



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

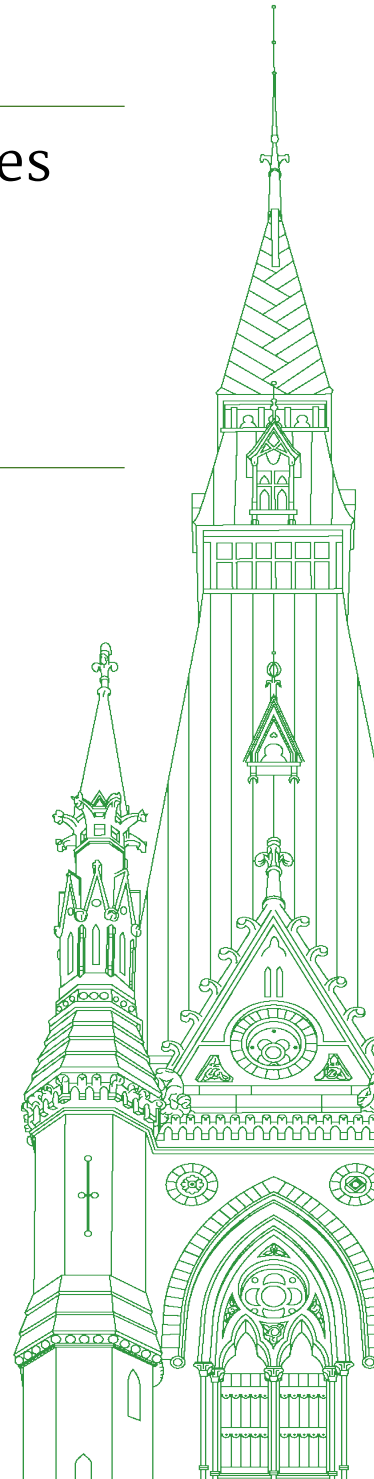
Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 024

Le mardi 23 mars 2021

Présidente : Mme Sherry Romanado



Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie

Le mardi 23 mars 2021

• (1105)

[Traduction]

La présidente (Mme Sherry Romanado (Longueuil—Charles-LeMoyne, Lib.)): Bonjour à tous et à toutes. La séance est ouverte.

Bienvenue à la 24^e séance du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes.

La séance d'aujourd'hui est hybride, conformément à l'ordre adopté à la Chambre le 25 janvier 2021. Nos délibérations seront diffusées sur le site Web de la Chambre des communes. On présente toujours à l'écran la personne qui parle, plutôt que l'ensemble du Comité.

Pour assurer le bon déroulement de la réunion, j'aimerais vous présenter quelques règles à suivre. Les députés et les témoins peuvent s'exprimer dans la langue officielle de leur choix. Les services d'interprétation sont offerts pour cette réunion. Vous avez le choix au bas de votre écran entre les canaux « parquet », « anglais » ou « français ». Veuillez sélectionner la langue votre choix.

Veuillez attendre que je vous nomme avant de vous exprimer. Ceux qui participent à la séance par vidéoconférence doivent cliquer sur l'icône du microphone pour l'activer.

Je vous rappelle que toutes les interventions des députés et des témoins doivent être adressées à la présidence. Par respect pour nos interprètes, je vous prie de ne pas parler en même temps qu'un autre intervenant, sinon les interprètes ne pourront pas accomplir leur important travail.

Voici maintenant la principale règle à retenir. Comme je le fais habituellement, je brandirai un carton jaune lorsqu'il vous restera 30 secondes d'intervention, et un carton rouge lorsque votre temps de parole sera écoulé. Veuillez respecter le temps qui vous est imparti, afin que chacun ait le temps de poser ses questions.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le 5 novembre 2020, le Comité se réunit aujourd'hui pour poursuivre son étude sur le développement et le soutien de l'industrie aérospatiale.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins. Nous accueillons d'abord trois témoins de la Boeing Company, de Boeing Canada et de Boeing Engineering, soit sir Michael Arthur, président de Boeing International, M. Charles « Duff » Sullivan, directeur général et M. William Lyons, directeur principal, Technologie mondiale et Ingénierie mondiale.

Nous accueillons également M. Robert Donald, directeur général du Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale; M. Aaron Wudrick, directeur fédéral de la Fédération canadienne des contribuables; M. Jason Hamilton, premier dirigeant de l'Hexagon Auto-

nomy & Positioning Division; Mme Tracy Medve, présidente de KF Aerospace, et M. Stéphane Oehrli, président et chef de la direction de Rheinmetall Canada Inc.

Chaque témoin fera un exposé de cinq minutes, qui sera suivi d'une série de questions.

Nous allons commencer par les représentants de Boeing Canada. Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Michael Arthur (président, Boeing International, The Boeing Company): Bonjour et merci, madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du Comité, de nous offrir l'occasion de nous entretenir avec vous aujourd'hui.

Notre industrie aérospatiale et nos transporteurs aériens commerciaux ont souffert grandement de la pandémie de COVID-19. Les restrictions de voyage imposées pour répondre aux besoins immédiats et bien réels de santé publique ont pratiquement paralysé l'industrie. La bonne nouvelle, c'est que grâce aux vaccins et à leur efficacité, l'industrie commence à reprendre vie et aura bientôt besoin de nouveaux avions moins énergivores.

Avant de plonger dans ma présentation de toutes les façons dont Boeing s'affaire à construire un avenir plus propre et plus sûr en aérospatiale, je m'en voudrais de ne pas prendre un instant pour rappeler rapidement notre riche histoire avec l'industrie aérospatiale au Canada, qui date de plus d'une centaine d'années.

En mars 1919, Bill Boeing et le pilote Eddie Hubbard ont pris les commandes d'un hydravion Boeing C-700 pour transporter 60 lettres de Vancouver jusqu'à Seattle, dans l'État de Washington. C'était le premier vol postal international vers les États-Unis. Si vous me permettez un petit aparté personnel, je suis né environ une trentaine d'années plus tard à Vancouver et je suis un agriculteur des Prairies de cinquième génération, à moitié Canadien, donc je suis ravi de comparaître devant le Comité aujourd'hui. Je vous remercie de m'avoir invité.

Revenons à l'aérospatiale.

Le Canada est depuis devenu un client, un fournisseur et un partenaire de choix de Boeing, dans le secteur de la défense comme dans le secteur commercial.

Boeing Winnipeg est l'un des plus grands centres de fabrication de composants d'aéronefs en matériaux composites et emploie bien au-delà de 1 000 personnes. Son usine produit des centaines de pièces et d'assemblages en matériaux composites uniques, qui entrent dans la fabrication de tous les avions de ligne à réaction de l'actuelle série 7. Depuis une cinquantaine d'années, c'est devenu une véritable installation de pointe. Son équipe d'ingénieurs et de techniciens chevronnés met au point de nouveaux procédés de fabrication de produits aérospatiaux légers, ce qui lui mérite le titre que lui confère Boeing de centre d'excellence mondial en matériaux composites complexes.

Partout dans le monde, Boeing croit fermement à l'engagement communautaire. L'équipe de Boeing Winnipeg s'associe à des organismes de bienfaisance de la région pour appuyer l'éducation dans le domaine des STIM, aider les anciens combattants et répondre à d'autres grands besoins de la communauté grâce à des subventions et à du bénévolat de ses employés. En fait, à l'échelle du Canada, nous investissons plus de 1 million de dollars dans ce type de subventions et de parrainage.

Boeing Vancouver est un important fournisseur de solutions logicielles avancées dans le domaine du transport aérien et emploie environ 200 personnes. Depuis 2000, sa gamme de produits a évolué, si bien qu'elle offre désormais des solutions en matière de gestion des fournisseurs, de surveillance des vols et de marketing aéronautique en plus de solutions pour l'entretien des aéronefs.

Boeing Research and Technology travaille en partenariat avec diverses universités canadiennes dans les domaines des technologies de réalité virtuelle augmentée, des systèmes autonomes, de l'analyse des données, de l'IA et des matériaux composites avancés. Nous sommes parmi les fondateurs de la supergrappe canadienne de technologies numériques basée en Colombie-Britannique. Grâce à ce partenariat public-privé, notre équipe de Vancouver a dirigé un projet de recherche sur l'utilisation de la réalité augmentée dans l'entretien et l'inspection des aéronefs, dans le cadre du projet des systèmes de dossiers d'aviation numériques dont le financement vient d'être approuvé par la supergrappe de la Colombie-Britannique. Ce projet aidera l'industrie canadienne à demeurer compétitive et à réduire ses déchets et ses émissions de CO₂ grâce à l'adoption d'outils d'analyse des données, à la fabrication additive, à la fabrication numérique, à l'infonuagique et à l'Internet des objets.

Ces partenariats mutuellement bénéfiques continueront à créer de la valeur pour Boeing et à garantir la position mondiale du Canada en tant que chef de file dans ces domaines à l'avenir.

Boeing Defense travaille en partenariat avec les Forces armées canadiennes depuis de nombreuses années, particulièrement pour la fabrication des Chinook, et nous sommes enthousiasmés par le Projet de capacité des futurs chasseurs, pour lequel notre offre de Super Hornet est à l'étude pour la modernisation de la flotte de l'Aviation royale du Canada. Vous entendrez bientôt Duff Sullivan, le général Sullivan, un éminent ancien officier de l'ARC, qui dirige désormais nos activités au Canada, à notre plus grand bonheur. Nous sommes vraiment emballés qu'il fasse partie de notre équipe.

Boeing s'est engagée à respecter l'obligation de retombées industrielles et technologiques d'une valeur de 100 % en contenu canadien, ce qui fournira du travail à des entreprises canadiennes de toutes tailles et de toutes les spécialités.

En vue de la reprise des vols commerciaux et de l'assouplissement des restrictions, la protection des passagers demeurera une

priorité absolue dans notre travail, de sorte que nous nous engageons à innover et à nous efforcer de rendre le monde meilleur. Dans cette optique, nous voulons travailler au Canada à favoriser une utilisation accrue de carburant durable pour l'aviation.

• (1110)

Pour terminer, madame la présidente, je tiens à mentionner qu'avant la pandémie, il y avait 620 vols commerciaux chaque jour au Canada dans des avions Boeing. Maintenant que la demande revient et qu'on voit arriver de nouveaux avions de nouvelle génération, plus écoénergétiques, nous espérons travailler avec nos 500 fournisseurs canadiens de partout au pays pour vendre plus d'avions. Comme nous le disons toujours, acheter un produit Boeing, c'est acheter canadien.

Il y a beaucoup d'autres choses excitantes qui s'en viennent, mais je m'arrêterai là, par souci de temps.

Je vous remercie de votre écoute jusqu'ici. Je vous suis très reconnaissant de m'avoir invité.

• (1115)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Arthur.

La prochaine déclaration sera celle du Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale.

Monsieur Donald, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Robert Donald (directeur général, Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale): Merci, madame la présidente.

Je vous remercie de me permettre de m'adresser à vous aujourd'hui.

Constitué en 1993, le CCAA est un partenariat national sans but lucratif entre l'industrie, les syndicats, les établissements d'enseignement et le gouvernement. Nous travaillons exclusivement à une stratégie nationale de l'emploi pour notre industrie.

Je souhaite vous parler aujourd'hui de la nécessité de conserver notre main-d'œuvre qualifiée et du manque de programmes de formation afin de produire des diplômés pour notre industrie au Canada.

Pour répondre à la demande de travailleurs d'entretien qualifiés dans notre secteur, le Canada avait déjà besoin, avant la pandémie, de 55 000 travailleurs supplémentaires d'ici 2025. De ce nombre, nous nous attendions à ce que seulement 25 % soient diplômés d'établissements d'enseignement postsecondaire canadiens.

La grave pénurie de main-d'œuvre dans le secteur de l'aviation est la même partout dans le monde, comme en font foi des études de l'OACI, de Boeing, d'Airbus, de l'AITA et de bien d'autres.

La pandémie a donné un sursis temporaire à certains secteurs de l'industrie, principalement aux grands transporteurs aériens, mais beaucoup d'entreprises ont recommencé à embaucher des travailleurs et manquent déjà de main-d'œuvre. Les consultations menées par le CCAA auprès de l'industrie dans le cadre de nos événements sur une stratégie nationale de l'emploi, et au sein de divers groupes de discussion confirment que les pénuries de travailleurs que nous connaissions avant la pandémie reviendront assez vite.

La pandémie a entraîné la perte d'environ 35 % de la main-d'œuvre d'avant, en raison des mises à pied, des départs à la retraite ou de réorientations professionnelles. La reprise fera bondir la demande, et nous ne pourrions pas y répondre simplement en réembauchant les personnes mises à pied.

Les sociétés aériennes ont immobilisé leurs avions et retardé des travaux d'entretien pendant près d'un an. Cela a créé une demande et une accumulation importantes. La remise en service d'avions nécessite également beaucoup d'entretien, soit 16 jours de travail pour une équipe de cinq personnes par avion. À mesure que la reprise s'installera, la demande de travaux d'entretien explosera. Si les entreprises canadiennes d'entretien, de réparation et de révision comme KF ne peuvent répondre à la demande, le Canada sera contraint de chercher des solutions à l'étranger.

Il n'y a pas assez d'offre de formation. Les collèges canadiens sont bien loin de pouvoir répondre à la demande de l'industrie. Tous les programmes collégiaux du Canada du domaine de l'aviation avaient déjà des listes d'attente avant la pandémie, sauf l'ÉNA, à Montréal. Malgré cela, ils ne produisent toujours que 25 % des diplômés dont nous aurions besoin. Le nombre de diplômés des programmes d'aviation de 2021-2022 sera encore 40 % plus bas. Les programmes d'études postsecondaires coûtent cher dans le domaine de l'aviation. La plupart des établissements d'enseignement conviennent qu'il n'est pas réaliste de s'attendre à ce que les gouvernements investissent dans l'infrastructure nécessaire pour accroître cette capacité.

Il manque d'écoles dans bien des régions. Au Québec, au Manitoba, en Alberta et en Saskatchewan, il n'y a qu'un collège par province qui offre un programme technique en entretien d'aéronefs. Dans les quatre provinces de l'Atlantique, il n'y en a que deux, dont un qui est actuellement sur la glace. Il n'y a aucun programme d'études en aviation au nord du 60° parallèle, dans les territoires ou au Yukon. Évidemment, tous les étudiants de l'extérieur des grandes villes doivent déménager pendant deux ou trois ans dans une grande ville pendant leurs études. Cela coûte cher.

Transports Canada impose par ailleurs bien des restrictions. Avant la pandémie, Transports Canada ne permettait pas aux établissements d'enseignement de faire de l'enseignement mixte ou de l'enseignement en ligne. Seules les heures en salle de classe compaient. Les collèges étaient par conséquent mal préparés pour effectuer la transition. Il leur a fallu du temps pour se réorganiser. Transports Canada a temporairement prolongé l'autorisation d'enseignement en ligne jusqu'à la fin de l'année, mais n'a pas encore indiqué aux collèges s'ils pourront continuer d'offrir des cours en ligne, si bien qu'ils ne savent pas comment investir dans leur stratégie à long terme. La plupart d'entre eux n'ont pas les compétences ni les budgets pour se convertir à l'enseignement en ligne.

Les collèges autorisés par Transports Canada doivent respecter scrupuleusement des programmes dépassés, qui n'ont pas été mis à jour depuis 20 ans. Ils ont toujours l'obligation d'enseigner les techniques pour réparer des ailes d'avions en toile et entretenir des pièces qui ne sont plus utilisées dans les aéronefs. Il faut aussi souligner que le ministère exige un certain nombre d'heures d'études. Peu importe le temps qu'il faut à un étudiant pour maîtriser une technique, il doit faire le nombre d'heures requis. L'évaluation ne se fonde pas sur les compétences, comme le voudrait pratiquement tout le monde maintenant. Il faut aussi souligner qu'environ 50 % des diplômés des programmes collégiaux seulement répondent aux

critères de Transports Canada... puis n'obtiennent aucune reconnaissance pour leurs études.

Pour conclure, l'industrie a besoin d'une capacité de formation accrue grâce à de nouveaux modes de formation plus accessibles, plus efficaces, plus rentables et plus ciblés. Tous les pays sont en concurrence pour le talent et le travail. Si nous n'avons pas la main-d'œuvre nécessaire ici, le travail sera exporté à l'étranger et ne reviendra pas.

Je vous remercie de votre attention.

• (1120)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Donald,

Le prochain intervenant sera M. Aaron Wudrick, qui représente la Fédération canadienne des contribuables.

Vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Aaron Wudrick (directeur fédéral, Fédération canadienne des contribuables): Merci infiniment, madame la présidente.

Je remercie le Comité de m'accueillir aujourd'hui. Pour ceux qui ne connaissent pas la Fédération canadienne des contribuables, il s'agit d'un organisme national non partisan à but non lucratif qui compte plus de 235 000 sympathisants au Canada. Nous concentrons nos efforts sur trois grands axes: la réduction des impôts, la réduction du gaspillage gouvernemental et un gouvernement responsable et transparent.

Je ne sais pas si les membres du Comité l'ont remarqué, mais nous sommes le groupe à témoigner aujourd'hui à ne pas avoir de lien direct avec l'industrie aérospatiale. Je vous assure que mon but n'est pas de nous aliéner tous les autres témoins d'aujourd'hui, mais je vous préviens que cela pourrait arriver quand même.

J'aimerais vraiment commencer mon exposé d'aujourd'hui par une question toute simple que le Comité doit se poser avant de répondre à toute autre question, à mon avis: qu'est-ce qui différencie l'industrie aérospatiale des autres industries? Je pense que cette question est importante. Le point de départ normal de la plupart des industries, c'est qu'elles n'ont pas besoin de faire l'objet d'une étude d'un comité parlementaire. Tous les jours, au Canada, nous voyons des entreprises naître et disparaître. Certaines réussissent. Certaines échouent. Dans la vaste majorité des cas...

Je tiens à préciser ici que j'exclurais de cette affirmation les circonstances actuelles de cette pandémie. Je comprends qu'une grande partie des commentaires d'aujourd'hui porteront sur les circonstances particulières de la pandémie. Je suis d'accord pour dire qu'il s'agit d'une situation hors de la normale et qu'elle peut nécessiter une attention particulière. Mais en principe, il n'est pas courant que les gouvernements viennent à la rescousse d'une industrie ou d'une entreprise. Nous devons nous demander ce qui rend l'industrie aérospatiale différente.

On entend souvent l'argument selon lequel elle emploie beaucoup de gens. C'est vrai, mais c'est également vrai pour de nombreuses autres industries. Or, très peu d'entre elles reçoivent autant de subventions que l'aérospatiale n'en a reçues dans son histoire au Canada. Un autre argument qu'on entend souvent, c'est que les emplois dans l'aérospatiale sont bien rémunérés. C'est également vrai, mais si l'on tient compte des subventions versées, comme on devrait le faire, car l'avantage net pour l'économie, le Canada et les coffres du gouvernement doit également inclure les coûts, alors cet argument perd aussi beaucoup de son attrait.

Enfin, on affirme souvent que l'aérospatiale est une industrie stratégique essentielle à une économie de l'innovation. Si tel est le cas, la stratégie n'est pas vraiment claire, au-delà des infinies subventions, puisque cette industrie n'est jamais devenue autosuffisante au cours des cinquante dernières années, et personne n'a encore réussi à expliquer comment on peut vraiment stimuler l'innovation, dans cette industrie ou une autre — pas seulement l'aérospatiale —, quand on soustrait les entreprises des forces disciplinantes de la concurrence du marché.

À ce stade-ci, je suis sûr que certains membres du Comité et les autres témoins se disent: « Cela semble très bien en théorie, monsieur Wudrick, mais c'est terriblement naïf. Le monde n'est pas un manuel d'économie. L'industrie aérospatiale mondiale n'évolue pas dans un véritable marché concurrentiel. La réalité crue, c'est que les concurrents étrangers de l'industrie aérospatiale canadienne reçoivent tous de l'aide de leur gouvernement respectif, alors le Canada doit faire de même pour équilibrer les règles du jeu. »

Je considère qu'il s'agit d'un contre-argument non négligeable, mais on semble ainsi concéder d'emblée que les subventions des contribuables ne sont pas un genre de tremplin excitant qui puisse nous propulser, mais une misérable nécessité qu'il faille endurer. S'il s'agit d'une nécessité, alors nous devons nous demander jusqu'où le Canada est prêt à aller pour défendre cette industrie. Si une société canadienne doit rivaliser avec un concurrent étranger ayant accès à des subventions infiniment plus grandes de son propre gouvernement, combien de milliards de dollars les contribuables canadiens devraient-ils être prêts à déboursier? Un milliard de dollars? Dix milliards de dollars ou 50 milliards de dollars? Y a-t-il un seuil à partir duquel quiconque au sein de l'industrie sera prêt à admettre que les coûts commencent à dépasser les avantages? Si oui, quel serait le plafond?

Il est important, aussi, que le Comité se demande quoi d'autre il est prêt à laisser tomber pour pouvoir subventionner cette industrie. Malgré toute l'insistance de certains, les ressources ne sont pas illimitées. Chaque dollar accordé en soutien à cette industrie est un dollar qui ne peut pas servir à autre chose. Si vous demandiez à vos électeurs quelles sont leurs priorités pour l'argent de leurs impôts, combien d'entre eux vous diraient qu'il faut subventionner l'aérospatiale?

Je conclurai en disant que je n'en veux à personne dans l'aérospatiale de venir devant vous pour plaider en faveur d'un soutien gouvernemental à leur industrie. C'est leur travail. Si l'on se fie à l'histoire, ils sont incroyablement doués pour cela. Je demanderais seulement aux membres du Comité de garder à l'esprit que si tous ceux qui comparaissent devant eux pour les presser de dépenser de l'argent sont également ceux qui en bénéficieront directement, ils n'ont peut-être pas exactement un échantillon représentatif de l'opinion publique sur la question.

Des millions de Canadiens qui finiront par payer les frais de ces subventions ne comparaitront jamais devant ce comité. Tout ce que je vous demande, c'est de tenir compte également de ces voix non représentées lorsque vous prendrez des décisions sur la façon dont vous soutiendrez l'industrie.

Merci beaucoup.

• (1125)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre M. Hamilton.

Vous avez cinq minutes.

M. Jason Hamilton (premier dirigeant, Hexagon Autonomy & Positioning Division): Merci, madame la présidente.

Merci de me donner l'occasion de prendre la parole devant vous aujourd'hui au nom de la division de l'autonomie et du positionnement d'Hexagon qui a ses bureaux à Calgary.

Depuis plus de 25 ans, Hexagon est à la fine pointe des avancées technologiques en matière de positionnement global (GPS). Nos produits GPS de grande précision sont utilisés par de nombreuses industries au sein desquelles ils permettent des déplacements en toute sécurité, du point A au point B. On retrouve nos technologies de navigation dans de nombreux avions civils et militaires de même que dans des infrastructures terrestres permettant l'utilisation du GPS pour le guidage aéroporté et l'atterrissage de précision.

Pourquoi entendre ici le représentant d'une entreprise de GPS? C'est parce que le GPS est un catalyseur de modernisation et d'automatisation en aérospatiale, et parce que le Canada est prêt à agir comme chef de file dans ce secteur technologique. Je suis convaincu de ne pas être le premier à vous dire qu'il y a accroissement de la demande pour l'utilisation de notre espace aérien à des fins de livraison, de surveillance, de déplacement de personnes et d'intervention d'urgence, pour ne citer que quelques exemples.

Il ne sera pas possible de répondre à la demande à venir pour ces différents services en ayant recours seulement à des avions pilotés. Notre espace aérien sera beaucoup plus chargé qu'aujourd'hui et devra permettre la circulation simultanée en toute sécurité d'avions pilotés, télécommandés et autonomes utilisant le GPS comme principal outil de navigation. Le Canada est dans une position particulièrement privilégiée pour bénéficier de la modernisation de l'espace aérien étant donné la vaste superficie de notre pays, l'ouverture du Nord et les besoins de moyens logistiques et de transport difficiles à combler de nos collectivités éloignées.

Le positionnement précis et fiable de nos avions est absolument essentiel à la modernisation sécuritaire de notre espace aérien. Il permettra la cohabitation des avions pilotés et autonomes et l'opération d'un véhicule aérien sans équipage au-delà du champ de vision d'un pilote. La réglementation actuellement en vigueur limite l'utilisation de tels avions à de courts trajets et à certaines pistes d'atterrissage seulement.

Le GPS est donc une technologie essentielle pour une utilisation plus optimale de notre espace aérien, mais cette technologie a des limites importantes qui doivent être repoussées si on veut pouvoir l'utiliser en toute sécurité. La navigation par GPS exige un accès sans entrave et sans interruption aux signaux satellites transmis sur le spectre radio en bande-L. Cette bande de fréquences devient de plus en plus congestionnée et vulnérable à de l'interférence intentionnelle et involontaire.

En outre, les personnes malintentionnées sont de plus en plus aptes à brouiller ou pirater les signaux GPS dans le but de nuire à la navigation des véhicules. L'interférence et le brouillage représentent une menace sérieuse pour les avions et les infrastructures GPS installées dans les aéroports aux fins des atterrissages de précision. La bonne nouvelle, c'est que l'industrie est en train de faire le nécessaire pour s'affranchir de ces limites, mais l'actualisation de la réglementation de l'espace aérien ne parvient pas à suivre le rythme des avancées technologiques touchant le GPS.

Comment le gouvernement peut-il nous aider? Premièrement, il doit faire de la sensibilisation, exercer une surveillance et, surtout, mettre en place des mécanismes nationaux pour assurer la protection de la bande de fréquences utilisée par les signaux de navigation satellites. Deuxièmement, des investissements sont nécessaires pour protéger les infrastructures canadiennes contre le brouillage des signaux et les faux signaux. Il existe déjà des solutions prêtes à l'emploi pour régler ce problème. Troisièmement, les entreprises canadiennes ont besoin d'aide pour pouvoir exporter leurs technologies aérospatiales en étant capables de soutenir la concurrence sur le marché mondial.

À cette fin, il y a deux éléments particuliers à cibler. Les manufacturiers canadiens doivent pouvoir accéder aux nouvelles constellations de satellites lancées par l'Union européenne et le Royaume-Uni. Il faut en priorité s'assurer l'accès à la constellation Galileo, un signal public réglementé de l'Union européenne. Cette constellation est configurée de manière à fournir de meilleures performances à haute altitude que la constellation GPS, un aspect important pour les activités dans nos territoires du Nord. La structure du signal fait aussi en sorte qu'il résiste mieux aux faux signaux et au piratage. Le Canada pourrait obtenir un tel accès en devenant membre de l'Agence spatiale européenne.

D'autre part, les entreprises canadiennes ont besoin de règles et de lignes directives claires pour pouvoir prospérer sur les marchés d'exportation. Plusieurs des technologies destinées à la modernisation de l'aviation civile seront soumises aux contrôles à l'exportation. Il faut que ces contrôles soient exercés de façon collaborative, adaptée, prévisible et transparente pour permettre une exportation concurrentielle sur les marchés mondiaux. Il fut une époque où ces contrôles représentaient un avantage concurrentiel pour le Canada, mais il nous a semblé que cet avantage nous avait récemment échappé.

Les entreprises canadiennes comme la nôtre sont prêtes à investir dans la technologie pour commercialiser de nouveaux produits, mais ces investissements sont risqués en l'absence d'un échéancier clair pour l'actualisation de notre cadre réglementaire. Les législateurs canadiens doivent travailler en étroite collaboration avec ceux des États-Unis et de l'Union européenne notamment pour mettre à jour les normes en matière de navigation. Il nous faut également des échéanciers pour l'intégration de nouvelles technologies aux systèmes de navigation des aéronefs.

S'il en venait à offrir un cadre réglementaire permettant de s'y retrouver facilement, le Canada pourrait devenir une destination de choix pour la mise au point de systèmes de navigation autonomes. Nous avons ensemble l'occasion de donner aux entreprises canadiennes les moyens de devenir de véritables chefs de file à l'échelle mondiale pour ce qui est des technologies utilisées par les aéronefs autonomes. Nous espérons grandement que vous prendrez nos propositions en considération.

Merci, madame la présidente.

• (1130)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre Mme Medve. Vous avez la parole pour les cinq prochaines minutes.

Mme Tracy Medve (président, KF Aerospace): Merci beaucoup.

Comme on l'a indiqué, je suis actuellement présidente du groupe KF Aerospace dont le siège social est établi à Kelowna, en Colombie-Britannique. Comme j'étais auparavant présidente de Canadian North Airlines, on peut dire que j'ai eu la chance de connaître différents facettes de cette industrie au fil de mes 35 années de carrière. Merci de nous donner l'occasion de vous présenter nos observations quant au développement et au soutien de l'industrie aérospatiale au Canada.

KF est une société privée qui a été établie en 1970. Nous offrons de la formation et des emplois bien rémunérés à plus de 900 femmes et hommes qui travaillent dans nos installations de Kelowna, Hamilton, Vancouver et Portage la Prairie. Les femmes comptent pour environ 20 % de notre personnel, la moitié d'entre elles occupant des postes de nature technique, notamment comme mécaniciennes d'entretien d'aéronef, ingénieures en aéronautique et pilotes.

Nous offrons des services d'entretien, de réparation, de révision générale et de génie aéronautique à un large éventail de clients du secteur de l'aviation commerciale au Canada, aux États-Unis et ailleurs dans le monde. Au cours des cinq années précédant la pandémie, nos revenus d'entretien, réparation et révision ont augmenté de 10 % annuellement, ce qui nous a permis de financer nous-mêmes, sans subvention, des travaux d'agrandissement des installations que nous utilisons à cette fin à des coûts d'environ 37 millions de dollars.

Nous offrons nos services d'entretien, réparation et révision à Kelowna et à Hamilton, deux villes où nous pouvons compter sur un total de 750 000 pieds carrés de hangars, d'ateliers et de bureaux administratifs. Nous pouvons y effectuer des travaux d'entretien, de modification et de conversion de l'espace cargo sur 15 avions à fuselage étroit à la fois.

Nous avons également autofinancé au coût de 14 millions de dollars la construction d'une installation destinée au programme d'aviation du Mohawk College à l'aéroport de Hamilton.

En plus d'être le plus grand fournisseur au pays de services d'entretien, de réparation, de révision générale et de génie aéronautique pour les aéronefs commerciaux, nous exploitons une ligne aérienne pour le transport de marchandises et une entreprise de location d'aéronefs.

Depuis 2005, nous avons en outre le contrat pour la formation des pilotes militaires du Canada à Portage la Prairie. Nous perpétons ainsi une tradition qui a vu des Canadiens former les pilotes militaires du Commonwealth depuis 1940. Comme vous pouvez le constater, une large proportion des secteurs de l'industrie aéronautique au Canada sont représentés au sein de notre entreprise.

C'est une industrie dont la contribution marquée à l'économie canadienne est tout à fait essentielle. Comme c'est le cas pour les routes, les chemins de fer, les ports et les services publics, la vigueur du secteur de l'aviation peut nous permettre de devenir un pays plus fort doté de meilleures capacités. Il est crucial que notre gouvernement prenne conscience de cet apport, mais il est également primordial d'envisager le développement de cette industrie et le soutien à lui apporter en n'oubliant pas qu'elle ne se limite pas aux transporteurs aériens offrant des liaisons régulières et aux services aériens de fret.

À titre d'exemple, les transporteurs aériens doivent pouvoir compter sur des fournisseurs de services d'entretien comme KF pour que leurs aéronefs puissent voler en toute sécurité suivant les normes rigoureuses établies par nos instances réglementaires. Malheureusement, les transporteurs canadiens font souvent appel à des fournisseurs étrangers pour leurs travaux d'entretien majeurs. C'est une pratique qui est préoccupante du fait qu'elle risque de miner les capacités de l'industrie canadienne. C'est d'autant plus préoccupant lorsque ces mêmes transporteurs demandent l'aide financière du gouvernement du Canada. L'admissibilité à cette aide devrait être assortie d'un critère exigeant des transporteurs qu'ils accordent d'abord un droit de refus aux entreprises appartenant à des intérêts canadiens et installées au Canada pour les services d'entretien, réparation et révision dont ils ont besoin.

Il y a chez nous des entreprises appartenant à des intérêts canadiens et installées au pays, comme KF, qui sont tout à fait capables d'offrir des services complets de grande qualité en soutien à l'industrie. Nous ne pouvons pas laisser cette capacité se perdre.

Le Canada est un pays très vaste. Nous aurons toujours besoin du transport aérien. C'est une nécessité absolue pour notre économie. Malgré cela, je vous dirais que nos gouvernements ont depuis longtemps tendance à considérer le secteur de l'aérospatiale et de l'aviation uniquement comme une source de revenus pour garnir leurs coffres, plutôt que de voir notre industrie comme un partenaire dans la consolidation économique et la croissance à venir de notre pays.

Il est aussi important de reconnaître que le soutien à notre industrie ne doit pas nécessairement toujours s'articuler autour d'une opération de sauvetage financier. Il est tout aussi bénéfique pour nous que l'on supprime les obstacles qui entravent notre quête de prospérité.

Il faut faire en sorte que les transporteurs aériens et les entreprises du secteur de l'aérospatiale puissent mener plus facilement leurs activités.

Il faut prendre les dispositions nécessaires pour que les gens puissent voyager à moindre coût sur une ligne aérienne canadienne.

N'imposez pas à notre industrie des frais dont nous devons faire payer la note à nos clients. Je pense notamment aux loyers des aéroports. Des monopoles comme les aéroports et NAV CANADA peuvent simplement transférer tous les coûts qu'ils veulent aux transporteurs aériens qui doivent pour leur part les refiler à leurs clients.

Le gouvernement doit appuyer l'industrie touristique et devenir son partenaire. Il faut voir à quel point une telle formule a souri à des pays comme l'Islande, par exemple. On assurerait ainsi aux transporteurs un flux important de revenus. Ils auront besoin d'aéronefs, dont bon nombre seront loués. Il leur faudra des services d'entretien et de maintenance.

Les transporteurs, les fournisseurs de services d'entretien et les locateurs devront embaucher des travailleurs supplémentaires qui auront un emploi rémunéré, paieront des impôts et contribueront à leur économie locale. Les collègues techniques et les universités devront former un plus grand nombre de travailleurs qualifiés pour l'aérospatiale qui leur verseront des droits de scolarité.

Tous les intervenants le long de la chaîne d'approvisionnement contribueront ainsi directement et indirectement à l'assiette fiscale et à la fondation économique du Canada. C'est un modèle bénéfique pour toutes les parties concernées.

Je peux vous donner un exemple des obstacles que l'on pourrait supprimer. En raison des restrictions liées à la pandémie, il est actuellement difficile de faire venir au pays les représentants des entreprises concernées pour la vérification de maintenance des aéronefs dont nous faisons l'entretien. Pendant ce temps-là, on autorise les camionneurs étrangers à ne pas se conformer aux exigences de quarantaine dans un hôtel. Il s'agit donc d'une entrave aux activités de nos entreprises qui est tout aussi inéquitable que superflue.

• (1135)

Alors que nous devons tous nous remettre des répercussions terribles des restrictions liées à la pandémie, vous ne devez pas oublier que l'industrie n'est nullement responsable de ce ralentissement et qu'elle n'a aucun contrôle sur les moyens à mettre en œuvre pour assurer une reprise rapide. Si nous n'obtenons pas le soutien dont nous avons besoin, nous allons perdre notre main-d'œuvre qualifiée et voir disparaître des emplois bien rémunérés qui contribuent à la prospérité globale de notre pays.

Notre industrie a vu l'emploi chuter de 33 % en 2020, comparativement à 5,2 % dans l'ensemble de l'économie. Nous n'en sommes toutefois aucunement responsables.

La présidente: Pourrais-je vous demander de conclure, madame Medve? Vous avez déjà quelque peu dépassé le temps imparti.

Mme Tracy Medve: D'accord.

En bref, notre industrie contribue et continuera toujours de contribuer de façon importante au bien-être économique du Canada. N'oubliez pas de prendre en considération l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, de travailler en partenariat avec l'industrie et de vous approvisionner sur le marché canadien.

Je vous remercie encore une fois de m'avoir donné l'occasion de prendre la parole devant vous aujourd'hui.

La présidente: Merci beaucoup.

[Français]

La prochaine présentation sera celle de M. Oehrli.

Monsieur Oehrli, vous avez la parole pour cinq minutes.

[Traduction]

M. Stéphane Oehrli (président et chef de la direction, Rheinmetall Canada Inc.): Merci, madame la présidente.

Je suis ravi de comparaître devant le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie de la Chambre des communes pour vous soumettre les points de vue de Rheinmetall Canada dans le cadre de votre étude sur le développement et le soutien de l'industrie aérospatiale et du secteur de la défense d'une manière générale.

[Français]

Brièvement, Rheinmetall Canada fait partie du groupe allemand Rheinmetall et l'entreprise est en activité au pays depuis 35 ans. Le groupe compte plus de 25 000 employés partout dans le monde, dont environ 450 au Canada. Notre main-d'œuvre est hautement qualifiée et diplômée, et nous sommes fiers de compter parmi nos employés environ 11 % d'anciens militaires des Forces armées canadiennes et de réservistes actifs.

[Traduction]

Nous sommes des spécialistes de l'intégration des systèmes qui offrons au Canada une variété de capacités d'intégration de véhicules, d'outils électroniques et de systèmes d'armes. Depuis quelques années, nous avons ajouté la robotique avec les véhicules terrestres sans pilote et différentes solutions pour l'aviation, y compris une nouvelle gamme de produits pour les groupes de démarrage pneumatique qui sont utilisés aussi bien par nos forces aériennes que par les transporteurs commerciaux.

Nous comptons parmi nos clients actuels les Forces armées canadiennes et la Garde côtière canadienne. Nous avons aussi des contrats en Europe, au Moyen-Orient, aux États-Unis et dans le sud-est de l'Asie, tout cela à partir de nos installations au Canada.

[Français]

Rheinmetall Canada bénéficie d'une chaîne d'approvisionnement mondiale. Au cours des cinq dernières années, nous avons fait affaire avec des fournisseurs situés dans plus de 35 pays ainsi qu'avec des fournisseurs canadiens d'un océan à l'autre. Au cours de la dernière année, nous avons fait appel à plus de 500 fournisseurs canadiens dans huit des dix provinces.

Notre empreinte économique au pays nous a permis de réaliser plus de 1,3 milliard de dollars en retombées industrielles à ce jour. Nous avons franchi le cap du premier milliard de dollars au printemps 2016. À l'époque, nous étions seulement la cinquième entreprise à avoir atteint cette marque au Canada.

Vous comprendrez donc que nous sommes très attentifs à l'application de la politique des retombées industrielles. Cela m'amène aujourd'hui à soumettre des suggestions au Comité afin d'aider à la reprise économique du Canada.

[Traduction]

Bien que notre industrie doive respecter la réglementation établie par de nombreux ministères, mes recommandations vont porter uniquement sur les politiques relevant du mandat de votre comité.

Il y a lieu d'améliorer la proposition de valeur et la politique touchant les retombées industrielles et technologiques. Comme nous sommes le produit d'un engagement de compensation remontant à 1986, nous croyons en la pertinence de cette politique. Quelques ajustements s'imposent toutefois pour que cette politique soit mieux à même d'aider notre industrie à demeurer concurrentielle et à contribuer à la relance de l'économie dans le sillage de la pandémie.

À cet égard, un plafond absolu de 100 % de la valeur du contrat en obligations devrait être respecté. Au cours des dernières années, seuls ceux dont les engagements dépassaient la valeur du contrat ont obtenu le nombre maximum de points lors de l'évaluation des soumissions. Nous estimons que le Canada souffrira à moyen et long terme de la diminution de la concurrence qui résultera d'une telle pratique, car de nombreuses entreprises ne seront tout simplement plus en mesure de participer au processus d'appel d'offres. Un processus concurrentiel équitable et transparent est bénéfique pour tous, et nous sommes d'avis qu'il est plus difficile d'y parvenir si l'on permet des engagements dépassant la valeur du contrat, une façon de faire que l'on peut assimiler à du dumping.

L'introduction temporaire de nouveaux facteurs multiplicateurs de points et de crédits pourrait être profitable pour certains secteurs de l'économie. Des multiplicateurs pour les PME et, d'une manière plus générale, pour les composantes directes d'une soumission,

pourraient aider les PME et l'industrie qui connaissent des temps difficiles depuis le début de la pandémie.

Il faut également réduire le maximum alloué pour les transactions mises en banque. À l'heure actuelle, les entreprises peuvent faire valoir des investissements antérieurs pour s'acquitter d'obligations actuelles ou futures. Bien qu'il y ait un plafond à ce chapitre, il faudrait abaisser celui-ci pour attirer de nouveaux investissements, plutôt que de voir les entrepreneurs principaux se servir d'investissements passés pour compléter leurs obligations. Nous estimons que l'on pourrait de cette manière contribuer à la relance économique en suscitant de nouveaux investissements.

Il faudrait ajouter de nouvelles capacités industrielles clés à la liste de 16 incluses dans la proposition de valeur 2.0. Nous estimons en effet que certaines capacités industrielles clés dont dispose actuellement le Canada ne sont pas représentées dans ce contexte, comme celles liées aux systèmes d'armes.

Il s'agit de quatre recommandations très simples, même si elles sont de nature technique. Nous croyons qu'elles s'inscrivent dans un processus d'évolution, et non de révolution, et qu'il s'agit de solutions que le gouvernement pourrait mettre en oeuvre à un coût raisonnable. Nous estimons qu'elles amélioreraient considérablement la contribution de l'industrie de la défense à la bonne performance économique de notre pays.

• (1140)

[Français]

Mesdames et messieurs les députés, c'est avec grand plaisir que je répondrai à vos questions.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

[Traduction]

Nous allons maintenant amorcer notre premier tour de questions au cours duquel chacun aura droit à six minutes. Nous commençons par M. Baldinelli.

Vous avez la parole pour les six prochaines minutes.

M. Tony Baldinelli (Niagara Falls, PCC): Merci, madame la présidente, et merci à tous les témoins qui comparaissent devant nous ce matin.

J'ai notamment retenu les commentaires de M. Donald du Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale et de Mme Medve de KF Aerospace, et les préoccupations qu'ils ont soulevées quant aux mesures à prendre pour le maintien des effectifs, le développement des compétences nécessaires et la réintégration dans la population active.

Monsieur Donald, je crois que vous avez indiqué que l'industrie aura besoin de 55 000 travailleurs supplémentaires d'ici 2025. Madame Medve, vous avez parlé d'une diminution de l'emploi de l'ordre de 33 %. Dans le cadre de cette étude sur le développement et le soutien de votre industrie, pouvez-vous nous dire ce que le gouvernement pourrait faire pour favoriser les programmes de formation collégiale, le maintien des effectifs et le recyclage de telle sorte que vous ayez toujours accès à un bassin suffisant de travailleurs.

Sans cela, ces emplois et ces entreprises — comme celle de Mme Medve — vont simplement se retrouver ailleurs, comme l'évoquait M. Donald.

Mme Tracy Medve: Comme je l'indiquais dans mes observations, nous avons investi 14 millions de dollars de nos propres fonds — sans subvention — pour construire un collège de formation à Hamilton où nous avons également investi dans une nouvelle installation d'entretien d'avions gros porteurs. Nous voulons ainsi nous assurer un approvisionnement constant de nouveaux employés pour nos activités. Les deux installations sont voisines. Je voulais en fait construire un tunnel entre les deux édifices de telle sorte que l'on puisse passer facilement du collège à nos installations.

Il faut par ailleurs faire en sorte que les jeunes, et plus particulièrement les jeunes filles — les femmes forment 50 % de la population, mais sont fortement sous-représentées dans le secteur technique — en viennent à considérer l'aérospatiale comme un secteur où il leur est possible de faire carrière. C'est une perspective qui s'offre à ces jeunes. Il faut commencer dès l'école secondaire, et même avant, à faire comprendre aux élèves qu'il s'agit de bons emplois qui peuvent être offerts au pays et qu'ils devraient considérer dans leur choix d'une carrière.

Il y a bien des choses que nous pourrions faire. Nous avons besoin d'un flux constant d'inscriptions dans les collèges, mais aussi de places pour ceux qui veulent suivre une telle formation et d'entreprises comme KF où ils pourront travailler par la suite.

M. Tony Baldinelli: Excellent. Merci, madame Medve.

Monsieur Donald, avez-vous des recommandations?

M. Robert Donald: Merci, monsieur Baldinelli, merci, madame Medve.

Oui, il est certain que nous avons besoin d'un plus grand nombre de travailleurs. Nous n'avons pas les capacités qu'il faut au Canada pour les former. Il y a un collège à Québec. Des gens des régions du nord de la province doivent déménager à Québec et y rester pendant trois ans pour leurs études. C'est la même chose dans d'autres provinces. Les exigences que Transports Canada impose aux collèges autorisés sont tellement dépassées que, si des améliorations ne sont pas apportées, les collèges ne pourront jamais répondre aux besoins de l'industrie.

Est-il réaliste de s'attendre à ce que les gouvernements augmentent la capacité des collèges? On parle de programmes qui coûtent cher. Ils disparaissent continuellement. Dans les Maritimes, on en comptait six auparavant, et il n'y en a plus que deux maintenant. Nous devons envisager de nouvelles façons de former les gens qui soient plus accessibles et abordables. À titre d'information pour la Fédération canadienne des contribuables, cela ne requiert pas un investissement plus généreux de la part du gouvernement. Il faut seulement qu'une stratégie gouvernementale soit mise en place et que Transports Canada facilite l'utilisation de nouvelles technologies et de nouvelles méthodes d'apprentissage.

Nous perdons 35 % de nos effectifs en raison de la pandémie. Nous devons trouver un moyen de remplacer cette main-d'œuvre.

Concernant la stratégie nationale dont bien des gens ont parlé, il faut que les gouvernements fédéral et provinciaux discutent du manque de capacité et de la nécessité d'encourager les gens. Comme l'a dit Mme Medve, il y avait un programme fédéral géré par EDSC axé sur la carrière pour attirer des jeunes dans l'industrie. Un autre programme est en cours pour les subventions salariales destinées aux étudiants. Ces mesures sont essentielles pour attirer des jeunes dans l'industrie. J'encourage le gouvernement à poursuivre ces programmes.

Je pourrais continuer, mais je vais m'arrêter là.

• (1145)

M. Tony Baldinelli: Merci.

Pour revenir au point soulevé par Mme Medve, il y a des choses que, à mon avis, le gouvernement peut faire dès maintenant par l'intermédiaire de l'Agence des services frontaliers du Canada en ce qui concerne le passage des travailleurs d'entretien. Je sais que dans le secteur de l'automobile c'est aussi en train de devenir un réel problème, soit de faire en sorte que les gens dont le travail est essentiel puissent traverser la frontière. Ce sont des mesures que nous pouvons prendre maintenant.

Je crois comprendre que le ministre Blair avait mentionné, pas plus tard que la semaine dernière, qu'il allait se pencher sur la question du secteur automobile et du déplacement des travailleurs. C'est une chose que nous pouvons faire et que nous demandons d'élargir de ce côté-ci également, alors je vous remercie.

Ensuite, vous avez parlé de concurrence, et beaucoup de gens parlent du rapport *Vision 2025* que l'Association des industries aérospatiales du Canada a présenté.

Depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement, de nombreuses préoccupations ont été exprimées au sujet de la consolidation des programmes de soutien existants et de leur regroupement dans un seul programme, soit le Fonds stratégique pour l'innovation. Cela suscite-t-il des inquiétudes?

M. Robert Donald: Monsieur Baldinelli, je ne parlerai de rien d'autre que du marché du travail. Je vais laisser l'AIAC, Mme Medve et d'autres intervenants parler des questions de consolidation.

M. Tony Baldinelli: La présidente m'a indiqué qu'il ne me reste peut-être pas de temps, mais j'essaierai d'y revenir plus tard.

Merci.

M. Robert Donald: De rien.

La présidente: J'en suis désolée, monsieur Baldinelli.

M. Tony Baldinelli: Aucun problème.

La présidente: C'est maintenant au tour du député Erskine-Smith de poser des questions.

Vous disposez de six minutes.

M. Nathaniel Erskine-Smith (Beaches—East York, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je veux d'abord poser des questions à M. Wudrick.

En ce qui concerne les sauvetages, j'ai lu, dans le *Globe and Mail*, un article d'un professeur d'économie de l'École de gestion Rotman de l'Université de Toronto, M. Chandra, qui dit ceci:

Les sauvetages devraient servir à maintenir ou à accroître la concurrence, et non à soutenir des entreprises déjà solides qui peuvent exploiter des rivaux affaiblis ou à donner de l'argent à des entreprises qui risquent de disparaître de toute façon.

Êtes-vous d'accord avec lui?

M. Aaron Wudrick: Ma position est probablement plus nuancée à cet égard. Le problème que pose le sauvetage, c'est qu'il tend à créer l'une des deux situations suivantes: on donne de l'argent à des entreprises qui n'en ont pas besoin, comme certaines entreprises l'ont dit ouvertement, ou on donne de l'argent à des entreprises qui ne le méritent peut-être pas, car comme le professeur l'indique, je crois, si elles ne peuvent pas survivre sans la subvention, c'est probablement une mauvaise idée de la leur offrir.

M. Nathaniel Erskine-Smith: Cependant, vous conviendrez, du moins d'après ce que je comprends de la philosophie de votre organisation et ce que j'ai constaté en vous suivant en ligne, que l'accent devrait être mis sur le maintien ou la stimulation de la concurrence.

M. Aaron Wudrick: Oui. La concurrence est toujours le meilleur moyen de déterminer qui devrait réussir sur le marché. Je suis d'accord avec vous.

M. Nathaniel Erskine-Smith: Le gouvernement s'est engagé à renflouer le secteur, alors quand il s'agit des conditions qui pourraient être imposées à un tel sauvetage, j'ai vu le gouvernement parler publiquement de limites sur la rémunération des cadres et les dividendes, de conditions de divulgation de l'information sur le climat, de conditions sur le maintien des routes régionales, des mêmes conditions que nous voyons, par exemple, dans le programme de Crédit d'urgence pour les grands employeurs, ou CUGE.

Dans son article, le professeur dont je parlais dit ensuite ceci:

Une participation importante de l'État [c'est-à-dire une participation en capital] garantira que les décisions futures concernant les compagnies aériennes seront prises en tenant compte des intérêts des consommateurs et des employés, plutôt que des bénéfices des actionnaires et des cadres supérieurs.

S'il devait y avoir un renflouement, pensez-vous qu'une participation en capital serait sensée?

M. Aaron Wudrick: Le problème, alors, c'est que dès lors, le gouvernement fait essentiellement partie de l'entité. Je comprends que le but est d'assurer la reddition de comptes pour le soutien des contribuables, mais en revanche, il y a une raison pour laquelle la plupart des entreprises ne travaillent pas en partenariat étroit avec le gouvernement. Si des entreprises prennent alors des décisions pour des raisons qui ne sont pas liées à la rentabilité et aux attentes de leurs actionnaires, on se heurte à une autre série de problèmes.

J'ai avancé cet argument concernant les préoccupations quant à l'argent utilisé pour la prise de mesures comme la subvention salariale, mais je considère qu'il s'agit d'un programme temporaire offert dans des circonstances uniques. Les gens appuient cette subvention pour préserver des emplois, et lorsqu'ils voient que des entreprises mettent l'argent à la banque ou versent des dividendes supplémentaires aux actionnaires, c'est un problème.

Une chose que les gouvernements peuvent faire, qui est relativement simple et n'entraîne pas le problème que je viens de mentionner, c'est d'être transparent. Si le prix à payer pour le soutien aux entreprises privées, c'est la pleine divulgation des dispositions du contrat et...

Cela n'a cessé d'être frustrant. Je reconnais que notre position à l'égard des subventions est très ferme, mais si les gouvernements décident de soutenir les entreprises pour quelque raison que ce soit, les contribuables devraient s'attendre à ce que, au minimum, ils puissent voir où va l'argent, à quel moment il est remboursé et si le contrat est respecté.

• (1150)

M. Nathaniel Erskine-Smith: Ne pensez-vous pas que, en ce qui concerne le sauvetage du secteur automobile, la participation financière du gouvernement a été beaucoup plus bénéfique pour le contribuable et l'intérêt public que les prêts qui n'ont finalement jamais été remboursés?

M. Aaron Wudrick: Puisque cette transaction nous a fait perdre 3,7 milliards de dollars, je dirais que ce n'était pas exactement...

Je comprends la pression politique. Je comprends le calcul. Cependant, nous avons publié une étude à ce sujet, et si l'on regarde l'aspect financier, les contribuables ont perdu de l'argent dans cette transaction. Je sais que des groupes ont fait campagne pour une participation continue en capital, mais comme je l'ai dit, il y a une raison pour laquelle la plupart des entreprises ne forment pas de partenariat permanent avec le gouvernement.

M. Nathaniel Erskine-Smith: Un instant, je ne parle pas d'un partenariat permanent. Je ne pense pas que l'Allemagne, en prenant une participation de 20 % dans Lufthansa, laisse entendre qu'elle va être partenaire de cette compagnie éternellement. Cependant, dans une crise — vous avez parlé d'une sorte de misérable nécessité —, comment pouvons-nous, en tant que décideurs, nous assurer que l'intérêt public est protégé et que, dans votre cas, les contribuables sont protégés?

Ne pensez-vous pas — du moins, comme le professeur l'indique — que l'intérêt public est mieux protégé si le gouvernement joue un rôle et siège à la table?

M. Aaron Wudrick: Oui, je pense que l'intérêt public est mieux protégé quand il y a une conséquence ou quand le gouvernement a une forme de bâton. Vous proposez une participation en capital. Je propose des choses comme la transparence ou d'autres conditions plus souples qui ne comprennent pas de participation en capital, mais qui sont certainement meilleures qu'une approche « sans conditions ». J'en conviens.

M. Nathaniel Erskine-Smith: Monsieur Donald, je ne sais pas si vous avez un point de vue à cet égard. J'aimerais également que, si possible, pendant le temps qu'il me reste — soit seulement une minute environ —, vous nous en disiez un peu plus sur les mesures non financières que Transports Canada peut prendre pour s'assurer que les collègues sont mieux en mesure de répondre aux besoins en main-d'œuvre de l'industrie. Il me semble que...

Vous proposez de réunir différents partenaires, mais peut-être pourriez-vous expliquer quelques mesures concrètes que Transports Canada devrait prendre, à votre avis, pour alléger certaines formalités administratives inutiles qui pourraient empêcher les collègues de répondre aux besoins du marché du travail.

M. Robert Donald: La première consiste à mettre à jour les programmes que les collègues doivent enseigner. Comme je l'ai dit, à l'heure actuelle, les collègues doivent enseigner les techniques pour réparer des ailes d'avions en toile. Je ne pense pas que ce soit d'une grande utilité pour WestJet, Air Canada ou certaines des grandes compagnies aériennes. Ils doivent également enseigner comment réparer des pièces qui ne sont plus installées sur les appareils. Voilà donc ce qu'il faut faire.

Transports Canada doit dès maintenant s'engager à faire en sorte que l'apprentissage en ligne, l'apprentissage mixte et le téléapprentissage soient offerts afin que les collèves puissent prendre les mesures nécessaires pour investir dans l'avenir. Il leur a dit, avec moins de deux mois de préavis, qu'ils pouvaient passer à l'apprentissage mixte. Que voulez-vous que les collèves fassent? On leur dit maintenant que, en novembre, d'accord, ce sera prolongé à nouveau...

Il doit planifier un peu mieux les choses, et il en est de même pour l'industrie, bien franchement. Il doit informer l'industrie, de sorte que Mme Medve et d'autres personnes puissent se préparer. Le gouvernement doit établir un plan, avec des paramètres pour l'élimination des mesures de quarantaine, de sorte que les gens puissent évaluer les capacités dont ils auront besoin, ramener du personnel, ramener des appareils...

La présidente: Je suis désolée de vous interrompre...

M. Robert Donald: Je vais m'arrêter là.

M. Nathaniel Erskine-Smith: Merci.

Merci, monsieur Donald.

La présidente: Merci beaucoup.

C'est maintenant au tour de M. Savard-Tremblay de poser des questions.

[Français]

Monsieur Savard-Tremblay, vous avez la parole pour six minutes.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Je vous remercie, madame la présidente.

Je salue mes collègues et les témoins, et je remercie ceux-ci de nous consacrer du temps.

M. Wudrick, de la Fédération canadienne des contribuables, nous a demandé pourquoi il faudrait soutenir cette industrie en particulier. Dans le cas du Québec, c'est parce qu'elle représente 40 000 emplois directs et 100 000 emplois indirects, 220 entreprises, dont 200 font partie des petites et moyennes entreprises, ou PME, et 18 milliards de dollars de ventes, qui sont des exportations à 80 %. C'est le plus grand exportateur du Québec, qui, rappelons-le, est aussi le troisième pôle aéronautique de la planète, après Seattle et Toulouse. Il y a seulement trois endroits au monde où on peut trouver des fournisseurs aptes à fournir tous les composants nécessaires pour construire un avion, de A à Z, et le Grand Montréal en fait partie. Ne serait-ce que pour cette raison, cela en fait une industrie stratégique qui mérite d'être défendue.

De plus, nous sommes en période de pandémie de COVID-19. Nous savons que plusieurs secteurs seront touchés plus fortement et plus longtemps que d'autres. Ils auront besoin d'une aide spécifique, et je ne crois pas avoir besoin d'énumérer les raisons. Les vols sont annulés, les avions sont donc cloués au sol. Il n'y a pas non plus d'entretien ni de pièces de remplacement, et il y a eu des milliers de pertes d'emplois. L'industrie est même obligée de prêter ses travailleurs à l'industrie de la construction, au risque de perdre son expertise et donc la capacité de rebondir. Certaines PME risquent de devoir mettre la clé sous la porte. C'est dire à quel point c'est grave.

Partout sur la planète, on se prépare pour la prochaine génération d'avions. On sait aussi qu'il faut concevoir une politique globale dès maintenant pour permettre à notre industrie d'être encore à la fine

pointe de l'innovation dans 10 ans. Toutefois, bien entendu, une politique en matière d'aérospatiale ne doit pas se limiter à de l'aide financière. Nous sommes d'accord là-dessus. Tous les acteurs doivent s'asseoir à la table, y compris les travailleurs, les entreprises et les gouvernements. Il faut prévoir des programmes spécifiques et adaptés à la réalité du secteur. Les politiques peuvent être larges, qu'il s'agisse du virage vert, du recyclage ou de politiques d'entretien, mais cela inclut également l'attribution de liquidités et de prêts aux acheteurs ainsi que le financement en matière de recherche-développement.

Bref, si l'on dresse un portrait global, c'est une industrie éminemment stratégique, et elle a la même importance pour le Québec que celle que revêtent l'automobile pour l'Ontario ou le pétrole pour l'Ouest canadien.

Monsieur Wudrick, s'il ne faut pas soutenir l'aérospatiale, faut-il cesser le soutien aux secteurs du pétrole et de l'automobile?

• (1155)

[Traduction]

M. Aaron Wudrick: Oui, absolument. C'est ce que nous avons toujours soutenu. Notre position est exactement la même.

Je tiens à être clair. Il ne s'agit pas de nous acharner sur une région en particulier. Notre opinion est la même pour toutes les industries, dont celles du pétrole et de l'automobile. Je sais que certaines personnes considèrent ce point de vue comme étant extrême.

Je ne veux pas minimiser l'importance d'une région en particulier. J'entends des arguments similaires de la part d'autres industries. Ce qui me préoccupe, c'est de savoir si l'accent mis sur la taille n'est pas miné par le coût de l'aide fournie.

Vous avez parlé des emplois créés et des retombées. J'entends cet argument tout le temps. Le fait est que, pour prendre l'exemple le plus évident, l'aide à Bombardier a souvent été justifiée par le fait que cette entreprise soutient une chaîne d'approvisionnement. Or, la chaîne d'approvisionnement est également subventionnée. La recherche-développement est également subventionnée. Les achats d'avions le sont aussi.

Il ne s'agit donc pas là d'un exemple où la subvention versée à la tête de l'organisation bénéficie à tous ces autres éléments. Tous les éléments de la chaîne sont subventionnés. Tout ce que je demande, c'est que, dans une analyse coûts-avantages, nous tenions compte également des coûts. Je n'ai rien contre le fait de tenir compte des avantages, mais je pense qu'il n'est que juste que, pour chaque industrie, nous tenions également compte des coûts lorsque nous nous prononçons sur le type de soutien à offrir ou à ne pas offrir.

Je suis d'accord avec vous et avec certains autres membres du groupe. Je reconnais que je mets l'accent sur les subventions. Il existe de nombreux autres moyens de soutenir l'industrie. Bon nombre de ces choses ne me posent aucun problème, et il faut en discuter. Je me concentre vraiment uniquement sur la question des transferts directs de l'argent des contribuables sous forme de subventions, et non de prêts.

Si les prêts sont remboursés, je pense qu'il y a des arguments à l'appui de cela également, si une divulgation en bonne et due forme de l'information est assurée, mais je me concentre vraiment sur la question des subventions.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: En résumé, on n'offre aucun soutien direct à l'industrie aérospatiale ni à celles du pétrole et de l'automobile.

Est-ce qu'une politique sur les liquidités serait du moins envisageable, d'après vous?

[Traduction]

M. Aaron Wudrick: Ce serait mieux que de ne rien avoir en retour, mais encore une fois, je suis très préoccupé par l'exemple du sauvetage de l'industrie automobile, qui a fait perdre beaucoup d'argent aux contribuables. Je sais qu'une telle mesure a des effets immédiats, en ce sens qu'elle empêche des entreprises de couler, mais elle a entraîné des coûts. Nous devons être honnêtes à cet égard. Ce n'était pas un scénario idéal.

Si l'on me demande s'il existe des moyens de structurer les choses de sorte que ce soit mieux pour les contribuables, je dirais que oui. Vaut mieux prendre une mesure dans le cadre de laquelle les contribuables sont remboursés ou protégés, en ce qui concerne le fait que les contribuables sont forcés de subventionner une entité, que de ne prendre aucune mesure.

[Français]

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Vous avez donné l'exemple de l'entente conclue avec Bombardier, mais le problème, dans ce cas, n'était-il pas l'absence de conditions quant au maintien du siège social, à l'abolition de postes ou à l'augmentation des salaires des hauts dirigeants, notamment?

Mon temps de parole est-il écoulé, madame la présidente?

• (1200)

La présidente: Non, il vous reste 10 secondes.

M. Simon-Pierre Savard-Tremblay: Ma question est posée.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Wudrick, veuillez répondre rapidement, si possible.

M. Aaron Wudrick: Je pense qu'il y avait de plus gros problèmes qui remontent à bien plus loin, mais c'est certainement une chose qui, à mon avis, a été très mal vue, et à juste titre.

[Français]

La présidente: Très bien.

[Traduction]

Merci beaucoup.

C'est maintenant au tour du député Garrison.

Bienvenue à nouveau au comité de l'industrie.

M. Randall Garrison (Esquimalt—Saanich—Sooke, NDP): Merci beaucoup. Je vais essayer de me rappeler que je suis au comité de l'industrie et non à celui de la défense — quoique, bien entendu, comme je l'ai déjà dit à ce comité auparavant, lorsqu'il s'agit de l'aérospatiale, il existe un lien très direct entre le maintien des capacités dans cette industrie et la souveraineté canadienne.

Je vais parler de sujets plus personnels aujourd'hui. Tout d'abord, je dois avouer que mon père était pilote et contrôleur de la circulation aérienne et que je m'intéresse à cette industrie depuis toujours.

Ensuite, avant de devenir député, j'ai enseigné dans un collège pendant 20 ans. Je m'intéresse donc particulièrement aux observations de M. Donald sur les problèmes de main-d'œuvre qui sont survenus et les pertes qui ont été subies durant la pandémie, et également sur les besoins à venir dans l'industrie.

Je me demande s'il peut m'en dire un peu plus à ce sujet. S'agit-il d'un problème ayant deux facettes? Est-ce qu'il n'y a pas suffisamment de gens qui veulent travailler dans l'industrie, et pas assez de capacité, ou s'agit-il simplement d'un problème de capacité?

M. Robert Donald: Merci de votre question.

C'est un peu des deux. Je pense que nous avons moins de problèmes de relève, mais la capacité reste un problème majeur. Sur le plan pratique, comme je l'ai dit, les collèges canadiens où il y avait des listes d'attente, ne diplômèrent, en 2018, que le quart des étudiants dont nous avons besoin. Loin de s'améliorer, la situation s'aggrave.

Comme je l'ai dit, si nous devons seulement compter sur les collèges, les gouvernements doivent financer leur expansion massive. Je ne crois pas que ce soit réaliste. Bien honnêtement, nous devrions examiner de nouvelles méthodes de formation, qui n'exigent pas la présence à plein temps, cinq jours par semaine, dans un établissement physique. Je pense que Transports Canada doit reconnaître d'autres modes de formation et élargir notre capacité.

M. Randall Garrison: Voilà de très bonnes idées. J'espère que, au moment de rédiger son rapport, le Comité s'en souviendra.

Qu'en-est-il d'attirer les employés non traditionnels dans votre secteur? Il ne s'agit pas seulement des femmes mais, également, peut-être, de néo-Canadiens, des Canadiens racialisés et des Canadiens autochtones. Le programme actuel d'Emploi et Développement social Canada à leur intention les rejoint-il?

M. Robert Donald: Oui, un certain nombre de nos programmes visent à inciter les étudiants provenant du nord du 60^e parallèle à se porter candidats à des postes dans notre secteur. Comme j'y ai fait allusion dans mes remarques préliminaires, l'un des problèmes pour ces étudiants est l'absence d'établissements de formation là-bas, ce qui oblige les Autochtones à s'établir deux ans dans le Sud, à Winnipeg ou ailleurs. Le taux de réussite est mauvais, pour toute une gamme de raisons qui ont fait l'objet d'études. Nous cherchons des ambassadeurs et nous essayons, en ce moment même, avec le concours de partenaires dans le Nord, à obtenir des postes au niveau d'entrée, dans le Nord, pour pouvoir y former des candidats, etc.

Emploi et Développement social Canada nous aide de cette manière. Nous avons réalisé un projet d'une ampleur massive avec ce ministère pour trouver une façon d'attirer plus de femmes et d'Autochtones dans notre secteur. Nous avons animé des groupes de discussion, dans tout le pays. Maintenant, nous demandons carrément du financement pour traduire certaines de ces idées en actions.

Est-ce que cela répond à votre question?

M. Randall Garrison: Oui, je crois bien. Très directement.

Madame Medve, parlons un peu, sur un plan plus pratique, de l'impact de la perte des compétences dans votre entreprise, pendant la pandémie, dont je connais un bon bout, parce que nous passons beaucoup de temps en famille à Kelowna.

Vous avez parlé de pertes d'employés et des difficultés d'en retrouver après la COVID. Pouvez-vous nous donner une idée de l'ampleur de ce problème?

Mme Tracy Medve: Notre problème n'était pas vraiment la perte d'employés qualifiés. C'était la perte des clients, parce que nos transporteurs sont au sol. Ils ne produisent pas de revenus et ne peuvent payer la maintenance.

Très délibérément, nous avons décidé de garder nos employés au travail autant que possible durant la pandémie. Nous avons transformé certains de nos appareils. Nous en avons transformé en avions cargos pour continuer à donner du travail à nos gens. Nous avons pu leur conserver leur travail habituel. Nous en avons profité pour faire beaucoup de formation, parce que nous savions que, dès la fin des confinements, les transporteurs se manifesteraient massivement et réclameraient très rapidement des travaux de maintenance pour leurs appareils.

Je pense que nous avons réussi assez remarquablement à conserver notre personnel. Le problème est que nous éprouvions des pénuries avant la COVID. Cela remonte à l'époque dont parlait M. Donald, celle où il n'y avait pas assez de collègues et pas assez d'étudiants qui les fréquentaient et qui en étaient diplômés.

Ce qui est très intéressant, c'est que, pendant la COVID, Transports Canada a assoupli les exigences de formation, pour autoriser la formation en classe. Je suppose que c'est l'un des aspects positifs qui portent à croire que, si c'était admissible l'année dernière, cela le restera désormais. Ce sera d'un grand secours. Cela aidera également beaucoup à attirer, disons, des femmes dans le secteur, si elles peuvent recevoir la formation chez elles, en bénéficiant d'un horaire de formation plus souple, ce qui leur permettrait de s'occuper de leurs enfants et de bien d'autres choses.

• (1205)

M. Randall Garrison: Merci beaucoup, madame la présidente.

Je m'aperçois qu'il me reste très peu de temps. Je cède la place au suivant.

La présidente: Merci beaucoup.

Entamons le deuxième tour...

... avec M. Généreux.

[Français]

Monsieur Généreux, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Bernard Généreux (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, PCC): Je vous remercie, madame la présidente.

Ma première question s'adresse à M. Arthur, de The Boeing Company.

Monsieur Arthur, la compagnie WestJet a annulé une commande de 15 avions au cours des dernières semaines. Cela touche évidemment votre compagnie. La pandémie a des conséquences directes sur votre entreprise.

Quelles sont les conséquences de cette décision au Canada?

[Traduction]

M. Michael Arthur: Merci pour la question.

Si j'ai bien compris, il s'agit de la récente commande du MAX pour Westjet. Le MAX est maintenant autorisé à voler de nouveau. J'en remercie Transports Canada.

Ces avions sont construits aux États-Unis. Il ne m'a donc pas paru évident pourquoi votre question portait sur les conséquences au Canada. C'est l'avion que nous vendons dont la consommation de carburant est le plus efficace. Son efficacité est supérieure de 25 % à celle des avions qu'il remplace, sans exception. Nous offrons le *nec plus ultra* en matière de soutenabilité.

Est-ce que cela répond à votre question?

[Français]

M. Bernard Généreux: Oui, je vous remercie.

Monsieur Wudrick, tantôt, vous avez jeté un pavé dans la mare en soutenant que l'ensemble des témoins que nous avons entendus jusqu'à présent dans le cadre de cette étude étaient essentiellement des lobbyistes qui essayaient de sauver leur emploi.

N'y a-t-il pas un équilibre à trouver entre les sommes que le gouvernement canadien peut mettre à la disposition de l'industrie aérospatiale dans son ensemble, par exemple, pour favoriser la création d'emplois et assurer de bons salaires aux travailleurs, et celles que les contribuables canadiens doivent déboursier pour financer ces subventions, ces prêts ou ces avantages accordés à l'industrie, comme à toutes les autres industries?

Tantôt, mon collègue du Bloc québécois a notamment parlé de l'importance de l'automobile pour l'Ontario et du pétrole pour l'Ouest.

Dois-je comprendre que, à votre avis, on ne devrait absolument plus rien subventionner au Canada, de quelque façon que ce soit?

[Traduction]

M. Aaron Wudrick: Oui, vous avez bien compris. C'est notre position, et je reconnais que ceux qui croient qu'elle est extrémiste sont nombreux.

Il faut inverser la charge de la preuve. Notre pays arrive au point où... Je passe beaucoup de temps à Ottawa, à frayer avec beaucoup de lobbyistes et de représentants de beaucoup de secteurs d'activité. Ils ont pour instructions de s'enquérir de ce que le gouvernement a à offrir, de découvrir ce qu'il est prêt à donner. Un pays ne devrait pas favoriser pour les affaires cette sorte de climat malsain.

Sans laisser entendre que le mieux est l'ennemi du bien, je reconnais qu'on ne parviendra pas, comme par enchantement, à faire cesser les subventions. Mais je tiens toujours à faire savoir qu'il y a un moyen d'aider les entreprises sans puiser dans les poches des contribuables. Je m'alarme de ce que, parfois, beaucoup de groupes ou de particuliers semblent supposer que la solution de chaque problème qu'éprouve une entreprise ou une industrie consiste à voler à son secours avec une pleine mesure d'argent des contribuables. C'est un instinct à refouler.

[Français]

M. Bernard Généreux: Si je comprends bien, vous seriez, malgré tout, en faveur d'une stratégie nationale qui appuierait l'industrie et qui proposerait des solutions à cette fin.

Comme vous l'avez dit vous-même, nous sommes dans un marché mondial compétitif. Si l'ensemble des pays continuent d'appuyer leur industrie aéronautique à coup de centaines de milliards de dollars, que ce soit l'Allemagne, la France ou d'autres pays importants du G7 ou du G20, et que le Canada arrête d'appuyer son industrie, ne croyez-vous pas que nous perdrons inévitablement un avantage certain par rapport à l'ensemble des autres pays et de nos concurrents partout dans le monde?

• (1210)

[Traduction]

M. Aaron Wudrick: D'abord, je tiens à préciser que j'appuie le marché et l'entreprise et que je souhaite bonne chance à toute entreprise ou à toute industrie qui est susceptible de prospérer. Même en faisant un gros effort d'imagination, on ne peut pas dire que je suis contre l'entreprise.

Sur ce que vous dites sur la réalité du marché mondial, je le reconnais, mais je fais également remarquer que nous devons choisir ceux que nous appuierons. Nous ne pourrions pas appuyer toutes les industries qui affrontent des concurrents internationaux subventionnés. En soi, c'est un choix. Il nous sera impossible de subventionner toutes les entreprises de tous les secteurs pour surmonter la concurrence internationale elle aussi subventionnée, particulièrement...

[Français]

M. Bernard Généreux: Alors, comment faites-vous ce choix?

[Traduction]

M. Aaron Wudrick: Il incombe aux hommes et aux femmes politiques, mais vous devez reconnaître que c'est un choix et que, essentiellement, vous direz au public que certaines industries et emplois sont plus importants que les autres.

Comment les personnes qui ne travaillent pas dans ces industries prendront-elles ce genre de nouvelle?

[Français]

M. Bernard Généreux: Si je me fie à votre discours, vous êtes en train de dire que les secteurs du pétrole et de l'automobile sont plus importants que celui de l'aéronautique. Vous donnez donc des arguments au Bloc québécois pour qu'il n'y ait jamais de gouvernement majoritaire au Canada. N'est-ce pas?

[Traduction]

M. Aaron Wudrick: Je n'appuie aucune subvention à l'entreprise.

[Français]

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

[Traduction]

La prochaine intervenante est Mme Jaczek.

Vous disposez de cinq minutes.

Mme Helena Jaczek (Markham—Stouffville, Lib.): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins. La discussion, jusqu'ici, est très intéressante.

Je fais également partie du comité des transports. J'y ai également entendu beaucoup de descriptions des ravages de la COVID-19 dans le secteur de l'aviation ainsi que dans l'aérospatiale. Mais, comme M. Donald nous l'a très bien expliqué, nous sommes

devant la reprise spectaculaire, à n'en pas douter, d'un problème de besoin d'appareils, de vols et de personnel... Visiblement, il y aura une certaine compression de la demande.

Le témoignage de Mme Medve sur son investissement dans la formation, à Hamilton, m'a particulièrement frappée. C'est une sorte d'intégration verticale de son entreprise, manifestement, qui consiste à mettre les ouvriers de la maintenance à sa disposition pour faire croître son entreprise.

Je me demande si Boeing a investi de même dans la formation, dans un secteur quelconque de l'aérospatiale.

Monsieur Arthur, peut-être M. Sullivan, l'un de vous pourrait-il, s'il vous plaît, nous parler de vos investissements précisément en formation, mais en vous prévenant que je désire vraiment que vous parliez de tout investissement au Canada?

M. Michael Arthur: J'ai deux choses à dire. D'abord, nous avons noué des partenariats avec sept universités canadiennes, où nous faisons pas mal de recherche mais où nous investissons également pour nos besoins de recrutement.

Ce que je disais plus tôt, au sujet de Vancouver et de la grappe que nous y avons instaurée, montre que les employés là-bas sortent d'universités canadiennes qui sont très étroitement associées à nous. Il ne s'agit pas de former des pilotes dans le sens classique du terme, mais cela fait partie de la mise en valeur de notre main-d'œuvre.

Ensuite, le deuxième point, qui n'a peut-être qu'un rapport indirect avec la question, remonte à la question des subventions. Sans vouloir entrer dans les détails, je dirais que si le client est le gouvernement — et que, par exemple, nous sommes mobilisés, pour la défense, pour votre futur avion de chasse et que le client est le contribuable et que, ainsi, le gouvernement... Si le projet aboutit, Doyletech Corporation a calculé qu'en 40 ans, 250 000 emplois seront créés comme une sorte de retombée de ce projet.

Nécessairement, dans le cadre de l'élaboration de tout cela, nous devons être les formateurs du personnel que nous fournirons. Oui, c'est la réponse de base. Nous prenons très au sérieux sa formation, mais, en fait, nous n'avons pas d'école de formation de pilotes au Canada.

Qu'en pense M. Sullivan?

Mme Helena Jaczek: Pourriez-vous seulement clarifier, sur la question des partenariats, si, pour ces occasions de formation, vous transférez des fonds de Boeing?

M. Michael Arthur: Ces fonds ont plutôt tendance à se ranger parmi les subventions à la recherche de même que parmi les bourses d'études.

• (1215)

Mme Helena Jaczek: Envisageriez-vous de faire comme Mme Medve, dans son entreprise?

M. Michael Arthur: Tout à fait possible. Comme je l'ai dit, les employés dont Boeing aura besoin au Canada sont une donnée que nous devons prendre très au sérieux, à supposer que l'entreprise se développe de la manière que j'ai décrite. Il est question de compétences nouvelles dans l'industrie. Ça, c'est absolument réglé.

Voyons si nous pouvons en dire un peu plus.

Mme Helena Jaczek: Je pense que M. Lyons veut intervenir.

M. William Lyons (directeur principal, Technologie mondiale et Ingénierie mondiale, Boeing Engineering Test & Technology): Merci.

J'ajouterais seulement à ce que M. Arthur a dit, que notre réseau de connaissance des matériaux composites, centré sur l'Université de la Colombie-Britannique, produit en fait des documents sur le processus de connaissance pour 200 PME et plus, dont le nombre continue d'augmenter.

Notre formation — cette recherche — se traduit en actions non seulement pour nos membres immédiats, mais également pour les PME qui font partie du réseau de recherche sur les matériaux composites, comme nous l'appelons.

Mme Helena Jazcek: Merci beaucoup.

Certains des arguments de la Fédération canadienne des contribuables sur ce qu'il est possible de faire sans subventions directes portent de manière très impressionnante.

Monsieur Hamilton, de la société Hexagon, vous avez dit que nous avons besoin de consignes claires sur les exportations. Pourriez-vous vous expliquer et préciser la nature de vos recommandations?

M. Jason Hamilton: Permettez-moi d'abord de dire que je ne préconise pas de changement de politique pour les exportations. Il revient aux politiciens de décider de la destination de nos exportations.

Les exportateurs ont besoin de lignes directrices claires et d'un partenariat avec les organismes publics pour faciliter leurs exportations. Nous exportons environ 90 % de ce qui se fabrique au Canada. Si nous devons attendre trois à neuf, parfois douze mois pour comprendre si nous pouvons livrer un produit à un client, nous ne sommes pas concurrentiels. Ce client ira ailleurs, et son carnet d'adresse est plein.

Ces lenteurs sont peut-être la conséquence de la COVID, mais nous les avons perçues avant le début de la pandémie.

La présidente: Merci beaucoup.

[Français]

Monsieur Lemire, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Sébastien Lemire (Abitibi—Témiscamingue, BQ): Je vous remercie, madame la présidente.

Ma question s'adresse à M. Oehrli, de Rheinmetall Canada.

D'abord, monsieur Oehrli, je vous remercie d'être ici aujourd'hui et de nous sensibiliser à l'importance de l'industrie de la défense dans l'économie, particulièrement dans le contexte actuel.

Vous avez souligné la politique des retombées industrielles. Vous avez parlé des capacités industrielles clés et vous avez dit que le gouvernement avait une liste de capacités qu'il favorisait, mais que cette liste était limitée.

Pourquoi le Canada devrait-il en inclure davantage dans cette liste? Je pense particulièrement aux répercussions qu'il pourrait y avoir sur les PME émergentes au chapitre des chaînes d'approvisionnement et sur les emplois de qualité dans l'industrie.

M. Stéphane Oehrli: Je vous remercie de la question, monsieur Lemire.

Selon ce que nous comprenons, 16 industries sont privilégiées à l'heure actuelle dans la politique des retombées économiques. Des appels d'offres permettent de mettre de l'avant des occasions d'affaires pour ces industries. Elles sont donc valorisées par la politique en place.

Cela étant dit, notre compréhension est aussi qu'en 2017, le gouvernement du Canada avait mandaté une compagnie qui s'appelle « Avasant » pour créer une liste des industries clés, au Canada, qui pouvaient être appuyées. En fait, la liste comptait 58 industries ayant différentes capacités industrielles. Une sélection a donc été effectuée. Parmi les 58 industries, 16 ont été choisies afin d'être encouragées et soutenues dans la politique actuelle.

Bien sûr, nous pensons qu'un élargissement visant à inclure certaines de ces industries qui ne sont pas encore reconnues dans la politique devrait être considéré pour permettre un investissement dans ce secteur et créer ensuite un effet positif sur le développement économique.

M. Sébastien Lemire: Je vous remercie.

Mis à part les façons d'améliorer la politique des retombées industrielles et technologiques, y a-t-il d'autres politiques gouvernementales, lois ou règlements, autres que ceux concernant le processus d'approvisionnement militaire, qui nuisent à votre développement et à votre essor?

M. Stéphane Oehrli: Au Canada, le processus d'appel d'offres est visé par plusieurs lois et règlements. La politique des retombées industrielles est importante, mais il y a un lien direct aussi avec l'exportation. Dans la politique actuelle, l'exportation est favorisée. On obtient des points quand on se permet de projeter ses compétences à l'international. La réglementation doit suivre. Or, d'un côté, on encourage l'exportation, et, de l'autre, on freine la mise en œuvre des permis d'exportation. Il y a assurément un déséquilibre.

Selon nous, comme mon collègue l'a dit tantôt, il ne s'agit pas de remettre en question le bien-fondé des permis d'exportation. Bien sûr, nous souscrivons à cette pratique. Toutefois, nous avons vu des délais être prolongés de quatre à cinq fois. Avant la pandémie de la COVID-19, travailler dans un tel contexte nous aurait fait perdre des clients et notre compétitivité. Cette interrelation est pertinente à nos yeux.

● (1220)

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

[Traduction]

Le prochain intervenant est le député Garrison.

Vous disposez de deux minutes et demie.

M. Randall Garrison: Merci beaucoup, madame la présidente.

J'espère que le bruit du camion de recyclage qui vient d'arriver devant chez moi n'interrompra pas mes questions.

Les observations de quelques témoins sur les retombées technologiques industrielles me semblent très intéressantes.

Je demande à M. Arthur d'étoffer ce qu'il a dit sur la question de la valeur des contrats et des retombées de 100 %.

M. Michael Arthur: Le gouvernement Canadien exige que nous réinvestissions l'excédent par rapport à la mise. Ce serait 11 milliards dans l'historique, et c'est chose faite pour 8,8 ou 9 milliards. Nous les avons mis de côté. Nous avons rempli nos obligations. Nous sommes dans le reliquat de 1,8 milliard. Nous investissons donc dans ce qui survient au Canada.

Nous pourrions peut-être vous communiquer plus tard des exemples récents, pour que vous connaissiez la destination de l'argent.

M. Randall Garrison: Je crains, à ce sujet, que, faute de cette sorte de retombées industrielles, nos gros investissements ne... Encore une fois, je suis de retour au comité de la défense. Les projets comme celui des chasseurs à réaction ne nous aident pas à soutenir l'aérospatiale canadienne.

C'est vraiment la raison pour laquelle je m'intéresse à l'importance de ces accords.

M. Michael Arthur: En fait, sans vouloir vous offenser, permettez-moi d'être d'un avis différent.

Si, par exemple, la campagne du Super Hornet aboutit... Si elle devait combler nos espoirs, nous investirions considérablement au Canada, pour la poursuite de tout le projet. Nous n'avons pas encore sélectionné nos fournisseurs, mais je suis persuadé que nous collaborerions avec une large gamme de fournisseurs canadiens à la mise en œuvre d'un contrat de cette envergure.

Sans contredit, cela maintient le soutien à l'aérospatiale canadienne. Vous savez que nous comptons déjà 500 fournisseurs au Canada.

M. Randall Garrison: Merci beaucoup.

Monsieur Oehrli, je crois que vous aviez des observations à faire entendre en réponse à la question. Brièvement, s'il vous plaît.

M. Stéphane Oehrli: Nous sommes d'avis que les engagements dépassant la valeur du contrat ne devraient pas être autorisés.

Aujourd'hui, la politique a été modifiée légèrement avec la version 2.0, qui permet en fait aux entreprises de prendre des engagements qui dépassent la valeur du contrat. Cela signifie essentiellement que pour une obligation de 1 \$, l'entreprise peut décider d'investir 1,20 \$. Cette pratique peut sembler très avantageuse et encourageante pour l'industrie à court terme, mais en réalité, elle restreint la concurrence à long terme.

Nous croyons qu'il devrait y avoir un plafond, sans quoi la pratique ressemble à du dumping.

La présidente: Je vous remercie infiniment.

M. Randall Garrison: Merci.

La présidente: Le prochain intervenant est le député Dreeshen.

Vous avez la parole cinq minutes.

M. Earl Dreeshen (Red Deer—Mountain View, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie tous les témoins.

Ce matin, nous avons parlé jusqu'à présent de subventions et de formation. J'aimerais plutôt m'attarder à la réglementation et aux formalités administratives. En réponse à mes questions, j'invite les témoins à traiter de cet aspect et de son incidence sur leurs activités...

La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante nous a appris que les entreprises canadiennes doivent déboursier environ 30 milliards de dollars par année pour se conformer à la réglementation, et que ce sont les petites entreprises qui en font les frais.

Nous venons d'entendre que les retards font perdre des clients, ce qui est un des aspects fondamentaux.

Je m'adresserai d'abord à M. Hamilton.

En ce qui concerne la technologie GPS.. Vous avez également parlé de perturbation de la bande de fréquences, de piratage des signaux GPS et d'innovation. Selon vous, y a-t-il une réglementation et des formalités administratives qui pourraient aider votre secteur d'activité?

M. Jason Hamilton: Nous avons brièvement parlé d'exportation, et je pense avoir mentionné ce que j'avais à dire à ce sujet. Nous avons besoin d'un partenaire au sein du gouvernement pour nous aider à exporter et à être des chefs de file à l'échelle mondiale dans ce domaine. Notre politique et nos processus d'exportation doivent être souples et rapides pour nous permettre d'y arriver.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'ouverture de l'espace aérien, je suppose que nous voulons plus de réglementation et de directives sur l'interopérabilité des aéronefs sans pilote et avec pilote. Plus l'industrie aura d'indices sur le calendrier d'ouverture, plus le Canada attirera des investissements dans toutes les technologies nécessaires à l'autonomie. Je pense qu'il ne faut pas réduire la réglementation, mais bien fournir à l'industrie un cadre réglementaire lui donnant une certitude, ce qui lui permettra d'investir dans les technologies futures.

• (1225)

M. Earl Dreeshen: Je vous remercie.

Dans votre exposé, madame Medve, vous avez notamment parlé de la possibilité de maintenir les activités d'entretien au Canada. Il semblait y avoir des obstacles à ce chapitre.

Pourriez-vous nous parler de ces écueils? Encore ici, y a-t-il des volets de la réglementation et des formalités administratives qui pourraient être éliminés pour que vous et les gens de votre secteur d'activité soyez plus concurrentiels?

Mme Tracy Medve: Étant donné le temps limité, je vais m'attarder à l'obstacle le plus immédiat.

Lorsque nous avons des clients à l'étranger qui effectuent de gros travaux d'entretien sur leurs aéronefs, il faut envoyer un représentant technique qui sera en présence de l'avion pendant toute la vérification. Le travail peut durer des semaines. Les pilotes peuvent entrer et sortir du pays assez facilement, mais soudainement, on entrave le travail des techniciens d'entretien qui vont surveiller les avions et accompagner les clients tout au long de cette vérification majeure.

Notre responsable des ressources humaines a passé des heures au téléphone avec Ottawa pour essayer de trouver quelqu'un qui accepte de laisser entrer ce travailleur dans le pays. Nous sommes considérés comme un service essentiel, mais nous ne pouvons pas faire notre travail si ces techniciens n'arrivent pas à entrer dans le pays et à surveiller les avions pendant l'entretien. Ce problème devrait être relativement facile à résoudre.

M. Earl Dreeshen: J'espère qu'ils écoutent votre intervention d'aujourd'hui.

Cependant, y a-t-il d'autres problèmes de formalités administratives qui vous préoccupent dans votre travail d'entretien?

Mme Tracy Medve: Ce n'est pas vraiment la paperasserie qui pose problème, car nous avons l'habitude d'évoluer dans une industrie réglementée. Une partie de mon exposé visait aussi à vous faire comprendre que lorsque nous parlons de l'industrie, nous ne nous limitons pas aux compagnies aériennes. Nous englobons aussi tous les fournisseurs en aval qui soutiennent l'industrie.

En tant que fournisseurs de services d'entretien, de réparation et de révision générale, nous avons souvent l'impression d'être oubliés puisque personne ne comprend vraiment comment les avions peuvent voler en toute sécurité. C'est pourtant grâce à ce noyau de personnes qui travaillent sur les avions.

Il arrive que les politiques s'arrêtent vraiment à la porte des transporteurs. Nous croyons toutefois que des transporteurs comme Air Canada devraient s'adresser d'abord aux fournisseurs canadiens de services d'entretien, de réparation et de révision générale. C'est le point que j'essayais de faire valoir.

M. Earl Dreeshen: Je suis conscient qu'il me reste très peu de temps. J'aimerais toutefois faire une observation à l'intention de M. Oehrli.

Vous avez formulé quatre recommandations qui, dites-vous, sont bien simples. Or, il nous faut un peu plus d'explications, car ce n'est pas facile à comprendre. Je vous saurais donc gré de présenter un supplément d'information au Comité afin que nous ayons de quoi nous inspirer au moment de rédiger notre rapport.

Merci beaucoup, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Oehrli, vous pourriez peut-être préparer un mémoire sur ces quatre points et l'envoyer au greffier pour qu'il le distribue aux membres du Comité. Ce serait très utile. Merci d'avance.

M. Stéphane Oehrli: Oui, bien sûr. Je le ferai avec plaisir.

La présidente: Je vous remercie.

C'est maintenant au tour de M. Jowhari. Vous avez cinq minutes.

M. Majid Jowhari (Richmond Hill, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie tous les invités de leurs témoignages fort instructifs.

J'aimerais m'adresser à nouveau à M. Donald et à Mme Medve, et j'espère pouvoir m'entretenir également avec les autres témoins.

En vous écoutant, j'ai retenu un message bien clair: le manque de programmes de formation ainsi que l'incapacité de maintenir les effectifs constituent un problème qui touche l'industrie dans son ensemble. J'ai aussi remarqué que, parmi les intervenants avec qui nous travaillons pour régler ce problème, il y a le gouvernement, qui accorde des fonds et des incitatifs et qui s'occupe également de la réglementation par l'entremise de Transports Canada. Vient ensuite l'industrie, qui effectue des activités de recherche et de développement et qui offre des possibilités de formation. Elle fournit également des emplois tout au long de la chaîne d'approvisionnement prolongée. N'oublions pas non plus les représentants de groupes de compétences professionnelles, qui sont ici au nom du Conseil et qui font un excellent travail de défense des intérêts de leurs membres. Il y a aussi peut-être... Mentionnons les établissements d'enseignement, qui ne sont pas représentés ici, ainsi que les transporteurs aériens.

Compte tenu de tous ces intervenants — qu'il s'agisse du gouvernement, de l'industrie, des syndicats, des groupes de compétences, des groupes de défense, des établissements d'enseignement ou des transporteurs aériens —, j'aimerais poser une question à l'ensemble du groupe. Là encore, je vais commencer par M. Donald, suivi de Mme Medve, avant de céder la parole aux autres. Voici ma question: que pouvons-nous faire dans le cadre d'un modèle de partenariat pour être en mesure de régler le problème de la capacité de formation et celui du maintien des effectifs?

Commençons par vous, monsieur Donald.

• (1230)

M. Robert Donald: Merci, monsieur Jowhari.

J'aimerais d'abord ouvrir une petite parenthèse.

Comme j'y ai fait allusion un peu plus tôt, je crois que la chose la plus utile que le gouvernement pourrait faire dans l'immédiat, c'est établir une feuille de route en collaboration avec l'industrie. Il ne s'agit pas de tenir des consultations publiques, mais plutôt de travailler avec les transporteurs aériens, les entreprises d'entretien, de réparation et de révision, ainsi que les fabricants, en vue de concevoir une feuille de route pour la réouverture de notre industrie.

J'ignore la teneur des conversations qui ont eu lieu avec Air Canada, WestJet et tout le reste, mais plus ces intervenants comprendront ce qu'il faudra faire pour que le gouvernement lève les restrictions relatives à la quarantaine, etc., plus ils pourront, selon moi, se tourner vers des gens comme Mme Medve, de KF Aerospace, et d'autres pour commencer à planifier le retour de leurs effectifs et la reprise de leurs services aériens. Voilà, à mon avis, la mesure la plus utile à prendre.

M. Majid Jowhari: Comment cela permet-il de renforcer la capacité de formation? La formation ne serait-elle pas principalement offerte par les établissements, ainsi qu'en partenariat avec l'industrie et probablement avec votre conseil, afin d'accroître cette capacité qui fait actuellement défaut?

M. Robert Donald: Je suis désolé d'avoir ouvert une parenthèse, mais je tenais simplement à soulever ce point.

Pour ce qui est des moyens d'accroître la capacité, je pense que nous devons favoriser l'apprentissage continu en milieu de travail, de façon plus intégrée, grâce à l'utilisation de nouveaux outils, comme la réalité virtuelle, les technologies en ligne et l'enseignement mixte, afin que l'industrie puisse mettre en place ses propres programmes de formation qui ne dépendent pas des collèges autorisés par Transports Canada.

Nous n'avons pas la capacité nécessaire. Voilà une conclusion qui s'impose, mais je ne crois pas que les gouvernements financeront l'augmentation de la capacité, d'où la nécessité de faire appel à l'industrie et de lui fournir les outils qui lui permettront de former sa propre main-d'œuvre, au moyen de microcertifications, grâce à l'apprentissage en ligne et à d'autres outils de ce genre. D'ailleurs, notre conseil travaille à mettre au point de tels programmes en collaboration avec Emploi et Développement social Canada. Toutefois, nous avons besoin de l'attestation de Transports Canada pour y arriver.

M. Majid Jowhari: Du point de vue de Transports Canada, vous devez mettre à jour les règlements, faire évaluer la nouvelle approche de formation et, enfin, obtenir son approbation.

M. Robert Donald: C'est exact, et il faut opter pour un apprentissage fondé sur les compétences plutôt que sur le nombre d'heures. Si un étudiant termine un projet de trois heures en classe en seulement une heure, il sera quand même obligé de rester là pendant deux heures à ne rien faire parce que l'enseignant doit attester les trois heures. Nous avons besoin de nouvelles règles axées sur les compétences.

M. Majid Jowhari: Comme il me reste environ 30 secondes...

M. Robert Donald: Je suis désolé.

M. Majid Jowhari: Non, ce n'est pas grave. Pour en revenir à l'industrie, j'aimerais vous poser la question suivante: de quel type d'engagement avez-vous besoin de la part de l'industrie — ce que j'appelle la chaîne de valeur prolongée ou la chaîne d'approvisionnement prolongée — pour appuyer ces modes de formation?

M. Robert Donald: Espérons que l'industrie sera partante. Il y a déjà plusieurs entreprises, dont KF, qui ont accepté de travailler à l'élaboration de programmes d'apprentissage continu en milieu de travail. Avec un peu de chance, si nous arrivons à mettre en place un bon projet pilote et que nous recevons l'aval de l'industrie et l'approbation de Transports Canada, nous pourrions accroître notre capacité sans augmenter les dépenses du gouvernement.

M. Majid Jowhari: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons entamer notre troisième série de questions.

C'est M. Poilievre qui commence. Vous avez cinq minutes.

L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC): Merci beaucoup.

Ma question s'adresse à M. Wudrick.

La présidente: Excusez-moi. Monsieur Poilievre, avez-vous votre casque d'écoute?

L'hon. Pierre Poilievre: Non, je ne l'ai pas.

La présidente: D'accord. Pourriez-vous vous rapprocher du micro, s'il vous plaît? Je vais repartir le chronomètre.

L'hon. Pierre Poilievre: Oui. Est-ce que vous m'entendez maintenant, madame la présidente?

La présidente: Un instant. Je vérifie auprès des services d'interprétation. Je vais arrêter le chronomètre.

[Français]

M. Sébastien Lemire: L'interprétation fonctionne bien, madame la présidente.

La présidente: D'accord. Je vous remercie.

M. Sébastien Lemire: Je suis quand même surpris que M. Poilievre veuille questionner M. Wudrick.

[Traduction]

La présidente: Allez-y, monsieur Poilievre.

[Français]

L'hon. Pierre Poilievre: Je m'excuse de vous étonner, mon cher monsieur Lemire.

[Traduction]

Monsieur Wudrick, j'aimerais vous parler d'un problème dans le domaine des finances publiques en général.

Chaque fois que nous tenons des audiences sur un sujet donné, il y a 20 ou 30 témoins qui se présentent pour demander plus d'argent.

Nous recevons un témoin — et c'est généralement vous, ou quelqu'un comme vous — pour représenter les plus de 30 millions de Canadiens qui doivent payer la note.

Les plus de 30 millions de Canadiens qui finissent par assumer les coûts des programmes se font représenter par un seul témoin, alors que les groupes relativement très petits, représentant parfois 10 000 ou 20 000 personnes, ont droit à 20 ou 30 témoins.

Il ne s'agit pas seulement de notre comité. C'est le cas de tous les comités. D'ailleurs, c'est encore pire au comité des finances. Cela me rappelle la « théorie des choix publics », inventée par James Buchanan, un économiste lauréat du prix Nobel. Selon cette théorie, lorsque les gouvernements commencent à diriger l'économie, tout se passe dans l'intérêt public, du moins en principe. Dans les faits, des gens en quête de profit parviennent à leur but en s'adressant au gouvernement, au lieu de s'en remettre aux forces du marché. Ils se présentent devant des comités comme celui-ci pour plaider en faveur de leur groupe d'intérêt afin d'obtenir plus de subventions puisées dans les poches des millions de personnes qui sont trop occupées à travailler et à vivre leur vie pour pouvoir faire pression dans l'autre sens. Au bout du compte, la concentration des avantages d'une subvention gouvernementale est beaucoup plus puissante, du point de vue politique, que la dispersion des coûts que chacun doit payer.

Par conséquent, nous avons ici un témoin qui défend les contribuables, et c'est vous, mais tout au long de l'étude, nous entendrons 25 ou 30 témoins qui préconiseront une augmentation des dépenses.

Avez-vous des suggestions à faire sur la façon dont nous pouvons rétablir l'équilibre afin que les gens qui paient la note au Canada, les gens de la classe ouvrière qui travaillent fort pour gagner leur salaire, et les petits entrepreneurs de tout le pays, ne soient pas continuellement moins nombreux que ceux qui veulent puiser de l'argent dans leurs poches?

• (1235)

M. Aaron Wudrick: La première chose que je dirais, c'est que vous devriez inviter la Fédération canadienne des contribuables plus souvent au Comité.

À part cela, je pense qu'il incombe aux membres du Comité et à tous les députés de ne pas oublier ce fait. Je ne veux rien enlever à la légitimité des gens qui comparaissent devant le Comité. Vous êtes tous dévoués à votre profession. Je suis sûr que votre raisonnement est sincère et que vous croyez en ce que vous dites, mais comme vous l'avez mentionné, monsieur Poilievre, il y a des millions de Canadiens qui ne comparaitront jamais devant un comité. C'est à force de se plaindre qu'on obtient ce qu'on veut, mais les députés doivent se rappeler qu'il faut aussi tenir compte de ceux qui ne se font pas entendre.

L'hon. Pierre Poilievre: Vous avez raison.

[Français]

Je vais reformuler mes propos au bénéfice de M. Lemire.

Au cours de telles séances, il y a toujours 20 ou 30 témoins qui veulent davantage d'argent. Or, ce sont 30 millions de Canadiens ou plus qui doivent payer la facture. Au Comité, ces 30 millions de Canadiens ne sont représentés que par un seul témoin, qui représente la Fédération canadienne des contribuables, alors qu'un petit groupe qui demande une autre subvention, un autre prêt gouvernemental, est représenté par 20 ou 30 lobbyistes bien payés. C'est un problème. Les groupes, les organismes, surtout dans l'industrie, sont plus organisés que les contribuables. Ceux-ci sont trop occupés à travailler. Le groupe d'entreprises ou de sociétés qui cherche à obtenir de l'argent est très bien organisé et dispose des fonds nécessaires pour engager des lobbyistes, qui vont recueillir ces fonds. Ce n'est pas un bon équilibre.

Comment pourrait-on corriger le déséquilibre entre ces organismes puissants, qui veulent toujours plus d'argent, et les nombreux contribuables qui doivent payer la facture?

J'aimerais entendre vos suggestions, monsieur Wudrick, à ce sujet.

[Traduction]

M. Aaron Wudrick: Comme je l'ai dit, invitez-nous plus souvent au Comité. Tâchez aussi de parler plus souvent à vos concitoyens pour savoir ce qu'ils pensent de certaines de ces propositions.

L'hon. Pierre Poilievre: C'est une bonne suggestion.

J'aimerais maintenant m'adresser à M. Donald, qui a, lui aussi, fait une très bonne suggestion. Il affirme que nous devrions opter pour des attestations fondées sur les compétences. Que pouvez-vous faire pour remplacer les attestations fondées sur le nombre d'heures?

Monsieur Donald, pensez-vous que c'est un principe qui pourrait être étendu? Il y a des immigrants très qualifiés qui viennent au Canada...

La présidente: Monsieur Poilievre, votre temps est écoulé. Pourriez-vous conclure rapidement?

L'hon. Pierre Poilievre: Je vais donc conclure.

Il y a des immigrants très qualifiés et des anciens combattants qui possèdent toute une série de qualifications, lesquelles ne sont pourtant pas reconnues, parce que ces gens n'ont pas les moyens ou le temps de recommencer toute leur formation et d'obtenir un permis de travail pour exercer une profession ou un métier. Pensez-vous que nous pourrions appliquer votre principe d'attestation fondée sur les compétences à ce genre de situations?

• (1240)

La présidente: Veuillez répondre très brièvement. Merci.

M. Robert Donald: Absolument. Supposons qu'un ingénieur de Lufthansa qui travaille depuis 20 ans sur un avion d'Air Canada s'installe au Canada. Ses titres de compétences ne seront pas reconnus par Transports Canada parce qu'il ne peut pas valider ce qu'il a étudié — non pas ses compétences, mais bien les cours qu'il a suivis il y a 20 ans, à Berlin.

Je suis tout à fait d'accord avec vous, monsieur Poilievre.

L'hon. Pierre Poilievre: Il faut corriger cette situation.

La présidente: Merci beaucoup.

La prochaine intervenante est Mme Lambropoulos. Vous avez cinq minutes.

[Français]

Mme Emmanuella Lambropoulos (Saint-Laurent, Lib.): Je vous remercie, madame la présidente.

J'aimerais remercier tous les témoins d'être parmi nous aujourd'hui et de répondre à nos questions.

[Traduction]

De toute évidence, l'industrie aérospatiale a beaucoup souffert durant cette pandémie. Elle a été très durement touchée. Au lieu de m'attarder sur la COVID-19 et sur l'état actuel des choses, j'aimerais parler davantage de l'avenir pour voir comment le gouvernement pourrait appuyer l'industrie à long terme.

Je représente une circonscription, Saint-Laurent, où se trouve une bonne partie de l'industrie aérospatiale. C'est une industrie dont j'entends beaucoup parler. En même temps, je m'entretiens souvent avec mes concitoyens lorsque je fais du porte-à-porte. J'ai ainsi l'occasion de les entendre s'exprimer sur les mesures de sauvetage, et force est de constater que les gens ne sont pas nécessairement heureux de la façon dont l'argent coule à flots parfois pour ces sociétés.

Je suis tout à fait en faveur de l'idée d'appuyer l'industrie. À mon avis, l'industrie aérospatiale est une industrie stratégique qui peut certainement nous permettre d'être concurrentiels à l'échelle mondiale, à condition que nous y investissions judicieusement ou que nous la soutenions comme il se doit. Notre avenir en dépend.

Je cherche d'autres moyens que le sauvetage financier pour appuyer l'industrie. Que recommanderiez-vous au gouvernement? Je m'adresse à tous les témoins ici présents. Je songe notamment à l'attribution de contrats et à la possibilité d'accorder la préférence aux entreprises canadiennes, par exemple, plutôt qu'aux concurrents internationaux. Je pense aussi à l'éducation et aux mesures que nous pouvons prendre pour améliorer l'industrie et nous assurer d'être à la hauteur des concurrents internationaux, afin que notre choix porte sur les entreprises canadiennes.

Si quelqu'un veut faire des observations sur des pistes de solutions conformes à cette vision, je serai ravie de les entendre.

Mme Tracy Medve: Puis-je faire une observation à ce sujet? C'est un message qui me tient à coeur et, si j'avais le temps, je n'hésiterais pas à le répéter 17 fois: « Achetez canadien ».

Ne vous laissez pas bernier par la structure des retombées industrielles et technologiques, car il s'agit d'un jeu à somme nulle. S'il y a un fournisseur canadien, comme dans notre cas, qui offre une formation de pilotage militaire au moyen d'une équipe entièrement canadienne — chose que nous faisons au Canada depuis 1940 —, la décision d'accorder ce travail à un concurrent étranger et d'exiger ensuite qu'il respecte les engagements en matière de retombées industrielles et technologiques aboutit à une situation gagnant-perdant.

Une telle approche ne fait que couper l'herbe sous le pied à une entreprise canadienne, qui a recours à d'autres entreprises canadiennes pour s'acquitter de la tâche, et le travail est attribué à une entreprise étrangère, laquelle doit ensuite embaucher tous les gens qui viennent de perdre leur emploi. Ne vous laissez pas entraîner dans une telle situation.

Je n'en dirai pas plus. C'est un argument tout simple. Je vais laisser les autres intervenir.

Mme Emmanuella Lambropoulos: Est-ce que quelqu'un veut...

M. Michael Arthur: C'est moi, Michael Arthur. Permettez-moi d'intervenir au nom de Boeing, la seule entreprise étrangère à être représentée ici.

J'aimerais soulever deux points. Tout d'abord, la dernière chose que nous voulons, c'est une bouée de sauvetage de la part du gouvernement. Nous fonctionnons selon le principe de la concurrence. Comme je l'ai dit tout à l'heure, lorsque nous décrochons un contrat du gouvernement dans le domaine de la défense, il y a d'énormes retombées pour l'économie canadienne.

Selon les estimations — et ce n'est pas nous qui avons fait les calculs, mais une entreprise externe, appelée Doyletech —, cela rapporte 60 milliards de dollars canadiens à l'économie canadienne sur une période de 40 ans. C'est parce que les multinationales que vous venez de mentionner — et Boeing en fait partie — mettent à contribution, dans une large mesure, l'industrie canadienne. Nous travaillons avec l'industrie canadienne, du début à la fin. Nous avons recours à 500 fournisseurs de partout au pays. Il en résulte une sorte de réseau intégré.

Voilà ce que je tenais à faire valoir, du point de vue d'une entreprise étrangère.

Mme Emmanuella Lambropoulos: Merci beaucoup.

Vous invoquez, tous deux, des arguments valables. Si nous pouvions trouver des moyens de combiner les deux points de vue et de nous assurer que les entreprises canadiennes profitent de l'expertise des autres, de sorte qu'elles puissent, tôt ou tard, faire à peu près la même chose, je crois que ce serait la meilleure façon de procéder.

Je n'ai pas d'autres questions, mais je vais laisser parler les témoins qui n'ont pas encore pu intervenir.

Monsieur Lyons, nous vous écoutons.

• (1245)

M. William Lyons: Merci.

M. Michael Arthur: Puis-je...

Je suis désolé, monsieur Lyons. J'interviendrai après vous.

M. William Lyons: Ce n'est pas grave, monsieur Arthur. Je vous laisse parler en premier.

M. Michael Arthur: J'allais simplement donner un autre exemple intéressant. Il y a une entreprise, appelée Héroux-Devtek, qui fabrique des trains d'atterrissage. C'est l'un des meilleurs fournisseurs de trains d'atterrissage au monde. Si je ne me trompe pas, elle se trouve dans votre circonscription, madame la présidente. Voilà donc un très bon exemple. Ainsi, chaque fois qu'un 737 atterrit au Canada, c'est grâce à Héroux-Devtek.

M. William Lyons: Merci.

La présidente: Malheureusement, votre temps est écoulé. Vous aurez peut-être l'occasion de poursuivre cette discussion au cours de la prochaine série de questions.

Notre prochain intervenant sera M. Lemire.

[Français]

Monsieur Lemire, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Sébastien Lemire: Je vous remercie, madame la présidente.

Je vais commencer par répondre à mon collègue, M. Poilievre.

Je ne demanderais pas mieux que nous soyons seulement huit millions de personnes à financer les investissements dans notre industrie aérospatiale, plutôt que de faire affaire avec un gouvernement qui choisit de ne pas investir et d'imposer des politiques étrangères alors que nous lui versons la moitié de nos taxes et impôts.

Cela étant dit, j'aimerais entendre les commentaires de M. Oehrli à ce sujet. Je crois qu'il voulait lui aussi réagir aux propos de M. Poilievre.

M. Stéphane Oehrli: Je vous remercie, monsieur Lemire.

[Traduction]

J'aimerais préciser à M. Poilievre que nous ne demandons pas vraiment de l'argent au gouvernement. Nous demandons des règles équitables et une concurrence accrue. Il s'agit d'un sujet très technique, qui fait l'objet d'une proposition de valeur et de retombées industrielles et technologiques, et nous avons l'occasion de présenter nos recommandations à des fins d'examen.

Il ne s'agit en aucun cas d'obtenir davantage d'argent. Il s'agit d'un rajustement des règlements pour obtenir une concurrence accrue et des règles équitables.

[Français]

M. Sébastien Lemire: Monsieur Oehrli, vous avez parlé de surenchères dans le cadre des appels d'offres du gouvernement fédéral relatifs à l'approvisionnement militaire. En quoi est-ce problématique pour les entreprises comme la vôtre?

M. Stéphane Oehrli: Les entrepreneurs doivent se montrer prudents quant à leurs investissements. Certaines subventions pourraient évidemment distordre un peu le calcul.

Le fait d'être encouragés ou forcés par le gouvernement à soumettre un appel d'offres et à investir plus d'argent qu'ils n'en reçoivent en retour les fragilisera à long terme. Selon moi, il s'agit là d'une mauvaise pratique d'affaires. Ils finiront par se retrouver dans une situation économique précaire et ne pourront donc plus investir dans les technologies innovantes. Ils ne pourront plus participer à de futurs appels d'offres.

À notre avis, le maintien de règles qui permettent ce genre de mécanisme fragilise le tissu économique à long terme. Nous encourageons donc le rapport de un à un. Autrement, c'est faire une mauvaise affaire.

M. Sébastien Lemire: Je vous remercie beaucoup.

Je vais prendre les dix secondes qu'il me reste pour remercier particulièrement M. Donald et Mme Medve d'avoir souligné l'importance de la formation. J'ai trouvé leurs propos très intéressants. Il s'agit d'un élément qu'il ne faut pas négliger. Je pense notamment à l'École nationale d'aérotechnique, ou ÉNA, située à Saint-Hubert, et à son apport au développement économique.

Je vous remercie de votre présence aujourd'hui.

M. Robert Donald: Cela m'a fait plaisir.

Je vous remercie.

La présidente: Je vous remercie beaucoup.

[Traduction]

Notre prochain intervenant sera M. Garrison.

Vous avez la parole pendant deux minutes et demie.

M. Randall Garrison: Merci beaucoup, madame la présidente.

Il est toujours agréable d'assister à une séance du Comité pour regarder un autre épisode de la « *bromance* » entre M. Poilievre et la Fédération canadienne des contribuables.

J'aimerais faire une brève mise au point au début. Les chantiers navals de la BFC Esquimalt sont les plus gros employeurs de ma circonscription. Je pense que les contribuables de ma circonscription ne seraient pas du tout d'accord à cet égard.

Ce que nous recherchons en ce moment, ce ne sont pas nécessairement des subventions ou des dépenses gouvernementales, mais plutôt des moyens de faire croître l'industrie aérospatiale qui créera des emplois bien rémunérés. Je crains que M. Poilievre et le représentant de la Fédération canadienne des contribuables soient malheureux tant que nous ne serons pas tous des coupeurs de bois, des tireurs d'eau et des travailleurs dans les entrepôts d'Amazon. Je ne méprise pas ces emplois, mais certains Canadiens recherchent des emplois spécialisés, et l'industrie aérospatiale est une bonne source d'emplois de ce genre.

Je vais interroger de nouveau M. Donald et peut-être Mme Medve afin de parler de la contribution globale que l'aérospatiale apporte à l'économie canadienne, car je pense que nous avons perdu cela de vue aujourd'hui.

M. Robert Donald: Merci, monsieur Garrison.

Je crois que vous avez entendu le représentant de l'AIAC la semaine dernière. Il aurait passé en revue les centaines de milliers d'emplois et les 90 milliards de dollars de contribution au PIB — la grande majorité des produits étant exportés.

Ce n'est pas vraiment ce sur quoi nous mettons l'accent. Nous nous concentrons sur la main-d'œuvre, et je laisserai Mme Medve en parler.

• (1250)

Mme Tracy Medve: J'ai bien dit que le Canada était un grand pays. Nous sommes aux prises avec une géographie très étendue et une population peu nombreuse. Nous avons besoin de l'aérospatiale et de l'aviation pour nous débrouiller au quotidien. Cela va sans dire.

L'argument que je faisais valoir auparavant, c'est que je ne suis pas venue ici pour demander des subventions. Je ne veux pas que l'on pense que c'est ce que je fais. Je vous demande simplement de reconnaître dans vos politiques le fait que l'industrie ne compte pas seulement des transporteurs aériens.

J'essaie également de faire valoir que, lorsque nous possédons déjà des capacités au Canada — par exemple, dans le domaine de la formation des pilotes militaires —, il ne faut pas confier ce travail à des entreprises étrangères, car nous sommes déjà très doués dans ce domaine.

Comme je sais que le temps qui nous était imparti est écoulé, c'est tout ce que je vais dire.

M. Randall Garrison: Merci beaucoup, madame Medve.

La présidente: Notre prochain intervenant sera M. Baldinelli.

Vous avez la parole pendant cinq minutes.

M. Tony Baldinelli: Merci, madame la présidente.

Je remercie encore une fois nos témoins.

J'aimerais donner suite à certaines des questions qui ont été posées. Cela concerne les mesures que le gouvernement peut prendre

pour favoriser et stimuler les investissements dans l'industrie aérospatiale. J'ai lu dans certains de nos documents d'information que les investissements en R-D ont en fait diminué au cours des cinq dernières années. J'écoutais M. Arthur parler du centre de recherche novateur de Vancouver et des 200 emplois qu'il offre.

Que peut faire le gouvernement pour créer un climat propice aux investissements en recherche et développement au Canada? Quel rôle peut-il jouer dans toute reprise nécessaire?

M. Michael Arthur: Puis-je demander à Bill Lyons d'intervenir à ce sujet? Il est notre responsable mondial de la recherche et du placement technologique, et il travaille en permanence avec les gouvernements et les universités. C'est le véritable expert en la matière.

Monsieur Lyons, voulez-vous poursuivre?

M. William Lyons: Oui. Merci, monsieur Arthur.

Premièrement, il faut qu'il y ait des politiques concernant les priorités nationales. Ce que je constate dans le monde entier, c'est que lorsque les gouvernements ont des politiques bien définies relativement aux objectifs qu'ils souhaitent atteindre, ils offrent des avantages comparatifs. Deuxièmement, il faut créer un climat favorable aux femmes et aux jeunes filles, valoriser la diversité sous toutes ses formes, et faire participer les gens très tôt au cours de leur éducation.

L'aérospatiale ne se limite pas à la construction d'avions. Il y a toute une série d'industries liées à l'aérospatiale que nous devons vraiment essayer de rendre intéressantes pour les gens, afin de créer des liens entre les gens. En ce qui me concerne, l'aérospatiale est l'un de ces domaines qui sont vraiment liés à ces objectifs humains supérieurs que sont la connaissance de notre monde, la compréhension de notre place dans l'univers et l'établissement de liens et d'échanges commerciaux avec les autres. Les technologies ont des effets bénéfiques de toutes sortes. Je ne viens ni des États-Unis ni du Canada, mais je regarde la façon dont l'accès à l'espace — comme par l'intermédiaire des technologies de télédétection, dans lesquelles le Canada excelle — a un effet positif.

Lorsque je vivais en Australie, je travaillais pour le gouvernement australien, et je peux vous dire que le Canada a toujours été meilleur que l'Australie pour prédire le rendement des cultures de blé australien, et cela se résume vraiment à un investissement dans les sciences et les applications de l'aérospatiale. Ce que je remarque au Canada, dans des endroits comme l'Université de la Colombie-Britannique, c'est une véritable force dans le domaine des matériaux avancés et des technologies futures dont l'aérospatiale aura besoin.

Plus tôt, nous avons entendu M. Donald et Mme Medve parler de la formation avancée, de l'analyse des données et des technologies qui façonnent non seulement l'aérospatiale, mais aussi l'industrie de l'automobile et d'autres industries qui ne sont pas liées uniquement aux transports. Des investissements dans ces industries profitent à tout le monde, pas seulement à l'aérospatiale.

M. Tony Baldinelli: Merci.

Je m'adresse maintenant aux autres membres de notre groupe de témoins. Existe-t-il des obstacles, comme, entre autres, des réglementations gouvernementales, qui vous empêchent de réaliser le type de programmes ou d'investissements en R-D qui sont nécessaires et qui pourraient aider vos entreprises à aller de l'avant?

Madame Medve, vous pourriez peut-être répondre en premier.

Mme Tracy Medve: Je ne sais pas s'il y a des obstacles, mais il semble vraiment qu'il y ait presque cette notion selon laquelle nous voulons des innovations pourvu qu'elles aient été essayées auparavant et que nous puissions être sûrs qu'elles fonctionnent. Vous faites face à ce genre de comportement paradoxal où on nous dit « oui, nous voulons que vous innoviez, mais ne soyez pas trop novateurs, car cela nous effraie un peu. » Dans le cadre des marchés publics, il ne faut pas être trop novateur, sinon le gouvernement ne peut pas investir dans ce genre de choses.

Pour être vraiment honnête, je ne sais pas ce que vous pouvez faire à ce sujet, mais l'industrie est plutôt douée pour trouver des moyens d'aller de l'avant et de contourner les blocages, etc. Si c'est une bonne idée et qu'elle portera fruit, les entreprises trouvent habituellement un moyen d'y arriver, mais...

• (1255)

M. Jason Hamilton: J'appuie ce que vous dites.

M. Tony Baldinelli: Oui, monsieur Hamilton, j'allais vous poser la question.

M. Jason Hamilton: Vous savez, je ne vois pas d'obstacle gouvernemental, mais je vais répéter ce qui a déjà été dit, à savoir que la main-d'œuvre qualifiée en sciences, en technologie et en ingénierie est le fondement de l'innovation au Canada. Nous devons continuer d'investir dans cette main-d'œuvre par le biais des universités et des crédits de recherche.

Les entreprises trouveront des moyens d'innover et de lancer ces produits sur le marché. Si nous faisons du Canada un pays attrayant pour les affaires, si nous disposons des talents requis sur place et que nous les développons, l'industrie sera gagnante.

M. Tony Baldinelli: Merci.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Notre dernière série de questions sera amorcée par les députés libéraux. M. Ehsassi m'a généreusement offert son temps de parole, ce qui me donne une rare occasion d'interroger des témoins.

Il est intéressant de noter qu'aujourd'hui, nous avons entendu parler un peu de l'écosystème de l'industrie aérospatiale. Nous pensons souvent que l'industrie aérospatiale se résume aux compagnies aériennes, alors j'ai été ravie d'entendre des représentants d'autres parties du secteur industriel qui pouvaient parler des autres incidences.

L'un des autres domaines dont nous entendons constamment parler est la formation. Au cours de la dernière législature — la 42^e —, l'ancien député Stephen Fuhr, de Kelowna-Lake Country, a présenté la motion M-177 au sujet des écoles de formation des pilotes. Nous savons qu'il y avait un problème de formation des pilotes avant la pandémie, et je pense que cette situation n'a fait qu'amplifier le problème. Nous avons parlé un peu du recyclage des travailleurs qui ont déjà des compétences, et nous savons qu'il existe un système appelé ERA — évaluation et reconnaissance des acquis, ou *reconnaissance des acquis et des compétences* au Québec — qui fera exactement cela. Si quelqu'un possède déjà les compétences requises, nous comblons simplement ses lacunes au lieu de lui faire suivre des cours de recyclage pour lui apprendre des concepts qu'il connaît déjà.

Je crois, monsieur Donald, que c'est vous qui avez soulevé cette question. Peut-être aimeriez-vous parler de l'importance de tirer

parti des outils qui se trouvent dans notre boîte à outils, afin que nous puissions tirer les gens du banc de touche plus rapidement et les placer dans les emplois dont nous aurons besoin pour la relance économique à laquelle nous faisons face, et afin qu'ils ne se découragent pas en suivant des cours de recyclage pour acquérir des connaissances qu'ils possèdent déjà.

M. Robert Donald: Merci beaucoup, madame la présidente.

Oui. Malheureusement, pour les métiers certifiés au Canada — comme les pilotes, les techniciens d'entretien d'aéronefs —, nous n'utilisons pas l'ERA. Nous ne nous préoccupons pas des compétences. Comme je l'ai mentionné plus tôt, si une TEA, qui a travaillé en Allemagne pour Lufthansa pendant 20 ans à l'entretien d'un avion d'Air Canada, d'un 737, vient au Canada pour travailler à l'entretien du même avion, on ne lui accordera pas un certificat parce qu'elle n'a pas étudié exactement la même chose à Berlin que ce que Transports Canada exige des collègues canadiens. Cette personne doit retourner à l'école pendant deux ans, parce qu'il n'y a pas de formation d'appoint offerte dans les collèges canadiens. Ils n'offrent pas de formation pour combler la lacune repérée.

Au CCAA, il y a un système d'évaluation en ligne des travailleurs étrangers spécialisés dans des métiers non certifiés, un système qui fonctionne bien. Par contre, il ne fonctionne pas pour les métiers certifiés — les TEA et les pilotes —, qui sont les plus demandés, en raison des restrictions de Transports Canada. Je vais m'arrêter là, mais je serai heureux de vous fournir plus de détails.

Mme Tracy Medve: Puis-je aussi dire une chose? Cela est pertinent si vous réussissez d'abord à les faire entrer au Canada dans le cadre du programme des travailleurs étrangers. Ce programme est un obstacle. Nous avons eu beaucoup de difficultés à cet égard. Avant la pandémie de COVID-19, il y avait toutes sortes de problèmes. Il est coûteux de présenter une demande, et son traitement prend un temps fou. Sans parler de ce qui se passe dans les pays étrangers pour faire venir les travailleurs.

C'est ainsi que nous obtenons une grande partie de nos travailleurs qualifiés. Vous ne pouvez pas réunir les effectifs d'un fournisseur de services d'ERR comme le nôtre en recrutant seulement de nouveaux diplômés. Cela ne fonctionnera pas. Vous avez besoin de beaucoup plus de compétences que les nouveaux diplômés ont. Nous avons eu recours à un programme de travailleurs étrangers, mais il nous a posé toutes sortes de problèmes. Voilà un autre domaine qui mériterait une certaine attention.

• (1300)

M. Michael Arthur: Merci.

Puis-je aussi formuler une observation à ce sujet?

La présidente: Oui, très rapidement... je suis sur le point de lever mon drapeau.

M. Michael Arthur: Je vais prendre 30 secondes.

Nous prévoyons la demande d'avions pour les 20 prochaines années. Airbus fait de même. Ils disent en gros que la flotte actuelle va doubler pendant cette période. Nous parlons de 40 000 nouveaux avions. Tous ces appareils ont besoin de pilotes, de personnel d'entretien et de service au sol. Il y a une pénurie mondiale de travailleurs dans ce domaine. Cela ne fait que renforcer votre décompte. Voilà l'argument que je veux faire valoir.

La présidente: Merci beaucoup.

Je vais céder le reste de mon temps.

Je tiens à remercier tous les participants de leur présence aujourd'hui. Comme beaucoup d'entre nous l'ont dit, l'industrie aérospatiale est incroyablement importante.

[*Français*]

Cette question est très importante aussi pour le Québec, tant dans ma circonscription que dans celle de plusieurs de mes collègues qui sont ici aujourd'hui.

Je vous remercie beaucoup de vos témoignages.

[*Traduction*]

Je vous remercie infiniment de l'aide que vous nous avez apportée aujourd'hui.

J'aimerais également faire un petit rappel à mes collègues. Pour des raisons de santé et de sécurité, veuillez porter votre casque d'écoute. Il est impératif que nos interprètes puissent accomplir le travail qui leur incombe. Je demande également aux membres du Comité de présenter au greffier, dès que possible, vos demandes de témoins pour la prochaine étude.

Je voulais également mentionner ceci. Au cours des exposés d'aujourd'hui, il a été dit que les Canadiens ordinaires ne peuvent pas participer aux travaux des comités. Je tiens à démentir cette af-

firmation. Nous encourageons les Canadiens à présenter au greffier du Comité des mémoires, des suggestions, etc.

J'invite les personnes qui s'intéressent aux sujets abordés par les comités permanents de la Chambre des communes à s'impliquer. Faites part de vos préoccupations et de vos positions au Comité, car nous voulons entendre les gens. Nous disposons malheureusement de peu de temps pour entendre tous les gens, mais nous lisons tous les mémoires qui nous sont envoyés.

Cela dit, je tiens à remercier tous les participants.

[*Français*]

Je vous remercie beaucoup du temps que vous nous avez consacré aujourd'hui.

Je remercie également les interprètes, le personnel du service des technologies de l'information, le greffier et les analystes de l'excellent travail qu'ils font.

[*Traduction*]

Merci beaucoup.

Sur ce, la séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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