.

Étant donné la réponse que vous m'avez donnée, je présume que vous avez l'intention de continuer de concurrencer tous les autres transporteurs sur le marché national, n'est-ce pas?

**M. Stephen Markey:** Il faut dire que le marché est déréglementé et que c'est précisément ce que le gouvernement a voulu voir encouragé depuis quelques années. Je suppose que nous serons plus concurrentiels dans la mesure où il y aura restructuration et où nous pourrions renaître de nos cendres. C'est inévitable.

**Mme Val Meredith:** Autrement dit, le modèle est toujours le même sauf que vous essayez de faire baisser le coût de la main-d'oeuvre. C'est le seul changement que vous envisagez, n'est-ce pas? Vous ne changez pas de modèle opérationnel et vous vous bornez à réduire le coût de la main-d'oeuvre.

**M. Fred Gaspar:** Sincèrement, nous devons répondre à la demande des consommateurs telle qu'elle nous est faite et non pas comme nous la souhaiterions. Je dis cela tout à fait à propos parce que vous avez raison. Pour les fins de la discussion, choisissez n'importe quelle liaison régionale. Si les consommateurs nous demandent un vol à 12 h 15 de Flin Flon à Winnipeg, et si notre système de réservations nous indique qu'il y a des tonnes de demandes dans le même sens, nous devons y répondre. Assurément, je suppose que d'autres transporteurs devraient en faire autant. Voudrait-on que notre structure de liaisons ne reflète pas la véritable demande? Assurément pas. Nous répondrons à la demande des consommateurs.

**Mme Val Meredith:** Le modèle demeure donc le même.

**M. Stephen Markey:** Non, le modèle est brisé.

**Mme Val Meredith:** Le modèle demeure le même. Le modèle que vous avez exposé aux membres du comité est exactement le même.

**M. Stephen Markey:** Il faut savoir que ...

**Le président:** Je suppose que si l'on pose une question, à laquelle on a répondu, on passe à la question suivante. Vous avez posé une question. « Le modèle est brisé, » vous a répondu M. Markey. Une fois la réponse donnée, on peut passer à la question suivante.

**M. Stephen Markey:** Merci, monsieur le président.

La structure de coûts de la société Air Canada, madame Meredith, ne nous permet pas de faire concurrence efficacement dans un marché où les faibles coûts sont la norme. Nous affirmons que le modèle haut de gamme, à coût élevé, qui est l'image de marque d'Air Canada ne fonctionne plus. Récemment, notre vice-président aux finances a exposé des modalités très circonstanciées sur le genre de défi financier que nous rencontrons, et il y a incorporé l'exposé que nous avons fait devant nos syndicats en février, de même que bien d'autres éléments qui expliquent que nous devons effectuer un changement. À défaut de cela, le résultat est inévitablement la fin.

**Mme Val Meredith:** Autrement dit, le seul changement porte sur une réduction du coût, le coût de la main-d'oeuvre. Cela signifie-t-il que le service haut de gamme ne sera plus offert. Ce sont les changements au modèle que vous affirmez...

**M. Stephen Markey:** Je pense que c'est un résumé un peu trop simpliste. Je ne peux pas être d'accord avec vous.

Le modèle d'entreprise va se façonner grâce aux discussions et aux négociations qui se poursuivent actuellement. Je pense qu'il en résultera une compagnie aérienne viable et rentable qui desservira le marché canadien dans un environnement à faible coût avec service sur les marchés transfrontaliers et internationaux.

C'est ce que nous ferons et nous le ferons comme il faut.

**Le président:** Monsieur Cannis.

● (1220)

**M. John Cannis:** Merci, monsieur le président.

Je vais poursuivre sur le sujet des modèles.

**Le président:** C'est votre sujet préféré.

**M. John Cannis:** En effet, car il me semble qu'on essaie de déterminer si le modèle a changé ou non.

Je me reporte à ce que M. Hargrove a dit. Il me semble—et c'est ce que j'en conclus—que la conjoncture a changé, entraînant la nécessité de changer le modèle.

Monsieur Markey, c'est précisément ce que je veux savoir. Je ne sais pas si vous étiez présent, plus tôt aujourd'hui, mais M. Hargrove a signalé que la conjoncture avait changée. Il a parlé d'Internet, des grandes sociétés, du 11 septembre, etc., toutes sortes de causes qui ont bouleversé la situation au Canada, aux États-Unis et ailleurs.

Vous pouvez peut-être ajouter quelque chose. M. Hargrove a dit qu'il y avait eu une incidence sur le secteur. J'aimerais que vous développiez cette affirmation. C'est ma première question.

Mon autre question porte sur la réglementation de la concurrence. À mon humble avis, je ne peux pas concevoir qu'une fois la réglementation établie, on puisse demeurer concurrentiel étant donné qu'on est assujéti à des lignes directrices strictes. Pouvez-vous développer?

Ma dernière question, bien entendu, porte sur le programme Aéroplan. On m'a posé des questions là-dessus. Les négociations que vous menez avec les administrations aéroportuaires, par exemple, empêchent-elles les progrès ou sont-elles une entrave?

Monsieur le président, c'est tout, résumé en quelques mots.

**M. Stephen Markey:** Monsieur le président, je crois avoir entendu quatre questions. Je vais m'en tenir à des réponses relativement courtes.

À mon avis, M. Hargrove avait tout à fait raison quant à son analyse des incidences historiques. Encore une fois, toutes mes excuses, votre collègue M. Keyes et moi avons eu une discussion très animée sur le sujet, plus tôt. Le fait est que pour ce secteur, l'environnement est passé du noir au blanc au cours des trois dernières années. M. Hargrove a mis le doigt sur le problème, en parlant de deux ou trois de ces questions.

J'en rajouterais. Dans notre mémoire d'aujourd'hui, nous n'avons pas tenu compte du SRAS, parce que nous voulions écarter notre liste de mauvaises nouvelles. Pourtant, on en a toute une litanie.

Au sujet de la réglementation de la concurrence, je dirais, monsieur Cannis, que l'environnement de réglementation de la concurrence est actuellement suffisant. On n'a pas à le resserrer, au contraire, je crois qu'il faudrait le relâcher un peu.

Le dernier projet de loi dont votre comité a été saisi, le projet de loi C-26, n'est qu'un autre exemple de réglementation détaillée supplémentaire, et irréaliste, touchant les programmes pour grands voyageurs et les échanges intercompagnies. Ce n'est pas seulement l'avis d'Air Canada, mais de tout le secteur.

Je suis convaincu que vous recevrez sous peu nos collègues de WestJet. Ils vous diront simplement, à mon avis, que les échanges intercompagnies et les points Aéroplan ou les programmes pour grands voyageurs ne font pas partie de leur stratégie. Je crois que le secteur s'écarte de ce genre de choses.

Bien franchement, nous ne voyons pas pourquoi on propose maintenant ce projet de loi et ce cadre réglementaire. On me dit que M. Collenette, qui a comparu plus tôt ce matin, avait déclaré vouloir les lumières du comité, sur certaines de ces questions. Je suis convaincu que d'autres témoins vous parleront des mêmes choses que moi.

Au sujet des administrations aéroportuaires sur lesquelles portait, je crois, votre dernière question, monsieur Cannis, c'est un problème très épineux. Je suis un peu déchiré, là-dessus. Je fais du travail bénévole pour une administration aéroportuaire, et je tiens à donner mon appui à l'incroyable dynamisme manifesté par les administrations aéroportuaires, dans bien des cas, qu'on ne voyait pas du temps où Transports Canada gérait les aéroports.

Mais par ailleurs, comme dirigeant d'une ligne aérienne, je vois ces palaces qu'on construit partout au pays, les loyers exorbitants payés par les administrations aéroportuaires, qui mènent tout droit aux frais d'amélioration et autres frais imposés aux lignes aériennes, clientèle captive des administrations aéroportuaires. Pour ce marché, les recettes ont baissé constamment au cours des trois à cinq dernières années, alors que les coûts augmentaient. Nous pensons que les administrations aéroportuaires sont un problème.

● (1225)

**Le président:** Monsieur Labramboise, c'est à vous.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Monsieur le président, tout à l'heure, le ministre nous a dit qu'il s'attendait à ce que nous lui fassions des commentaires et des recommandations. Moi, je suis d'accord pour que vous appuyiez les demandes de l'industrie face aux taxes sur la sécurité, l'abolition de la taxe d'accise, les loyers, les frais d'améliorations aéroportuaires. Je vous suis là-dessus.

[Traduction]

**Le président:** Veuillez poser une question courte et précise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Les employés disent qu'ils aimeraient qu'un programme soit mis en place par le gouvernement pour contribuer aux indemnités de départ volontaire, parce que votre restructuration va entraîner des départs volontaires ou d'autres départs. Est-ce que vous croyez que le gouvernement devrait financer un programme d'aide aux mises à pied par départ volontaire?

[Traduction]

**M. Stephen Markey:** DRHC et d'autres ministères offrent des programmes dont les employés voudront certainement profiter.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Face aux rachats de départs et tout, pensez-vous que les programmes existants sont suffisants?

[Traduction]

**M. Stephen Markey:** Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que nous profiterions au maximum des programmes de DRHC.

**M. Fred Gaspar:** Mais au bout du compte, malgré les programmes gouvernementaux d'aide aux employés mis à pied, certes positifs pour les employés, le problème fondamental des frais assumés par l'ensemble de l'industrie ne serait pas réglé.

**Le président:** Merci.

M. Moore a une courte question, puis M. Keys ou M. Fontana aura le dernier mot.

Monsieur Moore.

**M. James Moore:** C'est peut-être trop simplifié, mais en gros, quand vous dites que le modèle est brisé, vous voulez dire que le modèle d'une société Air Canada grande, éléphantinesque, ne fonctionne pas. Vous constatez que Ryanair, Southwest et WestJet font des profits et vous voulez faire de même. Le seul obstacle, ce sont vos conventions collectives, dont vous voulez vous défaire. C'est cela, le problème, n'est-ce pas?

**M. Stephen Markey:** Vous ne mâchez pas vos mots, mais je ne m'exprimerai certainement dans ces termes. En réalité, de nos jours, les clients ne veulent plus payer pour le genre de coûts que doit exiger une ligne aérienne comme Air Canada; il nous faut réduire nos coûts. On peut le faire par la procédure consensuelle entamée avec nos syndicats, pour couper 650 millions de dollars, ou par une procédure plus officielle comme celle qui découle de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies. Ce n'est pas le seul élément de ce processus, monsieur Moore. Il en compte de nombreux autres, qui pourraient grandement renforcer notre ligne aérienne, mais c'est certainement un élément important.

**Le président:** Monsieur Keyes, vous avez droit à une question.

**M. Stan Keyes:** Je cède cette question à M. Fontana, je sais que nous sommes en retard.

Merci, monsieur le président.

**M. Joe Fontana:** Rapidement, combien Air Canada compte-t-elle d'employés, au total?

**M. Stephen Markey:** Nous en avons 35 000.

**M. Joe Fontana:** Combien sont des gestionnaires?

**M. Stephen Markey:** Je n'ai pas le chiffre, mais je peux vous l'obtenir. Il y en a probablement entre 4 et 5 000, peut-être un peu plus.

**M. Joe Fontana:** D'après les chiffres préliminaires qu'on a présentés, des réductions de 650 millions de dollars en frais de main-

d'oeuvre que vous souhaitez, 568 millions de dollars proviendraient des hommes et des femmes qui sont au service des clients, et de 70 à 80 millions de dollars, des gestionnaires.

Un des collègues qui m'a précédé a fait remarquer que le modèle de gestion chez Air Canada, par rapport à d'autres modèles ailleurs dans le monde, semble très hiérarchisé. En demandant à certains employés d'accepter des réductions de salaire, je me demande si la direction a aussi envisagé une cure d'amaigrissement dans les échelons supérieurs.

**M. Stephen Markey:** L'an dernier, la direction d'Air Canada a volontairement accepté des réductions de salaire. Depuis quelques années, la direction d'Air Canada s'efforce de faire marcher l'entreprise. Il ne faut pas douter un instant que chaque cadre de l'entreprise se lève tous les matins et commence à chercher des façons de rendre l'entreprise rentable, et c'est ce que nous continuerons de faire.

Dans les circonstances actuelles, monsieur Fontana, vous savez sans doute que M. Milton a déclaré vouloir réduire de 20 p. 100 l'effectif de gestion. L'un d'entre nous, ici, ne sera pas là dans les mois à venir. On avait prévu au départ une réduction de 10 p. 100, mais les choses changent puisque c'était dans le cadre du processus consensuel, et que nous sommes maintenant dans le processus de la LACC. Je pense donc que l'équipe de gestion est prête à se sacrifier, et l'a déjà fait.

**M. Fred Gaspar:** Si vous permettez, en quelques instants, pour mieux comprendre...

**Le président:** Merci.

Je tiens à remercier M. Markey et M. Gaspar, mais je ne voudrais pas qu'ils ne partent sans répondre à une très importante question de M. Cannis. Nous savons tous que le Comité des transports cherche toujours à savoir d'avance quels problèmes l'avenir nous réserve. Nous savons qu'il y a un mécontentement dans le secteur du transport, au sujet des relations entre les lignes aériennes et les administrations aéroportuaires, notamment au sujet des loyers. Nous savons que nous en reparlerons.

Vous êtes dans une excellente position, monsieur Markey, puisque vous savez comment...

• (1230)

**M. Stephen Markey:** Nous avons du mal à voir cela pour l'instant, monsieur le président.

**Le président:** Votre situation est enviable puisque vous aviez compris à quel point il aurait été coûteux pour les Lignes aériennes Canadiennes de déménager de l'aérogare parfaitement fonctionnelle 1 à l'aérogare 3 à un moment aussi critique de son histoire. Vous êtes de nouveau devant un dilemme semblable avec une entreprise différente qui déménagera de l'aérogare peut-être moins fonctionnelle qu'on le souhaiterait, mais tout de même acceptable à des installations très coûteuses, ou qu'elle sera peut-être forcée d'y emménager.

Nous n'attendons pas une réponse aujourd'hui, mais je veux que vous compreniez, tout comme je veux qu'Air Canada et les autres compagnies aériennes comprennent, que ce comité souhaite étudier cette question.

**M. Stephen Markey:** Vous m'envoyez très heureux, monsieur le président. Je crois qu'il est essentiel que le mandat de ce comité comprenne ce genre de délibération. La mesure législative qui sera présentée à ce comité sous peu, si ce n'est déjà fait, revêt une importance capitale.

En toute honnêteté, les questions que vous soulevez, essentiellement des questions de coûts, viennent principalement des autorités aéroportuaires. Si nous pouvions trouver un moyen de nous y attaquer, ce serait constructif pour les délibérations auxquelles vous participez puisque ce sont des questions importantes; ce sont des coûts astronomiques. Air Canada verra sa facture augmenter d'un peu plus de 500 millions de dollars au titre des améliorations aéroportuaires.

**Le président:** Monsieur Gaspar, je vous remercie de vous être déplacé. Je veux que vous sachiez que ces audiences se poursuivront, évidemment, et que nous invitons officiellement selon la procédure de la Chambre M. Markey à y assister avec M. Milton.

Merci beaucoup.

Mesdames et messieurs, je viens de vérifier auprès du prochain témoin et nous nous sommes entendus pour prendre une pause de 10 à 15 minutes à l'extérieur plutôt que de manger ici. Monsieur Beddoe et les témoins, nous mangerons à l'extérieur de la pièce. J'invite tous ceux qui le souhaitent à se joindre à nous. Nous allons faire une pause de 15 minutes. Ne risquez pas l'indigestion, mais soyons rapides.

- (1232) \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_
- (1252)

**Le président:** Mesdames et messieurs, merci. Nous sommes maintenant frais et dispos.

Nous accueillons à présent le président-directeur général de WestJet, M. Beddoe. Bienvenue, et je vous remercie de vous être déplacé, monsieur Beddoe.

Vous avez eu un court préavis, mais vous savez que ce comité est très intéressé par ce que vous avez à dire. Vous pourrez nous aider à préparer les recommandations que nous ferons à la Chambre des communes, à l'administration, aux têtes dirigeantes en quelque sorte, afin de résoudre, nous l'espérons, les problèmes que nous vivons en ce moment, problèmes auxquels vous avez réussi à échapper pour l'instant.

**M. Clive Beddoe (président-directeur général, «WestJet»):** Et pour longtemps j'espère.

Monsieur Comuzzi, merci beaucoup de m'avoir invité. Je suis flatté que les membres du comité s'intéressent à notre opinion.

Je crois savoir que ce qui vous intéresse vraiment, c'est de savoir si l'industrie aérienne est viable à long terme. Je peux vous assurer qu'il n'y a absolument aucune raison pour que l'industrie aérienne du Canada ne soit pas viable. Nous sommes viables.

Nous avons créé WestJet il y a un peu plus de sept ans. Au début, nous n'avions que 28 millions de dollars de capital investi par un certain nombre d'actionnaires, dont la caisse de retraite des enseignants et enseignantes de l'Ontario. Nous avions trois appareils pour faire face à la très vive concurrence de deux transporteurs importants qui étaient déterminés à nous évincer du marché dès le départ. Nous desservions quatre villes de l'Ouest canadien et nous avons embauché 220 employés. Nous avons acheté trois appareils. Nous n'avions aucune dette à nos débuts.

Aujourd'hui, au bout de sept ans, notre entreprise a connu une telle croissance que nous avons maintenant 36 appareils. Depuis nos

débuts, nous avons réalisé un bénéfice total sous forme de bénéfices non répartis d'environ 135 millions de dollars. L'an dernier, notre bénéfice se chiffrait à 52 millions de dollars et nos flux de trésorerie à environ 125 millions de dollars, ce qui prouve que nous pouvons être rentables même sur les marchés les plus compétitifs.

Je vous signale que nous avons survécu aux événements du 11 septembre et que nous avons réalisé un bénéfice pendant ce trimestre de cette année-là. Nous avons connu toutes les difficultés dont M. Milton s'est plaint.

Ça ne veut pas dire que nous n'avons pas dû nous adapter. Vous vous rappellerez que nous nous sommes vivement opposés à l'introduction d'une taxe sur la sécurité. En fait, c'est M. Milton qui a félicité le gouvernement pour l'introduction de cette taxe le jour de son entrée en vigueur, simplement parce qu'il savait qu'elle allait nous nuire. Depuis, il a changé de refrain et dit maintenant que la taxe sur la sécurité leur pose un problème.

Nous avons dû nous adapter à la taxe sur la sécurité. Notre achalandage a diminué de 30 à 40 p. 100 sur certaines routes, tout comme Air Canada. Nous avons donc réduit la capacité de ces routes jusqu'à ce que nous ayons atteint un nouvel équilibre et que ces routes soient de nouveau rentables.

Nous avons dû nous adapter à un certain nombre de mesures de concurrence prises par Air Canada et Canadien. Malgré cela, nous avons réussi.

Honnêtement, la clé de notre succès est relativement simple. C'est la même formule qu'applique Southwest, Ryanair, JetBlue et easyJet. C'est un nouveau modèle, en quelque sorte, qu'Air Canada s'efforce d'imiter, mais ce nouveau modèle dépend en grande partie de notre façon d'utiliser nos appareils.

Ce qui est plus important, notre succès tient à notre façon de traiter nos employés. Nous avons harmonisé les intérêts de notre entreprise avec ceux de nos employés et les intérêts de nos employés avec ceux de l'entreprise. Tous nos employés participent aux bénéfices de l'entreprise. Tous nos employés, ou pratiquement tous nos employés, ont acheté des actions de l'entreprise et cela leur a été très profitable. Tous nos employés travaillent très fort pour assurer le succès de notre entreprise. Il n'y a pas d'acrimonie dans notre organisation; rien que de l'enthousiasme et de l'énergie pour assurer notre succès.

Cette situation est très avantageuse pour nos employés. Ils sont très dévoués, même en période de ralentissement. Lorsque le rendement de nos actions ou nos bénéfices ont diminué, nos employés ne nous ont pas abandonnés et ne se sont pas tournés contre nous. Au contraire, ils ont travaillé encore plus fort pour trouver des solutions plus créatives à nos problèmes.

WestJet compte environ 75 employés pour chaque appareil. Certains diront peut-être que c'est beaucoup, mais cela comprend 36 membres d'équipage. Les autres sont des employés de soutien, d'entretien, le personnel au sol, etc. Air Canada a environ 180 employés par appareil. Aux États-Unis, la moyenne est d'environ 115 employés par appareil. Ils sont beaucoup plus efficaces qu'Air Canada et beaucoup plus efficaces que Canadien l'était. Si vous comparez l'efficacité des transporteurs aériens du Canada et l'efficacité des transporteurs aériens américains, Air Canada et Canadien seraient bons derniers.

En raison de notre succès et parce que nous nous efforçons constamment d'améliorer notre efficacité et de réduire nos coûts, nous sommes probablement le transporteur aérien d'Amérique du Nord dont les coûts sont les plus faibles. Notre coût par siège mille, la clé de notre succès, est d'environ 9c. comparativement à 18c. pour Air Canada. Notre coût par siège mille dépend en grande partie de la longueur de nos étapes. La longueur moyenne de nos étapes n'est que de 600 milles environ; la longueur des étapes moyennes d'Air Canada est d'environ 1 200 milles. Leur dernier rapport annuel indique que leur coût par siège mille est d'environ 18c. Pour que ce soit plus clair, 30 p. 100 de ce coût est attribuable à la main-d'oeuvre, soit 6c. du mille. Même si sa main-d'oeuvre était gratuite, elle serait encore très loin de nos coûts.

• (1255)

Ce n'est donc pas seulement une question de main-d'oeuvre. Il s'agit bien davantage d'une question de structure, de ce qu'est Air Canada et de ce qu'elle est devenue.

La structure en étoile autour de plaques tournantes ne fonctionne tout simplement plus comme avant. Cette structure coûte extrêmement cher. Pourquoi? Parce que—et vous avez tous constaté ceci en atterrissant dans un grand aéroport—il y a des dizaines et des dizaines d'appareils en ligne. Pourquoi? Eh bien, parce que vous êtes arrivés à une banque, soit le point d'arrivée d'un certain nombre d'appareils.

Cela se produit parce que nous devons assurer la correspondance des vols dans notre système. Nous aussi, nous avons du trafic en correspondance : 40 p. 100 de nos clients ne vont pas seulement du point A au point B, comme certains se l'imaginent, mais du point A au point B puis au point C et parfois même jusqu'au point D. Afin de leur permettre un tel itinéraire, il faut un certain nombre d'appareils à différents aéroports qu'on appelle traditionnellement les plaques tournantes.

Air Canada peut avoir 50 ou 60 appareils qui se dirigent tous vers une plaque tournante, et pas seulement leurs propres appareils mais également ceux de leurs partenaires, leur réseau de desserte, etc. Lorsqu'il y a 50 ou 60 avions qui convergent et qu'il n'y a qu'une ou deux pistes, vous imaginez facilement qu'il faut de 30 minutes à une heure pour que ces avions atterrissent et autant de temps pour qu'ils décollent de nouveau ce qui laisse une longue période pendant laquelle il y a un vaste échange de voyageurs, de bagages et de marchandises afin que ces appareils puissent décoller avec une charge suffisante. Le succès d'un tel processus exige un grand nombre de personnes.

Dès que ces appareils ont décollé, tous ces employés n'ont plus rien à faire jusqu'au prochain groupe d'arrivées. Ainsi, la structure en étoile autour de plaques tournantes crée inévitablement un système extrêmement inefficace qui exige un grand nombre d'employés très bien rémunérés.

Afin de soutenir un tel système, Air Canada a dû fixer des tarifs élevés et le système a bien fonctionné jusqu'à la déréglementation

en 1978 aux États-Unis et en 1988 au Canada qui a permis la création de nouveaux transporteurs comme nous, WestJet, Southwest, JetBlue, etc. Nous avons un système très efficace qui nous permet de remplir nos appareils en offrant des tarifs plus bas. Nous avons miné ou, d'une certaine façon, détruit toute la structure des rendements au Canada.

Je vais vous donner un exemple. Notre tarif le plus élevé pour un vol sans escale entre Calgary et Toronto à bord d'un appareil flambant neuf est de 399 \$ pour un aller simple sans réservation. Le tarif sans réservation d'Air Canada est de 1 326 \$. Elle ne peut tout simplement pas faire face à ce genre de structure de tarifs. Elle a dû apporter des modifications, réduire ses effectifs et créer ce que j'appellerais une proposition de valeur pour son produit. C'est un producteur à coût élevé.

Mercedes-Benz est un fabricant d'automobiles à coût élevé. Elle n'essaie pas de vendre ses automobiles au prix d'une Volkswagen. Air Canada a été obligée de faire la même chose mais, malheureusement, les dirigeants d'Air Canada ont conclu que la seule façon pour eux de fonctionner est de dominer le marché. Au cours des sept dernières années, nous avons lutté contre les efforts déployés par Air Canada pour nous évincer en inondant le marché de sièges, en minant nos coûts et notre base de revenu. Heureusement, le public n'a pas réagi de façon très favorable à ces efforts et nous avons pu survivre et prospérer malgré ces pressions.

Je suis convaincu qu'Air Canada ne peut pas continuer à être ce qu'elle est maintenant. Elle doit s'adapter. Elle doit créer une proposition de valeur pour un produit à valeur plus élevée; c'est son seul avenir, ce qui suppose une forte réduction de sa taille. Malheureusement, à court terme, cela se traduirait par une réduction des vols sur de nombreuses routes ainsi que des tarifs plus élevés pour un certain nombre de routes jusqu'à ce que le marché s'adapte à cette nouvelle réalité. Mais, à mon avis, Air Canada ne peut pas continuer à fonctionner comme elle le fait maintenant.

Je tiens à préciser que nous avons maintenant 36 appareils. Notre taux de croissance est d'un appareil par mois. Chaque avion que nous ajoutons à notre système nous coûte environ 50 millions de dollars et, malgré cela, nous réussissons à faire de l'argent. D'ici la fin de l'année, nous aurons une flotte de 44 appareils et nous en aurons plus de 50 d'ici la fin de l'an prochain.

Sur ce, monsieur le président, je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1300)

**Le président:** Merci, monsieur Beddoe.

Avec la permission des membres du comité, nous allons essayer d'accélérer le processus puisque M. Beddoe doit prendre l'avion. Si personne n'a d'objection, vous aurez chacun cinq minutes pour interroger M. Beddoe.

Je donne d'abord la parole à M. Moore.

**M. James Moore:** Merci beaucoup, monsieur Beddoe, d'être venu aujourd'hui et de nous avoir conté votre histoire. Nous la connaissons tous, mais c'est évidemment très impressionnant d'obtenir des mises à jour, puisque vous semblez avoir réussi là où d'autres ont des problèmes même si vous avez dû surmonter les mêmes difficultés qu'ils invoquent pour expliquer leurs échecs.

Est-ce que cela vous dérange d'entendre le ministre des Transports et un député libéral ici présent, appelé Air Canada le transporteur porte-étendard du Canada?

**M. Clive Beddoe:** Non, cela ne me dérange pas. Je sais que nous avons besoin d'une ligne aérienne nationale et, honnêtement, je serais ravi de pouvoir considérer Air Canada avec respect et pouvoir dire que nous aimerions lui ressembler. Malheureusement, dans la conjoncture actuelle, je pense qu'aucun d'entre nous ne peut dire cela. Mais je pense qu'il est utile d'avoir un porte-étendard national. Cependant, je ne crois pas qu'elle doive répondre à tous les besoins de tout le monde.

**M. James Moore:** Vous avez énuméré quantité de choses que le gouvernement devrait faire et que l'Alliance réclame depuis longtemps : l'élimination des droits pour la sécurité de passagers du transport aérien et tout le reste. Air Canada les a énumérés aussi. Mais il y a une autre question à laquelle j'aimerais que vous songiez. Il y a beaucoup de choses qui ont été mises sur la table et qui ont fait l'objet de conjectures à propos de choses que le gouvernement pourrait faire pour aider Air Canada, qui aiderait beaucoup Air Canada à cause de sa taille et de sa nature. Je me demande donc, de toutes les choses dont on a entendu parler comme solutions potentielles à offrir à Air Canada, quelles sont les choses qu'à votre avis le gouvernement doit absolument écarter?

• (1305)

**M. Clive Beddoe:** Je serais violemment hostile à toute forme de sauvetage financier, l'idée de simplement lui remettre un chèque. Comme quelqu'un l'a rappelé, c'est une compagnie qui a été cédée à la direction sans la moindre dette il y a 14 ans et voyez ce qu'elle en a fait. La solution, ce n'est pas de donner un chèque à Air Canada; en avoir donné un aux Lignes aériennes Canadien n'a pas marché non plus, deux fois d'ailleurs, dans l'histoire des compagnies aériennes canadiennes. Lui donner un chèque, ce n'est pas la solution. Il faut l'encourager à se restructurer, à se recréer et à faire face au fait que son produit coûte cher à produire.

**M. James Moore:** Je reviens sur ma dernière question. J'ai lu il n'y a pas si longtemps que WestJet collectionne et distribue dorénavant des milles aériens. Depuis quelque temps déjà. Je suis curieux : est-ce que c'est la même chose qu'Aéroplan et quel effet cela a-t-il sur votre plan d'entreprise?

**M. Clive Beddoe:** Nous n'attribuons pas de points aux grands voyageurs. En revanche, nous avons des arrangements avec la carte Air Miles—la carte bleu et blanc—et avec American Express, qui vous permet d'accumuler des points avec cette entreprise. Vous pouvez les encaisser chez nous en faisant votre réservation en passant par American Express ou par Air Miles. En échange, ces compagnies nous achètent des places.

Nous n'avons pas en fait de programme de fidélisation, mais nous mettons nos places à la disposition de ceux qui offrent des programmes de fidélisation.

**Le président:** Merci.

Monsieur Bagnell.

**M. Larry Bagnell:** Ce matin...

**Le président:** Pas de publicité cette fois-ci.

**M. Larry Bagnell:** Non. Un témoin—et ce n'était pas Air Canada—a déclaré à mon grand étonnement que la Loi sur la concurrence était trop forte, que pour aider le secteur aérien canadien, il fallait affaiblir la Loi sur la concurrence en ce qui concerne les compagnies aériennes. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**M. Clive Beddoe:** Je me suis acharné pour renforcer la Loi sur la concurrence. Nous n'avons déposé qu'une plainte en vertu de la Loi sur la concurrence. Nous avons choisi une route d'échantillonnage pour essayer de créer un précédent en vertu de cette loi. Nous avons choisi la liaison Hamilton-Moncton-Toronto sur laquelle Air Canada a augmenté sa capacité de 50 p. 100 et réduit ses tarifs de moitié et a miné notre tarif pour nous évincer du marché, nous faire abandonner cette route.

Le processus a commencé il y a trois ans et se poursuit toujours. Il faudra sans doute attendre entre un an et demi et deux ans avant que ce soit réglé pour de bon. La Loi sur la concurrence telle qu'elle existe aujourd'hui est donc inefficace.

Vous vous souviendrez peut-être que nous avons réclamé que la loi prévoit des sanctions parce qu'avant notre intervention il n'y en avait aucune. Mais mettons les choses en perspective. La sanction aujourd'hui prévue est de 10 millions de dollars. À notre avis, Air Canada a déjà dépensé plus de 10 millions en frais juridiques et professionnels dans ce dossier. Alors, que vaut vraiment cette sanction de 10 millions?

Pour moi, la loi n'est pas assez forte. N'oubliez pas qu'elle s'applique autant à nous qu'à Air Canada.

**M. Larry Bagnell:** Pensez-vous que le secteur aérien serait vigoureux au pays si l'on était en situation de libre concurrence? Quelqu'un a-t-il cherché à vous mettre des entraves à vous ou à votre compagnie pour vous empêcher d'agir librement et d'assurer la compétitivité du marché du secteur aérien au pays?

**M. Clive Beddoe:** Il est tout à fait certain qu'Air Canada et Canadien ont cherché à nous éliminer. Un ancien de Canadien qui travaille pour nous aujourd'hui nous a dit que la société avait prévu un budget de 100 millions de dollars pour nous éliminer et je suis certain qu'Air Canada a fait de même. Est-ce déloyal? Je l'ignore. Mais pour résister à un assaut pareil, il faut avoir le gousset bien garni et une structure de coûts très bas tout en assurant un service de très haute qualité parce que n'importe qui peut offrir une place à bas prix. Mais si vous n'êtes pas ponctuels et ne redonnez pas leurs valises aux gens après le vol, vous ne resterez pas en affaires très longtemps.

**Le président:** Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Merci, monsieur le président.

Diriez-vous que le fait qu'Air Canada ait été aussi gros vous a aidés à vous développer? Car évidemment, il y avait une structure de coûts, des obligations en vertu de la loi, des obligations de dessertes régionales jusqu'en septembre 2002, il y avait quand même des dépenses supplémentaires que vous n'aviez pas. Diriez-vous que le fait qu'Air Canada avait, entre autres, une structure de coûts plus importante que la vôtre vous a permis de faire du transport aérien à moindre coût?



[Traduction]

**M. Clive Beddoe:** Certainement, notre structure de coûts est exactement la raison de notre succès. Par contre, je ne crois pas que les obligations imposées à Air Canada soient vraiment un facteur. Par exemple, si vous regardez la carte de nos liaisons, nous desservons de petits endroits comme Comox, une localité d'à peine 25 000 habitants, et l'opération est lucrative depuis le début. Nous avons créé une liaison avec Abbotsford quand personne n'y avait même songé. Nous nous sommes établis à Hamilton. Nous nous rendons dans des villes comme Sault Ste. Marie et Sudbury en avion à réaction, ce qu'Air Canada ne fait pas. C'est un service beaucoup plus coûteux que celui offert par Air Canada.

Je ne crois pas un seul instant que la question soit la taille de l'entreprise. Un gros facteur, c'est l'importance de l'endettement. Une grosse partie du problème c'est qu'Air Canada... Je vais vous donner un exemple. Nous avons commencé à offrir trois ou quatre vols par jour il y a cinq ou six ans à Abbotsford. C'était lucratif. Même si nous constituions un monopole à Abbotsford, nous pratiquions les mêmes tarifs entre Calgary et Abbotsford qu'entre Calgary et Vancouver. Air Canada ne pouvait supporter l'idée de notre présence sur ce marché et a décidé de s'en prendre à nous. Elle a offert trois vols par jour pour miner notre viabilité.

La population d'Abbotsford nous a beaucoup encouragés. Malgré cela, notre facteur de chargement était de 70 p. 100. Le facteur de chargement d'Air Canada, par contre, est de 30 p. 100 depuis deux ans à peu près. Nous comptons ses passagers. Eh bien, un facteur de charge de 30 p. 100 quand le seuil de rentabilité s'établit à 80 p. 100, cela signifie que vous dépensez des sommes colossales. C'est là que se situe une grande partie de ses pertes et c'est de là que beaucoup de ses problèmes viennent, son désir de dominer, d'évincer les autres du marché sans se soucier du coût.

L'autre chose que je dirai, c'est que si vous vous souvenez de la bataille avec Onex, Onex essayait de faire à Air Canada exactement ce qu'Air Canada essaie de faire. Comment se fait-il qu'Air Canada pouvait dépenser 1 milliard de dollars de ses fonds pour racheter les actions pour quoi? Pour que M. Milton soit le patron à la place de M. Schwartz? C'est 1 milliard de dollars complètement gaspillés. C'était racheter des actions à 18 \$ l'unité pour satisfaire deux égos. Rien d'autre.

Prenez la structure de coûts dont vous parlez aujourd'hui. Beaucoup de ces structures de coûts ont vu le jour et existent aujourd'hui parce que l'organisation a été mal gérée à mon avis.

• (1310)

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Ce qui m'inquiète, c'est que plusieurs entreprises, pas seulement ici, au Canada, mais aussi ailleurs, comme aux États-Unis, se sont mises sous la protection d'une loi sur la faillite. Donc, cela aboutira sûrement à une restructuration. Si je vous écoute, vous leur conseillez finalement d'avoir un certain ratio personnel-avion semblable au vôtre. J'ai fait un petit calcul rapide. Air Canada a 35 000 employés, 185 employés par avion. Si Air Canada suivait votre structure de coûts, le nombre d'employés tomberait à 14 200. Il y aurait donc plus de 20 000 employés qui seraient mis à pied.

Admettons que toutes les entreprises, autant au Canada qu'aux États-Unis, dans leur restructuration sous la protection d'une loi sur la faillite, aient des structures de coûts semblables aux vôtres. Je ne suis pas sûr que vous survivriez à ce qui sortirait de ça. Le fait qu'il y en ait d'autres à côté de vous avec des structures de coûts beaucoup plus importantes vous a permis de bien vivre.

Aujourd'hui, je veux bien qu'on parle de ce qu'Air Canada pourrait faire, mais j'aimerais surtout qu'on parle de ce que le gouvernement fédéral pourrait faire pour votre industrie. En effet, si jamais ces restructurations-là rendent les compagnies beaucoup plus viables sur le plan des structures, à ce moment-là, il faudra que vous soyez tous capables de vivre, et c'est là que le gouvernement doit faire une analyse approfondie des frais de sécurité, des frais d'aéroport, des coûts de loyer, de toutes les demandes traditionnelles que vous avez faites et pour lesquelles on n'a jamais eu de réponse.

[Traduction]

**Le président:** Il vous reste une minute pour répondre.

**M. Clive Beddoe:** Je comprends ce que vous dites, mais à mon avis le problème est que... Vous me demandez en quoi le gouvernement peut aider. À mon avis, il faut d'abord comprendre que le marché du transport aérien est très élastique; lorsque nous avons pris des mesures pour améliorer notre marché et que nous avons réduit nos tarifs de moitié, le marché a augmenté de 300 p. 100. Autrement dit, lorsque les tarifs sont plus bas, les gens sont incités à voyager. Ils quittent leurs véhicules et prennent l'avion, ils quittent leurs sofas et commencent à voyager au lieu de se priver de visiter leurs amis et leurs parents, ou de faire des voyages d'affaires.

Les frais supplémentaires que représentent toutes ces taxes qui s'ajoutent au prix du billet ont pour effet d'inhiber le marché. Cet effet se fait sentir dans tout le pays—et c'est extrêmement grave dans certains marchés. Le danger, c'est que les frais fixes associés aux aéroports devront maintenant être payés par un nombre de passagers de moins en moins grand, ce qui nous entraînera dans une spirale. Les aéroports devront donc accroître leurs redevances d'atterrissage puisqu'ils recevront de moins en moins d'avions. Ils accueilleront moins de passagers et percevront moins de frais d'améliorations aéroportuaires. Ils devront donc augmenter tous ces frais pour payer leurs coûts fixes, ce qui réduira encore l'utilisation du transport aérien. C'est la spirale qui s'est produite à la fin des années 80, et c'est une situation dont vous auriez lieu de vous préoccuper fortement. Si la tendance se poursuit, il faudra renverser la vapeur. Heureusement, la réduction de la taxe sur la sécurité nous a permis de voir poindre un nouvel espoir et de voir que les gens recommencent un peu à voyager. Mais il faut vraiment réduire tous ces frais.

C'est nous qui avons lancé l'idée de vendre les billets 1 \$ afin que les gens puissent voir à combien s'élèvent les frais additionnels.

Les sociétés aériennes canadiennes paient leur carburant 30 p. 100 plus cher que leurs homologues américaines. Cela nuit beaucoup à notre marché. Il faut que nous puissions accroître la circulation et inciter les gens d'affaires et les citoyens à voyager afin de susciter une activité économique.

• (1315)

**Le président:** Merci.

Monsieur Keyes.

**M. Stan Keyes:** Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier M. Beddoe d'être venu témoigner devant nous. L'histoire de cette réussite est rafraîchissante dans nos habituels...

Monsieur Beddoe, le modèle mis en place par M. Milton, dont nous avons parlé toute la journée, a permis à Tango et à Jazz de vous faire concurrence. Le meilleur exemple est peut-être celui d'Abottsford, mais dans ce modèle, Tango et Jazz ne font-elles pas aussi concurrence à Air Canada?

**M. Clive Beddoe:** Oui, c'est le cas. Nous avons affiché sur nos murs de nombreuses annonces dans lesquelles Air Canada fait connaître son prix pour une destination quelconque et, dans le même journal, le même jour, ZIP et Tango annoncent des prix plus bas pour la même destination.

**M. Stan Keyes:** Sur le trajet Calgary-Toronto, par exemple, il arrive même qu'un vol d'Air Canada, un vol de Tango et un vol de Jazz décollent de Calgary à peu près en même temps à destination de Toronto.

**M. Clive Beddoe:** Ce ne serait pas le cas de Jazz, puisqu'il s'agit d'un transporteur de ligne courte, mais ce serait certes le cas de Tango et d'Air Canada.

**M. Stan Keyes:** Il s'agissait peut-être de ZIP. Je n'en suis pas certain.

Dans n'importe quelle entreprise, surtout dans les transports aériens d'aujourd'hui, la réussite dépend des employés. J'ai pris des vols d'Air Canada et des vols de votre société, WestJet, et je dois vous avouer que j'ai vu une nette différence dans l'attitude des employés de WestJet par rapport à ceux d'Air Canada. Les employés d'Air Canada sont bien payés, mais ceux de WestJet aussi. Comment peut-on expliquer cette différence d'attitude?

**M. Clive Beddoe:** Nous sommes très sélectifs dans le choix de nos employés. Dans notre culture, le plus important, c'est la participation et l'engagement. Nous avons pour principe que si nous réalisons des bénéfices, nos employés auront leur part. Plus nous réalisons de bénéfices, plus ils en obtiennent aussi. L'an dernier, nous avons versé un peu plus de 15 millions de dollars à nos employés en partage des bénéfices, ce qui pour eux représentait une prime en espèces d'environ 24 p. 100 de leur salaire.

Voici comment fonctionne notre formule de partage des bénéfices : Si nous réalisons une marge bénéficiaire de 10 p. 100, ce qui est, je le signale, cinq fois supérieur à la marge habituelle de notre industrie, nous versons 10 p. 100 de cette marge aux employés. Si la marge est de 15 p. 100, nous leur versons 15 p. 100 de cette marge. Si elle est de 20 p. 100, nous leur en versons 20 p. 100. Si nous avons une marge bénéficiaire de 100 p. 100, nous n'en donnons pas la totalité aux employés. Le minimum est de 10 p. 100 et le maximum, de 20 p. 100. Il y a donc une augmentation exponentielle. Le partage des bénéfices entre une marge de 10 p. 100 et une marge de 20 p. 100 est du quadruple. Il est clair que dans ce cas le mot «bénéfice» prend beaucoup de valeur. Chaque employé de notre société travaille avec ardeur à réaliser des bénéfices et sait d'où viennent ces bénéfices. Nous nous assurons de leur faire comprendre quelle est leur contribution dans ces bénéfices et à quel point sont importants chaque passager supplémentaire à bord, chaque passager qui choisit de nouveau nos services, ainsi que le service à la clientèle.

En outre, nous veillons à ce que nos employés soient actionnaires de la société. La plupart des nos employés achètent des actions de notre société. Pour chaque dollar que l'employé investit dans la société, nous versons un dollar, jusqu'à concurrence de 20 p. 100 du salaire de l'employé. Mais il y a un prix à payer pour cela. Nous versons des salaires qui correspondent à 95 p. 100 du salaire moyen

dans l'industrie. Nous demandons donc à nos employés d'accepter un salaire en espèces légèrement inférieur en échange du partage des bénéfices et de la propriété d'action. Cela permet d'attirer des employés qui ont davantage l'esprit d'entreprise et qui sont plus engagés. L'an dernier, 49 000 personnes ont postulé chez WestJet. Nous en avons engagé 875.

Notre formule donne de bons résultats. C'est une formule nouvelle et différente. Elle permet également d'avoir une structure de coûts souple car lorsque les temps sont difficiles et que nos marges bénéficiaires diminuent, le total de nos coûts diminue également puisque le partage des bénéfices est réduit. Cela nous a permis d'avoir un modèle très intéressant.

● (1320)

**Le président:** Merci, monsieur Keyes.

Nous allons maintenant entendre M. Gouk.

**M. Jim Gouk:** J'ai eu la chance d'obtenir réponse à bon nombre de mes questions durant une conversation à bâtons rompus avec M. Beddoe, lorsque nous avons mangé une bouchée durant la pause.

**Le président:** Vous l'avez donc dérangé durant son repas.

**M. Jim Gouk:** Quand il faut, il faut.

Je soutiens depuis longtemps, et j'en ai d'ailleurs discuté avec ce comité, que lorsqu'on a privatisé Air Canada et que son endettement a été à peu près et entièrement éliminé, cette société s'est immédiatement livrée à des pratiques abusives qu'elle a toujours continué d'appliquer. Lorsqu'on a privatisé CN Rail, notre comité, y compris bon nombre des membres qui sont ici aujourd'hui, on discutait de ce fait, des problèmes qu'on a créés dans le secteur du transport aérien en abolissant la dette d'Air Canada, ainsi que de la nécessité que CN Rail assume un endettement raisonnable afin de ne pas se retrouver dans la même position par rapport à CP Rail. Je suis très heureux que nous ayons procédé de cette façon et je suis sûr que ceux qui ont pris part à cette mesure s'en félicitent.

Monsieur Beddoe, vous avez dit qu'il était nécessaire qu'Air Canada change son modèle. D'après vous, quel pourrait être l'avenir d'Air Canada? Quelles mesures doivent être prises pour garantir cet avenir?

**M. Clive Beddoe:** Je l'ai dit à plusieurs reprises. Je considère qu'Air Canada devrait différencier ses produits des nôtres. Elle a une structure de coûts élevé. Elle doit différencier ce produit.

La meilleure façon de le faire serait de proposer des sièges plus larges, davantage de place pour les jambes, des connexions à Internet, la possibilité de recharger un ordinateur portable, des points de fidélité, des salons luxueux, c'est-à-dire tout ce qu'un transporteur à coût élevé est prêt à payer, sans toutefois que le voyageur ait à débours 3 000 \$ comme pour un siège en classe affaires. Mais si la compagnie peut demander 30 ou 40 p. 100 de plus que WestJet pour ces services, je suis convaincu que bien des gens seraient disposés à les acheter. Après tout, on voit beaucoup de Mercedes en ville. On ne voit pas que des Volkswagen. Je considère qu'Air Canada devrait se repositionner en tant que fournisseur de produits de haut de gamme, et le voyageur pourrait se dire : je vais me gâter aujourd'hui, je vais prendre Air Canada pour aller à Toronto.

**M. Jim Gouk:** Deux choses risquent de l'en empêcher. Tout d'abord, cette structure de coûts, dont vous avez parlé. Il va falloir faire un énorme effort pour la modifier radicalement.

Je me souviens d'un voyage en classe affaires dans un avion d'Air Canada et je lisais un article de Robert Milton qui se plaignait de perdre tous les passagers en classe affaires. Je ne suis pas très grand, mais mes pieds touchaient le siège situé devant moi. J'ai essayé de travailler un peu. Le passager assis devant moi a incliné son dossier, ce qui a fermé mon ordinateur. Je ne pouvais pas placer l'écran à angle droit sans que le clavier ne touche ma poitrine.

Vous dites que c'est le mode de fonctionnement d'Air Canada, avec ce genre de service, qui lui a fait perdre ce marché. Compte tenu de sa structure de coûts actuelle, pensez-vous qu'elle puisse se réinventer par rapport à ce qu'elle est aujourd'hui?

**M. Clive Beddoe:** Absolument. Je pense non seulement que c'est possible, mais c'est exactement ce qu'est en train de faire British Airways en Grande-Bretagne, en créant un modèle différent. La compagnie a reconnu qu'elle ne peut pas tout proposer à tout le monde. Elle s'est retirée du marché des court-courriers et elle a décidé de devenir un transporteur haut de gamme. Elle y a réussi, mais au prix d'une cure d'amincissement. Le marché n'est pas assez gros.

**Le président:** Merci, monsieur Gouk.

Nous passons à M. Fontana.

Avant d'aller plus loin, je vous signale, monsieur Beddoe, que M. Keyes est d'Hamilton et que M. Fontana est de London, où vous venez d'ouvrir une liaison.

**M. Joe Fontana:** Nous apprécions tous les deux ce service et la concurrence que vous faites. Vous devriez en faire plus.

Monsieur Beddoe, j'ai beaucoup apprécié votre analyse de la situation des transports aériens. Certains d'entre nous comprennent le problème du modèle d'Air Canada, qui doit maintenant en payer le prix. Le marché réagit brutalement lorsqu'un modèle échoue, et la récompense...

De toute évidence, votre modèle est efficace pour vous et je ne pense pas qu'il appartienne à ce comité de décider d'un modèle pour le secteur privé. C'est à lui de le faire. C'est aux actionnaires, aux gestionnaires et à tous les clients de décider de ce qui leur convient le mieux.

Par contre, quand une société ou une entité du secteur privé demande au gouvernement certaines choses, nous devons intervenir et envisager un modèle canadien qui nous garantisse l'existence d'une industrie aérienne capable de desservir l'ensemble des Canadiens.

Vous avez dit que le modèle des aéroports plaques tournantes fonctionne plus ou moins bien, ou sans doute plus ou moins mal dans le nouveau contexte actuel. Mais nous avons un immense pays. La plupart des localités veulent bénéficier d'un service aérien. On ne peut pas être partout en permanence. Air Canada va certainement devoir abandonner la desserte de certaines localités. Quelles devront être les composantes du nouveau modèle canadien qui va permettre aux compagnies aériennes de se multiplier, de se faire concurrence et d'assurer un service dans toutes les localités du Canada?

Certains estiment que nous devrions réglementer de nouveau la capacité des compagnies aériennes. Certains disent aussi qu'il faudrait protéger Air Canada, la renflouer et lui avancer des fonds, parce que c'est la seule entité capable d'assurer un service aérien national à l'avantage de tous les Canadiens. D'autres disent que le gouvernement devrait supprimer certaines taxes pour inciter un plus grand nombre de Canadiens à prendre l'avion et aider ainsi l'ensemble des transports aériens.

Que devrait faire le gouvernement pour aider les transports aériens, les clients et les localités desservies, et que faudrait-il éviter de faire, par exemple, parce que ce serait du ressort du secteur privé?

• (1325)

**M. Clive Beddoe:** Pour répondre d'abord à votre dernière question, je ne pense pas qu'il faille renflouer qui que ce soit. Ce qu'il faut, c'est veiller à diminuer les taxes. Le fardeau fiscal des compagnies aériennes est incroyablement lourd.

Pour placer les choses en perspective, je vous dirai que nous avons généré environ 2 milliards de revenus bruts depuis nos premiers vols. Nous avons 135 millions de dollars de bénéfices non répartis, mais nous avons versé 550 millions sous forme de taxes et d'impôts divers.

C'est incroyablement élevé. Je ne pense pas qu'il existe un autre secteur d'activités qui supporte un tel fardeau fiscal. Nous devons payer pour des services pour lesquels nous avons déjà payé.

Pour en revenir à vos propos sur les petites localités, j'affirme sans le moindre doute que le capitalisme est une chose merveilleuse. Si les petites compagnies aériennes et les compagnies de vols nolisés pouvaient être certaines qu'Air Canada ne viendrait pas les rayer de la carte dès leur lancement, je peux vous assurer que dans la mesure où les petites localités formulent une demande et savent se montrer patientes, particulièrement dans le contexte actuel où on peut acquérir des avions à bon prix, le service sera assuré par des compagnies débutantes comme Hawk Air, Calm Air ou Bearskin Airlines. Elles sont prêtes à prendre de l'expansion pour combler les lacunes lorsque la demande existe, à condition de ne pas risquer de se faire éliminer dès le départ.

Le calcul est très simple. J'ai dit au départ que la marge bénéficiaire dans les transports aériens a toujours été d'environ 2 p. 100. Mettons cela en perspective.

Un avion de 120 places qui vole avec un facteur de remplissage de 75 p. 100 aura donc 90 sièges occupés. Si la marge bénéficiaire de l'avion est de 2 p. 100, 1,8 p. 100 de passagers à bord de l'avion vont donner lieu à des profits. Pour le transporteur national, il est très facile de rajouter un vol au même moment. S'il attire ainsi 2, 3, 4, ou 5 passagers, il va priver son concurrent de la perspective de survivre. Si on prévoit une protection en vertu de la Loi sur la concurrence pour empêcher de telles actions, on va voir toutes sortes de compagnies aériennes se lancer en affaires.

**M. Joe Fontana:** À défaut d'un transporteur national qui fasse tout pour tout le monde, on peut avoir un grand nombre de compagnies comme WestJet, Jetsgo, etc., et c'est peut-être une autre solution.

De quelle réglementation a-t-on besoin? Les compagnies devront-elles s'harmoniser entre elles? Comment peut-on permettre à un passager de prendre un premier vol de WestJet, puis de passer à une autre compagnie aérienne, puis à une troisième tout en achetant qu'un seul billet, et comment lui garantir que ses bagages vont suivre en toute sécurité?

Je m'interroge sur la structure réglementaire à mettre en place entre les compagnies aériennes pour que cela soit possible.

•(1330)

**M. Clive Beddoe:** Il ne nous en faut absolument aucun. Ce que vous entrevoyez arrivera certainement, même si je ne peux pas vous donner de date.

Ainsi, il vous est déjà possible aujourd'hui de prendre notre compagnie pour vous rendre jusqu'à Salt Lake City; puis, nous pouvons, sans le consentement de la Southwest Airlines, établir de facto un accord de trafic mutuel avec celle-ci en ajoutant simplement à notre site web un lien avec la Southwest, ce qui vous permet de voler avec nous jusqu'à Salt Lake City, puis de voler avec la Southwest jusqu'à Albuquerque.

**M. Joe Fontana:** C'est le lieu d'embarquement qui s'en occupe?

**M. Clive Beddoe:** Non. Internet a changé du tout au tout la façon dont fonctionnent les compagnies aériennes. Cela ne fait que trois ans et demi que nous offrons nos services sur Internet et aujourd'hui, plus de 60 p. 100 de nos sièges sont vendus via Internet. D'ici un an ou deux, ce chiffre atteindra 75 p. 100.

Notre coût de distribution via Internet ne représente qu'environ 13c. par siège. Si vous le comparez à ce que coûte le système mondial de distribution, c'est de 10 à 12 \$ lorsque vous...

**M. Joe Fontana:** Comme vous dites, vos nouveaux clients sont sans doute ceux qui optent pour WestJet à partir de l'ouest du pays pour se rendre jusqu'à Toronto d'où ils emprunteront un transporteur international. Ce sont eux qui choisissent de voyager ainsi et qui choisissent les liens aériens qui leur conviennent.

**M. Clive Beddoe:** En effet, et d'ailleurs nous n'étions même pas au courant jusqu'à ce que KLM nous explique à quel point notre compagnie lui fournissait des voyageurs à partir de Vancouver. Nous n'en avions aucune idée, mais cela donne des résultats.

**Le président:** Merci, monsieur Fontana.

Monsieur Galloway.

**M. Roger Galloway:** Ce que vous dites au sujet des aéroports est intéressant. Habitant moi-même à Sarnia, c'est votre compagnie aérienne que je prends à chaque fois à partir de Hamilton.

À vrai dire, j'en avais assez des longs voyages. Avant, il me fallait huit heures pour me rendre ici, et je prenais d'abord Air Ontario puis Air Canada. C'était toujours aussi long. Aujourd'hui, je peux me rendre ici en trois heures, et cela inclut une heure et demie de conduite à partir de Sarnia.

Vous savez sans doute que notre comité entamera bientôt des audiences sur la Loi sur les aéroports du Canada. Ce dont il est question ne dépend sans doute pas complètement de la Loi sur les aéroports du Canada.

Vous avez vous-même fait ressortir qu'Air Canada et que les Lignes aériennes Canadien s'étaient développées autour de cette fameuse structure en étoile.

La plupart des députés voyagent beaucoup à l'intérieur du Canada et constatent qu'il y a beaucoup de construction dans les aéroports. Y a-t-il communication entre les compagnies aériennes, ou du moins des discussions? Il suffit de comparer, par exemple, la situation presque simpliste mais terriblement efficace au merveilleux aéroport international de Hamilton à ce qui semble être des mausolées que l'on construit à l'aéroport Pearson, pour se demander ce que cette construction implique pour les aéroports?

En gros, nous ne savons même pas qui seront les locataires à l'aéroport Pearson, et certainement pas à l'aérogare 2, ni ce dont les bâtiments auront l'air. Le chantier est énorme ici à Ottawa, et il y en a un autre tout aussi énorme à Vancouver qui est peut-être terminé. Il y

a de la construction partout. Quel est le lien entre la construction et les besoins des compagnies aériennes et, ce qui est encore plus important, les besoins des voyageurs? Y a-t-on réfléchi, ou est-ce tout simplement le fait de grands esprits qui volent haut?

**M. Clive Beddoe:** Le plus grave problème des aéroports, c'est qu'ils sont devenus des autorités taxatrices déréglementées qui ne rendent de comptes à personne. Nous n'avons pratiquement rien à dire sur la grandeur des aérogares qui seront aménagées ni sur la rapidité avec laquelle elles le seront. Nous nous sommes, de fait, opposés avec véhémence à une bonne partie des aménagements qui ont été apportés, car à notre avis, on en faisait beaucoup trop, tout cela allait trop vite et les décisions se fondaient sur une extrapolation linéaire de la croissance du trafic voyageur.

Ainsi, nous avons choisi pour notre part de nous développer en toile d'araignée plutôt qu'avec la structure en étoile. Quarante pour cent de notre trafic voyageur reste du trafic en transit ou en correspondance, mais nous avons aménagé des mini-plaques tournantes dans les moins grands centres. C'est ainsi que Winnipeg est devenue une mini-plaque tournante et que nous pouvons établir des correspondances à Kelowna, à Ottawa et à Hamilton. Nous ne dépendons donc plus d'une énorme plaque tournante qui se transforme en centre de congestion.

Cela ne veut pas dire que les plaques tournantes traditionnelles ne continueront pas à jouer un rôle, et qu'elles cesseront d'exister. Non, mais elles coûtent extrêmement cher à exploiter. Ce qu'il faut, c'est faire comme nous et retirer une bonne partie du trafic aérien de cette plaque tournante pour l'envoyer vers des localités plus petites mais plus efficaces, ce qui transforme le réseau en une vaste toile d'araignée, je le répète, plutôt qu'en exploitation de type haltère plus traditionnel.

Quant à l'avenir de ces aéroports, on continuera d'avoir besoin des installations. Ce que je crains, toutefois, c'est l'énorme fardeau d'endettement qui pourrait être éventuellement rattaché à un grand nombre de ces aéroports : il pourrait devenir extrêmement coûteux de rembourser la dette à moins que le trafic voyageur ne soit constant, ce qui me ramène à ce que je disais au sujet de la nécessité de se débarrasser le plus possible de ces autres taxes pour que le problème ne surgisse pas dans un an et que vous ne vous retrouviez pas avec toute une flopée d'aéroports en faillite sur les bras—car cela pourrait fort bien arriver.

•(1335)

**Le président:** Merci, monsieur Galloway.

Monsieur Cannis, voulez-vous prendre part à la discussion?

**M. John Cannis:** Je ne connais pas grand chose à WestJet, mais je suis impressionné par la réussite canadienne que vous êtes en voie de devenir. Cela me semble curieux d'avoir à vous demander pourquoi il ne serait pas possible que notre industrie aérienne soit rentable partout au pays?

Je présume que vous n'avez pas de vols partout au Canada.

**M. Clive Beddoe:** Si, nous en avons.

**M. John Cannis:** Vous en avez.

Avez-vous également des vols internationaux ou vous limitez-vous au Canada?

**M. Clive Beddoe:** Nous n'en avons pas. Pour l'instant, nous n'offrons que des vols au Canada, mais donnez-nous le temps et nous y parviendrons.

**M. John Cannis:** Je présume aussi que votre personnel est syndiqué?

**M. Clive Beddoe:** Non, nous ne sommes pas syndiqués, mais nous avons notre propre association d'employés.

**M. John Cannis:** Bien.

Je ne sais si vous étiez présent lorsque les travailleurs canadiens de l'automobile ont présenté leur point de vue des modèles. Un représentant d'Air Canada témoignait également, et la discussion a tourné autour du modèle brisé, et ainsi de suite. Vous nous avez expliqué dans une certaine mesure comment certaines choses pourraient changer, mais pourriez-vous brièvement me dire...

Je suis sûr que vous souhaitez que l'industrie aérienne soit compétitive au Canada et que Air Canada et vous-mêmes puissiez vous livrer à une concurrence équitable et saine. Si vous n'aviez qu'une chose à dire, quelle serait à votre avis la formule magique pour y parvenir?

Sachez, monsieur Beddoe, que j'accepte qu'il y a eu des circonstances extérieures qui ont agi, telles que la pneumopathie atypique, les événements du 11 septembre, l'économie vacillante, la guerre, dont nous pourrions parler jusqu'à demain. Ce sont des choses qui se sont déjà produites mais qui malheureusement pourraient se reproduire dans une certaine mesure.

Je ne sais que répondre à mes électeurs qui viennent se plaindre à moi du fait que chaque fois qu'une industrie est en mauvaise posture le gouvernement fédéral fouille au fond de sa poche pour la renflouer à coups de millions de dollars ou pour lui accorder d'autres concessions, etc.

Vous êtes une entreprise vous-mêmes. Dites-moi d'abord pourquoi le gouvernement devrait toujours venir à la rescousse des entreprises qui ne sont pas gérées comme il faut. Ensuite, quelle serait à votre avis la formule magique permettant d'avoir une industrie rentable?

**M. Clive Beddoe:** Je n'aurais pas la prétention de vous dire que je connais la formule magique. Mais je peux vous dire qu'il doit y avoir concurrence et qu'elle doit être loyale.

Vous avez raison de dire qu'il faudrait qu'Air Canada soit rentable, ce que je souhaite tout autant que vous. S'il était possible de définir son créneau et de se limiter à celui-ci, nous en profiterions tous et nous pourrions tous être rentables.

Notre industrie doit pouvoir attirer des capitaux. Le taux d'échec de l'industrie aérienne à l'échelle de l'Amérique du Nord est de 97 p. 100! De 1978 à 1996, je crois qu'il y a eu aux États-Unis 152 nouvelles compagnies aériennes et 152 ont fait faillite.

**M. John Cannis:** Puisque vous parlez d'attirer les capitaux, les investissements étrangers...

**Le président:** Monsieur Cannis, je vais devoir vous interrompre, car M. Beddoe doit prendre un vol et que je voudrais accorder une brève question à M. Moore.

Merci.

**M. James Moore:** J'ai une brève question, monsieur Beddoe.

Je crois que vous commencerez sous peu à offrir des vols vers Montréal, n'est-ce pas?

**M. Clive Beddoe:** En effet, dès le 24 avril.

**M. James Moore:** Air Canada est le seul transporteur canadien qui doit se conformer à la Loi sur les langues officielles, en vertu de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. J'ai déjà dit au ministre à plusieurs reprises que s'il croyait fermement en un bilinguisme officiel, tout comme je le crois moi-même, tous les transporteurs aériens devraient alors se conformer de la même façon à la Loi sur les langues officielles.

Vous n'êtes pas obligé, pour votre part, de vous conformer à la Loi sur les langues officielles, et pourtant vous offrez des vols vers Montréal. Pouvez-vous me dire ce que vous faites de votre côté pour assurer un service bilingue?

**M. Clive Beddoe:** Je ne savais que la loi ne s'appliquait pas à nous, mais je vous assure que nous allons offrir un service bilingue. Nous avons déjà un site Web bilingue, et depuis le début toutes nos annonces à bord des avions sont dans les deux langues, comme l'exige Transports Canada. Que je sache, rien ne nous distingue d'Air Canada à cet égard.

**M. James Moore:** Quelles lignes directrices suivez-vous? Répondez-vous aux critères imposés par le gouvernement ou vous conformez plutôt aux demandes du marché ou à ce que vous semblent être les demandes des clients?

**M. Clive Beddoe:** Nous faisons ce qui nous semble convenir, étant donné que nous allons évoluer dans un environnement très bilingue.

**Le président:** Merci, monsieur Moore.

Comme il y a certaines questions que mes collègues n'ont pas pu vous poser, je vous les poserai moi-même, monsieur Beddoe.

Qu'avez-vous à dire sur les investissements étrangers?

**M. Clive Beddoe:** Je crois qu'ouvrir la porte aux investissements étrangers serait à l'heure actuelle catastrophique. Je ne vois pas comment cela pourrait être utile. Si c'était dans les deux sens... Mais pardon, vous vouliez dire la limite des investissements étrangers, alors que je pensais que vous parliez du cabotage.

**Le président:** C'est cela, en effet.

• (1340)

**M. Clive Beddoe:** Pour ce qui est des investissements étrangers, il y a, à vrai dire, amplement de capitaux au Canada pour financer l'industrie aérienne. Lorsque nous sommes devenus société ouverte, il y a eu de la part des institutions canadiennes voulant acheter nos actions un dépassement de souscription huit fois plus élevé que notre émission publique. Il n'est strictement pas nécessaire d'augmenter les investissements étrangers.

**Le président:** Merci.

Envisagez-vous un jour de pénétrer le marché américain?

**M. Clive Beddoe:** Certes, d'ici 18 mois.

**Le président:** Merci.

Vous savez qu'en vertu de la LACC... nous n'avons évidemment pas encore vu les chiffres, mais on parle d'environ 80 millions de dollars qu'Air Canada devra verser aux aéroports et aux systèmes de navigation, etc. À une époque, on avait dit que les contribuables canadiens pourraient contribuer de façon unilatérale au renflouement de cette seule compagnie aérienne, ce à quoi tout notre comité s'oppose, je crois. Mais iriez-vous jusqu'à dire qu'il faudrait considérer comme un risque du métier le fait que nous voyons pas nécessairement la couleur des 80 millions de dollars qui devraient être versés aux aéroports et aux systèmes de navigation du Canada? Autrement, même si cela préoccupe tous les contribuables, c'est le genre de choses qui arrive lorsqu'on se place sous la protection de la loi sur les faillites.

**M. Clive Beddoe:** Ce qui me préoccupe, pour ma part, c'est qu'on pourrait tenter de recouvrer la somme de 80 millions de dollars en se tournant vers les compagnies aériennes qui restent rentables au Canada, ce qui serait fort regrettable. Si l'on doit s'attendre à ce que le gouvernement soutienne l'industrie, ce qui pourrait être le plus utile pour nous, ce serait de ne pas nous pénaliser pour ce que je considère être comme une mauvaise gestion de la part d'Air Canada.

**Le président:** Il faudrait donc faire attention à la façon dont les systèmes de navigation chercheront à recouvrer leurs pertes.

**M. Clive Beddoe:** Tout à fait. Surveillez aussi la façon dont les aéroports les récupèrent aussi.

**Le président:** Très bien. Alors, pour ce qui est de la prochaine question, le témoin suivant peut-il, à titre comparatif, nous dire ce que vous payez, en chiffres ronds, si vous le voulez bien, vos pilotes de 737...? Et nous verrons combien Air Canada paie les siens.

**M. Clive Beddoe:** Un commandant de bord travaillant pour nous, un pilote de moyen courrier, gagne environ, en espèces 90 000 \$ par année, plus des options d'achat d'actions d'une valeur de 40 000 \$ sans compter une participation aux bénéfices d'environ 20 000 \$ en moyenne, plus un programme d'achat d'actions qui vaudrait environ 20 000 \$ de plus. Il vole 80 bonnes heures par mois, c'est-à-dire les heures pendant lesquelles il serait effectivement aux commandes d'un avion. Je ne parle pas des heures de permanence.

**Le président:** Y a-t-il quelque chose d'autre que vous voulez nous dire au sujet de ce que vos pilotes ont à faire et que d'autres pilotes n'ont pas à faire?

**M. Clive Beddoe:** Tout le monde dans notre compagnie met la main à la pâte pour nettoyer l'avion, même moi, quand nous atterrissons.

**Le président:** Je l'ai remarqué.

**M. Clive Beddoe:** Cela fait partie de notre politique, et nous avons économisé environ 6 millions de dollars par an de cette façon.

**Le président:** Y a-t-il autre chose?

Une chose encore. Vous savez, je vole à bord de vos avions deux ou trois par semaine, au moins. Je mesure 6' 5" et je n'obtiens pas toujours un siège situé près des sorties. Prévoyez-vous ajouter deux ou trois rangées, juste avec un peu...?

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** À la hauteur des sièges près des sorties, avec un espacement comme celui qu'on a pour ces sièges?

**M. Clive Beddoe:** Nous sommes en train de revoir la question du dégageage aux jambes, mais...

**Le président:** Pas nécessairement partout dans l'avion—la plupart des gens sont à l'aise—mais pour quelques sièges.

**M. Clive Beddoe:** Je vais y réfléchir.

**Le président:** Merci.

**M. Clive Beddoe:** Je pense que c'est la bonne réponse politique à donner, n'est-ce pas?

**Le président:** Je peux vous dire quel est le pire siège qu'on puisse occuper dans un avion. C'est la première rangée, là où le fuselage change. Ce sont les plus petits sièges de l'avion.

Madame Meredith.

**Mme Val Meredith:** Je voulais remercier WestJet d'être venu à Saskatoon parce que nous n'avions pas de service auparavant. On ne se rendait pas compte du besoin de liaison aérienne entre la ville de

Saskatoon et la capitale d'ici. Vous avez offert ce vol et je vous en suis reconnaissante.

**M. Clive Beddoe:** Je vous en prie. Merci.

**Le président:** Je sais, monsieur Beddoe, que vous devez nous quitter. Sauf erreur, vous disposez de 25 minutes pour vous rendre à l'aéroport et je sais quel avion vous devez prendre.

Merci beaucoup d'être venu.

**M. Clive Beddoe:** Merci à vous, monsieur.

● (1345)

**Le président:** Veuillez nous excuser, nous avons un retard de 45 minutes.

Nous accueillons M. Johnson, président de l'Association des pilotes d'Air Canada; le commandant de bord Bélanger, conseiller spécial, M. Middleton, directeur de relations de travail; et M. Parnell, le président... M. Parnell n'est pas là. Oh, vous êtes là.

Merci, messieurs. Vous avez vu comment nous procédons. Voulez-vous présenter un mémoire?

Excusez-moi, il me faut une motion pour accepter le rapport parce que nous sommes... Vous êtes tous d'accord?

(La motion est adoptée)

**Le président:** Merci, monsieur Laframboise, et vous nous donnerez un rapport en français.

Monsieur Johnson.

**Capitaine Donald Johnson (président, Association des pilotes d'Air Canada):** Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité.

Je suis le commandant de bord Don Johnson et le président de l'Association des pilotes d'Air Canada qui représente les 3 400 pilotes d'Air Canada. Je vous remercie de nous donner l'occasion de comparaître aujourd'hui pour présenter notre point de vue.

Je suis accompagné de M. Paul Middleton, directeur des relations de travail, du commandant de bord Bob Parnell, président de notre comité de négociation, et du commandant de bord Jean-Marc Bélanger, mon adjoint spécial, qui fera une déclaration, et nous répondrons ensuite à vos questions.

Merci.

[Français]

**Capitaine Jean-Marc Bélanger (conseiller spécial, Association des pilotes d'Air Canada):** Monsieur le président, membres du comité, merci beaucoup de nous donner l'occasion de faire valoir notre point de vue sur les problèmes auxquels nous faisons face maintenant, non seulement chez Air Canada, mais aussi dans tout le réseau des transporteurs aériens au pays.

Ma présentation va être en trois parties. Je vais vous parler de six suggestions qui ont été faites non seulement par nous, les pilotes d'Air Canada, mais aussi par une coalition des cinq syndicats qui représentent plus de 30 000 employés d'Air Canada. Vous allez voir que ce sont à peu près les mêmes points que ceux dont on a déjà parlé avec M. Hargrove et les gens d'Air Canada.

La deuxième partie de ma présentation va parler des problèmes d'Air Canada. On va aussi parler de la relation entre Air Canada et le gouvernement fédéral, ainsi que des pressions et des restrictions que nous subissons chez Air Canada et qui nous sont imposées non seulement par le marché, mais aussi par le gouvernement.

Enfin, je vais vous parler de ce que nous, les pilotes d'Air Canada, avons déjà fait pour essayer de répondre de façon intelligente aux problèmes financiers de notre compagnie depuis maintenant presque deux ans et demi, et de ce que nous avons l'intention de faire dans l'avenir.

[Traduction]

Vous verrez, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité... et je ne veux pas parler au nom des autres membres de notre coalition syndicale. Vous avez entendu aujourd'hui Buzz Hargrove et vous entendrez d'autres syndicats, m'a-t-on dit, qui vont venir vous parler de la nécessité pour le gouvernement fédéral d'intervenir dans les secteurs que nous préconisons tous. Il s'agit essentiellement des mêmes points.

Le loyer dans les aéroports. Vous verrez dans notre trousse qu'il y a de l'information pour vous dans un document. Nous espérons qu'elle vous sera utile et que nous vous donnons de l'information qui ne vous a pas déjà été communiquée à ces audiences.

Le loyer dans les aéroports a augmenté de plus de 400 p. 100 au Canada depuis sept ans. À elle seule, Air Canada verse 250 millions de dollars de loyer. Une très petite partie de cet argent est réinvesti dans les compagnies aériennes. Il faut que cela change, pas seulement pour Air Canada mais pour tout le réseau des compagnies aériennes.

Nous avons déjà parlé de la taxe d'accise sur le carburant. Ce dont on n'a pas parlé, c'est le précédent créé pour Les lignes aériennes Canadien, et je pense que ce sera un outil précieux pour aider une compagnie aérienne en difficulté, comme la nôtre actuellement.

Le problème de la taxe de sécurité...

• (1350)

**Le président:** Je vous invite à abrégé peut-être votre exposé. Faites ce qui vous plaît, mais nous aimerions entendre le point de vue des pilotes. Nous connaissons le point de vue de tout le monde en ce qui concerne le coût du carburant, les taxes et le loyer. Ce qui nous intéresse, c'est le point de vue des pilotes quant à ce que nous devons faire pour corriger... Tout le reste, nous le savons déjà. Ce que l'on veut entendre, c'est le point de vue de ceux qui sont aux commandes...

**Capt Jean-Marc Bélanger:** Moi, je préférerais parler de ceux qui pilotent les appareils, monsieur le président.

**Le président:** C'est ce que je voulais dire.

**Capt Jean-Marc Bélanger:** Si vous voulez bien être patients, j'ai presque fini ces premiers points; je vais maintenant passer à l'essentiel de mon exposé.

Le fonds pour la taxe de sécurité n'est pas encore connu, mais pourquoi faudrait-il faire payer nos voyageurs de l'argent pour des mesures de sécurité qui sont prises à Francfort et à Tokyo? Et on fait payer ces voyageurs plus cher que ceux des vols intérieurs. La position de tous les syndicats est qu'on ne devrait pas imposer aucune redevance pour le système de sécurité parce qu'il sert à protéger non seulement les pilotes, les agents de bord et les voyageurs aériens mais aussi les citoyens au sol. Pour nous, c'est une question de sécurité nationale.

La seule chose que j'aimerais ajouter à propos de NAV CANADA—il y a un document sur le sujet dans la trousse—c'est à propos de la correspondance que nous a envoyée notre dirigeant, Robert Milton, au sujet des fonds pour le matériel technologique qui seront mis à la disposition de NAV CANADA et qui vont rapporter 200 millions de

plus. Les pilotes d'Air Canada sont en faveur de cette initiative, tout comme les autres membres de notre coalition.

Une autre chose dont il n'a pas été beaucoup question, c'est l'obligation d'Air Canada de fournir les services en conformité avec la Loi sur les langues officielles. Je vais en parler à la fin de mon exposé.

Cela couvre les six points sur lesquels tous les syndicats s'entendent et dont on vous a déjà parlé.

J'enchaîne rapidement. Permettez-moi de dissiper certains malentendus. Les médias parlent beaucoup d'analystes, de parlementaires et de politiciens qui disent qu'Air Canada est une entreprise privée et que nos problèmes, ou les événements récents, sont les résultats de nos propres erreurs. Pour croire cela, il faut oublier tous les problèmes des deux dernières années et demie, la combinaison d'éléments terribles qui ont créé ce syndrome de la tempête idéale pour l'industrie aérienne—surtout pour les transporteurs à réseau complet. Et quand vous dénoncez la piètre gestion d'Air Canada ou son inefficacité, vous dénoncez les 35 000 employés qui assurent un service sûr, économique, efficace et ponctuel à leurs concitoyens. On tape à bras raccourcis sur Air Canada mais l'impression qu'on en a ici est bien différente de la perception à l'étranger de nos concurrents et de nos clients.

Air Canada est considérée comme une des meilleures compagnies aériennes au monde. Air Canada et Canadien ont reçu des prix comme étant la meilleure compagnie aérienne en Amérique du Nord, de nombreux prix d'excellence technique, des prix pour le service à la clientèle et notre fiche de sécurité est l'une des meilleures au monde. Il faut rappeler ces éloges parce que tout ce que nos employés et nos pilotes entendent actuellement est négatif. Il ne faut pas oublier que si nous continuons de ne parler que du négatif, les pilotes et les employés s'en ressentent beaucoup. Nous faisons beaucoup de choses positives pour nos clients, ici au Canada. J'espère que ce n'est pas un trait canadien que nous critiquons ce qui est bon à propos de certains de nos meilleurs atouts nationaux, et j'espère que ce n'est pas ce que nous allons faire ici. Il faut être fier et faire état de ce que nous faisons de mieux—et dans certains domaines Air Canada est le meilleur.

Par exemple, on parle sans cesse d'arithmétique simple. Je viens d'entendre l'arithmétique simple que le nombre d'employés par avion a augmenté à 180. Je ne sais pas d'où vient ce chiffre, monsieur le président, mais j'aimerais que votre service de recherche examine cela. M. Beddoe et M. Keyes en ont parlé. Nous exploitons actuellement 240 appareils à Air Canada et nous avons 35 000 employés, alors un simple calcul indique que le ratio actuellement est 133. Aujourd'hui, nous transportons 60 000 voyageurs par jour. Nous sommes organisés pour transporter 80 000 à 90 000 voyageurs par jour, donc nous sommes organisés pour en recevoir plus. Nous venons de stationner 30 appareils. Si vous gardez le même nombre d'employés et que vous ajoutez 30 appareils, le ratio va baisser à 115. Ayons les bons chiffres.

Quand nous assurons une liaison à partir de Val d'Or, de Thunder Bay ou de Tokyo, nos avions vont d'un appareil régional à hélices jusqu'à un jumbo 747 dans la famille Air Canada. Nous faisons ça avec efficacité et efficience. La semaine dernière, nous avons eu un résultat à temps de plus de 90 p. 100, ce qui est sans égal en Amérique du Nord. Encore, je veux vous donner des vibrations positives sur ce qui marche à Air Canada.

Nous sommes une industrie fortement réglementée, comme M. Beddoe vient de le dire. Mais c'est encore plus le cas à Air Canada qui est à la fois une compagnie aérienne internationale et nationale.

• (1355)

Je parlerai plus tard des restrictions que nous impose la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Quand notre direction traite avec l'Office des transports ou le Bureau de la concurrence, il est curieux que parfois on fasse pression pour que les tarifs augmentent ou qu'ils diminuent selon que nous donnons l ou non l'impression de pratiquer des tarifs abusifs dans un sens ou dans l'autre.

En ce qui concerne le projet de loi C-26 dont M. Markey a parlé, j'ignore l'objectif de notre gouvernement. Est-ce de réduire la présence nationale d'Air Canada? Est-ce que c'est cela? La proposition d'échange intercompagnies qui était censée n'être qu'un exposé de principe mais est maintenant arrivée jusqu'au Sénat—impose la participation à notre programme de fidélisation Aéroplan. Nous allons réduire de moitié cette compagnie aérienne sur le plan intérieur.

Je tiens à vous dire que personne n'a parlé de Pan Am et de TWA. C'est exactement ce qui leur est arrivé—des transporteurs internationaux fantastiques qui ont perdu leur base nationale et ont abouti à la faillite. Un transporteur international a besoin d'une base intérieure.

J'ai entendu toutes sortes de critiques au sujet de nos frais de main-d'oeuvre, nos frais de financement, des redevances gouvernementales et taxes. Je préférerais essayer de trouver une solution au moyen de la LACC pour sortir la compagnie de cette ornière et lui permettre de vraiment s'épanouir.

Reconnaissant dès le début qu'il s'agissait d'un problème financier de la compagnie, les pilotes d'Air Canada ont réduit il y a deux ans et demi le nombre de pilotes de 440—c'est-à-dire presque 10 p. 100 des effectifs, par attrition. Nous avons réduit notre nombre d'heures de vol de plus de 14 p. 100. Les heures de vol, c'est de la rémunération. Les pilotes d'Air Canada ont accepté une réduction de 14 p. 100 de leur rémunération depuis 18 mois.

Nos frais de main-d'oeuvre—et vous avez les chiffres dans notre mémoire—représentent actuellement entre 30 p. 100 des frais d'exploitation totaux. Il s'agit des employés d'Air Canada. C'est excellent. Nous sommes en dessous de la moyenne des compagnies aériennes nord-américaines, y compris Southwest.

Nous avons accepté la mise en place d'un transporteur ZIP. Quand nous avons dit que le modèle ne fonctionnait pas, ne me dites pas que vous pensez qu'un modèle de type WestJet ou Southwest va marcher entre Montréal et Paris ou Vancouver et Tokyo. C'est impossible. La vente au rabais des sièges ne marchera pas, le service... Cela ne se fera jamais.

Si le modèle ne fonctionne pas, c'est parce que notre compagnie essaie de concurrencer des transporteurs à faible coût. Comment le faisons-nous? ZIP. Nous, les pilotes d'Air Canada, avons fait des concessions sur nos salaires et nos conditions de travail. Les pilotes d'Air Canada—et merci de me donner l'occasion de le dire avec votre question—gagnent moins que les pilotes de WestJet si l'on prend le total de leurs rémunérations.

On nous autorise à avoir 20 avions de plus et au comité de négociation, nous pourrions peut-être même aller encore plus loin dans notre convention collective. Pourquoi? Pour aider notre compagnie à répondre à la demande croissante de sièges à faible

coût sur le marché, et non pour éjecter M. Beddoe et WestJet du marché. Évidemment, M. Beddoe aimerait bien que nous restions en dehors de ce marché parce que nous commençons à être une menace. Nous commençons à être efficaces. Nous commençons à le concurrencer sur un pied d'égalité.

Vous qui venez de l'ouest du Canada, avez-vous vu les publicités pour ZIP—fantastique, rafraîchissant? Un pilote m'a envoyé l'autre jour un courriel pour me dire qu'il y avait un facteur de remplissage de 100 p. 100 sur quatre vols successifs de ZIP. Nous commençons à récupérer notre part du marché. C'est ce que les gens demandent et nous le leur fournissons à nos conditions.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, je vous invite à être nos partenaires car les salariés ne peuvent pas faire cela tout seuls. Les salariés ne peuvent pas faire tout le travail. Nous devons agir en partenariat. La question des pensions est grave. Il y a actuellement une attaque directe contre notre régime de pensions, pas seulement pour TCA et les autres syndicats, mais aussi pour les pilotes de l'ACPA. Certains de nos pilotes viennent de partir à la retraite. Ils vont perdre une grosse partie de leur pension si nous ne...

• (1400)

**Le président:** Je ne veux pas vous interrompre, monsieur, mais vous ne nous laissez pas de temps pour poser des questions. Vous avez déjà...

**Capt Jean-Marc Bélanger:** J'ai presque fini, monsieur le président.

**Le président:** Vous avez déjà dépassé les 15 minutes.

**Capt Jean-Marc Bélanger:** Je suis désolé.

**Le président:** Nous accordons normalement 10 minutes.

**Capt Jean-Marc Bélanger:** Je suis désolé. Je m'exprime spontanément, monsieur le président et j'ai presque fini.

**Le président:** Eh bien, allez-y mais nous allons lever la séance à 14 h 15 pour la période des questions et ensuite nous reprendrons ici à 15 heures. Je ne voudrais pas... J'essaie simplement de mener correctement cette séance.

Continuez.

**Capt Jean-Marc Bélanger:** J'allais vous demander votre aide. Nous avons besoin de votre aide. Nous ne pouvons pas faire cela tout seuls.

**Le président:** C'est pour cela que nous sommes là.

**Capt Jean-Marc Bélanger:** Nous vous sommes reconnaissants de nous permettre de contribuer à ce débat.

Nos passagers canadiens, comme vous le savez, ont l'impression d'être déjà au Canada lorsqu'ils montent dans nos avions à Hong Kong, São Paulo ou Tokyo. Nous sommes fiers de porter le nom de notre pays et d'avoir la feuille d'érable sur la queue de nos avions.

Nous voulons vous demander votre aide pour que nous puissions porter cette compagnie aérienne à de nouveaux sommets.

[Français]

En terminant, monsieur le président, je voudrais juste parler de la possibilité d'obtenir du financement par rapport à l'obligation d'Air Canada de respecter la Loi sur les langues officielles.



Vous savez que c'est une obligation pour nous de pouvoir servir nos clients au sol et dans les airs dans les deux langues officielles. M. le ministre Dion a annoncé récemment des crédits additionnels de l'ordre de 750 millions de dollars pour les cinq prochaines années. Les employés et les syndicats ensemble allons rencontrer M. Dion la semaine prochaine. Je voulais vous mettre au courant de ce développement parce que je ne voudrais pas que la balle soit renvoyée d'un camp à l'autre et d'un ministère à l'autre, et on pense que c'est important.

Les frais occasionnés par les services bilingues offerts par Air Canada sont de 12 millions de dollars par année et, contrairement à ce que M. Beddoe de WestJet a dit, il n'y a pas de services bilingues offerts par WestJet. C'est seulement un enregistrement pour les mesures d'urgence, afin de respecter les règlements de l'heure du ministère des Transports.

Alors, je vous remercie beaucoup pour votre attention. On est prêts à répondre à vos questions.

[Traduction]

Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

Merci de votre attention.

**Le président:** Merci, monsieur Bélanger. Quelqu'un d'autre dans votre groupe souhaite-t-il intervenir avant que nous commençons les questions? Monsieur Middleton, monsieur Parnell, monsieur Johnson? Non.

Monsieur Moore, vous avez la parole.

**M. James Moore:** Merci beaucoup.

**Le président:** Nous en sommes aux cinq minutes.

**M. James Moore:** Je serai bref.

Je vous remercie d'avoir soulevé la question du bilinguisme dans la compagnie. J'ai soulevé la même question à la Chambre en disant qu'Air Canada avait le devoir d'assurer des services bilingues pour un montant de 12 millions de dollars et on m'a accusé d'être opposé au bilinguisme parce que je disais que c'était la seule compagnie qu'on obligeait à fournir ce service. Si le gouvernement veut que le service bilingue soit obligatoire, qu'il l'impose de manière égale à tous les transporteurs et pas à un seul. S'il croit au principe du bilinguisme, qu'il l'applique à toutes les compagnies. Je suis donc d'accord avec vous là-dessus.

Je voudrais vous poser une question. Les pilotes de United Airlines ont fait des concessions. Ils gagnaient en moyenne 205 978 \$ américains par an en travaillant neuf jours par mois, et ils ont fait des concessions. Je sais que cela n'a rien à voir avec l'échelle des pilotes d'Air Canada, mais quelle est l'échelle salariale des pilotes d'Air Canada? Quel est le minimum et le maximum? Deuxièmement, quand vous nous demandez de vous aider, qu'attendez-vous des contribuables?

**Capt Jean-Marc Bélanger:** Je vais répondre à votre deuxième question en premier. Tout d'abord, nous souhaitons que les suggestions que nous présentons pour aider l'ensemble de notre industrie soient entendues et mises en application. C'est d'abord comme cela que vous pouvez nous aider.

Sinon, nous risquons de perdre nos pensions et de devoir nous lancer dans une lutte désespérée, et peut-être le gouvernement peut-il nous aider en évitant cela.

Troisièmement, je ne ferai pas de commentaires sur le salaire d'un commandant de bord de United Airlines. Je ne sais pas si ces rapports sont exacts. Tout ce que je peux vous dire, c'est que nous avons le sentiment d'être correctement rémunérés pour la contribu-

tion que nous apportons à la compagnie aérienne. Si vous voulez m'accompagner pour voir comment je pose un jumbo de 150 tonnes à Torbay ou à St. Johns par mauvais temps, comment j'atterris avec une visibilité nulle et dans le brouillard...

**M. James Moore:** J'ai le plus grand respect pour votre travail, mais si vous demandez aux contribuables de renflouer Air Canada au moyen de concessions, d'allègements fiscaux, etc., ne pensez-vous pas qu'il serait sympathique...

**Capt Jean-Marc Bélanger:** Je suis désolé, monsieur Moore, mais nous ne demandons pas qu'on renfloue la compagnie. Nous demandons simplement au gouvernement d'avoir une attitude responsable.

J'aimerais que le ministre des Transports manifeste le même enthousiasme pour le secteur aérien que pour le secteur ferroviaire. C'est ce genre de choses que nous attendons, rien d'autre. Nous ne réclamons pas de subventions, simplement une contribution équitable.

**M. James Moore:** Pour ce qui est de ma dernière question, pour revenir à la question du bilinguisme, vous dites que cela coûte à Air Canada 12 millions de dollars. Pouvez-vous nous expliquer brièvement à quoi servira l'argent qu'Air Canada est en train de négocier avec Stéphane Dion?

● (1405)

**Capt Jean-Marc Bélanger:** Ce n'est pas Air Canada qui est en train de négocier, mais les syndicats.

**M. James Moore:** D'accord.

**Capt Jean-Marc Bélanger:** Air Canada a tenté d'obtenir des fonds, mais ses efforts n'ont pas été couronnés de succès. Nous croyons que c'est important.

S'il s'agit d'utiliser l'argent des contribuables pour faire la promotion de l'utilisation des deux langues officielles, Air Canada est là pour le faire. En effet, Air Canada a la plus grande école de langues privée du pays. Elle consacre énormément d'argent à la formation linguistique, pas seulement du français mais de l'espagnol, du japonais et d'autres langues. Cela dit, nous pensons que nous avons droit à notre part nous aussi, car nous faisons de la formation linguistique, ne serait-ce que parce que nous sommes un porte-étendard et que nous faisons la promotion des langues officielles. Nous en sommes fiers d'ailleurs.

**M. James Moore:** C'est la loi qui l'exige.

**Capt Jean-Marc Bélanger:** Nous pourrions en faire davantage si nous recevions des fonds.

**M. James Moore:** C'est la loi, et pas simplement une question de bonne volonté. Quoi qu'il en soit, vous avez raison.

**Capt Jean-Marc Bélanger:** La bonne volonté joue, monsieur Moore. Nous le faisons avec fierté.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Moore.

La parole est à M. Keyes.

**M. Stan Keyes:** Merci, monsieur le président.

Loin des membres du comité l'idée de sous-estimer la valeur du travail qu'accomplissent les employés d'Air Canada. Nous cherchons simplement à faire une évaluation, et pour faire une évaluation équitable, nous devons faire des comparaisons qui sont exactes.

Je vous pose donc la question de nouveau : quel est le salaire moyen d'un pilote d'Air Canada?

**Capt Jean-Marc Bélanger:** Le pilote commence à 30 000 \$ par an. Ce salaire peut augmenter pour atteindre 150 000 \$ et 200 000 \$ par an, selon le statut du pilote, ses destinations et l'avion qu'il pilote. C'est que nous sommes constamment... et vous verrez les chiffres se rapportant à la productivité et au mille-coût-par-siège pour le groupe des pilotes...

**M. Stan Keyes:** J'ai des questions brèves auxquelles j'aimerais avoir des réponses brèves.

Êtes-vous en train de me dire qu'il n'y a pas un seul pilote d'Air Canada qui a un salaire annuel de plus de 100 000 \$?

**Capt Jean-Marc Bélanger:** Non, la moyenne pourrait dépasser quelque peu 100 000 \$ par an. Certains de nos pilotes font plus que cela, mais c'est un faible pourcentage.

Vous avez posé la même question à M. Beddoe il y a quelques instants. Il vous a répondu que ses commandants de bord font un salaire moyen de 170 000 \$ par an. Le nôtre se situe autour de 160 000 \$.

**M. Stan Keyes:** Ses calculs comprenaient les salaires et la participation aux bénéfices, etc. Or on ne peut pas comparer l'incomparable.

**Capt Jean-Marc Bélanger:** Dans notre mémoire, vous trouverez une comparaison de toutes les rémunérations.

**M. Stan Keyes:** Un instant! Est-ce que ne peux poser mes questions?

La rémunération est-elle calculée strictement en fonction des heures de travail par mois ou comprend-elle les temps d'attente entre les vols? Est-il vrai, par exemple, que si vous êtes pris entre deux vols et que vous deviez attendre dans un aéroport, pour toutes les deux heures que vous êtes en attente, on vous paie une heure de plus à la fin du mois?

**Capt Jean-Marc Bélanger:** C'est ce que stipule notre convention collective. Durant les périodes de pointe, durant l'été par exemple, on ne nous paie pas les temps morts. Cela dit, ces temps-ci, nous avons un surplus de personnel, parce qu'il y a moins de vols. Alors oui, nous sommes payés pour un nombre minimum d'heures par jour comme le prévoit notre convention collective.

**M. Stan Keyes:** Bon, d'accord. Cela fait partie de votre convention collective. Tout a été négocié. Je n'ai pas d'objection à cela, monsieur Bélanger. C'est très bien.

**Capt Jean-Marc Bélanger:** Je ne cherche pas à être sur la défensive, mais j'essaie simplement de vous donner une bonne réponse.

**M. Stan Keyes:** Vous en avez tout l'air, mais ce n'est pas grave.

Quel est votre temps de vol réel par mois?

**Capt Jean-Marc Bélanger:** C'est une question d'administration. Je sais qu'en tant que pilote d'un 767, on ne calcule que mes heures de vol réel. Quand je vole 80 ou 85 heures, je n'ai pas d'autres garanties du tout.

**M. Stan Keyes:** Donc, votre temps de vol réel est de 80 à 85 heures par mois?

**Capt Jean-Marc Bélanger:** En fait, plus maintenant, monsieur, parce que notre contrat a changé. Nous venons d'accepter une réduction de salaire et de notre temps de vol de 14 p. 100. Nous sommes tombés à environ 73 heures par mois pour aider notre compagnie... au lieu d'avoir à licencier des pilotes, à les rétrograder ou à les reformer. Nous n'avons pas qu'un seul type d'avion. C'est un secteur d'activités complexe quand on a différents types d'avions.

**M. Stan Keyes:** Je partage tout à fait votre avis. Piloter un avion Jazz ou un 747 à destination de Paris, le niveau de responsabilité est tout à fait différent. Je ne pense pas que quiconque vous contredise à ce sujet.

**M. Bob Parnell (président, Comité de négociation, Association des pilotes d'Air Canada):** Monsieur Keyes, je voudrais ajouter quelque chose.

J'aimerais situer les choses en contexte, car les gens nous critiquent toujours en nous accusant de ne voler que 80 heures par mois. Les gens pensent qu'il s'agit de 80 heures de travail. Or, on peut facilement doubler le nombre d'heures si l'on tient compte du fait que pour voler pendant 80 heures, il faut prévoir du temps de préparation. En réalité, nous travaillons 160 heures par mois pour voler pendant 80 heures, ce qui équivaut plus ou moins à ce que le reste des Canadiens font en travaillant 40 heures par semaine.

**M. Stan Keyes:** Je voudrais simplement mettre les points sur les i. Je répète que nous ne sommes pas dans une situation où c'est le gouvernement qui décide de la taille qu'Air Canada devrait avoir, ni du nouveau modèle qu'elle devra suivre. Cette décision, c'est Air Canada qui devra la prendre si elle veut satisfaire ses créanciers, les banques ainsi que tous les autres qui demandent à Air Canada de... Si nous sommes en train de parler aujourd'hui de dettes, de capitaux propres et de sommes perdues quotidiennement, c'est qu'il y a des gens qui voudraient voir un plan d'entreprise. Le ministre des Transports l'a dit lui-même : «Nous sommes responsables de l'argent des contribuables. Nous ferons ce qui, nous l'espérons, sera dans le meilleur intérêt du contribuable. Si Air Canada a besoin de l'aide du gouvernement, nous sommes disposés à l'épauler, mais cela n'arrivera pas d'un coup. L'aide sera fournie quand on nous aura montré, au nom des contribuables canadiens, qu'Air Canada a un plan d'entreprise qui marchera. Pour ne pas mettre la charrue avant les boeufs, nous sommes disposés à aider Air Canada, mais nous ne pouvons pas simplement—pour reprendre les propos de mon collègue—donner de l'aide sociale à une compagnie aérienne qui se trouve en difficulté quand on sait qu'il y en a d'autres dans le pays qui réussissent plutôt bien, et même à l'étranger». Donc, une fois qu'on aura vu le plan d'entreprise et l'orientation que prend la société, si Air Canada a toujours besoin d'aide, le gouvernement fédéral est prêt à la lui fournir.

Sur le dernier point, monsieur le président, M. Bélanger a parlé de la concurrence sur les petits marchés et a pointé du doigt WestJet. M. Beddoe n'a jamais dit qu'il n'était pas prêt à livrer concurrence à Air Canada sur les petits marchés, ou ailleurs, tant que la concurrence est loyale et qu'elle ne vise pas à les évincer et, bien entendu, tant qu'Air Canada ne desservira pas des endroits comme Abbotsford avec des avions de la taille d'un Jazz pour concurrencer WestJet, sachant très bien à l'avance que l'avion repartira d'Abbotsford avec une charge d'à peine 30 p. 100 de sa capacité et qu'il perdra, ce faisant, énormément d'argent pour la simple raison que la compagnie-mère, Air Canada, en a plein les poches et qu'elle est prête à payer les pots cassés. De toute évidence, Air Canada l'a fait trop souvent, et c'est là en partie le problème.

• (1410)

**Capt Jean-Marc Bélanger:** Monsieur le président, je ne crois pas avoir entendu une question, mais je vais quand même réagir et poser une question à mon tour à M. Keyes. Vous devez certainement savoir que votre politique, c'est-à-dire les politiques du gouvernement fédéral, limite notre capacité à réagir au marché.

**M. Stan Keyes:** Personne ne le conteste.

**Capt Jean-Marc Bélanger:** L'exemple du tarif promotionnel d'un dollar a coûté en fait 99 \$ à nos clients. Il faut tenir compte de ce genre de choses.

**M. Stan Keyes:** Voilà pourquoi nous tenons ces séances de comité, afin de voir ce que le gouvernement peut faire pour aider.

**Capt Jean-Marc Bélanger:** Merci, monsieur.

**M. Stan Keyes:** Toutefois, aides-toi et le gouvernement fédéral t'aidera.

**Capt Jean-Marc Bélanger:** Nous sommes prêts à faire notre part.

**M. Stan Keyes:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Keyes.

Nous allons lever la séance car il y a un événement sacro-saint ici, la période des questions.

Messieurs, je m'excuse de vous demander de revenir, mais nous reprendrons la séance vers 15 h 05.

Monsieur Laframboise, vous êtes le premier sur la liste suivi de M. Bagnell, de M. Gouk, et de M. Gallaway.

Merci.

---





**POSTE  MAIL**

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

**Poste-lettre**

**Lettermail**

**1782711  
Ottawa**

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Les Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Publishing and Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5  
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943  
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

### SPEAKER'S PERMISSION

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.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5  
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943  
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757  
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca  
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>